



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'

Scopingnota 2- bijlage 3

Beleidsplannen en juridische context



**Vlaamse
overheid**



DE WERKVENNOOTSCHAP

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Dit document is bijlage 3 bij de scopingnota 2 d.d. 02/04/21 voor het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat de '**Beleidsplannen en juridische context**'.

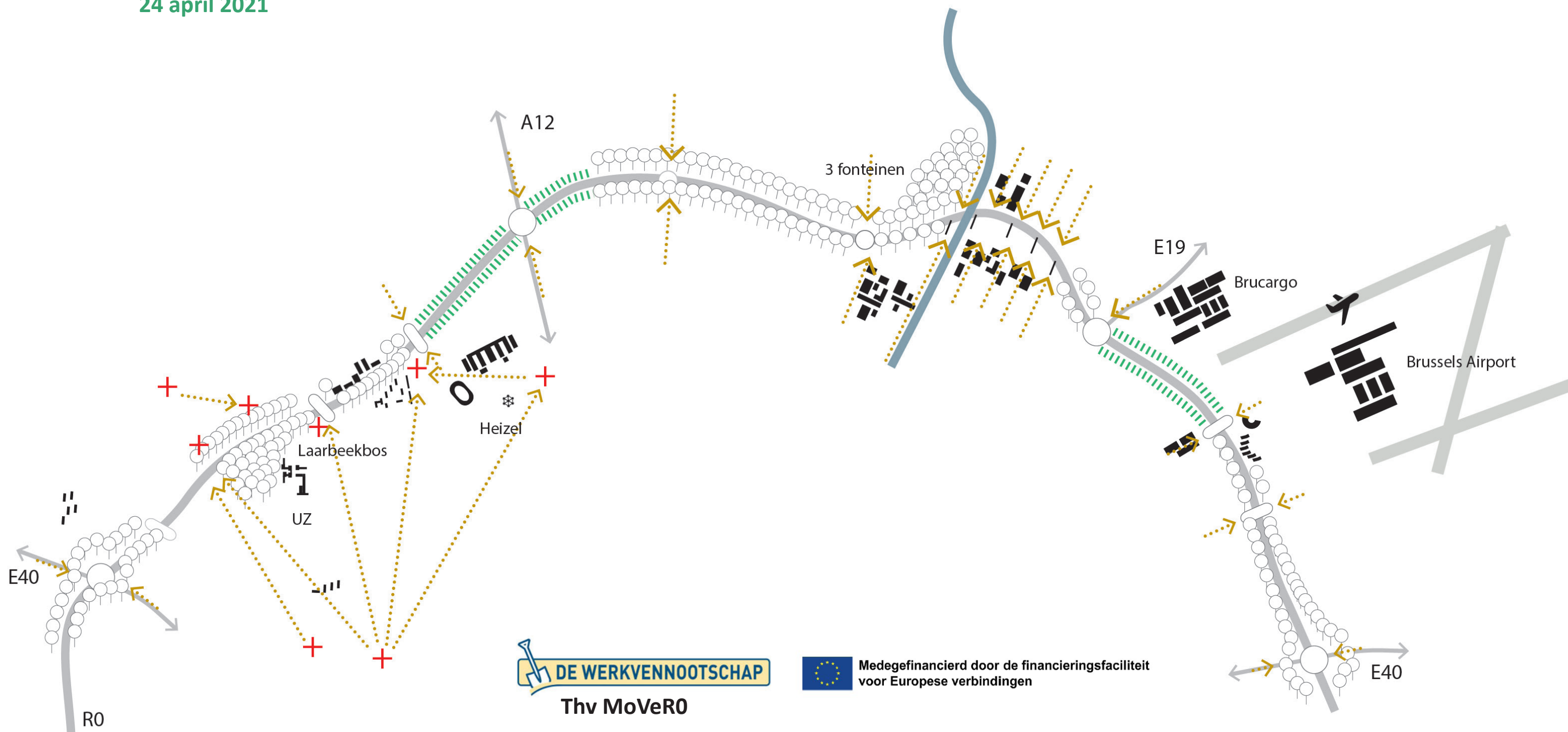
Overzicht andere bijlagen

- Bijlage 1: Lexicon
- Bijlage 2: Kaarten
- **Bijlage 3. Beleidsplannen en juridische context**
- Bijlage 4. Van oplossingsrichtingen tot redelijke alternatieven loop 1
- Bijlage 5. Onderzoek naar redelijke varianten loop 1
- Bijlage 6. Ruimtelijke conceptschetsen loop 1
- Bijlage 7. Beschrijving van de referentietoestand
- Bijlage 8. Resultaten milieu-effectenonderzoek loop 1
- Bijlage 9. Resultaten Ruimtelijk Veiligheidsrapport loop 1
- Bijlage 10. Resultaten Maatschappelijke Kosten-Baten analyse loop 1
- Bijlage 11. Resultaten Future Proof verkenning loop 1
- Bijlage 12. Resultaten Verkeersveiligheidseffectbeoordeling loop 1
- Bijlage 13. Rapport ontwerpend onderzoek loop 1
- Bijlage 14. Motivatienota loop 1
- Bijlage 15. Van loop 1 naar loop 2 - alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's
- Bijlage 16. Ruimtelijke conceptschetsen loop 2

ATLAS

RO NOORD

24 april 2021



1.BELEIDSPLANNEN EN VISIES

1.1. Mobiliteit

1.1.1.Bovenlokale mobiliteitsplannen

Trans-European transport Network (TEN-T)
Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013
Good Move: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030
Regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand- oriëntatienota

1.1.2.Lokale mobiliteitsplannen

Mobiliteitsplan Dilbeek
Mobiliteitsplan Sint-Agatha-Berchem
Mobiliteitsplan Asse
Mobiliteitsplan Ganshoren
Mobiliteitsplan Jette
Mobiliteitsplan Wemmel
Mobiliteitsplan Meise
Mobiliteitsplan Grimbergen
Mobiliteitsplan Brussel-Stad
Mobiliteitsplan maas Dielegem
Mobiliteitsplan Vilvoorde
Mobiliteitsplan Machelen
Mobiliteitsplan Zaventem
Mobiliteitsplan Sint-Lambrechts-Woluwe
Mobiliteitsplan Kraainem

1.1.3.Andere mobiliteitsplannen en visies

Functioneel fietsroutenetwerk
Recreatief fietsroutenetwerk
Treinverbindingen
Metro, tram en bus
Park and Ride Vlaamse Rand
Park and Ride Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Park and Ride ontwerp GPDO
Kilometerheffing voor vrachtwagens & uitzonderlijk vervoer
Verkeersstructuurschets zone Zaventem
Ontwerp Ruimtelijk Streefbeeld R0
Streefbeeldstudie A12
Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau
Vlaamse beleidsvisie Mobipunten (Hoppin)

1.2. Ruimte

1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
Beleidsplan Ruimte Vlaanderen- strategische visie
Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (Ontwerp GPDO 2016)-BHG
Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant
Ruimte Provincie Vlaams Brabant

1.2.2 Lokale ruimtelijke beleidsplannen

GRS Dilbeek
GRS Asse
Ruimtelijke beleidsplan Asse
GRS Wemmel
GRS Meise
GRS Grimbergen
GRS Vilvoorde
GRS Machelen
GRS Zaventem
GRS Kraainem
Gemeentelijke Ontwikkelingsplan Brussel

1.2.3 Andere relevante beleidsplannen en visies

Thematische context Natuur en Landbouw
Biologische waarderingskaart
Natuurplan 2016 – 2020 voor het Brussels Gewest
Landbouw
Watertoets
Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021
Waterbeheerplan (WBP)
Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 en Luchtbeleidsplan 2030
Geluidsactieplannen
Thematische context erfgoed
Vlaams Bouwmeester Meerjarenprogramma
Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand
Metropolitan Landscape
Regionet Oost-Brabant
Strategisch project Groene Noordrand
Studie Open Ruimte in en rond Brussel

2. BESTAANDE JURIDISCHE CONTEXT

2.1. Overzichtskaart

2.2. Bovenlokale en lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) Brussels Hoofdstedelijk Gewest
GRUP Afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)
GRUP Sneltram A12 Willebroek – Brussel
GRUP VSBG flankerend beleid
Juridische randvoorwaarden

2.3. Buurt- en voetwegen

01 BELEIDSPLANNEN EN VISIES

BELEIDSPLANNEN EN VISIES

Omtrent het luik 'mobiliteit' worden de volgende plannen doorlopen:

1. Bovenlokale mobiliteitsplannen
2. Lokale mobiliteitsplannen
3. Andere mobiliteitsplannen en visies

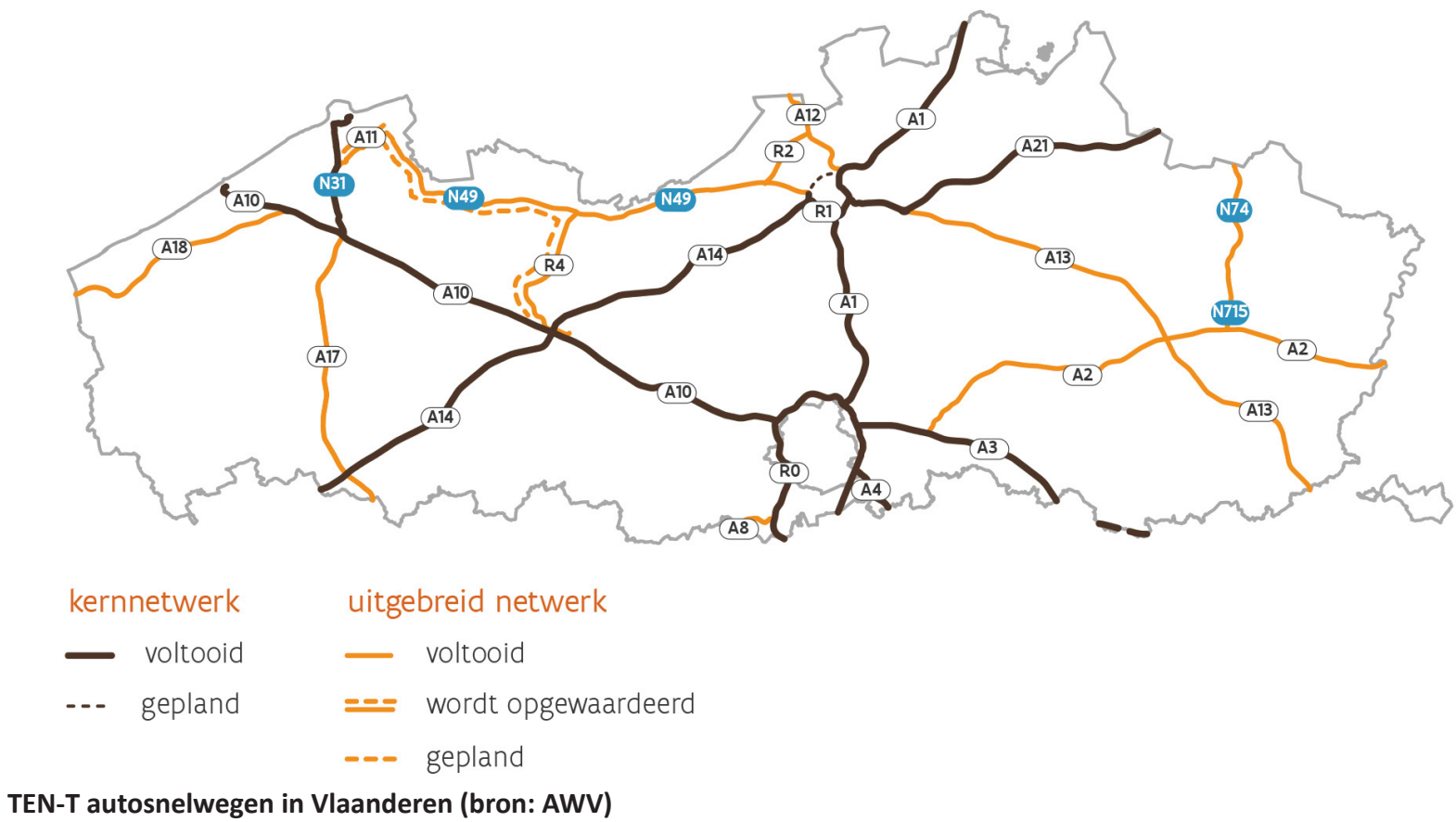
Inzake de 'ruimtelijke' context worden de volgende plannen toegelicht:

1. Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen
2. Lokale ruimtelijke beleidsplannen
3. Andere relevante beleidsplannen en visies

Trans-European transport Network (TEN-T)

Het Trans-Europese Transportnetwerk is een netwerk van autosnelwegen, waterwegen en spoorverbindingen over de Europese lidstaten heen met de bedoeling de Europese cohesie en interne markt te versterken. Lidstaten die aan dit netwerk werken kunnen hiervoor subsidies krijgen.

De volledige R0 is in dit netwerk opgenomen, net zoals de A7/E19, A10/E40, A1/E19, A3/E40 en de A4/E411.



TEN-T network België-Nederland-Luxemburg (bron: ec.europa.eu)

Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen 2013

De Vlaamse overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. In dat plan zullen de hoofdlijnen staan om duurzame mobiliteit te realiseren op korte termijn (2020) en op middellange termijn (2030). Het plan zal ook de leidraad zijn voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen. In oktober 2013 werd het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het openbaar onderzoek werd in januari 2014 afgerond, waarna de MORA in februari 2014 haar advies op het ontwerp mobiliteitsplan uitbracht.

De tekst wordt momenteel aangepast, rekening houdend met MORA-advies dat onder andere vraagt voor een betere afstemming met andere beleidsplannen zoals het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het opnemen van kritische omgevingsfactoren of beleidsuitdagingen die buiten het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken liggen:

- Maatschappelijke keuzes
- Ontwikkelingen in ruimtegebruik
- Ontwikkelingen in brandstofprijzen
- Ontwikkelingen op vlak van innovatie
- Ontwikkelingen inzake beleidsafstemming
- Ontwikkelingen in verband met menselijk kapitaal

Het ontwerp mobiliteitsplan werd nog niet definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering.

In het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen worden vijf strategische doelstellingen geformuleerd:

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de leidraad voor toekomstige beslissingen over mobiliteit in Vlaanderen. Het informatieve gedeelte lijst de uitdagingen op waarvan de Vlaamse overheid extra werk moet maken. Het richtinggevende gedeelte bevat de beleidskeuzes waarmee de Vlaamse overheid de mobiliteit in Vlaanderen concreet vorm wil geven. Het plan legt concrete doelstellingen vast.

Volgende strategische doelstellingen en hun beoogde beleidseffecten worden opgenomen:

- De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen.
 - o Aanvaardbare reistijden
 - o Betrouwbare reistijden
 - o Redelijke kostprijs
 - o Verhoogd comfortniveau
- Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid geven zich te verplaatsen met oog op de volwaardig deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.
 - o Verbeterde mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen
 - o Verbeterde mobiliteit voor inkomenszwakke groepen
 - o Verhoogde vervoersautonomie
- De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
 - o Minder verkeersdoden (herleiden tot 0 in 2050)
 - o Minder zwaargewonden
 - o Minder lichtgewonden
- De verkeerleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.
 - o Minder transportgerelateerde luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen
 - o Minder verkeershinder
 - o Verhoogde belevingswaarde
 - o Verhoogde gebruikswaarde
- De schade aan natuur en milieu terugdringen onafhankelijk van de

ontwikkelingen van de mobiliteitsintensiteit.

- o Minder verkeersemisies
- o Zorgvuldig ruimtegebruik
- o Ontsnipperen van natuur en open ruimte en landschappelijke inpassing van infrastructuur
- o Beperkt gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen

De volgende voor de R0 relevante doelen 2030 worden vooropgesteld:

- Bereikbaarheid:
 - o Op congestiegevoelige segmenten op het hoofdwegennet is de gemiddelde snelheid verbeterd tot 90 km/u.
 - o De reistijd is verbeterd in het treinverkeer, de binnenvaart en het goederenvervoer.
 - o De verschillende vervoermiddelen sluiten goed op elkaar aan, zodat iemand die verschillende vervoermiddelen combineert, niet nodeloos tijd verliest.
- Verkeersveiligheid:
 - o Het aantal dodelijk gewonde verkeersslachtoffers is gedaald tot maximaal 133.
 - o Het aantal zwaargewonden is gedaald tot maximaal 1000.
 - o Bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers is het aantal dodelijk en zwaargewonde verkeersslachtoffers gedaald tot maximaal 540.
 - o Het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers is gedaald met 20%.
- Verkeersleefbaarheid:
 - o Rond onze hoofdwegen en in de stedelijke gebieden zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit weggewerkt.
 - o Het aantal mensen die ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten, is sterk gedaald.
- Milieu en natuurvriendelijk:
 - o De broeikasgasemissies in de transportsector zijn met een zesde gedaald ten opzichte van 2005.
 - o De luchtverontreinigende verkeersemisies (fijn stof, stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen en koolstofdioxiden) zijn gedaald, zodat we voldoen aan de internationale doelstellingen.
 - o Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag om het transportsysteem te optimaliseren, daalt structureel.
 - o De samenhang van ecologisch belangrijke natuurgebieden

(Natura 2000) die worden doorsneden door hoofdwegen, is verbeterd.
o De landschappelijke inpassing van de wegen in de omgeving is verbeterd.
o Bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur is het aandeel van de secundaire grondstoffen (gerecycleerde grondstoffen) toegenomen.

Om deze vijf strategische doelstellingen te verwezenlijken worden vier operationele doelstellingen gedefinieerd:

- Een samenhangend en robuust vervoersnetwerk
- Gebruiksvriendelijk, kwalitatief en comfortabel
- Efficiënt en veilig gebruik
- Milieuvriendelijk en energie-efficiënt

De volgende voor de R0 relevante doelen 2030 worden vooropgesteld:

- Een samenhangend en robuust vervoersnetwerk
 - o Op het wegennet is het aantal verliesuren beperkt tot 5% van het totaal aantal gereden voertuiguren.
 - o Op de P&R's rond de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent is een vlotte overstap mogelijk op het OV of de fiets (deelfietssystemen).
 - o Samen met privépartners bieden we de nodige diensten aan zodat gebruikers zich duurzaam, veilig en reglementair kunnen verplaatsen.
- Gebruiksvriendelijk, kwalitatief en comfortabel
 - o Het risico om dodelijk gewond te geraken is praktisch tot nul teruggebracht.
 - o Alle wegvakken met een hoge verzadigingsgraad (en dus een hoog risico op file) zijn weggewerkt.
 - o De verschillende infrastructuurnetwerken zijn hoogwaardig uitgerust en goed onderhouden, en bieden hun gebruikers comfort en veiligheid.
- Efficiënt en veilig gebruik
 - o Minstens 40% van de woonwerkverplaatsingen gebeurt met collectieve vervoermiddelen, te voet of met de fiets.
 - o Het aantal verplaatsingskilometers in het woon-werkverkeer is drastisch verlaagd.
 - o Het doorgaand vrachtverkeer volgt de voorziene routes.
- Milieuvriendelijk en energie-efficiënt

- o Er zijn geluidsreducerende maatregelen genomen op de 100 meest gehinderde locaties.
- o Knelpuntlocaties waar Europese normen worden overschreden, zijn weggewerkt.
- o Infrastructuurnetwerken worden zo milieuvriendelijk mogelijk aangelegd en onderhouden.
- o Infrastructuurnetwerken zijn aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden.

Ten slotte wordt er specifiek melding gemaakt van het wegennet rond en tussen de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent.
'De hoofdwegen rond en tussen die gebieden krijgen dus voldoende capaciteit. Dat kan door meer wegvakken te creëren, maar ook met flexibele oplossingen, zoals rijstroken die alleen tijdens de spitsuren worden opengesteld'.

Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest: IRIS 2-plan

Op 9 september 2010 keurde de Brusselse Regering het IRIS 2-plan goed, het strategisch plan voor de mobiliteit binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het IRIS 2-plan werd opgemaakt door Brussel Mobiliteit. Het **Good Move-plan** volgt dit gewestelijke mobiliteitsplan op.

Good Move

De Brusselse ministerraad keurde op 5 maart 2020 in tweede lezing de definitieve versie goed van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move.

Het Gewest streeft ernaar de voorwaarden te ontwikkelen die het mogelijk maken het gebruik van de personenwagen te doen kantelen naar de actieve modi, nl. het openbaar vervoer en het autodelen. Dit is natuurlijk afhankelijk van het potentieel van elke modus voor de verschillende afstanden die moeten worden afgelegd, en van de sociodemografische kenmerken van de bevolking. Voor de resterende autoverplaatsingen wordt voorkeur gegeven aan kleine voertuigen, om het ruimtegebruik te beperken.

De ambitie bestaat erin het aandeel gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen te verminderen van 33% naar 24%. Deze doelstelling vertaalt zich in volgende acties:

1. Een versterkte rol van het stappen, voornamelijk op de korte afstanden
2. Een toename van het gebruik van de fiets en nieuwe micromobiliteitsmiddelen
3. Een groeiende vraag op de openbaar vervoersnetten

Het vernieuwende mobiliteitsaanbod (steps, autodelen, etc.) krijgt een vaste vorm door de ontwikkeling van tools zoals MaaS (Mobility as a Service). MaaS is een tool om volgende doelstellingen te behalen Algemene kwaliteit van de mobiliteitsdiensten voor de gebruiker verbeteren;

1. Toegang tot zoveel mogelijk verplaatsingsmodi verzekeren en de universele toegankelijkheid van de mobiliteit versterken;
2. Gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen opnemen in de kern van het mobiliteitssysteem;
3. Doeltreffendheid van het systeem verbeteren door de synergieën binnen het mobiliteitsaanbod te valoriseren;
4. Zich op grootstedelijke schaal ontplooien door ook het aanbod van operatoren die buiten het Gewest actief zijn, te integreren.

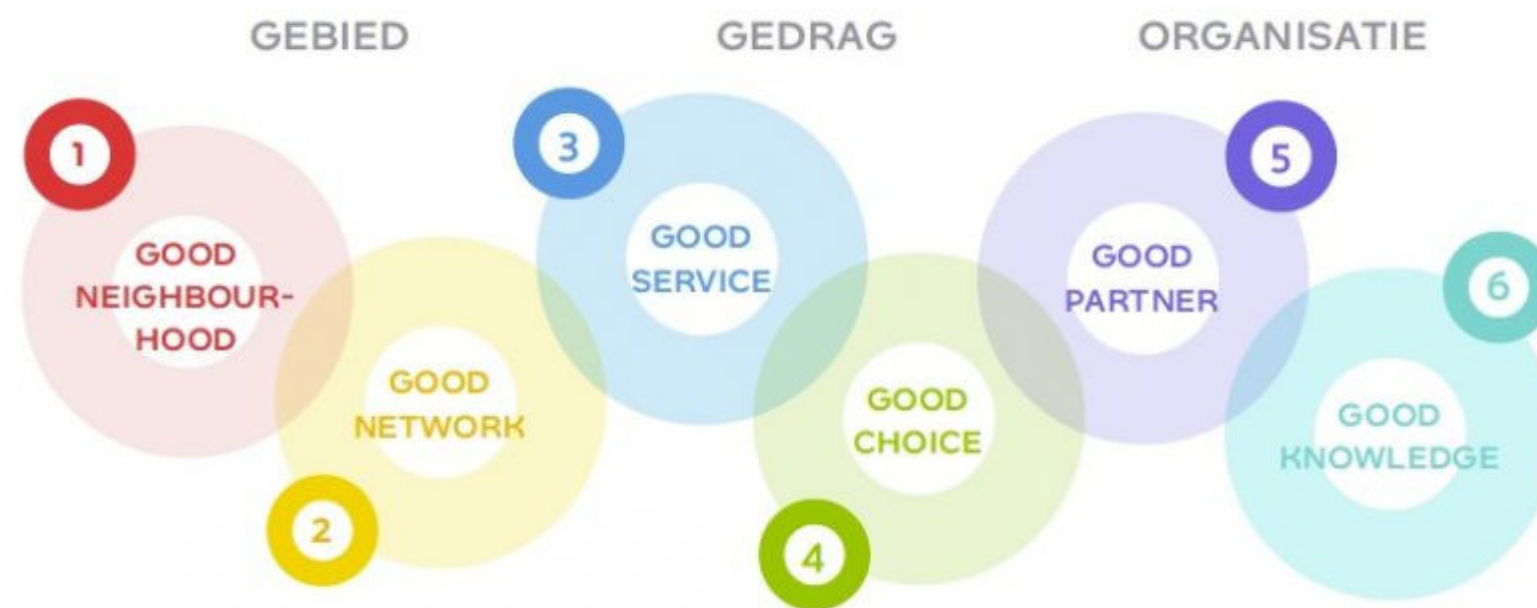
Het structureren van de verschillende vervoernetwerken (voetgangers, fietsers, OV en auto's) in 3 categorieën dient enerzijds bij te dragen aan het verbeteren van de levenskwaliteit, en anderzijds het beheersen van de verkeersvraag. De drie categorieën zijn:

1. PLUS: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegang tot Brussel en zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen;
2. COMFORT: de verbindingssassen die de "maaswijdte" van de verschillende netten vervolledigen
3. WIJK: rustige "mazen", waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie en die beperkt moet blijven tot de lokale toegang.

Het algemene principe dat werd ontwikkeld is dat van een "trapsgewijze verschuiving", die het mogelijk maakt de wijken te ontlasten door de gemotoriseerde verkeersstromen vooral te leiden naar de COMFORT- en PLUS-wegen. Lokaal autoverkeer binnen de WIJK-wegen is verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen op de WIJK-wegen die te voet of met de fiets gebeuren. Het doorgaand autoverkeer wordt sterk ontmoedigd op deze wegen.

Deze aanpak mag niet leiden tot een loutere geografische verschuiving van de autoverkeersstromen en de daarmee gepaard gaande overlast. Ze maakt deel uit van een globaal mobiliteitsbeleid dat de verkeersstromen vermindert, waardoor het mogelijk wordt de lokale wegen te ontlasten zonder de hoofdwegen, die ook bewoond zijn, te overbelasten.

GOOD FOCUS – 6 strategische actieprogramma's



(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)

EEN VOETGANGERSNETWERK

De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de belangrijkste concentratiepunten voor voetgangers die zich overal in het Gewest bevinden en in samenwerking met de gemeenten werden geïdentificeerd: plaatselijke identiteitskernen, belangrijke voorzieningen, toegang tot de belangrijkste stations van het openbaar vervoernetwerk, deprioritaire ontwikkelingsgebieden, enz. Deze grote voetgangerspolen, die een niet-doorlopend geheel vormen, worden aangevuld door de COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk die zorgen voor de continuïteit van de trajecten.

Het voetgangersnetwerk wordt geleidelijk ontwikkeld en aangepast aan de behoeften van de hele bevolking via de uitvoering van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (TPWOR).

De WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk vertegenwoordigen de rest van de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. Ze worden zodanig ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn. Het netwerk dat in het GewMP is opgenomen, zal aangevuld worden in het kader van de uitwerking van de GemMP's.

De PLUS- en COMFORT-wegen vereisen een hoogwaardig ontwerp op basis van de volgende criteria qua gebruikskwaliteit: afmetingen aangepast aan het volume voetgangers, zonder omwegen, vlak en comfortabel, met een correcte grip zonder dwarshelling.

Het verkeersluw maken van grote gebieden tussen de gemotoriseerde verkeersassen maakt het mogelijk om meer aantrekkelijke en continue routes aan te leggen waar te voet gaan in de stad aangenaam moet zijn. In deze context ontwikkelt het Gewest zijn plan Running, dat tot doel heeft een netwerk van routes te ontwerpen, te realiseren en te promoten die niet alleen geschikt zijn voor sportactiviteiten, maar voor “alle voetgangerssnelheden”.

EEN FIETSNETWERK VOOR MIDDELLANGSE EN LANGE AFSTANDEN

Het Gewestelijk Fietsroutenetwerk is opgebouwd volgens twee benaderingen: Een wegennet dat volledig met de fiets kan worden bereden. Het doel is om overall standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het type straat en het verkeersvolume.

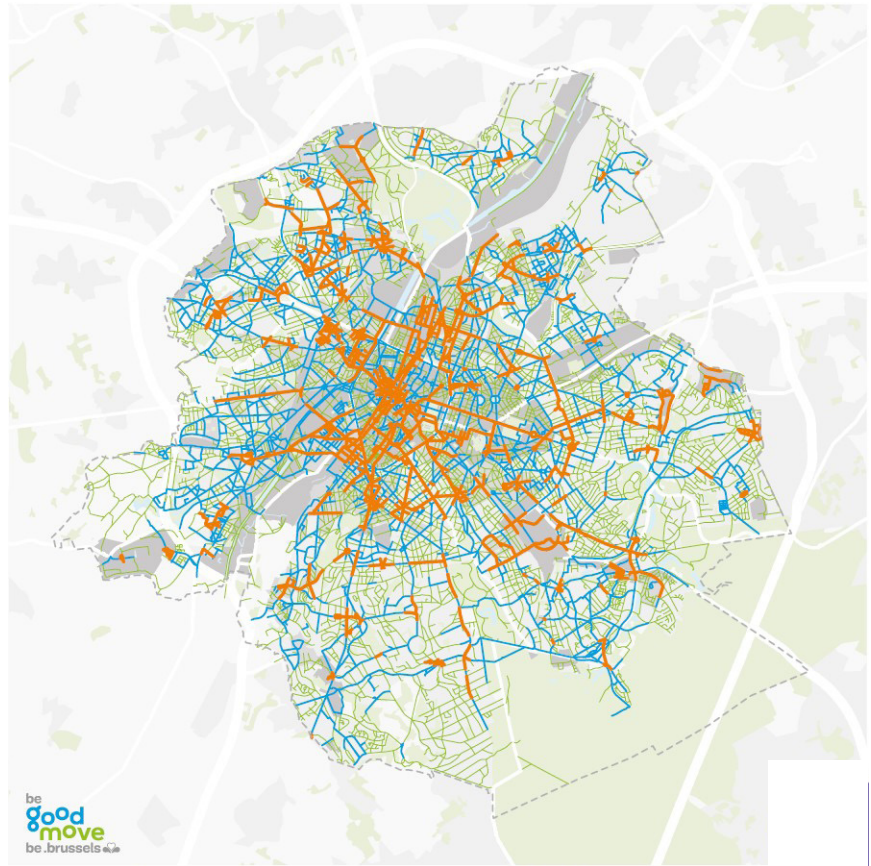
Uitgangspunt is: zoveel mogelijk mengen, en scheiden waar nodig. Concreet betekent dit dat de fietser op Auto WIJK-wegen (zonder voorbehouden inrichting) tegen 30 km/u in een gemengde en verkeersluwe configuratie rijdt, weliswaar met herhaling van signalisatie die zijn aanwezigheid op de rijbaan benadrukt. De fietser heeft nood aan aparte, van het verkeer gescheiden inrichtingen op wegen met een hoge doorstroming en waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u; Een groot netwerk van fietsroutes met twee categorieën (Fiets PLUS en Fiets COMFORT). Deze assen hebben als doel de kwaliteit van het fietsgebruik te optimaliseren door hoge inrichtings- en beheersnormen te bieden voor de vijf kwaliteitscriteria van een fietsroute: samenhangend, snel (direct), veilig, aangenaam en comfortabel. Deze bieden de fiets een concurrentievoordeel en vergemakkelijken de keuze van de route (Way-finding). De ambitie bestaat erin een netwerk van structurerende fietsroutes aan te bieden dat het hele Gewestelijke grondgebied bestrijkt met de aanwezigheid van een structurerende route op een maximale afstand van 250 à 500 m van elk punt van het grondgebied: Fiets PLUS

• Fiets PLUS

De categorie Fiets PLUS is in de eerste plaats bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal. Met name de rechtstreekse aard en beperking van conflicten met andere gebruikers zijn van belang. Afzonderlijke fietsvoorzieningen hebben de voorkeur boven gemengd verkeer. Ze zijn zodanig ontworpen dat er met bakfietsen over gereden kan worden.

• Fiets COMFORT

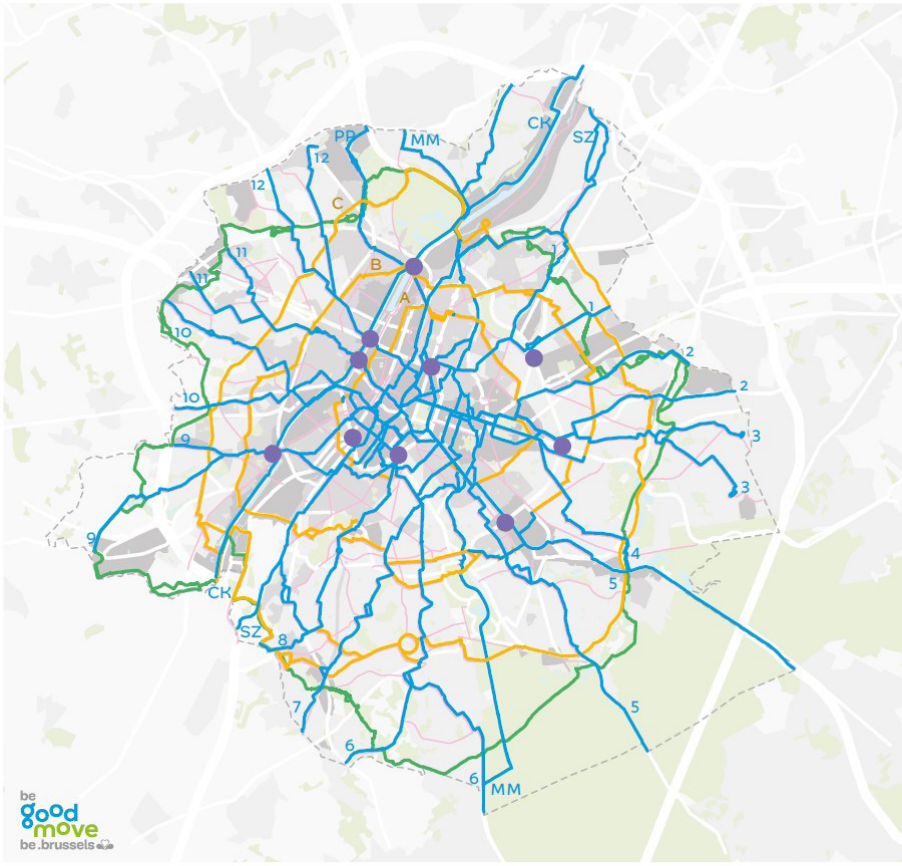
De categorie Fiets COMFORT is ontworpen om alle wijken te bedienen, waarbij zoveel mogelijk prioriteit wordt gegeven aan lokale verkeersluwe wegen. De veiligheid en het gebruiksgemak van de routes zijn bijzonder belangrijk. De lokale wegen die door het netwerk van Fiets COMFORT worden gebruikt, zullen prioriteit krijgen bij de uitvoering van maatregelen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en de snelheden tot 30 km/u te beperken om gemengde verkeersstromen mogelijk te maken.



Réseau Piéton / Voetgangersnet

- PLUS
- CONFORT / COMFORT
- QUARTIER / WIJK
- Zone Urbaine / Verstedelijk gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Voetgangersnet
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



Réseau Vélo CONFORT / COMFORT Fietsnet

- CONFORT ICR radial et transversal / COMFORT radiale en transversale GFR
- CONFORT ICR rocade / COMFORT GFR in ringvorm
- Autre Vélo CONFORT / Andere Fiets COMFORT
- Carrefours et traversées problématiques / Problematische kruispunten en oversteken
- Promenade verte / Groene wandeling
- Zone Urbaine / Verstedelijk gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water
- Réseau Vélo / Fietsnet
- PLUS

COMFORT fietsnet
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



Spécification multimodale des voiries / Multimodale wegenspecialisatie

Vélo PLUS / Fiets PLUS

Axes / Assen

- Autre / Andere
- Canal / Kanaal
- Chaussée romaine / Romeinsesteenweg
- Couronne - Wavre / Kroon - Waver
- La Hulpe / Terhulpen
- Pentagone / Vijfhoek
- Tangente est / Oostelijke raaklijn
- Maelbeek / Maalbeek
- Loi - Tervuren / Kunst - Tervuren
- Louise - Lorraine / Louiza - Lorraine
- Nord / Noord
- Sud / Zuid
- Royal / Koninklijk
- L28
- L50A
- Moyenne ceinture / Middenring
- Ninove
- L26
- L50 - L60
- E40
- Leopold II
- Europe / Europa
- Josaphat
- Erasmus / Erasmus
- Roodebeek
- L160
- Autoroutes cyclables / Fietsnelwegen

Zone Urbaine / Verstedelijk gebied

Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020

Grandes ressources foncières / Grote grondreserves

Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Espace vert / Groene ruimte

Eau / Water

FietsPLUS
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)

EEN GEÏNTEGREERD OPENBAARVERVOERNETWERK OP GROOTSTEDELIJKE SCHAAL

Het openbaarvervoernet vormt de basis van het mobiliteitssysteem van het grootstedelijk gebied, waardoor de verschillende centrale gebieden met elkaar kunnen worden verbonden en economische, sociale en culturele functies toegankelijk worden gemaakt. Het moet zorgen voor prestaties (comfort, betrouwbaarheid, reistijd) in overeenstemming met de ambitie om als ruggengraat van de grootstedelijke mobiliteit te functioneren.

Het Brusselse openbaarvervoernet heeft sinds de opstelling van het IRIS 2-plan een zeer belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. Deze ontwikkeling moet worden voortgezet om te kunnen voldoen aan de verwachte stijging van de vraag, in een context waarin het netwerk op veel plaatsen reeds op zijn capaciteitslimieten werkt.

Hoewel het uit verschillende bestanddelen is samengesteld, wordt het openbaarvervoernet als een geheel beschouwd waarvan het ontwerp en de werking op geïntegreerde wijze moeten verlopen.

• OV PLUS

De OV PLUS-assen laten langeafstandverplaatsingen toe tussen de bestaande en in ontwikkeling zijnde grote polen op grootstedelijke schaal, met aantrekkelijke trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit. Het PLUS-gedeelte van het netwerk is samengesteld uit:

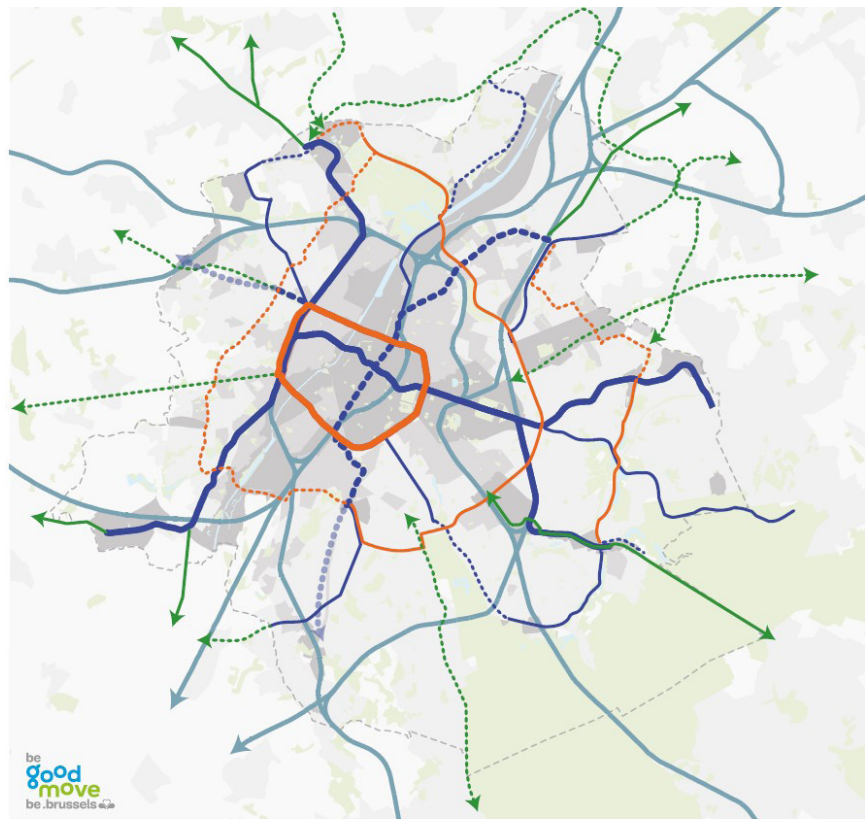
- Het spoorwegnet;
- Het gewestelijk structurerend netwerk, opgebouwd rond:
 - ontsluitingswegen die het centrum met de rand verbinden, met de metro of via de grote stadswegen (Louizalaan, Tervurenselaan, enz.);
 - de ringwegen van de Kleine, Midden- en Grote Ring;
- Uitbreidingen van het stadsnet die verband houden met de nabije gewestrand.

De intergewestelijke lijnen van het OV PLUS-netwerk sluiten zo snel mogelijk aan op het gewestelijk structurerend netwerk.

Het is de ambitie het OV PLUS-netwerk uit te bouwen tot het geraamte van het gewestelijke mobiliteitssysteem en tot een van de factoren van de stedelijke ontwikkeling. De behoeften aan versterking van dat netwerk werden geïdentificeerd op basis van de ontwikkelingsgebieden van het GPDO.

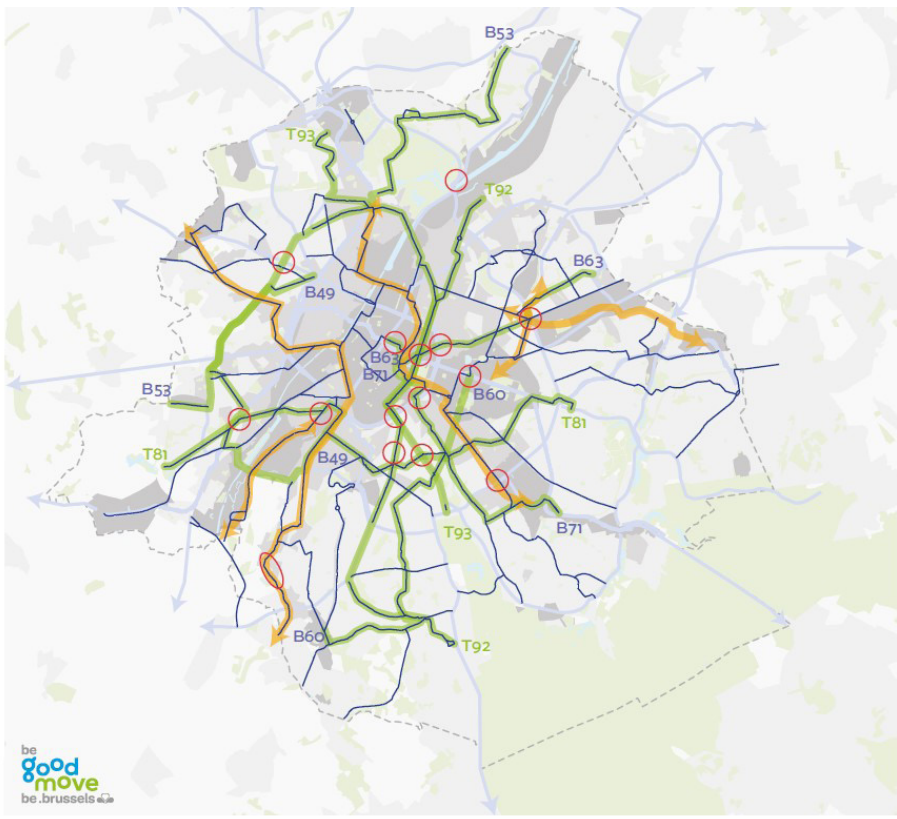
• OV COMFORT

De OV COMFORT-assen vullen het maaswerk van het PLUS-netwerk aan en maken de verplaatsingen tussen wijken mogelijk. Aangezien ze gebruikt worden voor verplaatsingen op minder grote schaal waarbij gebruik gemaakt wordt van smallere wegen dan in het OV PLUS-netwerk, is het COMFORT-netwerk niet geschikt om dezelfde soort prestaties te leveren op gebied van trajecttijden. De uitdaging van de regelmaat daarentegen is er essentieel.



- Lignes de rocade / Ringlijnen**
- PLUS Métro / Metro
 - PLUS
 - PLUS à renforcer / te versterken
- Lignes métropolitaines / Grootstedelijke lijnen**
- PLUS
 - PLUS à renforcer / te versterken en concertation avec RF et RW / in overleg met VG en WG
- Lignes radiales / Radiale lijnen**
- PLUS Métro / Metro
 - PLUS Métro à créer / PLUS Metro te creëren
 - PLUS Métro en cours d'étude / PLUS Metro in studie
 - PLUS
 - PLUS à renforcer / te versterken
 - PLUS Réseau S / S net
- Zone Urbaine / Verstedelijk gebied**
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
 - Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
 - Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 - Espace vert / Groene ruimte
 - Eau / Water

OV PLUS-assen
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



- Réseau TP PLUS / OV-net PLUS**
- Axes TP CONFORT / OV-assen COMFORT
 - Lignes CONFORT à créer ou renforcer / Te creëren of te versterken COMFORT-lijnen
 - Performances à améliorer / Te verbeteren prestaties
 - Points noirs / Zwarte punten
- Zone Urbaine / Verstedelijk gebied**
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
 - Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
 - Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 - Espace vert / Groene ruimte
 - Eau / Water

OV COMFORT-assen
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)

SPOORNET

Het spooraanbod verder ontwikkelen Het S-net is het structurerende openbaarvervoeraanbod op grootstedelijke schaal en bedient het Brussels gewest. Zijn rol in de opbouw van de stedelijke ontwikkeling en als eerste alternatief voor het autogebruik moet versterkt worden.

Op gewestelijke schaal maakt het deel uit van het bestaande en geplande netwerk. De complementariteit met het stadsnet deelt bepaalde bestaande verbindingen een bijzonder belangrijke rol toe in de gewestelijke bediening:

- De S4-verbinding zorgt zo voor een performante verbinding tussen het oosten en het westen van het Gewest zonder langs het stadscentrum te passeren;
- Door lijn 26 te volgen, vormen de verbindingen S5, S7 en S9 een gediversifieerd aanbod waardoor het zuiden en het noordoosten van het Gewest met elkaar verbonden kunnen worden zonder het stadscentrum te doorkruisen, en talrijke wijken uit de tweede kroon met meer centraal gelegen plaatsen verbonden kunnen worden, waarbij het doorsnijfeffect aan het Terkamerenbos vermeden kan worden; en
- Via de lijnen 124 en 161 vormen de verbindingen S1 en S8 een nuttige aanvulling op het aanbod van de MIVB door op performante wijze de zuidelijke gemeenten van het Gewest te verbinden met de belangrijkste activiteitenpolen.

De nationale en internationale bediening De uitdaging van het nationale aanbod – en bij uitbreiding van het aanbod in het algemeen – schuilt eerst en vooral in de configuratie van de intra-Brusselse bediening. In 2018 is die immers nog altijd sterk gecentraliseerd, met een massaal gebruik van de Noord-Zuidverbinding (L0), in dusdanige mate dat de kracht en dus de aantrekkelijkheid van het aanbod verzwakt.

In dat kader wil het Gewest in dialoog treden met de NMBS om langzamerhand het aanbod over de verschillende verbindingen die de stad doorkruisen (L0, L26, L28 en L161) beter te verdelen, gekoppeld aan de ontwikkeling van prioritaire gebieden (Josaphat, Weststation, enz.).

De internationale spoorverbindingen vanuit Brussel berusten in de eerste plaats op de ligging van het Gewest in het centrum van het Belgische hogesnelheidsnet van waaruit drie assen vertrekken (naar Frankrijk, Duitsland en Nederland). Hoewel deze ontwikkeling het mogelijk gemaakt heeft Brussel rechtstreeks te verbinden met belangrijke steden zoals Londen en Frankfurt, is ze gepaard gegaan met een uitgesproken achteruitgang van het aantal

steden dat vroeger rechtstreeks verbonden was met de Belgische hoofdstad via klassieke internationale diensten, in het bijzonder in het oosten.

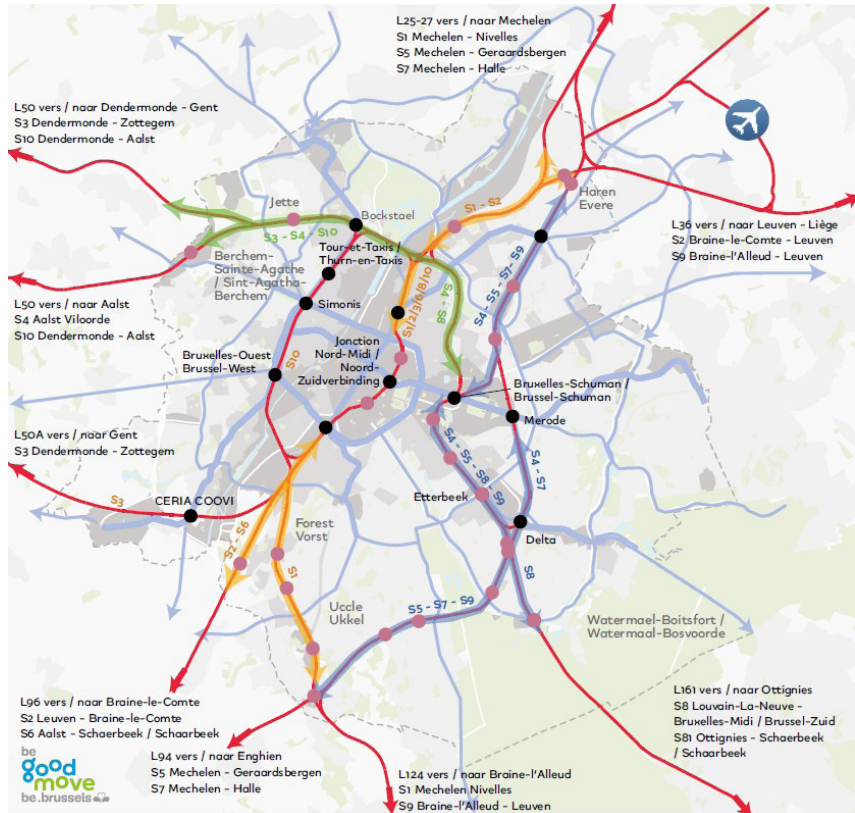
STATIONS EN OVERSTAPKNOPEN

Naast hun functie “vervoer” bieden de bestaande of toekomstige grootstedelijke netwerkkassen en -centra ook de ondersteuning voor een dichte en gemengde stedelijke ontwikkeling. Met name stations, haltes en overstapknopen zijn op zichzelf centrale punten, waarvan de ontwikkeling bijzondere aandacht krijgt en verder gaat dan de “technische” functie alleen: integratie in het stedelijk weefsel, diversiteit van functies, kwaliteit van stap- en fietsroutes.

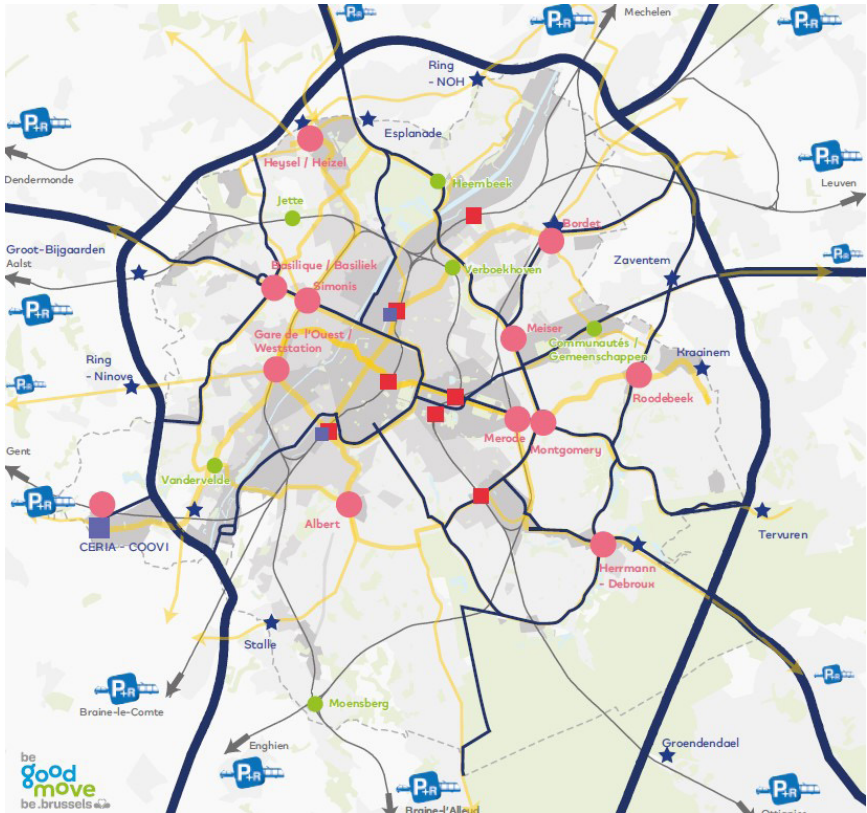
De inplanting van de stedelijke functies hangt af van het voorgestelde bereikbaarheidsniveau, gemeten op basis van het openbaarvervoeraanbod, maar ook van het aanbod mobiliteitsdiensten in brede zin: fietsnetwerk, gedeelde mobiliteit en taxi's.

De strategische overstapknopen zijn:

- De grote stations die op nationale schaal toegankelijk zijn: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg, Schaarbeek en Etterbeek;
- De overige stations van het S-net;
- De overstapknopen tussen twee (bestaande of te creëren) OV PLUS-lijnen, of een OV PLUSlijn en verschillende OV COMFORT-lijnen, die een versterkte rol moeten spelen in de stedelijke ontwikkeling: Simonis, Bordet, Roodebeek, Herrmann-Debroux, Albert, Meiser en Heizel; en
- De overstappunten van het interstedelijke net.



Spoornet
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



Stations en overstapknopen
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)

WEGENNETWERK

Het gewestelijk wegennet is samengesteld uit:

- **Auto PLUS-wegen**, dit zijn de Ring en de grote grootstedelijke assen. Dit net kanaliseert de autostromen en verzekert de toegang tot de grote functies van het Gewest;
- **Auto COMFORT-wegen**, deze vullen het PLUSnetwerk aan voor de bereikbaarheid van het Gewest en ze beperken het versnipperingseffect van het verkeer in de wijken;
- **Auto WIJK-wegen**, dit zijn de meeste wegen van het net. Autoverkeer is er mogelijk, maar enkel voor de lokale bereikbaarheid en tegen lagere snelheid.

In het algemeen houdt de Auto PLUS-status de toepassing in van begeleidende maatregelen om de verkeersoverlast voor de omwonenden te beperken, in het bijzonder de geluids- en luchtvervuiling: keuze van de verharding, gevelisolatie, bufferruimten en het vermijden van voorzieningen zoals woonfuncties en scholen op deze assen. De beste integratie van belangrijke verkeersroutes kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de context.

VRACHTVERKEER EN GOEDERENTRANSPORT

De principes van de hiërarchisering van het netwerk en integratie in het stedelijk weefsel zijn ook van toepassing op goederenstromen, die nog steeds hoofdzakelijk over de weg zullen gaan. De routes voor de toegang van zware voertuigen tot productie- en havenfuncties moeten duidelijk worden vastgesteld en zo worden ontwikkeld.

Voor stedelijke leveringen houdt de aanleg van de vrachtverkeer PLUS- en de Vrachtverkeer COMFORT-netwerken het goederenverkeer op geschikte wegen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming of bij de overslag naar andere voertuigen/modi.

VERKEERSWISSELAAR VAN DE RING EN FUNCTIE IN HET BEDIENEN VAN HET GEWEST

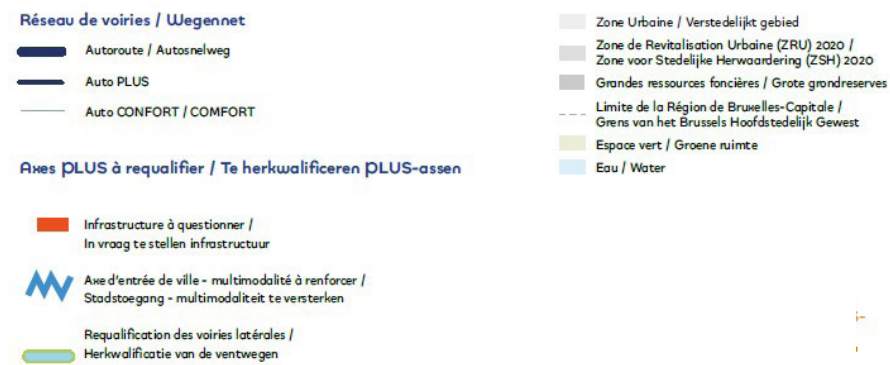
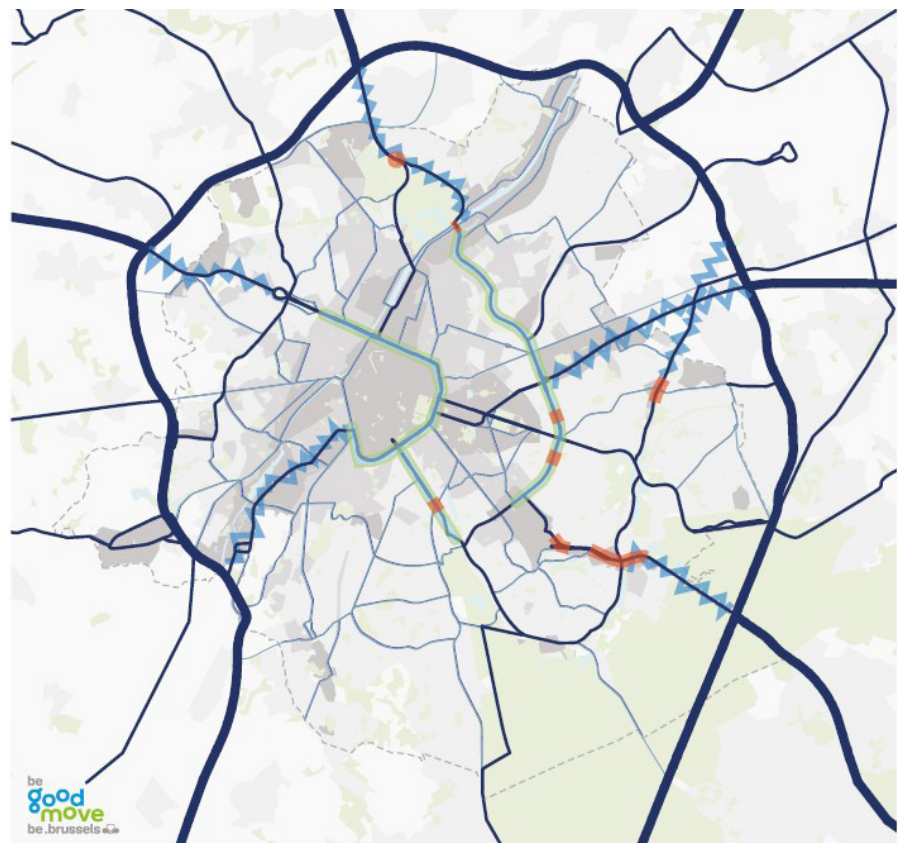
‘Een strategische rol voor de Ring’

De Ring maakt deel uit van het Trans-Europese Vervoersnetwerk – TEV-T. II. Hij laat nationale en internationale doorgaande verkeersstromen toe om het Gewest te omzeilen en speelt een rol als externe ringroute van het stedelijke netwerk. Dit biedt de volgende mogelijkheden:

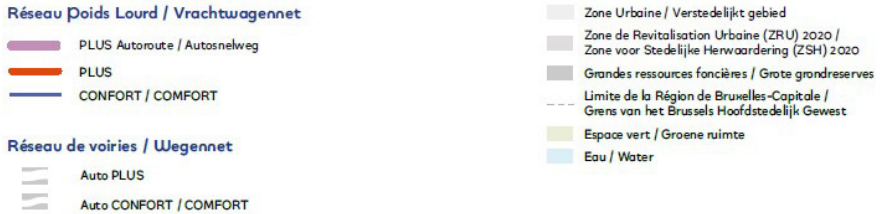
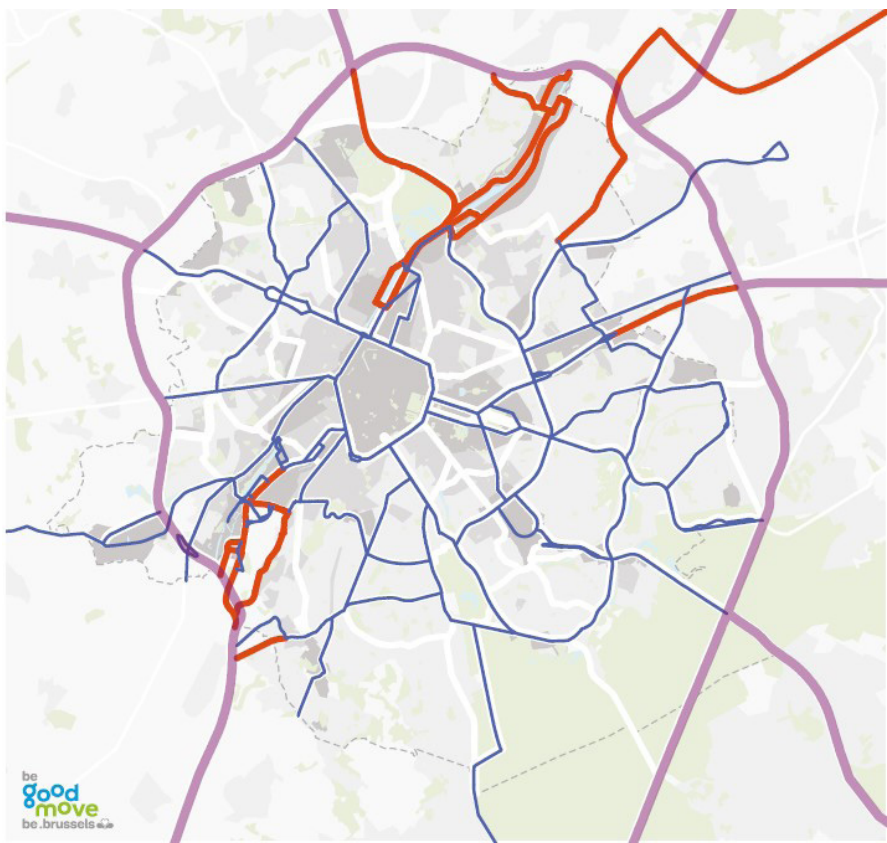
- De totale groei van de wegmobiliteit op Belgische en internationale schaal opvangen. De Ring is een snelwegas in het hart van het Europese netwerk voor
- zowel personenverkeer als goederenvervoer en is verbonden met grote Europese havens en luchthavens;
- Intergewestelijk doorgaand verkeer aantrekken om de afstanden afgelegd op meer stedelijke wegen te beperken;
- De uitwisselingsstromen met het Brussels Gewest kanaliseren via een herverdeling van de trajecten in overeenstemming zijn met de multimodale wegenspecialisatie. In de praktijk zullen automobilisten worden uitgenodigd om de Ring te gebruiken om zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming te komen en om de wegen van het Gewest slechts voor een beperkte afstand te gebruiken; en Het interne verkeer dat het Gewest doorkruist en mogelijk deels naar de Ring kan worden overgeheveld beperken.

Deze visie op de rol van de Ring in de gewestelijke mobiliteit maakt het mogelijk om de gewenste functies voor de verschillende verkeerswisselaars te identificeren:

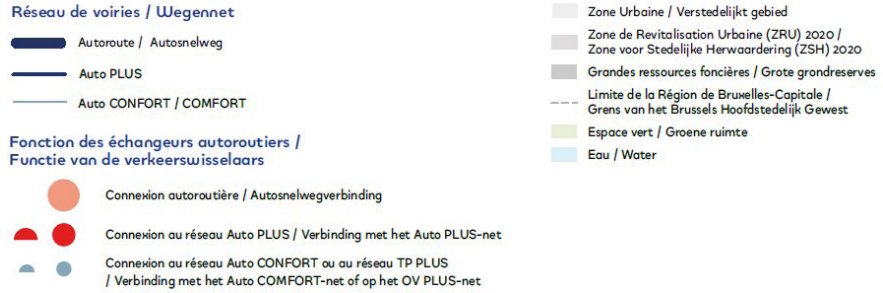
- De verkeerswisselaars met het autosnelwegennet; ze komen overeen met de nationale of zelfs internationale functie van de Ring. Idealiter maken ze alle uitwisselingen mogelijk. De inrichting van de wegen binnen de Ring moet duidelijk de toegang tot het dichte stedelijke gebied aangeven;
- De verkeerswisselaars met de **Auto PLUS-wegen**; zij maken uitwisselingen mogelijk met het grote toegangsnetwerk tot het Gewest, ook voor goederenstromen;
- De verkeerswisselaars met de **Auto COMFORT-wegen**; ze bieden toegang tot gebieden in de onmiddellijke nabijheid van de Ring, met name als er grote verplaatsingsgeneratoren zijn, maar ze zijn bijvoorbeeld niet bedoeld om gebruikt te worden om toegang te krijgen tot het stadscentrum.



Auto PLUS-netwerk
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



Vrachtwagen - Goederentransport
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)



Verkeerswisselaars van de Ring
(bron: Good Move 2020, mobilite-mobiliteit.brussels)

Regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand - oriëntatienota

Stand van zaken regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand: Fase 1 (oriëntatiefase) werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van 06/10/2020. Fase 2 (synthesefase) is momenteel lopende.

De **vervoerregio (VVR) Vlaamse Rand** ligt centraal in België. Het omvat quasi volledig de randgemeenten rond Brussel en strekt zich uit naar het landelijk gebied tussen de hoofdstad en de omringende centrumsteden zoals Aalst en Mechelen. Bijgevolg is het een divers gebied met een meer stedelijke rand rond Brussel, met Vilvoorde en Halle als steden, en een meer landelijk gebied daarbuiten.

Het **regionaal mobiliteitsplan** bepaalt de globale mobiliteitsvisie op langere termijn voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor ter verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid.

Binnen het regionaal mobiliteitsplan zal gewerkt worden volgens de principes van basisbereikbaarheid. Dit decreet werd goedgekeurd in juni 2019. Vroeger streefde men er naar om voor elk woongebied in Vlaanderen een aanbod te hebben, ongeacht het aantal reizigers. In de nieuwe aanpak wordt het openbaar vervoer efficiënter ingezet. Het moet sneller, frequenter en betrouwbaarder, met voldoende mogelijkheden om over te stappen en te combineren. De gemeenten krijgen meer inspraak via de vervoerregioraad.

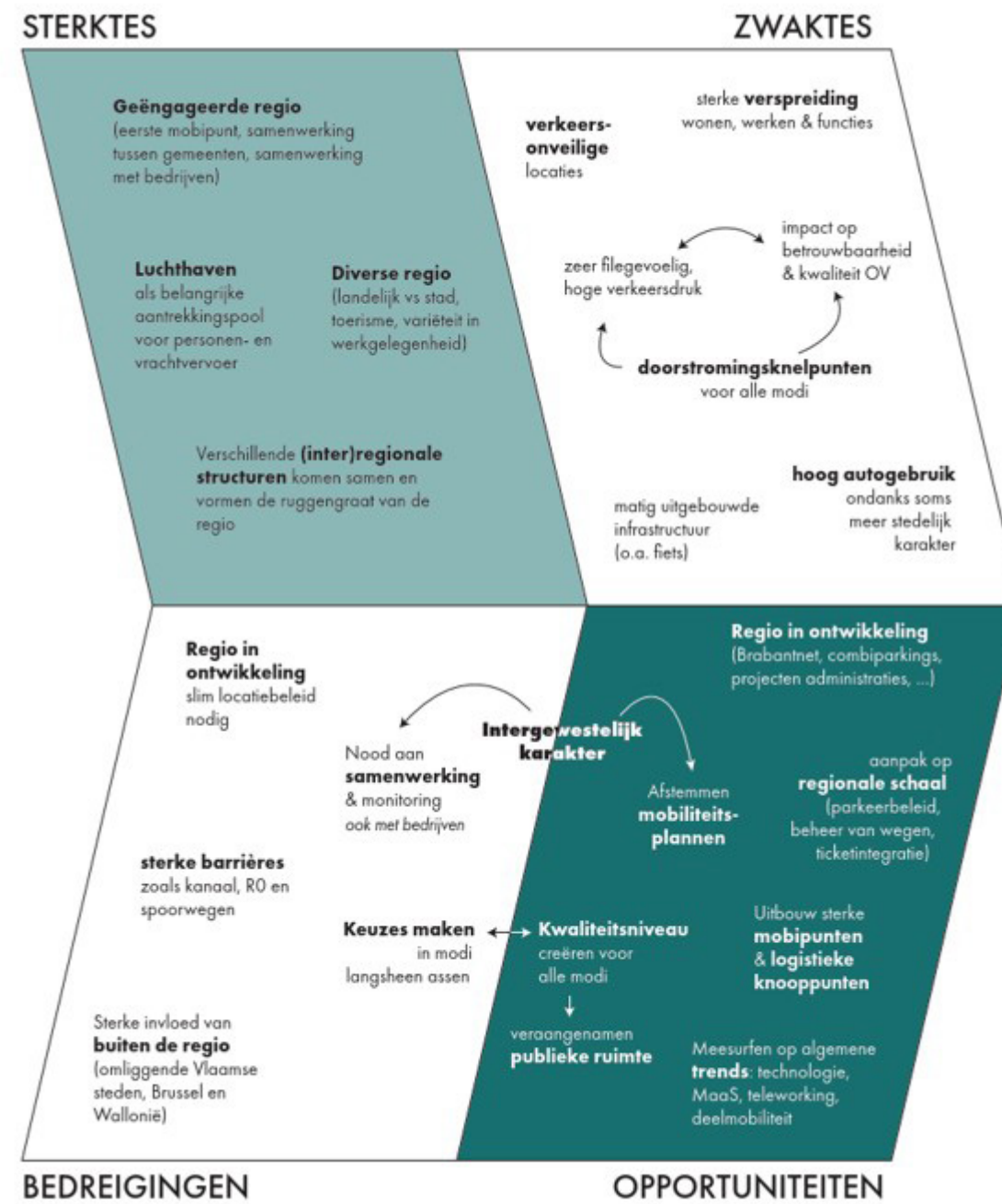
De **oriëntatienota** is het resultaat van de eerste fase van de opmaak van een nieuw regionaal mobiliteitsplan. Het omvat een planningscontext, een analyse van de bestaande toestand en samenvattend een SWOT-analyse. Het resultaat is een rapportering van de problemen en de gewenste oplossingsrichtingen voor het bovenlokaal mobiliteitsbeleid.

Binnen deze nota worden nog geen visies of ambities geformuleerd voor de Vlaamse Rand. Echte uitgangspunten of randvoorwaarden zijn uit dit document dus nog niet te filteren.

Wel wordt een beknopte weergave van basisdoelstellingen die voortkomen uit andere beleidsplannen weergegeven:

- Vlaams verkeersveiligheidsplan: 0 verkeersdoden tegen 2050
- Modal-splitambities Vlaams Regeerakkoord 2019 – 2024: ambitieuze modal split van 50/50 tegen 2030 en verhogen combimobiliteit
- Vlaams luchtbeleidsplan 2030: voornamelijk federaal maar op niveau van VVR kan focus liggen op behalen van milieunormen zoals uitgerekend per vervoerregio, creëren van wettelijk kaders voor de uitrol van LEZ-zones en samenwerking voor uitbouw laadinfrastructuur.
- Vlaams energie- en klimaatactieplan 2021 – 2030: reductie van broeikasgasuitstoot van 35% in 2030.
- Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: Om het bijkomend ruimtebeslag te verminderen en wonen en werken te bundelen rond vervoersknopen wordt o.a. met volgende principes gewerkt:
 - Knooppuntwaarde bepaalt ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden;
 - Ontwikkeling van kernen gebeurt voornamelijk rond knooppunten in railnetwerk;
 - Collectief vervoer en goede fietsverbindingen verbinden de ontwikkelde locaties;
 - Goederenvervoer: Regionale logistieke knooppunten ontwikkelen en ruimtelijke ontwikkeling richten op het bundelen en optimaliseren van goederenstromen.
- Beleidsplan Ruimte Provincie Vlaams-Brabant (ontwerpvisie): tegen 2040 klimaatneutraal.
- NMBS investeringsplan 2013 – 2025: focus op verhogen veiligheid, verdere uitbouw GEN en HST-net, vernieuwing en uitbreiding van treinen en rijkspassanten, vernieuwing en onderhoud bestaande infrastructuur, uitbreiding van het netwerk,...

Als samenvatting wordt een SWOT analyse gedaan voor de Vlaamse Rand: (zie figuur).



SWOT-analyse Vlaamse Rand
(bron: oriëntatienota - Regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand)

Vervoerregio Vlaamse Rand - Synthese fiets

De syntheseskaart bundelt de voorgaande analyses en toont de knelpunten en opportuniteiten van het fietsnetwerk.

Op basis van de vervoersrelaties in de regio wordt weergegeven waar reeds een hoog fietsgebruik verwacht wordt. Hierin is een concentratie te merken rond Dilbeek, Grimbergen, Vilvoorde en Zaventem.

Nog heel wat geplande fietssnelwegen zijn nog niet (volledig) uitgevoerd. Zo missen er grote delen van de F2 (Gent-Brussel), F209 (Denderleeuw-Brussel), F221 (Dendermonde-Asse) en F212 (Asse-Brussel), en F28 (Brussel-Boom).

Ook is het huidige netwerk niet altijd even performant genoeg om alle belangrijke magneten en voorzieningen te bedienen. Een aantal magneten en bovenlokale attractoren vallen buiten het bereik van het fietsnetwerk.

In de omslag naar duurzame mobiliteit zijn de vervoersrelaties van de auto potentieel erg waardevol voor de fiets indien deze binnen een bepaalde afstand bevinden (tot 15 km voor een gewone fiets, tot 25 km voor een elektrische fiets). Deze relaties omvatten zowel niet-bestaande als zeer zwakke fietsrelaties: ofwel is er geen fietsverbinding aanwezig, ofwel is de bestaande fietsinfrastructuur te weinig aantrekkelijk. Te smalle fietspaden, onveilige kruispunten en niet-conforme fietsinfrastructuur nodigen niet uit om eenzelfde verplaatsing met de fiets te doen in plaats van met de auto. Veel gewestwegen in de regio kampen met dit probleem van onveilige fietsverbindingen. In de vervoerregio zijn talloze ongevallen waarbij een fietser betrokken is.

Maar het fietspotentieel in de regio is bijzonder hoog. Elektrische fietsen bieden heel wat opportuniteiten en maken het mogelijk om veel grotere afstanden te overbruggen en ook minder mobiele mensen op de fiets te krijgen. De fiets kan een cruciale rol spelen binnen het kader van combimobiliteit (zie ook synthese combimobiliteit). Het voortransport met de fiets naar sterke stations is een belangrijke schakel in het fietsnet.

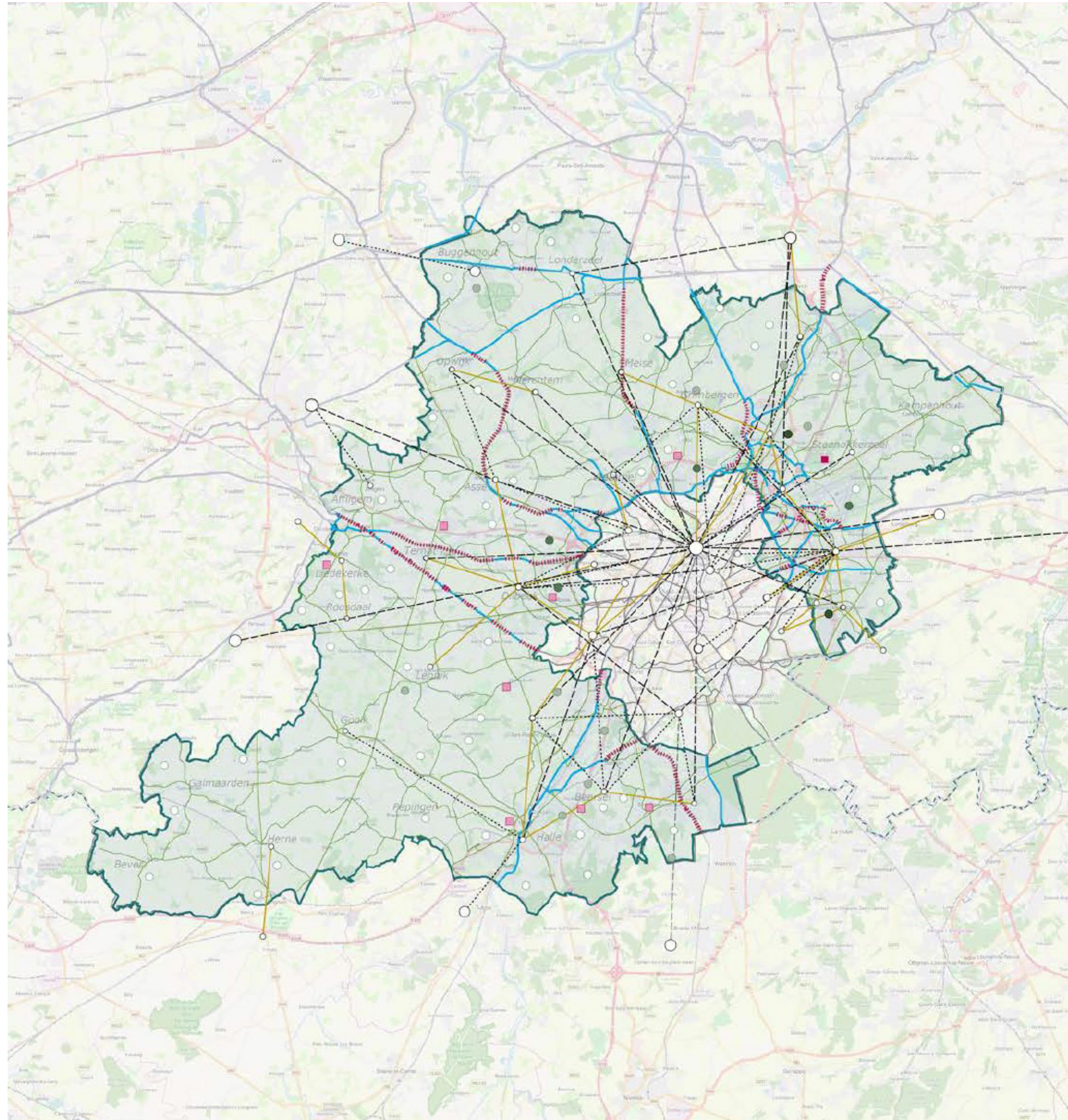
Hoewel de verbinding vanuit het Pajottenland uit de cijfermatige analyses niet naar voor komt als hoog potentieel, is er wel veel vraag naar een kwalitatieve fietsverbinding richting Brussel. Ook de tangentiële fietsverbindingen komen

cijfermatig niet naar voor als hoog potentieel, maar ook hier blijkt wel een hoge vraag naar vlotte fietsverbindingen te zijn.

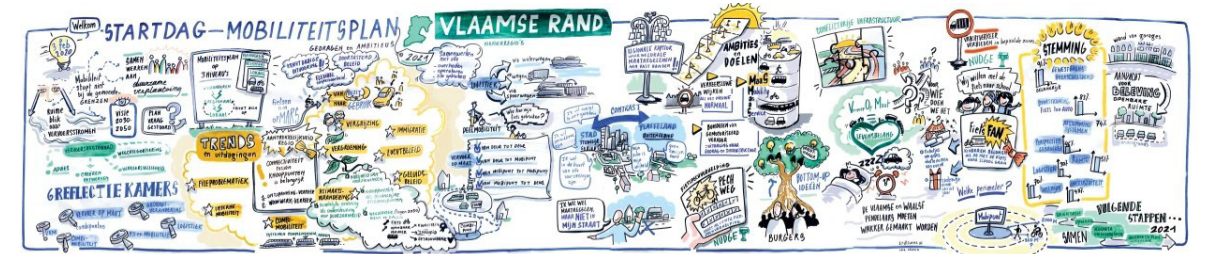
Er zijn eveneens bijzonder veel vragende partijen voor de opzet van fietsdeelsystemen. In het kader van VOM-plan op korte termijn werden hier reeds de eerste stappen in gezet.

Vandaag is er van een overkoepelende visie op het fietsnetwerk nog geen sprake. De nood aan een geïntegreerde, regionale visie is hoog. Hierin kan de vervoerregio een prominente rol spelen als initiatiefnemer en facilitator.

Regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand: oriëntatienota



Synthesekaart Vervoersregio Vlaamse Rand - fiets (bron: <https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>)



Vervoersregio Vlaamse Rand (bron: <https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>)



Vervoerregio Vlaamse Rand - Synthese openbaar vervoer

De synthese-OV-kaart is een samenvattende kaart van de eerste onderzoeken opgenomen in deze nota, waarbij de knelpunten en opportuniteiten van het OV-net gevisualiseerd worden. De basis voor het openbaar vervoernetwerk voor deze SWOT-analyse is het nieuwe OV-plan 2022 dat geïmplementeerd wordt vanaf januari 20221. Dit nieuwe OV plan tracht een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-netwerk te creëren.

Uit de analyses blijkt dat het Kernnet en Aanvullend net de te verwachten (sterkste) vervoersstromen voor OV uit het Verkeersmodel voldoende coveren. Voornamelijk het aanbod in het voorstedelijk gebied wordt veelal als voldoende hoog ervaren, de buitengebieden liggen moeilijker en worden in bepaalde delen toch als OV-arm gepercipieerd. Het verbinden van bepaalde kernen blijkt in sommige gebieden een moeilijke zoektocht (Bijvoorbeeld de assen Gooik – Lennik – Ternat – Asse – Mollem/Merchtem en Aalst- Opwijk – Merchtem – Meise – Grimbergen – Vilvoorde – Tervuren).

Het net kampt echter wel met ernstige doorstromingsknelpunten. Hierbij zijn de efficiëntie, de betrouwbaarheid en de commerciële snelheid op veel plaatsen problematisch. Dit hangt samen met de capaciteitsproblemen op de verschillende steenwegen in de regio.

De Lijn heeft in haar Doorstromingsstudie de knelpunten in kaart gebracht van het net. Deze zijn gevisualiseerd op de syntheseskaart.

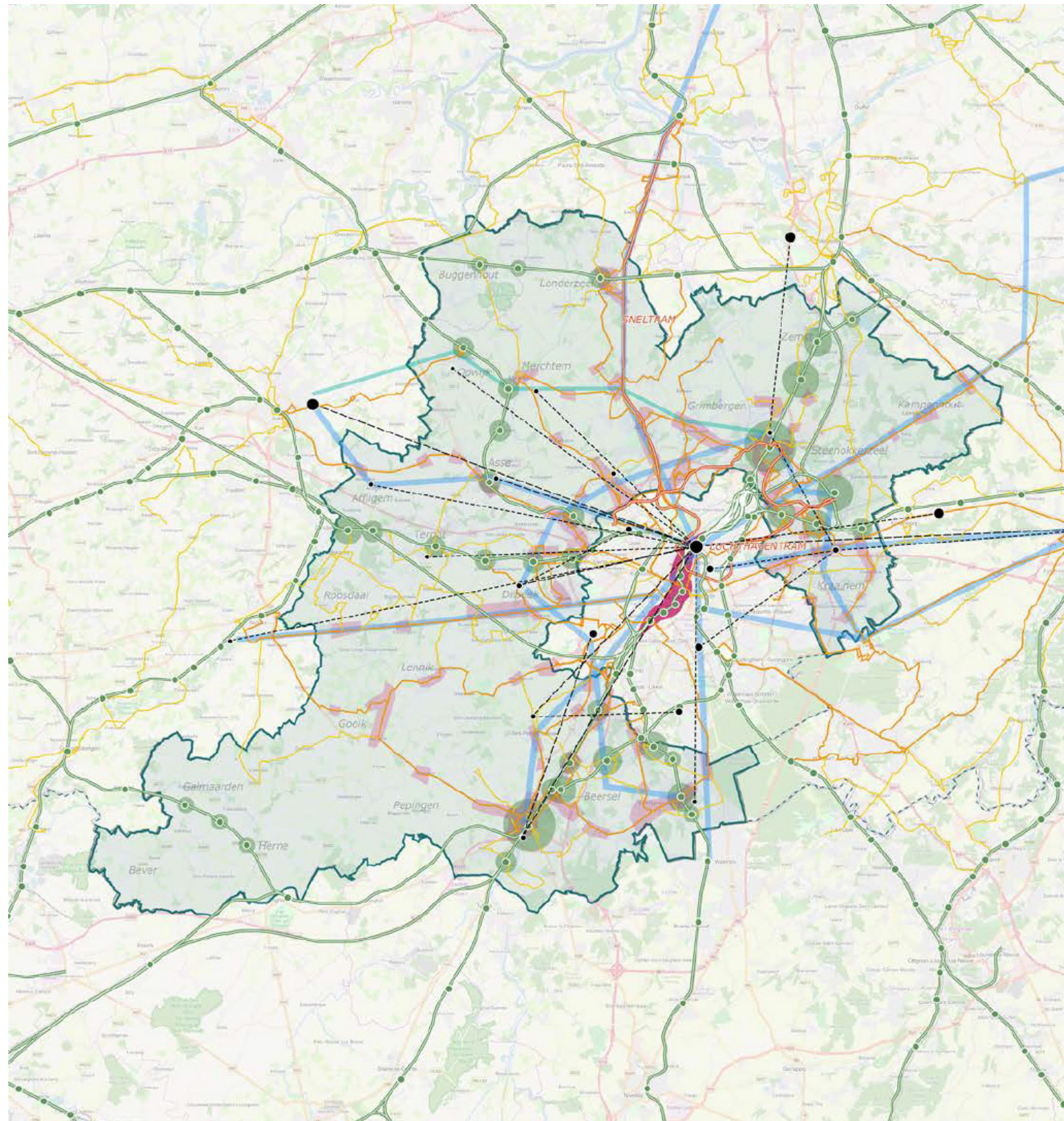
Voor het kernnet geldt een pro-actieve aanpak en ligt de focus in eerste instantie op de vlotte doorstroming van het kernnet conform de hiërarchie van het netwerk en de leidende principes. Het uiteindelijke succes van het nieuwe kernnet en aanvullend net zal grotendeels afhangen van de mate waarin de doorstromingsknelpunten in de regio worden weggewerkt. Zolang bussen mee met de auto blijven aanschuiven in de file op de belangrijkste invalswegen in de regio, dan kan het nieuw openbaar vervoer plan geen volwaardig en aantrekkelijk OV-alternatief bieden voor de auto als vervoersmiddel.

In het spoornet wordt een bottleneck gecreëerd door het traject tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Dit heeft zowel gevolgen voor de stiptheid als voor de capaciteit van de treinen in de Vlaamse Rand: het maximum aantal treinen door de Noors-Zuidverbinding tijdens de piek is quasi bereikt. Ook heel wat spoorlijnen naar Brussel worden tijdens de spits druk bezet waardoor de resterende capaciteit erg beperkt is en de stiptheid onder druk staat.

Sterke HB-relaties welke volgens de modellen voornamelijk met de auto gemaakt zullen worden (en met een afstand groter dan 10 km) die samenvallen met HB-relaties van OV bieden potentie voor een hoger gebruik van het openbaar vervoer. Eenzelfde verplaatsing die ook veel met de auto gedaan wordt duidt op een te weinig aantrekkelijk alternatief met het openbaar vervoer. Tijdswinst en comfort zijn hierbij cruciaal.

Op de syntheseskaart wordt ook de potentie voor een hoogwaardig openbaar vervoer-corridor (HOV) getoond, zoals opgenomen in het masterplan 2020 opgemaakt door De Lijn. HOV wordt gekenmerkt door hoge frequentie, goede stiptheid, overstapgarantie, goede betrouwbaarheid, garantie van snelheid en comfort. Om dit te garanderen mogen halteafstanden groter zijn dan het huidige OV, denk bijvoorbeeld aan één halte per centrum.

Voor gebruikers zijn een eenvoudig en attractief ticket- en betaalsysteem voor het gebruikmaken van één of meerdere types openbaar vervoer erg belangrijk. Bedoeling moet zijn om met één vervoerbewijs reizigers hun volledige verplaatsing te kunnen laten maken, ongeacht het aantal modi of aantal aanbieders van vervoer- of deelsystemen die deel uitmaken van die verplaatsing. Daarvoor moeten de verschillende vervoeraanbieders intensief samenwerken en is een centrale coördinatie nodig. Voor het Vervoer op Maat zal de Mobiliteitscentrale de operationele regiefunctie opnemen.



Synthesekaart Vervoersregio Vlaamse Rand - openbaar vervoer (bron: <https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>)



Vervoerregio Vlaamse Rand - Synthese auto

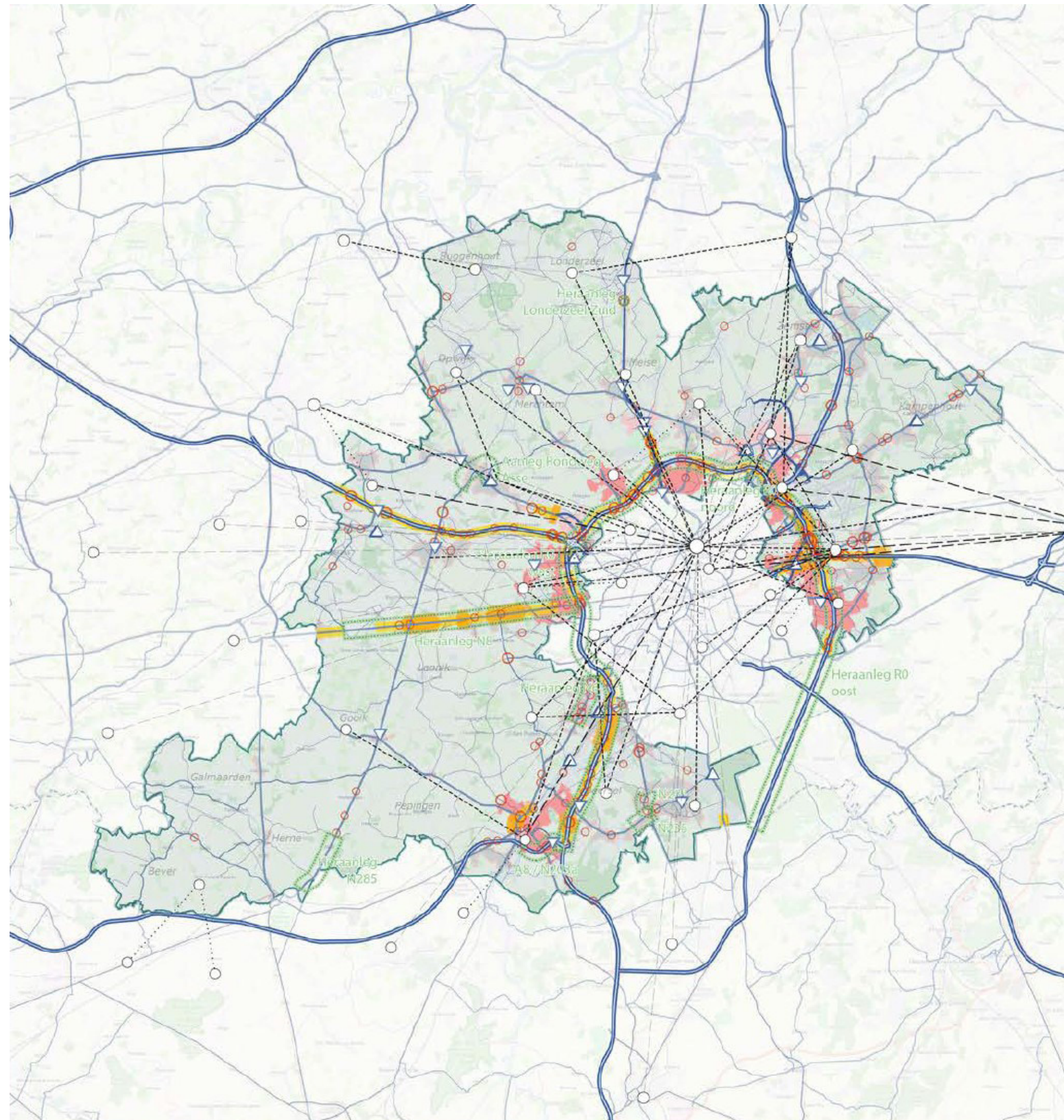
De invloed van de R0 op de regio is enorm. De Brusselse Ring domineert de verkeersstatistieken in België en meer dan de helft van de drukste wegsegmenten in Vlaanderen liggen langs de R0. Toch is niet de capaciteit het meest problematisch, maar wel de veiligheid: de vele weefbewegingen en korte in/uitvoeg afstanden maken van de R0 een gevaarlijke hoofdweg. Hierdoor is de R0 erg gevoelig voor calamiteiten, wat een nefaste invloed heeft op de robuustheid en betrouwbaarheid.

De geplande Werken aan de Ring zijn ambitieus en hebben niet enkel het verbeteren van de mobiliteit, maar ook het verhogen van de leefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid in en rond de Vlaamse Rand en Brussel centraal staan.

Ook de vele andere geplande werken willen de verkeersleefbaarheid in de regio aanpakken. Het hoofddoel van de vele werken is niet om de capaciteit te verhogen, maar vooral om de veiligheid en betrouwbaarheid te verhogen. Zo wordt de infrastructuur die er is zo optimaal mogelijk benut. Meer verkeer kan immers impact hebben op geluid, lucht, ...

De hoge verkeersintensiteiten zorgen voor overlast in de kernen en heeft een grote impact op de leefbaarheid. De capaciteit van de invalswegen zijn aan het dichtslibben. Voornamelijk de N8, E19 (ten zuid-westen van Brussel) en de E40 hebben hoge I/C waarden. Veel gevaarlijke punten zijn gesitueerd in de rand van Brussel.

Als klassieke oplossing voor congestie en sluiptverkeer wordt vaak teruggedrepen naar extra infrastructuur (de aanleg van een omleidingsweg, bijkomende rijstroken). Om te vermijden dat hierdoor de auto aantrekkelijker wordt gemaakt ten opzichte van meer duurzame alternatieven, zijn dergelijke maatregelen enkel te verantwoorden indien gefocust worden op slimme investeringen die het autoverkeer vooral veiliger, vlotter en betrouwbaarder maken. Inzetten op een verschuiving in de modal shift is daarom cruciaal. De omslag van een hoge auto-afhankelijkheid naar het gebruik van alternatieve modi en combimobiliteit zijn onontbeerlijk in het streven naar een duurzamer beleid.



Synthesekaart Vervoersregio Vlaamse Rand - auto (bron: <https://www.vlaanderen.be/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand>)



Mobiliteitsplan Dilbeek

Het beleidsplan (fase 3 van 3) dateert van september 2017.

Het centrale knelpunt in Dilbeek is de te grote vraag naar autoverplaatsingen en dat deze vraag het aanbod overschrijdt. Door de inrichting van de wegen in Dilbeek en de vele ontsluitingsmogelijkheden zijn deze problemen nog meer uitgesproken.

Het goede OV-aanbod (bijv. drie treinstations in Dilbeek en de multimodale hub in Groot-Bijgaarden) staan hier in rechte lijn tegenover.

Er wordt gekozen voor een scenario dat inzet op kernen en lokale wegen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid daar te verhogen. De wegen van hogere categorie blijven het gemotoriseerde verkeer opvangen en waar mogelijk gebeurt dat vlotter. Op de lokale wegen verschuift de prioriteit van het gemotoriseerd verkeer naar voetgangers en fietsers. Dit scenario is een engagement van de lokale overheid voor fundamentele sluipverkeermaatregelen op de lokale wegen en van de hogere overheid voor doorstromingsmaatregelen op de bovenlokale wegen.

Voor het fietsnetwerk zijn de volgende belangrijke projecten gepland:

- Oost-west Fietssnelweg langs spoorlijn 50
- Noord-zuid route langs de R0
- Een ontbrekende schakel in de fietsroute langs spoorlijn 50a tussen Ijsbergstraat en Rollestraat
- Een verbinding tussen Geraardsbergsestraat en Oude Geraardsbergsebaan over spoorlijn 50a
- Een aansluiting tussen Geraardsbergsestraat en de fietsroute langs spoorlijn 50a
- Een verbinding tussen Kloosterstraat en Kloostermuur over/onder spoorlijn 50

Ten slotte worden ook enkele mogelijke plaatsen voor overstappunten gedefinieerd. Er wordt een verdere uitbouw van de P&R Groot-Bijgaarden op het kruispunt R0 – treinstation – tramhalte vooropgesteld en een nieuwe P&R voorzien bij het nieuwe station te Schepdaal op spoorlijn 50a. Voor de fietser komt er een nieuwe P&B aan de parking van de A10/E40 en aan de afrit Kattebroek. Voor de verwezenlijking van deze maatregelen dient eveneens aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- De Dansaertlaan via Stationsstraat (op- en afrit R0) wordt aangeduid als lokale weg I en de aansluiting met de R0 wordt veiliger ingericht;
- Niet alleen de stationsomgeving van Dilbeek, maar ook deze van Groot-Bijgaarden wordt heringericht.
- In navolging van het proefproject wordt de op- en afrit Kattebroek afgesloten. Gelijktijdig gebeurt wel een optimalisatie van de kruising N8/R0 en zal de Dansaertlaan met zijn aansluiting op de R0 veiliger ingericht worden. Ook de verdoken aansluiting van het tankstation aan de A10/E40 naar het onderliggend wegennet wil men afsluiten.



Gewenste wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Dilbeek, 2017, MINT)

Mobiliteitsplan Sint-Agatha-Berchem

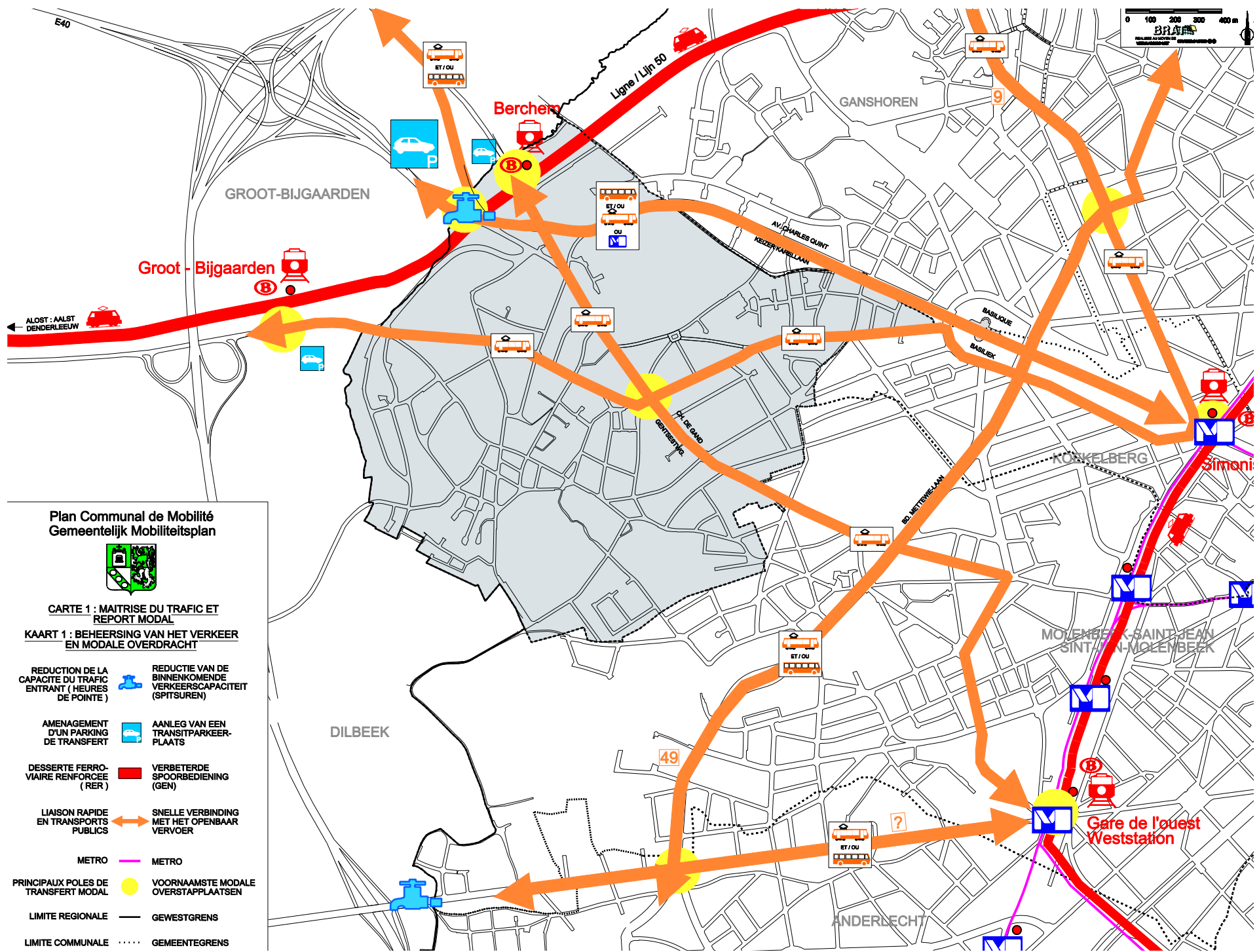
Het actieprogramma van het mobiliteitsplan van Sint-Agatha-Berchem dateert van 2011.

Binnen het actieplan staat duurzaamheid centraal en wordt het STOP-principe gehanteerd. De volgende doelstellingen worden vooropgesteld:

1. Naar een geïntegreerd mobiliteitssysteem gaan om het aantal autoverplaatsingen bij het doorgaand en lokaal verkeer terug te brengen;
2. Het optimaliseren van de verbinding tussen de verschillende vervoersnetwerken onderling;
3. Het streven naar een gestructureerd netwerk van verplaatsingen;
4. De herontwikkeling van de wegen op gemeentelijk niveau. Het verbeteren van de verkeersveiligheid t.h.v. publieke plaatsen met het oog op het promoten van duurzaam verplaatsingsgedrag staat hier centraal;
5. Flankerende maatregelen uitwerken.

Voor wat betreft de R0 zullen de volgende maatregelen hun weerslag hebben:

- Men streeft ernaar de stationsomgeving op te waarderen als multimodaal knooppunt binnen het GEN Brussel. Meer concreet behelst dit een heraanleg van de trambeddingen en de haltes. Men wenst eveneens een uitgebreide fietsenstalling te voorzien teneinde de verplaatsingen fiets + trein aan te moedigen. De mogelijkheid voor het aanmoedigen van de verplaatsingen auto + trein wordt eveneens onderzocht.
- Op de middellange tot lange termijn wil men de Keizer-Karellaan omvormen tot een boulevard beginnende vanaf de verkeerswisselaar te Groot-Bijpaarden. Deze boulevard zou voor elke weggebruiker toegankelijk zijn. De OV-verbinding wordt versterkt door het inlassen van een tramverbinding en de uitbreiding van het busnetwerk.
- Men wenst een P&R te voorzien bij het binnenrijden van Brussel via de A10/E40 om multimodaal transport aan te moedigen.



Beheersing van het verkeer en modale overdracht (bron: mobiliteitsplan Sint-Agatha-Berchem, 2011, Brat)

Mobiliteitsplan Asse

Het beleidsplan van het mobiliteitsplan van Asse werd opgemaakt door Technum en in 2014 goedgekeurd. In Asse is voornamelijk de omgeving van Zellik van belang in deze screening.

De volgende verkeersproblemen werden gedetecteerd:

- Ondanks de rondweg die aansluit op de R0 (Pontbeek) heeft het centrum van Zellik te kampen met doorgaand verkeer. De Pontbeek is momenteel een primaire weg II (verzamelende functie op Vlaams niveau) van aan de verkeerswisselaar van de R0 tot aan het kruispunt met de N9.
- Uit verschillende mobiliteitsstudies bleek de wenselijkheid om deze primaire weg II, en dus het 2x2-profiel, door te trekken tot aan het kruispunt met de industriezone Broekooi. Immers, 90% tot 95% van het verkeer dat de zone Broekooi binnen of buiten rijdt is gerelateerd aan de R0.

Uit tellingen blijkt dat sluipverkeer R0 op de as Dorpsstaat - Poverstraat (Relegem) beperkt is.

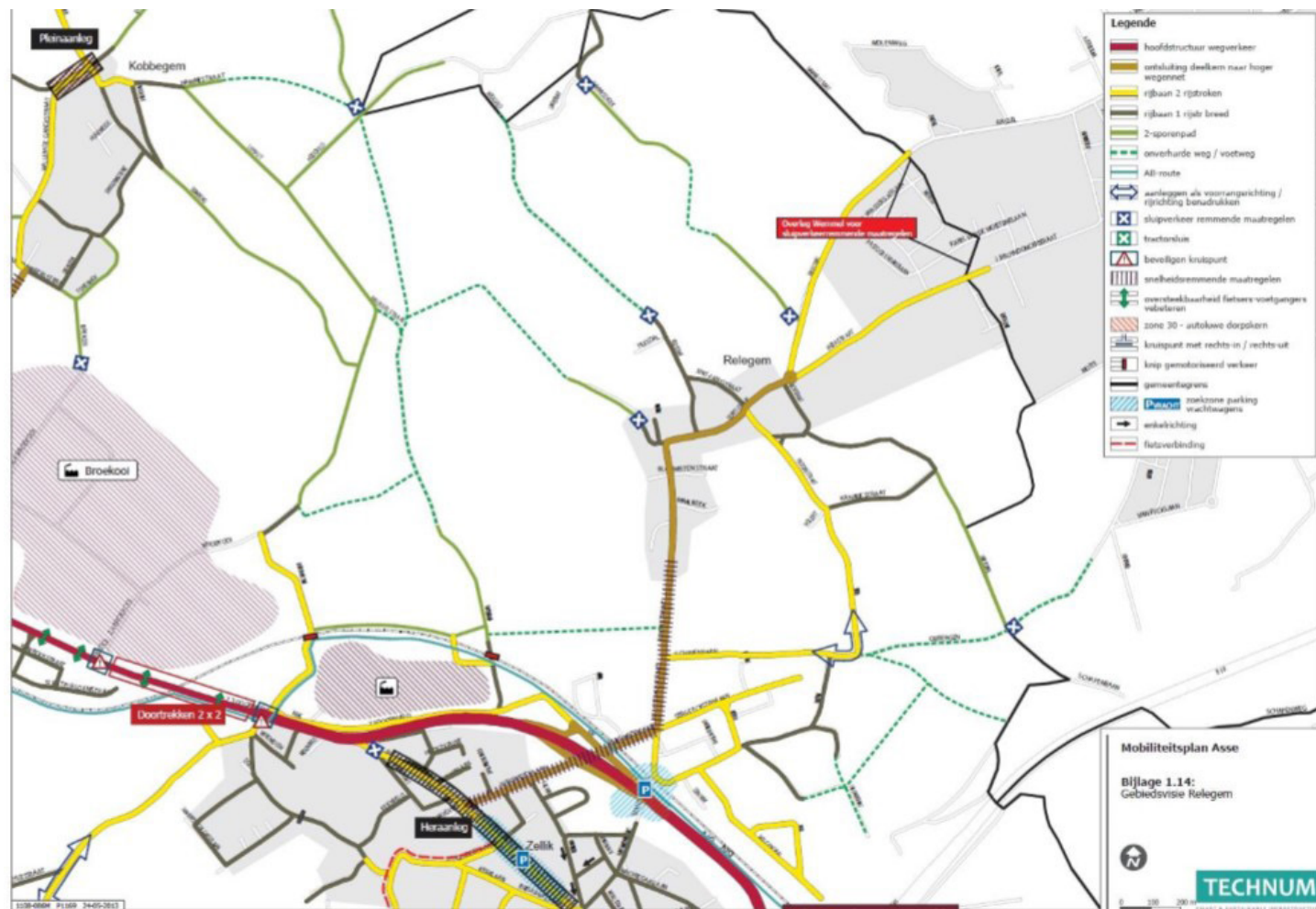
Omdat een aantal problemen rechtstreeks gerelateerd zijn aan de files op de A10/E40 en de R0, ondersteunt de gemeente Asse de initiatieven van de Vlaamse overheid betreffende het verbeteren van de doorstroming op de R0 en de A10/E40.

Voor het openbaarvervoersnet zijn er twee van de prioritaire tramlijnen uit het Brabantnet die de regio bedienen:

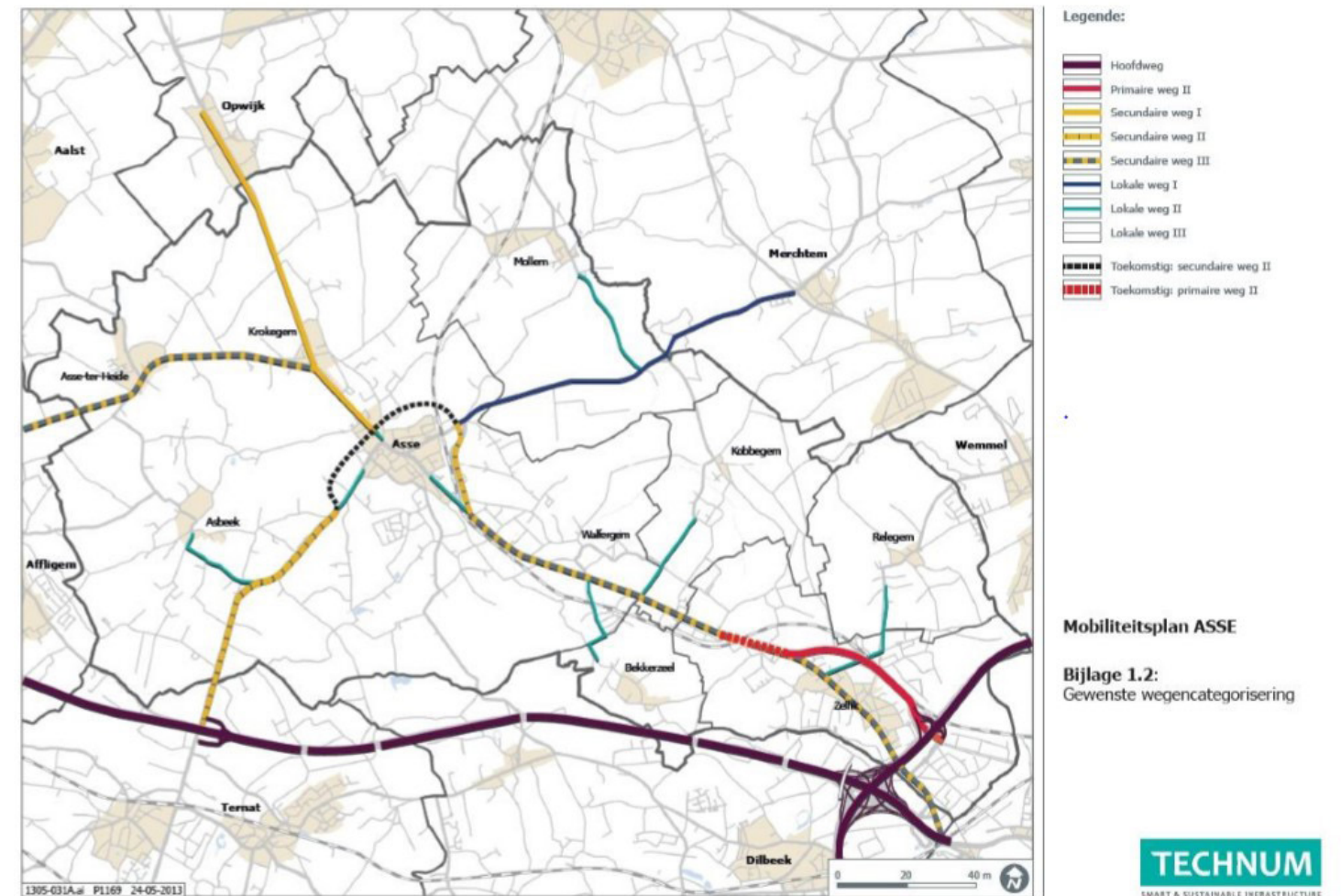
- Noordelijk deel van de tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette – Heizel – Vilvoorde – Zaventem, Luchthaven
- Willebroek – Londerzeel – Brussel

Verder wordt er binnen de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn bepaald dat de verbinding tussen Aalst en Brussel geoptimaliseerd zal worden met een snelbusverbinding. De lijn Asse- Ternat- Lennik- Gooik zal bovendien versterkt worden

Binnen het fiets-GEN werd de AB-route geselecteerd als fietsroute tussen Asse station en Brussel. Deze as wordt beschouwd als de ruggengraat van het gemeentelijk fietsbeleid van Asse. De AB-route sluit aan op de OMA-route (Opwijk-Merchtem-Asse) en maakt onderdeel uit van het fiets-GEN rond Brussel. Hiertoe voorziene werken omvatten de bouw van een brug ten westen van de Oude Merchtemsebaan over de lijn Brussel-Dendermonde, een tunnel voor voetgangers en fietsers t.h.v. de Langestraat/N9c, een langsweg, fietssnelweg langs de lijn 60 en de afschaffing en vervanging van vijf overwegen op de spoorlijn Brussel-Dendermonde (lijn 60).



Gebiedsvisie Zellik (bron: mobiliteitsplan Asse, 2014, Technum)



Categorisering der wegen (bron: mobiliteitsplan Asse, 2014, Technum)

Mobiliteitsplan Ganshoren

Dit mobiliteitsplan werd tot op heden nog niet ontvangen.

Mobiliteitsplan Jette

Fase 3 van het mobiliteitsplan van Jette, dat goedgekeurd werd in juli 2006 door de gemeenteraad, vertaalt de doelstellingen uit fase 1 en 2 van het mobiliteitsplan in concrete acties. De gemeente geeft aan dat dit mobiliteitsplan deels achterhaald is sinds de publicatie van GOODMOVE. De gedefinieerde doelstellingen in dit actieprogramma komen ook voor in de GOODMOVE.

Een van de doelstellingen is het reorganiseren van de verplaatsingen van de gemotoriseerde voertuigen. Er dringen zich maatregelen op om de 2 drukke toegangspunten tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te pakken. Het kruispunt van de Tentoonstellingslaan – Dikke Beuklaan – Romeinsesteenweg, en de uitrit van de R0 binnenring aan de Dikke Beuklaan, kennen zeer hoge intensiteiten. Door o.a. te werken aan de fasering van de verkeerslichten en het creëren van een stadspoort, wil de gemeente de grote last op deze kruispunten verminderen.

Wat betreft de studie van de inrichting van de R0, stelt de gemeente dan ook voor om de knelpunten aan de kruispunten van aansluitingscomplex 9 te behandelen. Het sluiten van aansluitingscomplex 8 zou nadelige gevolgen hebben gezien de reeds hoge verzadiging van de Tentoonstellingslaan, waar dan nog meer verkeer op terecht zou komen. Hierdoor ontstaat het risico dat het doorgaand verkeer zich via de woonstraten begeeft.

Daarnaast zet de gemeente in op zogenaamde beveiligingswerken in het netwerk, zoals het verlagen van de snelheid in het centrum en de wijken, en de beveiliging van grote pleinen waar belangrijke verkeersstromen samen komen (auto, fiets, openbaar vervoer).

Er wordt ook ingezet op het openbaar vervoer. Het comfort van de reizigers moet verhogen, maar het aanbod moet ook verbeteren, zoals de commerciële snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer. Voornamelijk ter hoogte van het kruispunt Tentoonstellingslaan – Dikke Beuklaan – Romeinsesteenweg vormt zich een probleem wat betreft de doorstroming van het openbaar vervoer.

Een andere doelstelling is inzetten op het langzaam verkeer, onder meer door voetpaden te verbeteren, veilige oversteekplaatsen, hogere veiligheid voor fietsers, een geïnterconnecteerd fietsnetwerk en betere bewegwijzering voor fietsers.

De bewustmaking van de burger en het informatiebeheer behoren ook tot de doelstellingen van de gemeente.

Mobiliteitsplan Wemmel

Het mobiliteitsplan Wemmel werd opgemaakt door Grontmij en goedgekeurd in 2009. De oriëntatienota van de vernieuwing van het mobiliteitsplan werd reeds goedgekeurd op de GBC van 2 mei 2019. De synthesenota is nog in opmaak.

Hierin zullen volgende punten worden behandeld:

1. Een uitgebreid parkeeronderzoek in Wemmel;
2. Knelpunten en kansen wat betreft openbaar vervoer, deelmobiliteit, mobipunten, verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer, etc.;
3. Doelstellingen voor verschillende weggebruikers, waaronder een modal shift;
4. Onderzoek van verschillende scenario's, zowel voor de ontsluiting van het autoverkeer richting het hoofdwegennet, in kader van de Werken aan de Ring, als voor de fietsverbinding vanuit Wemmel richting Brussel.

Aangezien de synthesenota nog in ontwerp is, blijft het mobiliteitsplan van Wemmel (2009) van kracht.

De volgende verkeersproblemen werden geïnventariseerd:

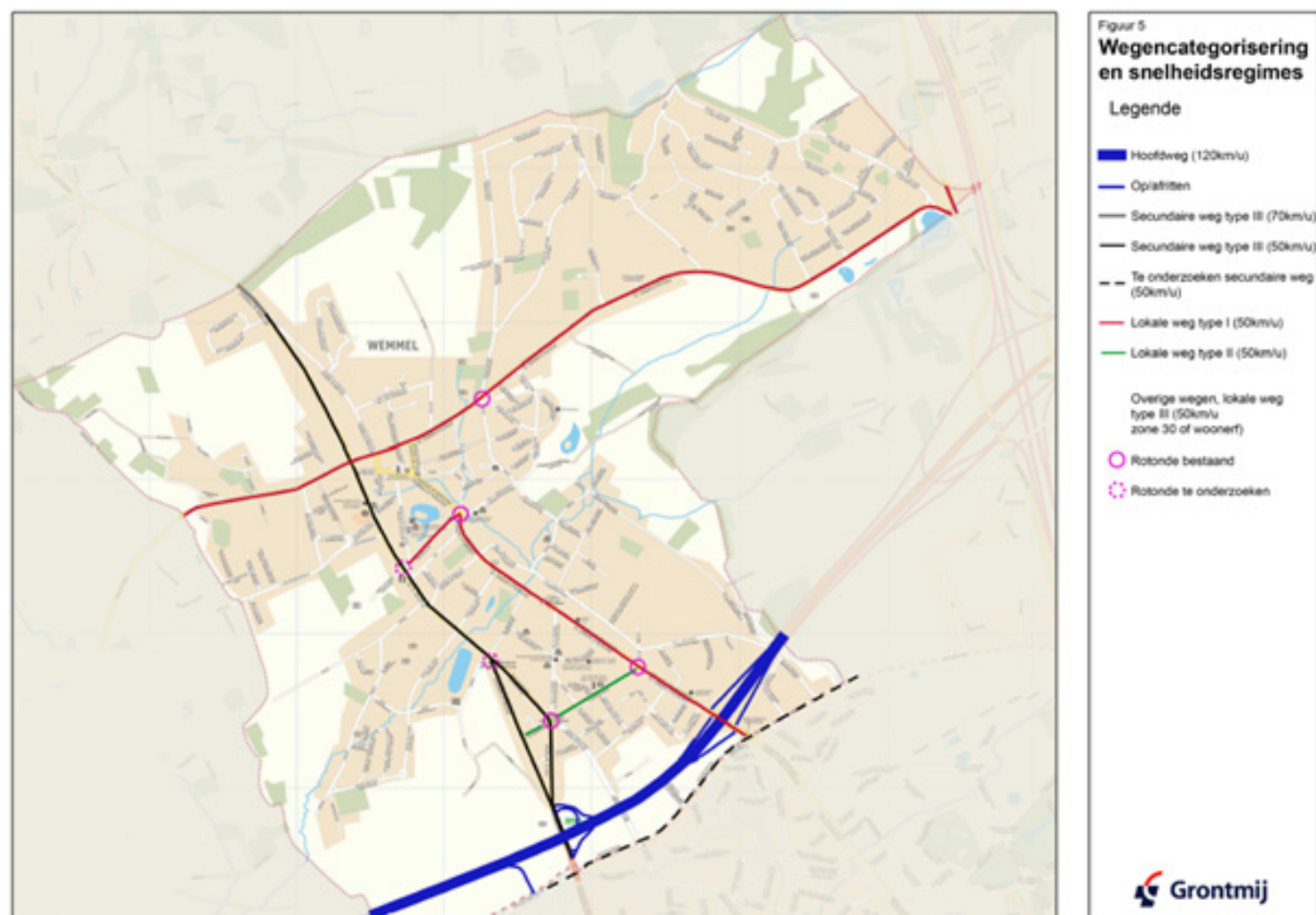
- Verstedelijkingsdruk vanuit Brussel;
- Beperkte woonontwikkelingen en gericht op het versterken en verdichten van het centrumgebied;
- Historisch karakter Steenweg op Brussel: een verdichte structuur op relatief oud wegprofiel;
- Versnippering door twee van noord naar zuid lopende invalswegen, twee afritten en twee belangrijke bushaltes;
- Verkeersleefbaarheidprobleem langs de Steenweg op Brussel die functioneert als een verbindende, doorgaande noord-zuidas;
- Steeds meer toenemend sluipverkeer van of naar de R0, A10/E40 of A12;
- De afwezigheid van het OV met aansluiting op het Brabantnet en het GEN.

Voor het wegennet worden volgende acties voorgesteld:

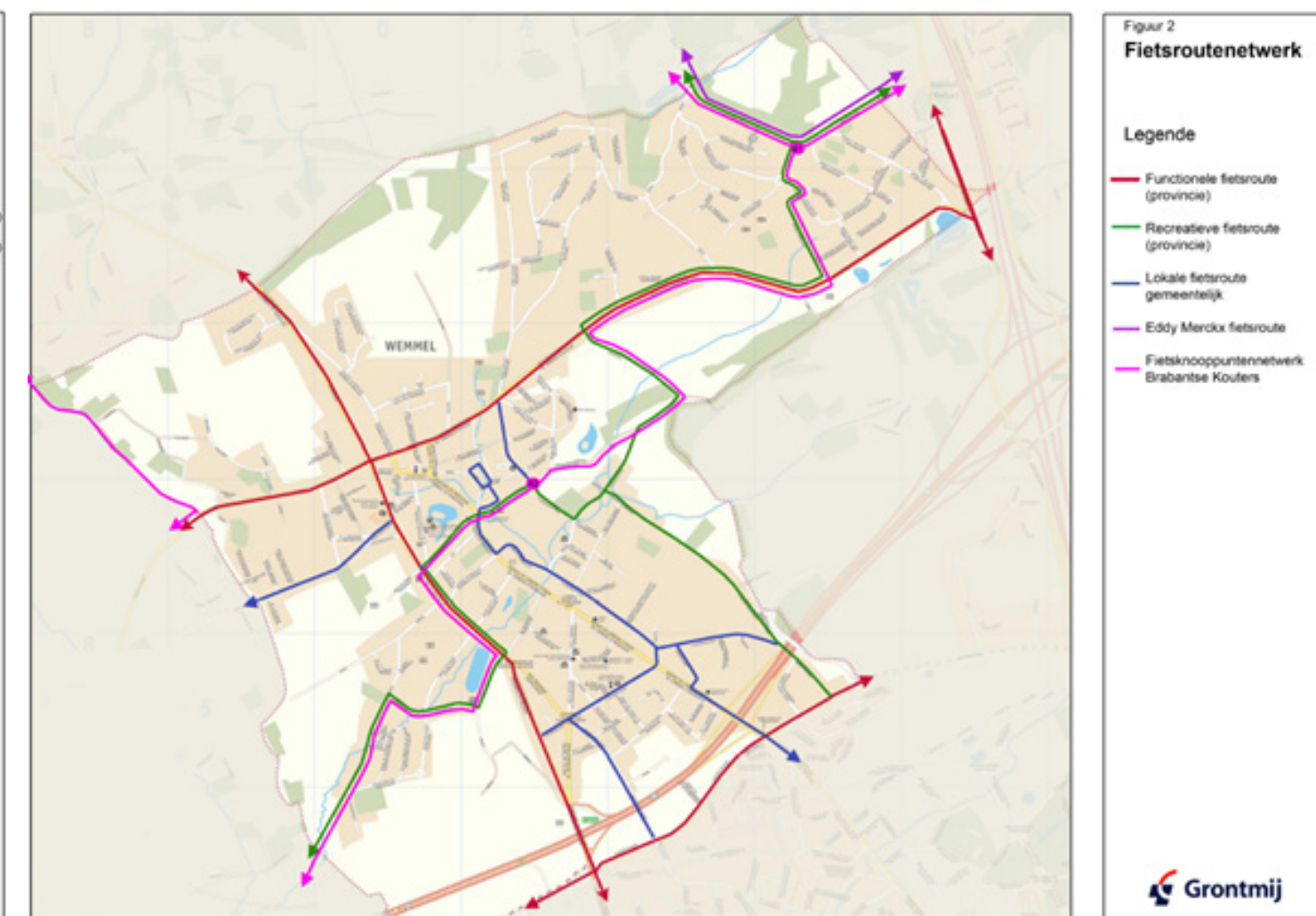
- Ontmoedigen doorgaand verkeer op ontsluitende en lokale assen door op strategische plaatsen het huidige wegennetwerk te knippen (creëren semiboomstructuur);
- Door de omvorming van de R0 zal Wemmel twee volwaardige op- en afrittencomplexen hebben. Dit zal voor een gedeeltelijke verschuiving van het autoverkeer van De Limburg Stirumlaan naar de as Steenweg op Brussel – Kaasmarkt – Windberg zorgen;
- Overleg met MobielBrussel en het UZ Jette in verband met de bewegwijzering naar de R0 in de richting van Groot-Bijgaarden;
- Vrachtverkeer weren uit de woonstraten, onder meer door te voorzien in een randparking.

Voor het OV worden volgende acties voorgesteld:

- Verbetering van busdoorstroming op de Steenweg op Brussel door middel van lichtenbeïnvloeding en opstelstroken voor de verkeerslichten;
- Een nieuwe tramlijn die Jette via het UZ verbindt met de Heizel;
- Ringverbinding die via de toekomstige parallelbaan van de R0 zorgt voor een verbinding van de Brusselse randgemeenten en het aantal aansluitpunten van de hoofdassen met sneldiensten zal verhogen. De koppeling hiervan met het lokale busvervoer in Wemmel kan best gebeuren t.h.v. de Steenweg op Brussel;
- Snelbuslijn S18 Halle-Wolvertem die de verbinding verzorgt van Wemmel met de treinstations van Zellik, Sint-Agatha-Berchem en Halle en de gemeenten Meise, Asse, Dilbeek en Sint-Pieters-Leeuw.



Wegencategorisering (bron: mobiliteitsplan Wemmel, 2009, Grontmij)



Gewenst fietsroutenetwerk (bron: mobiliteitsplan Wemmel, 2009, Grontmij)

Mobiliteitsplan Meise

Het beleidsplan van Meise (fase 3 van het mobiliteitsplan) dateert van maart 2012.

Het beleidsscenario, dat voortkomt uit fase 2 van het mobiliteitsplan, is een samenhangend geheel van mogelijke beleidsopties met het oog op het sturen van de mobiliteit door middel van ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die de groei van de automobilist beperken en de groei van de alternatieve vervoerswijzen vergroten.

Dit beleidsscenario blijft, net als in het vorig mobiliteitsplan (2005) uitgaan van de huidige ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet via het op- en afrittencomplex van de A12-N211. Om de verkeersleefbaarheid in de dorpskern van Wolvenstem te verbeteren, wordt een spreidingsplan uitgewerkt met omleidingsroutes voor het verkeer. In de overige deelen van de gemeente wordt ingezet op een dorpsherwaardering door het openbaar domein opnieuw in te richten. Op een aantal landelijke wegen zal het sluipverkeer geweerd worden door ze te knippen, door circulatiemaatregelen te nemen of door de wegen opnieuw in te richten.

De A12 wordt geselecteerd als primaire weg I, met dus een gewestelijke verbindingsfunctie. De A12 zal volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan als openbaar vervoersas worden ingericht, met aan de knooppunten van de vervoersas beperkte kantoorontwikkelingen.

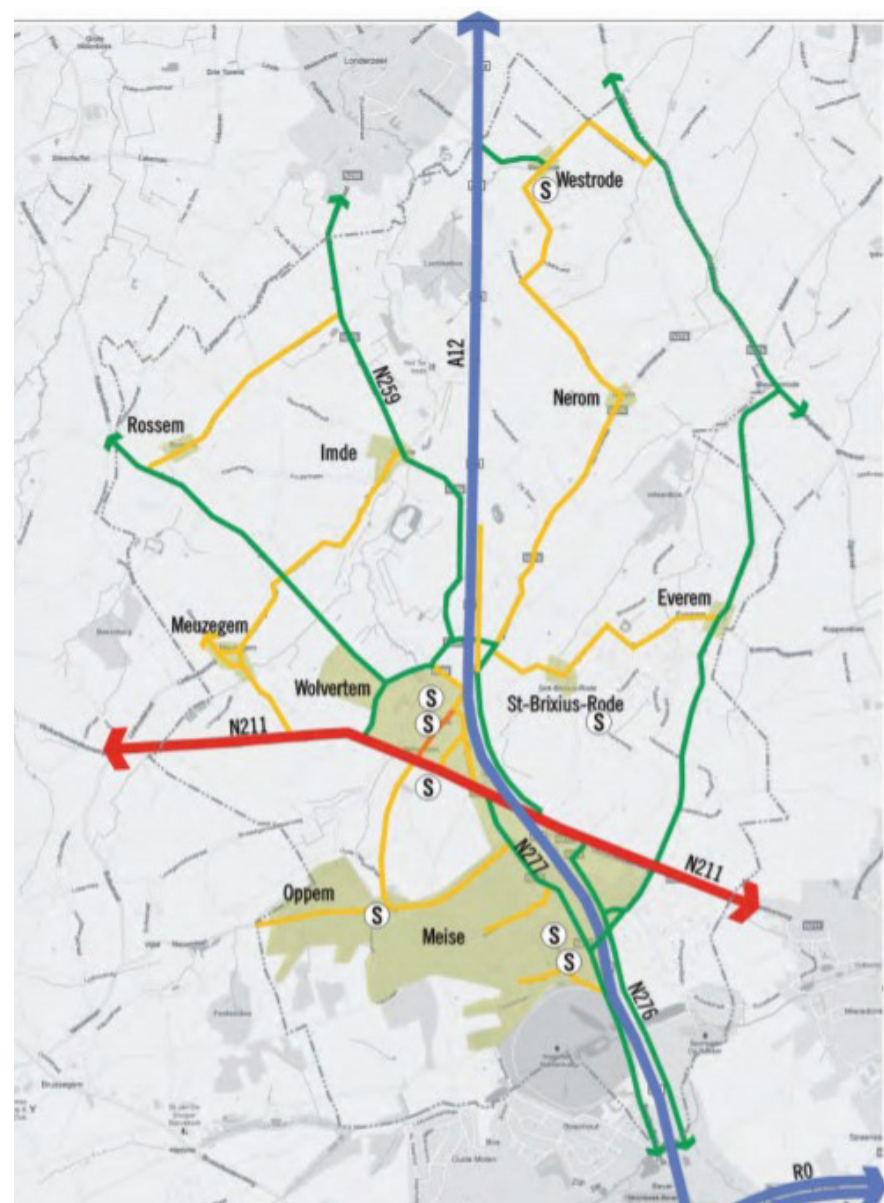
De N211 wordt geselecteerd als secundaire weg type III in Meise.

Wat betreft de gewenste verkeersstructuur, ziet de gemeente het als volgt: het kruispunt Nieuwelaan x Kapellelaan blijft een verkeerslichtengeregeld kruispunt, en de woonwijken ten oosten van de A12 worden afgebakend als zone 30, met uitzondering van de K. Kasteeldreef, Keizerinlaan, gewestweg N211a en de Strombeek-Beverselaan.

Wat betreft de routes voor het zwaar vervoer, wordt er op het hoger netwerk gestreefd om het vrachtverkeer naar het noorden en het zuiden over de A12 te laten rijden. Het oost-west verkeer zal gebruik maken van de N211.

Aan de Nieuwelaan in Meise wordt een hoofdhalte voor het openbaar vervoer uitgebouwd. In het beleidsscenario wordt uitgegaan van een verknoping van de gemeente met de toekomstige sneltramverbinding langs de A12.

Het langzaamverkeernetwerk wordt verder ingevuld door realisatie van fietspaden op het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Daarnaast wordt vanuit Wolvenstem via een paralleltraject langs de A12 en de Nieuwelaan aangesloten op het fiets-GEN rond Brussel. Aanvullend wordt op het lokale netwerk gewerkt aan een fijnmazig fietsnetwerk dat de wijken en de kernen onderling met elkaar verbindt.



- secundaire weg III
- lokale weg I
- lokale weg II
- lokale weg III

Wegencategorisering Meise (bron: mobiliteitsplan Meise, 2012, Vectris)



- verbijfsgebied zone 30
- 50 km/h
- 70 km/h

Snelheidsregimes Meise (bron: mobiliteitsplan Meise, 2012, Vectris)

Mobiliteitsplan Grimbergen

Het mobiliteitsplan van Grimbergen dateert van juni 2012. Een verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan (opgemaakt door Grontmij) leidde in 2015 tot een nieuw beleidsplan.

In het plan worden de volgende verkeersproblemen aangehaald:

- Gezien de ligging van de deelgemeente Strombeek-Bever, heeft het vaak te kampen met sluipverkeer doorheen de woongebieden en het centrumgebied. Ook de vele geplande ontwikkelingen in de omgeving zullen een grote impact hebben op het deelgebied Strombeek-Bever.
- Naar aanleiding van de herinrichting van de belangrijkste pleinen in het centrum van Strombeek-Bever, alsook het uitwerken van een nieuw circulatieplan, kan de huidige routevoering van De Lijn niet behouden blijven. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn voorziet enkele nieuwe tramlijnen die langs de kern van de deelgemeente Strombeek-Bever komen.

Inzake de regionale ontsluiting van Grimbergen en daarmee samenhangend, de wegcategorisering, wordt de visie van het RSV gevolgd, waarbij de R0 en de A1/E19 als hoofdwegen worden beschouwd, terwijl de A12 de functie van een primaire weg I vervult.

Secundaire wegen worden geselecteerd door het Provinciale Ruimtelijk Structuurplan. Het mobiliteitsplan doet een suggestie naar de provincie om de N202, tussen de N211 en het op- en afrittencomplex van de R0 te selecteren als secundaire weg type II, gezien de belangrijke ontsluitende functie.

De verbinding tussen Grimbergen en Wemmel (N202 Brusselsesteenweg – Sint-Annalaan – Romeinsesteenweg tot aan de R0) wordt geselecteerd als secundaire weg type III.

De gemeente uit daarenboven de suggestie om de N202 tussen de N211 en de R0 te categoriseren en vorm te geven als een secundaire weg II teneinde een betere ontsluiting naar het hogere wegennet te verzorgen. De N211 wenst men in te richten als een secundaire weg III, met een duidelijke prioriteit voor het OV en langzaam verkeer, en met poortconstructies t.h.v. de overgangen tussen verschillende gebieden en snelheidsregimes. Vooralsnog zijn er op de N211 geen zones 30 van kracht, maar wel in de aansluitende straten in het centrum van Grimbergen.

Voor de fietser wil men een veilige fietsverbinding voorzien langs de N202 tussen het centrum van Grimbergen en Strombeek-Bever.

Voor het OV zijn er drie prioritaire tramlijnen uit het Brabantnet die in de regio van Grimbergen vallen:

- Noordelijk deel van de tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette – Heizel – Vilvoorde – Zaventem-Luchthaven
- Zaventem, Luchthaven – Brussel
- Willebroek – Londerzeel – Brussel

Hiernaast wil De Lijn ook inzetten op HOV op de volgende assen:

- Aalst- Brussel
- Tangentiële verbinding rond Brussel (2) : Sint-Genesius-Rode- Jette
- Haacht- Brussel
- Aantakking op tram Willebroek- Brussel naar Puurs
- Aantakking op tram Willebroek- Brussel naar Boom

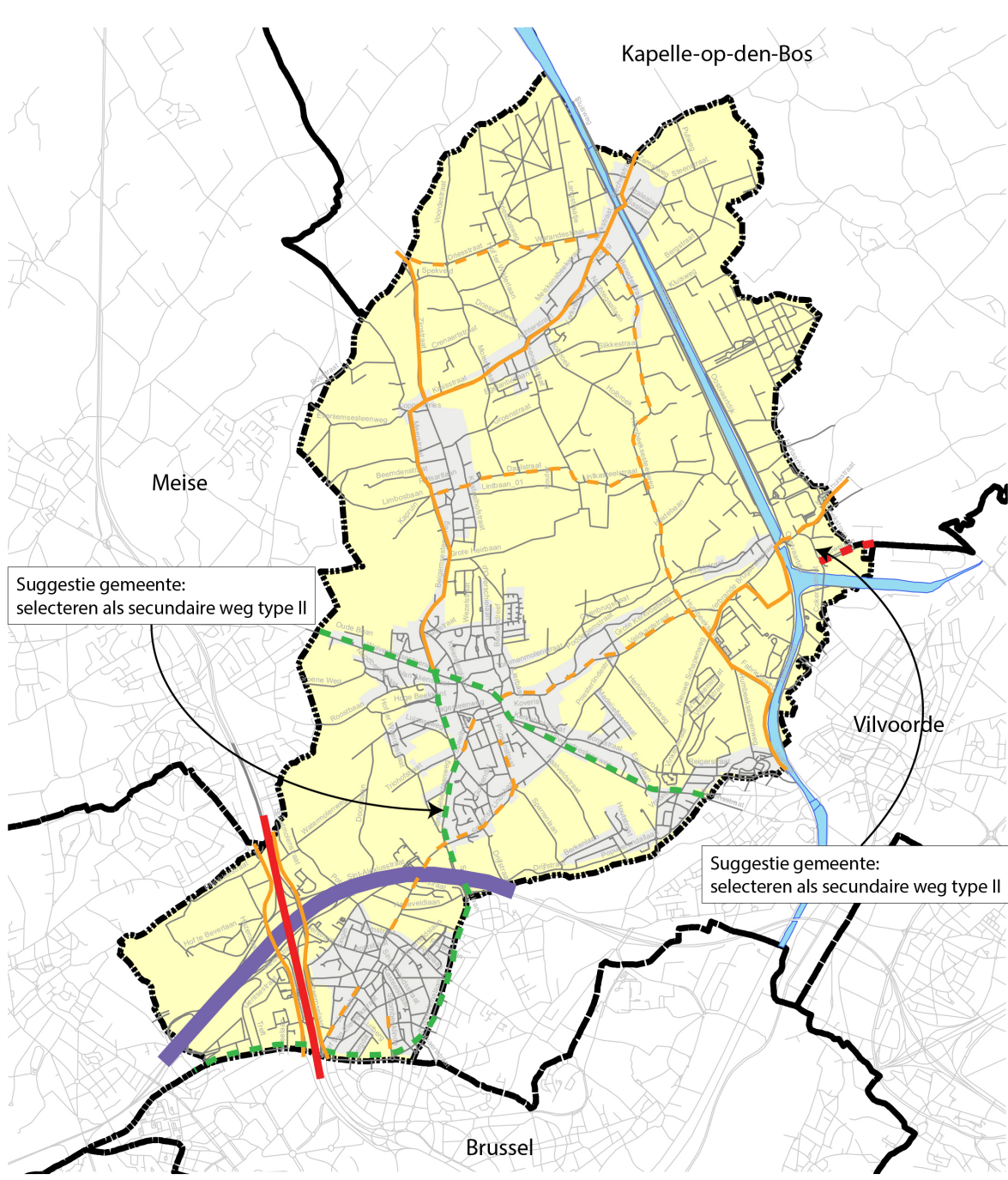
In het kader van de mobiliteitsvisie 2020 wil De Lijn investeren in een sneltram voor de verbinding Boom – Brussel langsheen de A12 en voor de verbinding Jette – Luchthaven Zaventem. De hoofdfunctie van deze verbinding is het aanbieden van een duurzaam alternatief voor de A12 voor verplaatsingen in de driehoek Brussel – Dendermonde – Mechelen. Op lange termijn zou een (hoogwaardige) OV-lijn doorgetrokken kunnen worden vanaf de kruising van de Meiselaan en de Romeinsesteenweg door Strombeek-Bever tot aan het busstation van Grimbergen en dit via de route Nieuwelaan – Soensstraat – Grimbergsesteenweg – N202. Op die manier wordt een optimale openbare vervoersverbinding gerealiseerd met Brussel.



Visie hoogwaardig openbaar vervoer (bron: mobiliteitsplan Grimbergen, 2012, Grontmij)

Voor het autoverkeer is er nog geen definitieve oplossing betreffende de inplanting van de nieuwe brug, bijgevolg dient de Westvaardijk open te blijven. Dit houdt in dat de bedrijventerreinen ten westen van het kanaal via de Westvaardijk dienen ontsloten te worden naar het hoofdwegennet (afrit 6 van de R0). Om te vermijden dat het zwaar verkeer doorheen Grimbergen rijdt naar afrit 7 van de R0 is een tonnenmaatbeperking ingevoerd in het gebied ten westen van de ‘Verbrande brug’. De oostelijk gelegen bedrijvenzones dienen langs de R22 naar de R0 worden ontsloten.

Het actieplan voor de verschillende vervoerswijzen gepaard met het project NEO, waarvan sprake in het mobiliteitsplan, werd eerder besproken worden in het puntje ‘Geplande ruimtelijke ontwikkelingen’ uit de ruimtelijke planningscontext van deel 2.



LEGENDE :

- Gemeentegrens
- Wegencategorisering
 - Hoofdweg
 - Primaire I
 - Primaire II
 - Secundaire II
 - Secundaire III
 - Lokale I
 - Lokale II
 - Lokale III
- Binnen Bebouwde kom
- Buiten Bebouwde kom

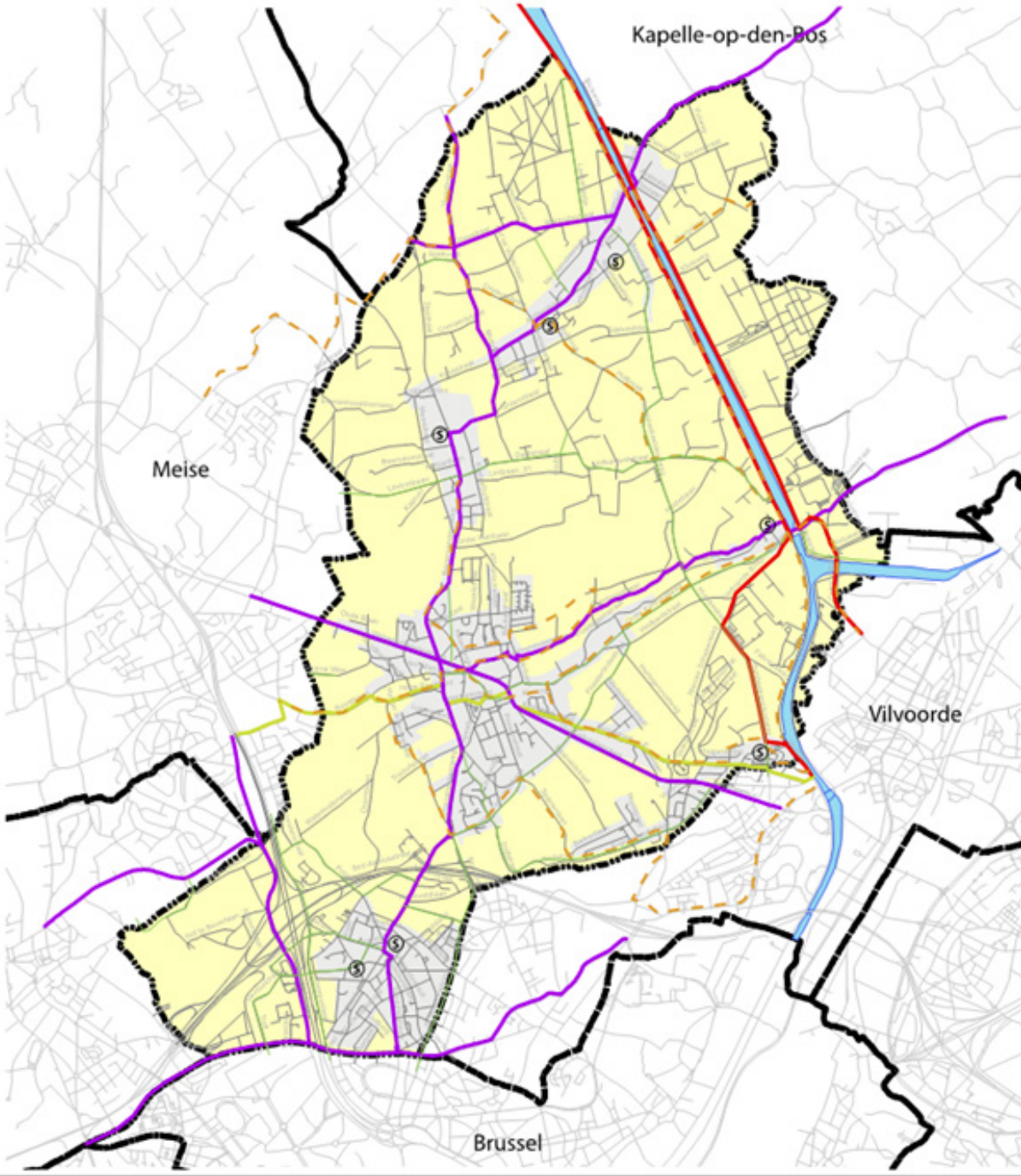
MOBILITEITSPLAN GRIMBERGEN

BELEIDSPLAN

Kaart 3:
Gewenste wegcategorisering

Datum : 17 november 2014
Opdrachtgever : gemeentebestuur Grimbergen

SCHAAL : 1:55.000



LEGENDE :

- Gemeentegrens
- Provinciaal Fietsrouten netwerk
 - Hoofdroute
 - Functionele route
 - Alternatief functionele route
 - Recreatieve route
- Lokaal Fietsrouten netwerk
- School

MOBILITEITSPLAN GRIMBERGEN

BELEIDSPLAN

Kaart 5: Gewenst
fietsrouten netwerk

Datum : 21 mei 2012
Opdrachtgever : gemeentebestuur Grimbergen

SCHAAL : 1:55.000

Wegencategorisering Grimbergen (bron: mobiliteitsplan Grimbergen, 2012, Grontmij)

Gewenst fietsrouten netwerk Grimbergen (bron: mobiliteitsplan Grimbergen, 2015, Grontmij)

Mobiliteitsplan Brussel-Stad

Het actieprogramma (beleidsfase) van het mobiliteitsplan van Brussel-Stad dateert van 2011.

De stad Brussel wil verder gaan op hun duurzaam mobiliteitsbeleid met een optimale benutting van de beperkte ruimte door de focus nog meer te leggen op de zwakke weggebruiker, gezien de densiteit van de stad zich leent voor korte verplaatsingen. Voor de voetganger wil men bijvoorbeeld inzetten op het opwaarderen van drukke voetgangersdoorgangen en het beter afstellen van verkeerslichten. Voor de fietser wenst men onder andere het comfort en de leesbaarheid van de fietsroutes te verbeteren.

Naast maatregelen voor de zwakke weggebruiker wil men de volgende maatregelen doorvoeren voor het bevorderen van het gebruik van het OV:

- Het verzorgen van een betere verbinding tussen de verschillende OV-netwerken onderling;
- De efficiëntie verhogen van de grote multimodale knooppunten binnen de stad;
- De ontwikkeling en ondersteuning van een degelijke noord-zuidverbinding;
- Concreet wenst men een metroverbinding te voorzien naar Neder-Over-Heembeek en Haren depot. Daarbovenop wil men een lijnverbinding voorzien tussen Vilvoorde, het militair ziekenhuis en het noordstation;
- Het voorzien van P&R's nabij grote verkeersassen en OV-knooppunten die onderdeel uitmaken van het toekomstige GEN. Deze P&R's kunnen eveneens benut worden door zwaar vervoer. Er wordt nog onderzocht welke parkings hiervoor gebruikt kunnen worden. Onderstaande kaart geeft een overzicht van potentiële locaties voor een P&R.

Voor het wegverkeer wil men de op- en afrittencomplexen 9, 8 en 7a herinrichten.

- Op- en afrittencomplex 9

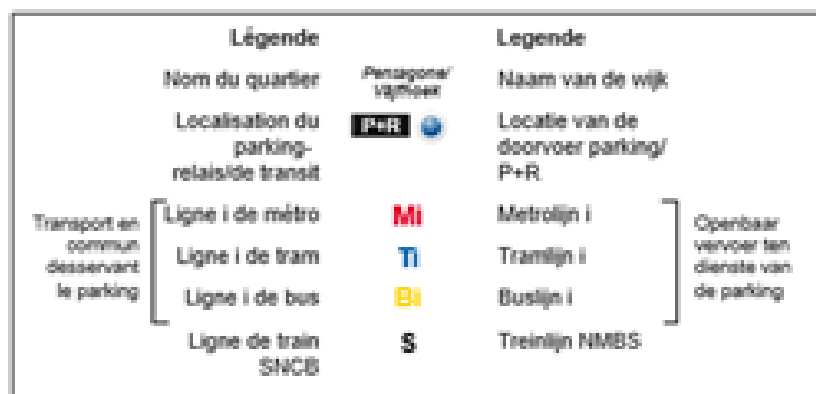
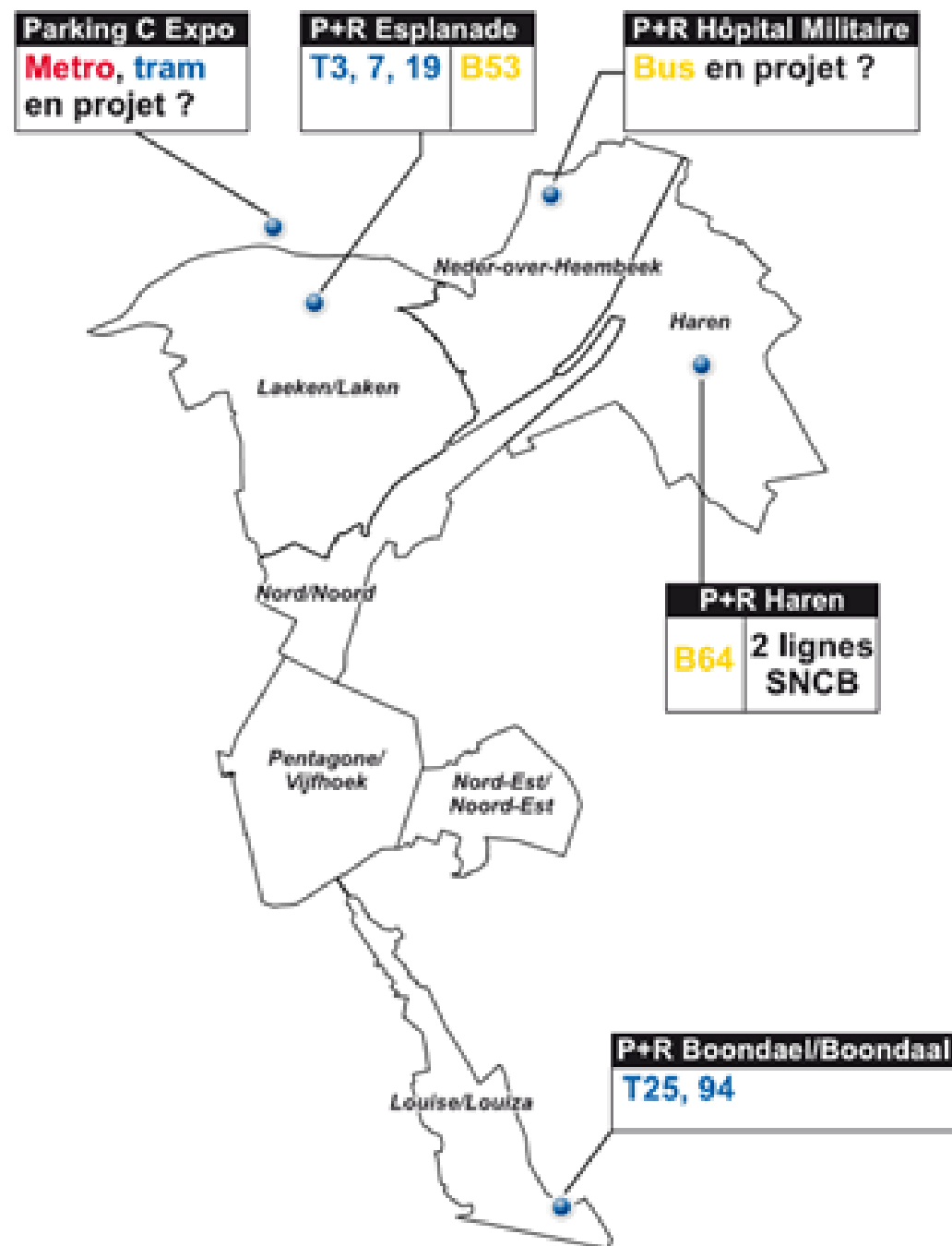
Indien men momenteel vanuit de N290 komende uit Brussel de R0 wil oprijden om westwaarts te rijden, is dit niet mogelijk op het op- en afrittencomplex 9. Dit is alleen toegestaan voor prioritair vervoer. Deze oprit wil men eveneens toegankelijk maken voor het overige verkeer.

- Op- en afrittencomplex 8

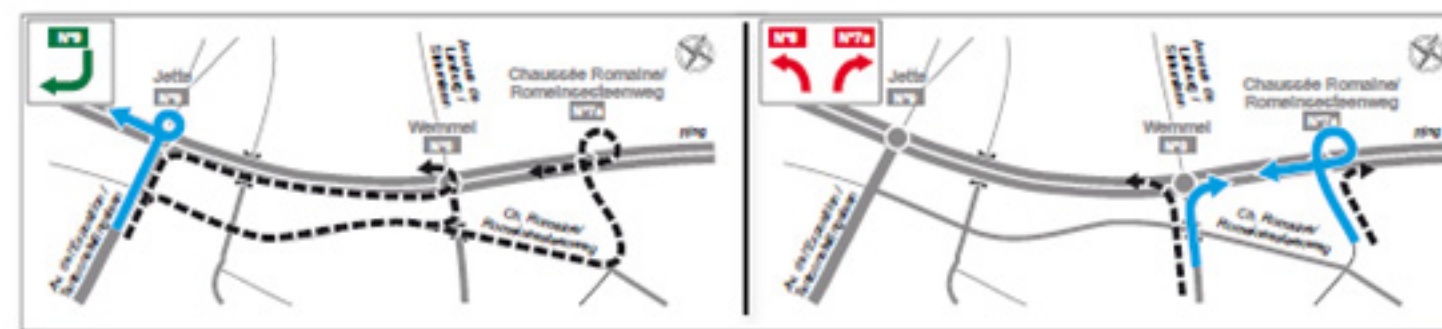
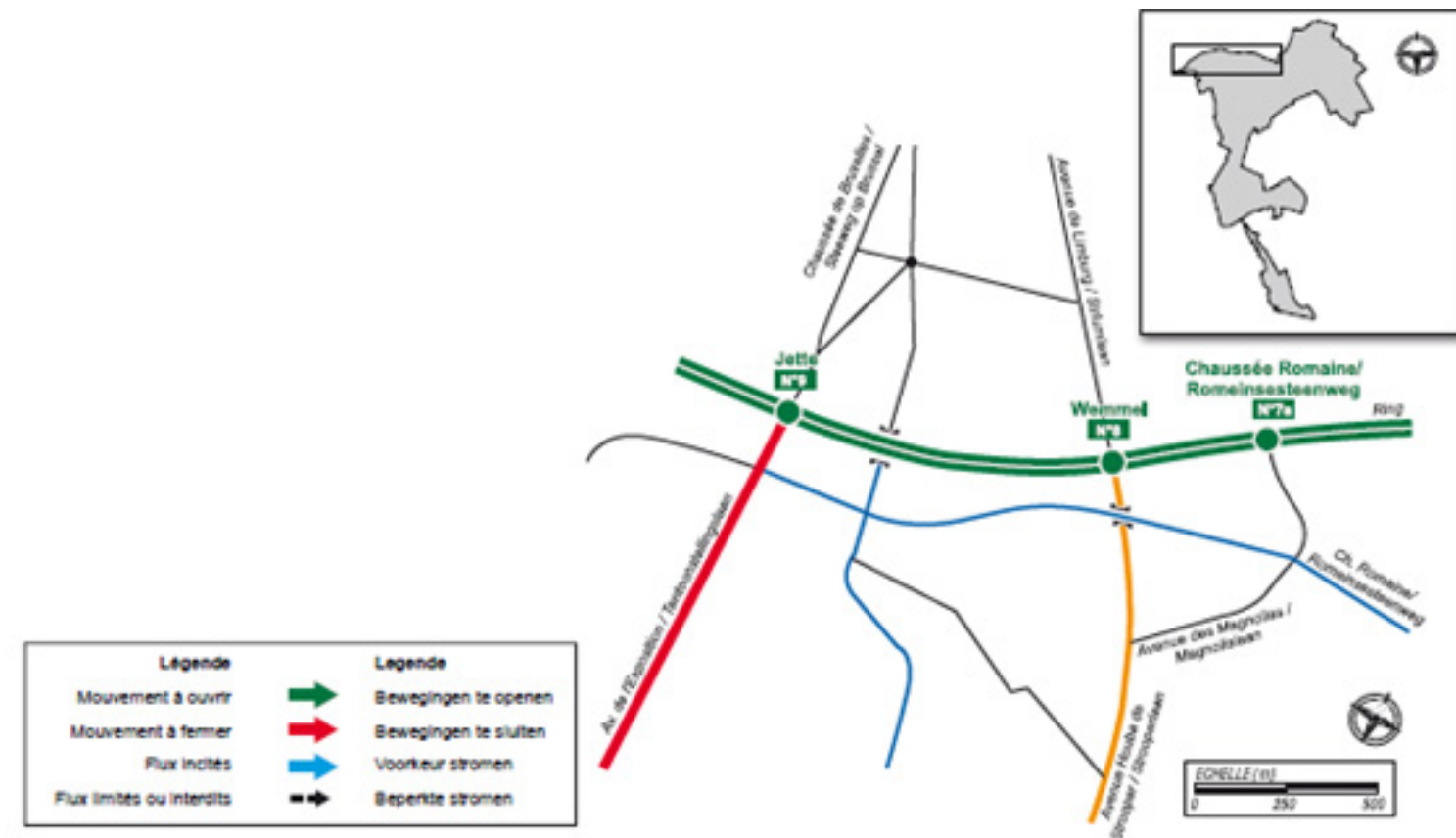
Op dit op- en afrittencomplex wil men voor de bestuurders komende vanuit Brussel via de Houba de Strooperlaan de mogelijkheid onthouden links de oprit van de R0 westwaarts op te rijden. Op dit punt leidt het conflict van het verkeer dat de R0 wil oprijden en het verkeer komende van de R0 dat links de Houba de Strooperlaan wil oprijden richting centrum voor files op de Houba de Strooperlaan vanuit Brussel.

- Op- en afrittencomplex 7a

Dit op- en afrittencomplex kan in tandem werken met het op- en afrittencomplex 8. Het verkeer dat t.h.v. het op- en afrittencomplex 8 de R0 niet meer kan oprijden om westwaarts te rijden, wordt omgeleid via de Magnolialaan om de R0 westwaarts op te rijden t.h.v. het op- en afrittencomplex 7a.



Potentiële P&R's
(bron: mobiliteitsplan Brussel-Stad, 2011, Stad Brussel)



Principes herinrichting op- en afrittencomplexen (bron: mobiliteitsplan stad Brussel, 2011, Stad Brussel)

De implementering van Good Move in de ‘maas’ Dielegem

Algemeen

Dit dossier werd opgemaakt door Ganshoren, Jette en stad Brussel. Jette is trekker geweest in het opstellen van dit dossier gezien het grootste deel van de maas op grondgebied van Jette ligt. Het is een samenwerking om de doelstellingen van Good Move te bereiken binnen het maas Dielegem.

De maas Dielegem is begrensd door Romeinsesteenweg, Tentoonstellingslaan, Lakenselaan en De Smet de Naeyerlaan en Houba de Strooperlaan en grenst in het oosten dus aan de Heizelvlakte. De maas heeft een oppervlakte van 3,54 km² en ligt op grondgebied van Ganshoren (0,2 km²), Jette (2,4 km²) en stad Brussel (0,94 km²).

De belangrijkste bestemmingen binnen dit maas liggen ter hoogte van de site Brugmann waar verschillende verkeersstromen samenkomen en waar de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de site gegarandeerd moet worden, ook voor mensen met een beperkte mobiliteit, ambulances, taxis, leveringen,....

Het merendeel van de straten in deze maas hebben reeds een snelheidslimiet van 30 km/u. Op de assen waar momenteel nog een snelheidsregime van 50 km/u geldt, wordt vanaf 01/01/2021 de snelheid eveneens gereduceerd tot 30 km/u met onder andere de De Smet de Naeyerlaan, Lakenselaan en Houba de Strooperlaan. Deze straten zullen heringericht worden om de snelheidslimiet af te dwingen.

De Houba de Strooperlaan zal een ander uitzicht krijgen door verschillende projecten die momenteel bestudeerd worden. Het deel tussen Keizerin Charlottelaan en Jan Palfynlaan wordt bestudeerd door de MIVB i.k.v. de verlenging van tram 9. Het is de ambitie van stad Brussel om de Houba de Strooperlaan om te vormen tot een stedelijke boulevard die veilig en multimodaal verkeer mogelijk maakt. De toekomstige herinrichting moet de residentiële en commerciële functie ondersteunen en rekening houden met bewegingen van en naar het Heizelplateau.

Ambities en doelstellingen actoren

Gemeente Jette

Het college heeft in haar algemene beleidsverklaring (2018 – 2024) opnieuw haar zorgen opgenomen betreffende leefbare woonwijken waarbij ze het aandeel stappers, trappers en openbaar vervoer willen verhogen. Dan zal, zoals in de geest van Good Move, het doorgaand verkeer verminderd kunnen worden in woonwijken, schoolomgevingen, crèches,... Bij het bepalen van de parkeercapaciteit willen ze rekening houden met gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid van de zachte weggebruiker.

Dit engagement uit zich in het officiële advies van de gemeente Jette in het kader van het openbaar onderzoek van Good Move. Ze onderschrijven de visie van Good Move en roepen op om te blijven streven naar samenwerking en partnerschap. Dit advies werd unaniem goedgekeurd door de gemeenteraad van Jette wat benadrukt dat er een breed politiek draagvlak is binnen deze gemeente voor de visie van Good Move.

Stad Brussel

Een regionale samenwerking voor deze maas is noodzakelijk gezien enkele bovenlokale projecten lopende zijn: werken aan de ring, ontwikkelen op vlak van openbaar vervoer (bv. tram 9), de herinrichting van de Houba de Strooperlaan,...

Er wordt verwezen naar de opmaak van het PAD voor de Heizelvlakte waarbij een globale visie zal opgemaakt worden voor het noorden van Laken.

Gemeente Ganshoren

De gemeente Ganshoren heeft altijd gestreefd naar het verminderen van het autoverkeer in woonwijken: enkelrichtingsstraten, 70% van de gemeentewegen liggen in een zone 30, herinrichtingen van schoolomgevingen,... en verschillende projecten om het fietsen te stimuleren zoals de aanleg van fietspaden, het voorzien van reparatiezuilen, fietsboxen, fietsenstallingen,...

Meerderheidsakkoord 2018-2024:

1. De opmaak van een nieuw mobiliteitsplan wordt vooropgesteld dat kadert binnen het nieuwe regionale beleidsplan Good Move met als aandachtspunt de hiërarchie van de wegen en een evenwicht tussen de verschillende modi.
2. Verhogen van de leefbaarheid door uitbreiding zone 30
3. Stimuleren van fietsen door meer fietsinfrastructuur
4. Bescherming van de zachte weggebruiker door snelheidsremmers, snelheidscontroles, specifieke inrichtingen, campagnes,...
5. Inzetten op verkeersveiligheid en luchtkwaliteit ter hoogte van de schoolomgevingen en publieke plaatsen

Ook deze visie heeft zich vertaald in het officiële advies dat de gemeente Ganshoren gaf tijdens het openbaar onderzoek van het regionaal mobiliteitsplan Good Move.

Conclusies

Engagementen en verwachtingen aangehaald door de actoren

6. Politiek akkoord van drie betrokken colleges
7. Verwachtingen van bewoners, ouders en schoolpersoneel op vlak van vergroening, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid
8. Deze maas bevindt zich aan de ingang van de stad Brussel en is onderhevig aan een groot aandeel extern verkeer. Een nieuw circulatieplan zou een positieve impact hebben op de meer centrale mazen.
9. Een algemene mobiliteitsvisie voor de drie gemeenten lijkt noodzakelijk. Het zou jammer zijn indien punctuele verbeteringen binnen dit maas niet geïntegreerd zijn binnen een ruimere visie die rekening houdt met de mobiliteit van de toekomst.
10. Door de vele uitgevoerde of geplande herinrichtingsprojecten binnen het maas, zal de publieke ruimte winnen aan kwaliteit. Gezien de talrijke projecten en betrokken actoren, is het van belang om zo snel mogelijk een globale mobiliteitsstudie uit te voeren voor deze zone om de netwerken rond stappers, trappers en openbaar vervoer te beveiligen en uit te bouwen.
11. De drie betrokken gemeentebesturen zijn ervan overtuigd dat deze herinrichtingen gecombineerd met een ambitieus mobiliteitsplan een verlichting kunnen betekenen voor de volledige maas ten voordele van bewoners, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Mobiliteitsplan Vilvoorde

Het beleidsplan van het mobiliteitsplan Vilvoorde werd opgemaakt door Grontmij en op 18 september 2012 goedgekeurd door de PAC.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen. Relevant om te vermelden zijn:

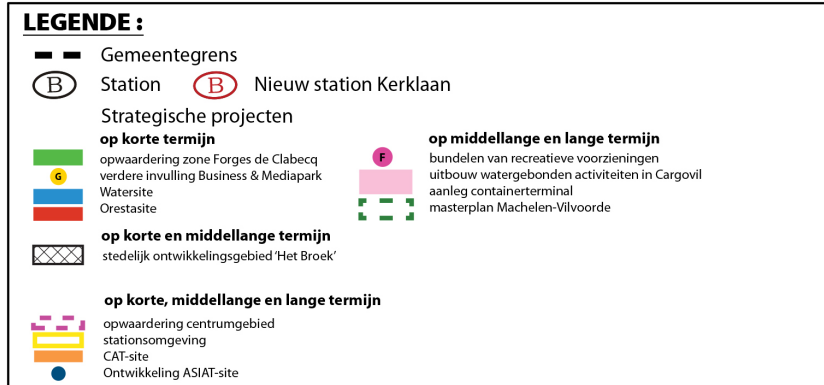
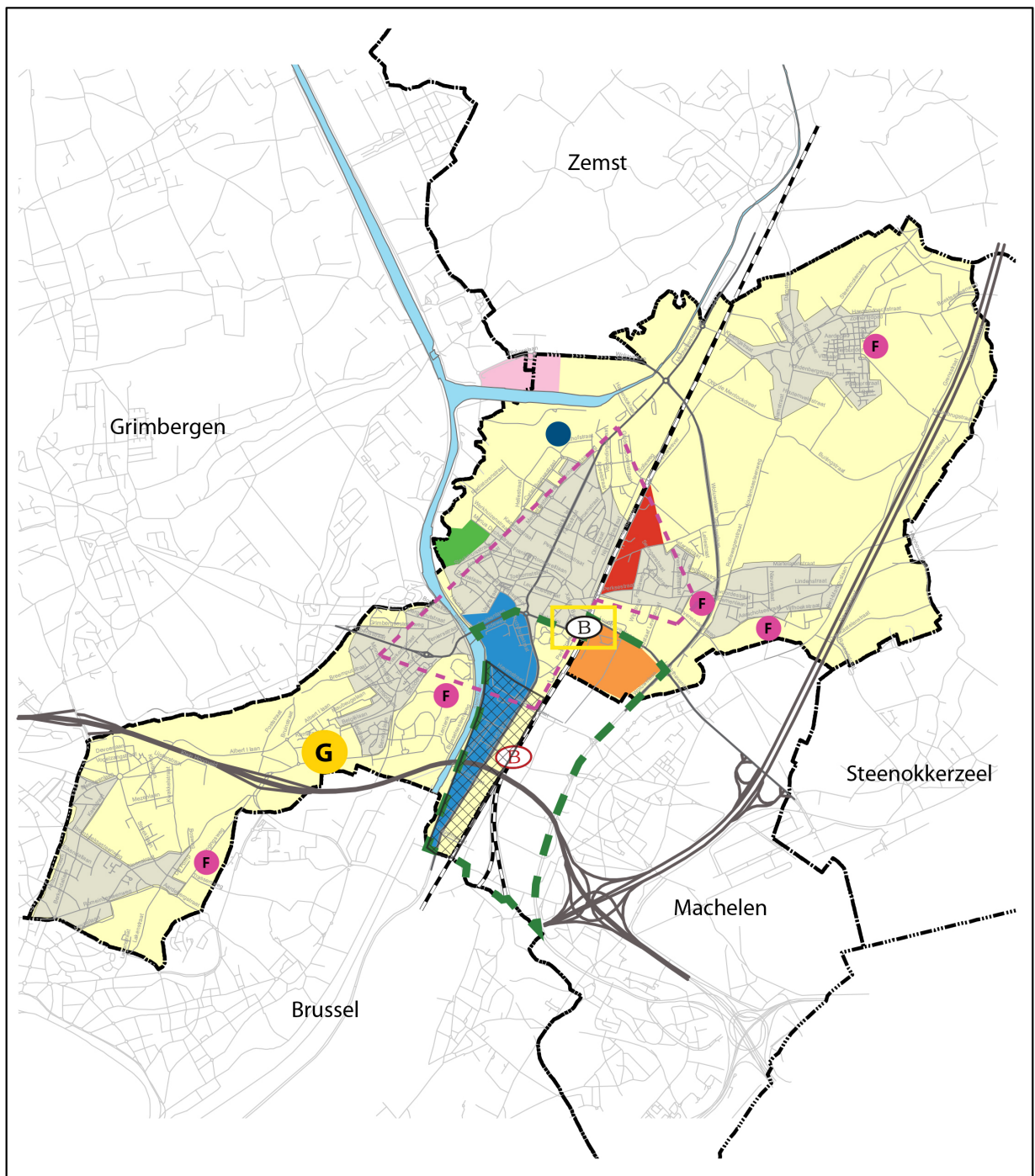
1. Het parkgebied 'Drie Fonteinen' wordt zo veel mogelijk doorgetrokken langs de R0 rond Brussel waardoor het wonen op Hoogveld en de kantoren van het 'Mediapark' afgeschermd worden. Op die manier wordt een groenverbinding gerealiseerd tussen 'Domein Drie Fonteinen' en de open ruimte rond de Tangebeek;
2. De N1 wordt verder versterkt als activiteitenas;
3. De kanaalzone wordt aantrekkelijk gemaakt voor wonen, werk en recreatie met 1300 nieuwe woonentiteiten;
4. Bij de reconversie van 'Het Broek' wordt gestreefd naar de ontwikkeling van kantoren en hoogwaardige bedrijvigheid door zich in de eerste plaats te richten naar de ontwikkelingen op en rond de luchthaven van Zaventem en de geplande HST-terminal te Schaarbeek. Ter verbetering van de ontsluiting naar de R22 werd de Budasteenweg reeds heraangelegd;
5. De bedrijvenzone 'Mima' richt zich op de luchthaven. Voor de 'Luchthavenlaan' wordt gestreefd naar kantoren en hoogwaardige bedrijvigheid met een duidelijk arbeidsintensief karakter, waarbij tevens de relatie met het station als knooppunt voor personenvervoer wordt uitgebouwd;
6. In de media- en businesszone van Hoogveld, gelegen aan het op- en afrittencomplex 6 van de R0, worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien.

Eén van de belangrijkste mobiliteitsproblemen dat opgenomen wordt in het mobiliteitsplan van Vilvoorde is het sluipverkeer op lokale wegen ingevolge files op het bovenlokaal wegennet. De drie grote sluiproutes zijn gelegen in de Damstraat, de Houtemsesteenweg, de Aarschotsestraat, de Haesendonckstraat en de Rollewagenstraat. Bijgevolg is er in het mobiliteitsplan ook veel aandacht aan het optimaliseren van de weginfrastructuur:

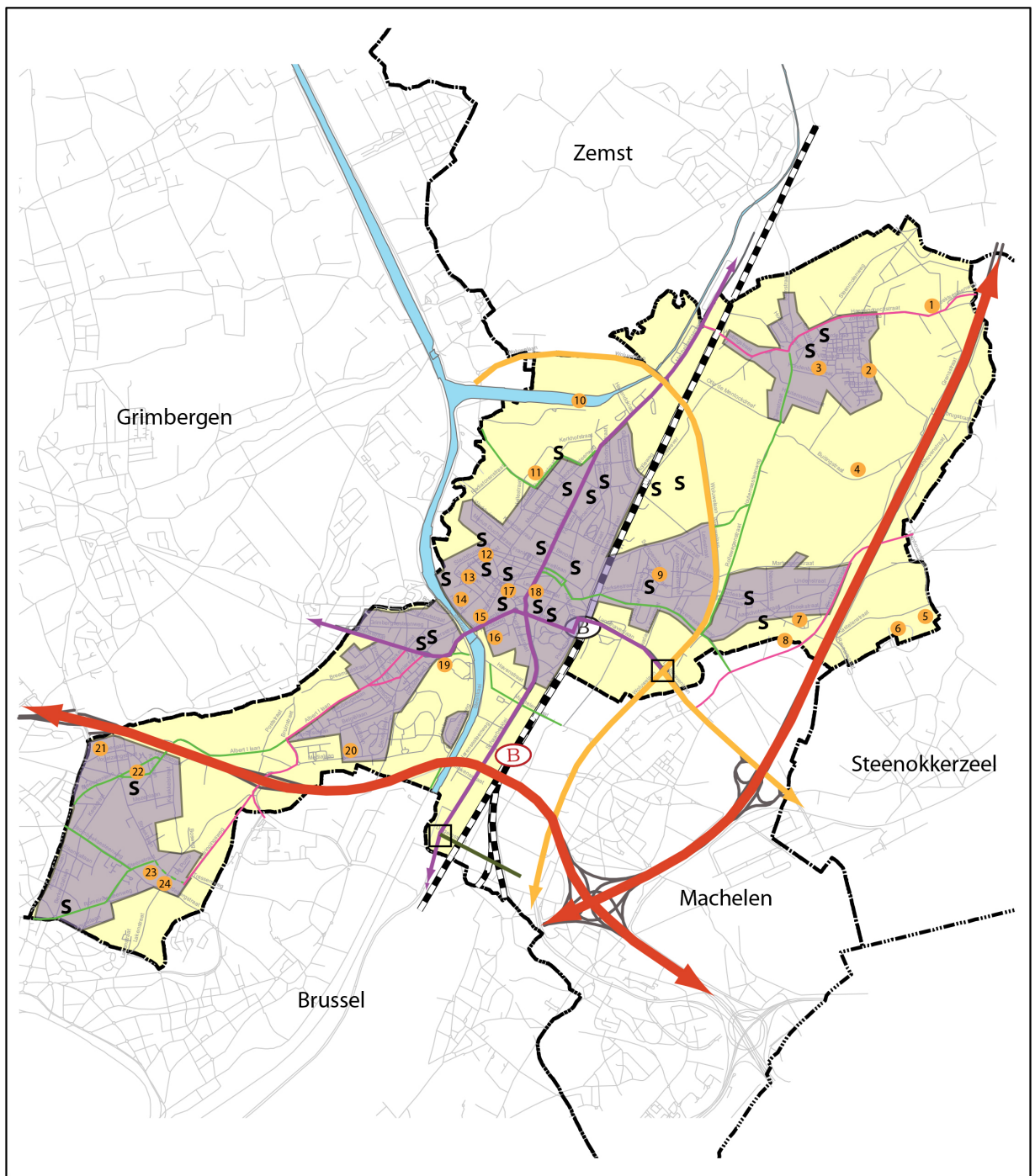
- De visie van de 'Verkeersstructuurschets zone Zaventem' wordt overgenomen om de nieuw in te planten HST-terminal Brussel-Europa in Schaarbeek beter te ontsluiten in de richting van de A1/E19, zodat deze hoofdweg vanaf de R0 niet moet doorgetrokken worden. Dit veronderstelt een optimalisering van o.a. de Budasteenweg, de Budabrug en in het verlengde daarvan de N209 zodat er een betere zuidelijke ontsluiting van Vilvoorde is naar de R0. Aangezien deze route een kortsluiting maakt tussen de N1 en de R22 biedt dit tevens mogelijkheden om het zuidelijke invalsverkeer sneller op de R22 te kanaliseren en zo de doortocht van de N1 door het centrum verder te ontlasten.
- Er is een mobiliteitsvisie over de nieuwe brug over Zeekanaal Brussel-Schelde op middellange en lange termijn (ongeveer 10 jaar) uitgewerkt. Deze omvat:
 - o Afbouwen van de ontsluitende functie van de N260 voor zwaar vervoer;
 - o Doortrekken van de R22 over het kanaal door de bouw van een nieuwe kanaalbrug van niveau +9 m. Locatie: ten noorden van het insteeddok (ten zuiden van het insteeddok problematisch door Willemsbrug).
- In het kader van het project 'Watersite' wordt een nieuw ontsluitingstracé aangelegd waarbij de Havenstraat verlegd zal worden.

De voorgestelde wegencategorisering wordt samen met de belangrijkste attractiepolen weergegeven op onderstaande kaart. Om het gebruik beter af te stemmen op de functie van de weg worden volgende maatregelen genomen:

- Verhogen van weerstanden;
- Maatregelen voor de verkeersveiligheid;
- Tonnagebeperkingen en vaste ontsluitingsroutes;
- Leefbare en veilige schoolomgevingen, centrumgebieden en verblijfsgebieden;
- Intergemeentelijk aanpak van de algemene verzadiging op de hoger gelegen netwerken;
- Promoten van duurzame verplaatsingsmogelijkheden;
- Invoeren van doseerpunten om categorisering af te dwingen: 1. N1 Hendrik I-lei 2. N1 Mechelsesteenweg (noorden) 3. N1 Budasteenweg 4.N211 x Vlierkensstraat (westen). 5.N211 x Hanssenslaan (Benoit) (oosten). 6. N2 x Hanssenslaan (oosten).



Strategische projecten Vilvoorde (bron: mobiliteitsplan Vilvoorde, 2012, Grontmij)



Wegencategorisering Vilvoorde (bron: mobiliteitsplan Vilvoorde, 2012, Grontmij)

Mobiliteitsplan Vilvoorde

De acties met betrekking tot het fietsnetwerk zijn:

- De Steenkaai wordt autovrij ingericht en wordt herbouwd tot fiets- en wandelboulevard.
- In het verlengde van de Broekstraat komt een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Zeekanaal om de verbinding te maken met het Domein Drie Fonteinen. Langs de gedempte Zenne en de Zenne-oever komt er een fiets- en wandelpad dat het centrum verbindt met de nieuwe brug.
- Het fiets-GEN wordt opgenomen in het fietsroutenetwerk van Vilvoorde.

De ontwikkelingen met betrekking tot het OV-netwerk zijn:

- In het kader van het GEN worden op termijn een aantal GEN-assen uitgebouwd. Voor Vilvoorde spelen twee GEN-assen een belangrijke rol. Het betreft hier twee GEN-treinlijnen, waarlangs het station van Vilvoorde is gelegen: x GEN-treinlijn R4: Geraardsbergen – Brussel – Mechelen – Nekkerspoel; x GEN-treinlijn R7: Halle – Vilvoorde/Zaventem;
- Het mobiliteitsplan voorziet een nieuwe NMBS-halte t.h.v. de Kerklaan op grondgebied van Machelen. Dit station kan zodoende als halteplaats fungeren op de beide GEN-treinlijnen (R4 en R7);
- Uitbouw van het HST-station te Schaarbeek op de middellange tot langere termijn;
- Optimaliseren van de relatie met de zone ‘Het Broek’ en de zone ‘Mediapark’ verder geoptimaliseerd door bestaande buslijnen te verbeteren (in termen van frequentie);
- Het mobiliteitsplan voorziet een aantal bijkomende vrije busbanen op de N1;
- In het RUP Stationsomgeving wordt een volwaardige terminus voor de bussen voorzien t.h.v. het station;
- In het kader van het wensnet van De Lijn worden verbindende streeklijnen opgezet van Aalst naar Vilvoorde;
- Ten slotte wordt de regio Vilvoorde versterkt door een tangentiële verbinding in de Vlaamse rand rond Brussel op tramniveau. Deze verbindt Tervuren en Jette over Zaventem en Vilvoorde, en Jette en Sint-Genesius-Rode over Zellik, Dilbeek en Beersel.

Hierna geven we het standpunt van de stad Vilvoorde weer inzake impact doorgaand verkeer ingevolge gepland tramtracé tussen luchthaven Zaventem en station Vilvoorde:

1. Mogelijk tramtracé

De stad sluit geen enkel scenario tot tracé uit zoals voorgesteld door De Lijn voor de verbinding tussen de luchthaven van Zaventem en het station van Vilvoorde. Procedureel dienen verschillende tracés te worden onderzocht, rekening houdend met de diverse afwegingscriteria eigen aan de plan-MER-procedures. Het stadsbestuur is wel bereid in te gaan op de vraag van de gemeente Machelen om een tracé doorheen de CAT-site op te nemen in de studie voor de stedenbouwkundige armaturen voor de site.

2. Toekomstvisie Stationlei

Het enige mogelijke tramtracé vanaf het treinstation van Vilvoorde richting Heizel loopt volgens de voorstudie van De Lijn door de Stationlei. Het profiel en de capaciteit van de N211 Stationlei laten de combinatie van een tram met het huidige doorgaande verkeer niet toe. Het stadsbestuur kant zich dan ook tegen elk voorstel waarin dit probleem niet structureel wordt opgelost. In dit kader onderschrijft de stad de ontwikkelde visie van De Lijn voor een alternatieve oplossing waarbij het doorgaand verkeer in de Stationlei onmogelijk wordt gemaakt, waardoor de functie van deze straat zal worden herleid tot openbare vervoersas en van lokale verkeersluwe ontsluitingsweg. Het doorgaand verkeer dat momenteel door de N211 Stationlei rijdt moet vanuit deze logica worden omgeleid ten zuiden van het stadscentrum, zonder bijkomend doorgaand verkeer aan te trekken. De noodzakelijke infrastructurele ingrepen hiertoe dienen in overleg met het stadsbestuur verder uitgewerkt te worden. De kostprijs ervan kan in geen geval afgewenteld worden op het lokale bestuur.

3. Tracé voor omleiding N211

Indien de N211 Stationlei een lokale straat wordt, is het een conditio sine qua non voor de stad Vilvoorde dat het traject van de hele N211 wordt verplaatst naar de as Machelenstraat-Vilvoordelaan, die moet geherprofileerd worden voor de nieuwe functie inclusief de doorgang onder de spoorlijn Brussel – Antwerpen. Dit standpunt berust op twee reeds genomen beleidsbeslissingen:

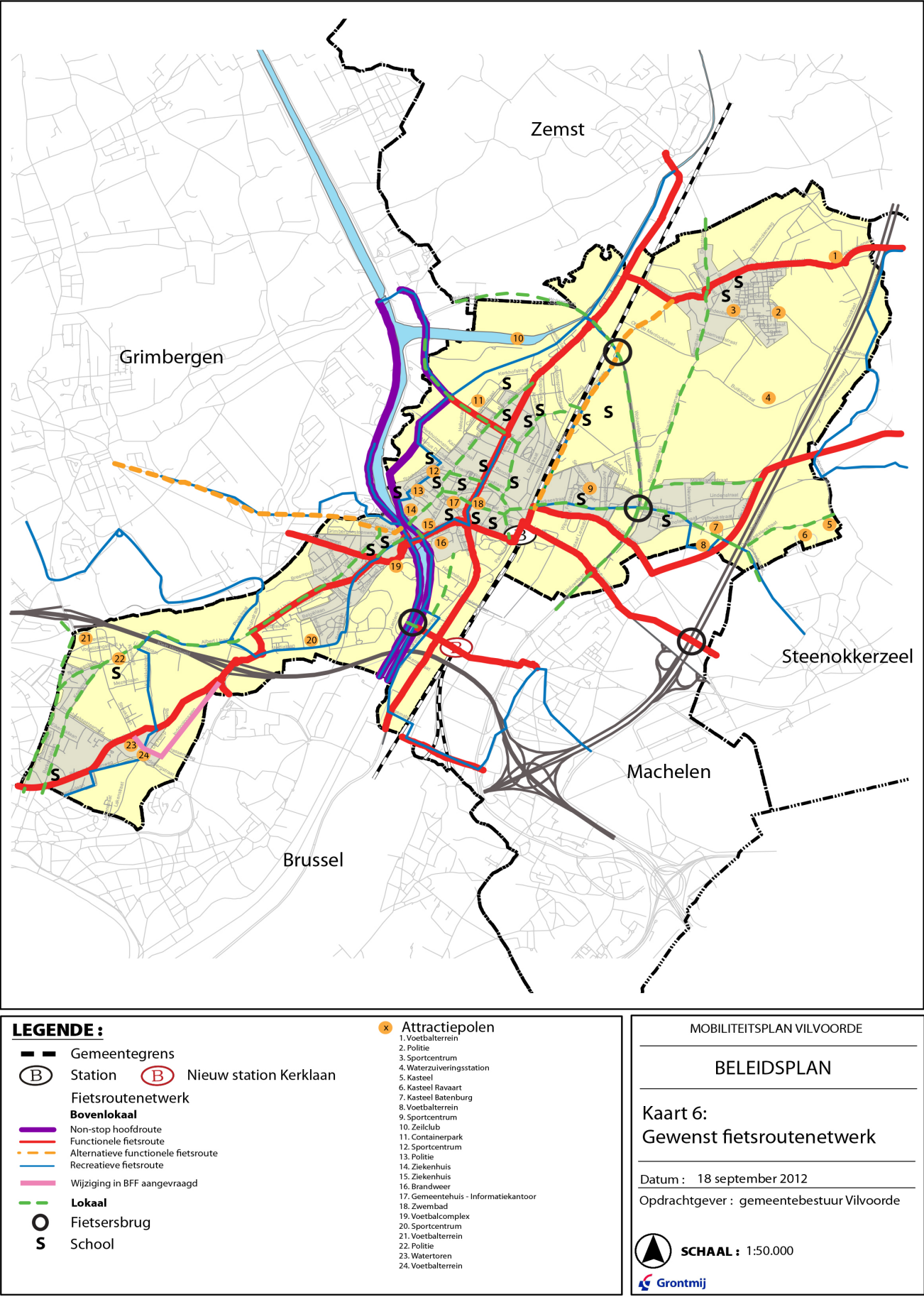
- In het masterplan Vilvoorde – Machelen werd de Machelenstraat–Vilvoordelaan aangeduid als verbindingsweg tussen de N1 en de R22. Dit volgde uit de eerder genoemde verkeersstudie binnen de studie ‘strategisch masterplan reconversie Vilvoorde-Machelen’.
- De stad investeerde reeds fors in een nieuw tracé voor de Havenstraat

opdat er minder kruispunten op de N1 nodig zouden zijn, en er een vierarmskruispunt ontstaat tussen de N1 enerzijds en nieuwe Havenstraat/Machelenstraat anderzijds.

Het verplaatsen van de N211 naar dit tracé impliceert dat het beheer ervan moet overgeheveld worden naar het gewestelijk niveau. Het stadsbestuur onderschrijft dat in deze visie het kruispunt van de N1 met de R22 een aandachtspunt is en onderschrijft eveneens de bezorgdheid van de gemeente Machelen dat de goede ontsluiting van Makro moet gewaarborgd worden.

4. Ontlasting Heldenplein van doorgaand verkeer N211

De stad Vilvoorde is van mening dat het verleggen van de N211 aanleiding moet zijn om de problematiek van het doorgaande oost-westverkeer in het hart van het stadscentrum fundamenteel te herbekijken. De stad vraagt een grondige studie om de N211 reeds vanaf de westzijde van het Zeekanaal af te buigen en een nieuwe brug over het Zeekanaal te bouwen die aansluit op het nieuwe tracé voor de Havenstraat, om dan verder naar de R22 en de A1/E19 te lopen. Op deze manier kan ook een oplossing geboden worden aan de problematiek van de rotondes in het centrum van de stad.



Fietsroutenetwerk Vilvoorde wensbeeld (bron: mobiliteitsplan Vilvoorde, 2012, Grontmij)



Openbaar vervoernetwerk Vilvoorde wensbeeld (bron: mobiliteitsplan Vilvoorde, 2012, Grontmij)

Mobiliteitsplan Machelen

Het mobiliteitsplan van Machelen werd opgemaakt door studie bureau Trittel en studiegroep Omgeving. Het werd conform verklaard op de PAC van 15 mei 2000. In 2008/2009 werd dit mobiliteitsplan geactualiseerd.

Intussen werkt de gemeente aan een nieuw mobiliteitsplan. Dit zal rekening houden met een aantal speerpunten, waaronder:

1. Meer aandacht voor fietsers en voetganger in de woonzones en dorpskernen
2. Weren van sluipverkeer in de dorpskernen
3. Splitsing van doorgaand en bestemmingsverkeer
4. Verkeer van en naar de bedrijvenzones moet zo snel mogelijk aansluiting hebben op gewestwegen en snelwegen
5. Ontlasting van de Woluwelaan in Diegem centrum van doorgaand verkeer.

Aangezien dit mobiliteitsplan nog in opmaak is, blijft het mobiliteitsplan van 2000 van kracht.

Het beleidsplan benadrukt dat, gezien de ligging van Machelen, de gemeente sterk onderhevig is aan bovenlokale beslissingen. Er worden daarom een aantal doelstellingen voor het hoger planningsniveau aangehaald en gemotiveerd:

- De verkeersdruk op de gemeente Machelen is door de aanwezigheid van verschillende grootschalige infrastructuren groot en is de afgelopen jaren verder toegenomen. Dit kan niet los gezien worden van de regionale mobiliteitsproblematiek met dagelijkse files op de belangrijkste autosnelwegen van en naar Brussel. Het gevolg hiervan is dat automobilisten hun toevlucht zoeken naar sluiproutes door de woongebieden van Machelen en Diegem. Dit hangt ook nauw samen met de moeilijke doorstroming op een aantal kruispunten op de gewestwegen in de gemeente. Daardoor zijn een aantal kruispunten gevaarlijke punten waar regelmatig ongevallen gebeuren. Ook moeten een aantal gemeentewegen een te grote belasting verwerken (bv. Vilvoordelaan, Kerklaan en as Mommaertsiaan- Grensstraat).
- Het aanbod van het OV is over het algemeen relatief goed. Toch is de bediening van de stopplaats Diegem op de spoorlijn 36 verre van goed gelet op de omliggende bedrijven. De bediening van de kantorenzone Diegem-Zuid met het OV kan in het algemeen verbeterd worden. Ook de bediening vanuit het centrum van Machelen naar het station van Vilvoorde (dat een goede bediening heeft) kan verbeterd worden. Tevens ondervindt het busvervoer toenemende hinder van de files op het lagere orde wegennet.
- Langs de gewestwegen zijn grotendeels degelijke fietsvoorzieningen aanwezig. Alleen op de N21 tussen de brug over de R0 en de grens met het gewest Brussel zijn nog geen (vrijliggende) fietspaden aangelegd. De barrièrewerking door de aanwezige grootschalige infrastructuren vormt

voor fietsers een probleem naar veiligheid en oversteekbaarheid. Ook zijn een aantal kruispunten gevaarlijke punten voor de zwakke weggebruikers. In de kantorenzone Diegem-Zuid moeten op de centrale bedieningsas fietspaden aangelegd worden.

- De verdere invulling van de bedrijvenzones en de ontwikkeling van de luchthaven zullen een belangrijke impact hebben op de verkeersdruk en problematiek. Een afweging van de mobiliteitsaspecten is daarbij zeker nodig.
- Uit de gevoerde analyse blijkt dat naar de toekomst toe de druk die het regionaal verkeer op de infrastructuur legt, alle andere initiatieven om de problemen aan te pakken, dreigt te hypothekeren. Deze vaststelling vereist daarom dat naast de initiatieven in de functie van het lokale mobiliteitsgebeuren ook een duidelijk antwoord nodig is hoe men wil omgaan met deze regionale verkeersdruk. Hierbij zal zowel moeten gewerkt worden aan de verbetering van het regionaal OV als aan het optimaliseren van de hoofdstructuur van het autoverkeer waarbij uitdrukkelijke aandacht dient te gaan naar fileproblematiek op de R0.

Naast doelstellingen voor het hoger planningsniveau worden er ook vanuit de gemeente geformuleerd:

- Verdere uitbouw van de kantoren- en dienstzone Diegem-Zuid als een toplocatie voor hoogwaardige bedrijven (met luchthavenrelatie) én betere ontsluiting van deze zone zowel met de auto als met het OV.
- Herstructureren van de bedrijvenzone Machelen-West en Machelen Beaulieu als een gebied voor voornamelijk meer hoogwaardige bedrijvigheid (met luchthavenrelatie) in kantoren en betere ontsluiting van deze zone door middel van het OV als voor het autoverkeer.
- Verdere uitbouw van de distributiezone Machelen-Cargo met prioritair luchthavengebonden bedrijvigheid.

Op basis van deze doelstellingen werd een duurzaam toekomstscenario vastgelegd. In dit scenario moet de aandacht gevestigd worden op de mogelijkheden om het OV te versterken, zowel voor regionale als lokale verplaatsingen rekening houdend met de huidige en nieuwe verblijfsgebieden en attractiepolen (o.a. de luchthaven en zones voor tewerkstelling). Een ander aandachtspunt is het uitwerken van een gebiedsdekkende en coherente fietsstructuur om het gebruik van de fiets te stimuleren. Door middel van een aantal flankerende maatregelen zoals vervoersmanagement, sensibilisering, informatie en handhaving dient het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteund te worden.

Er werden drie scenario's geformuleerd:

- Machelen onder nieuwe verkeersassen
- Machelen aan nieuwe verkeersassen
- Machelen beter zonder nieuwe verkeersassen

Met behulp van o.a. het multimodaal model Vlaams-Brabant werd gekozen

voor het scenario met volgende infrastructurele maatregelen:

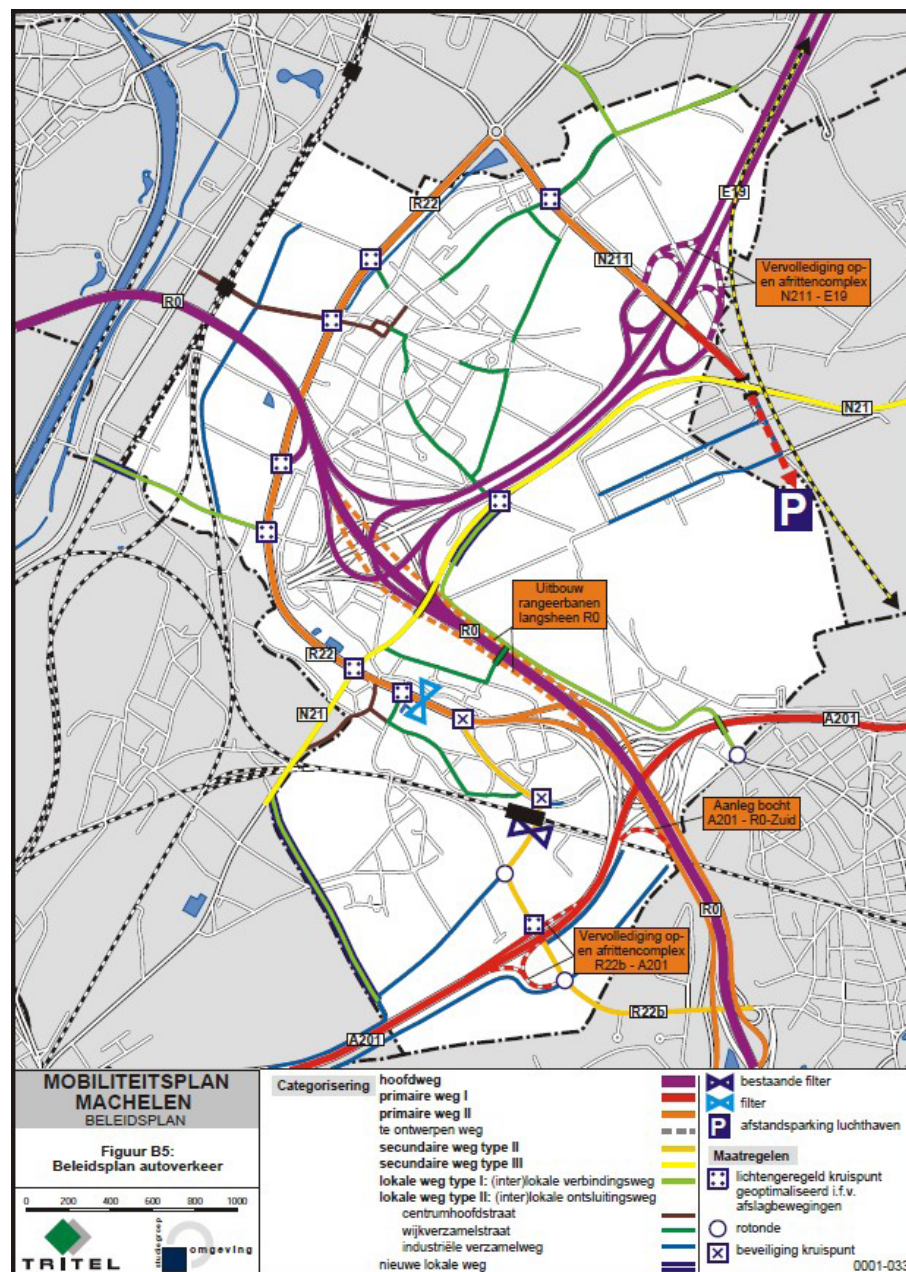
- Uitbouw van de parallelbaan langs de R0
- Vervollediging van de verkeerswisselaar R22-A201 en aansluiting bocht A201-R22 (R0 zuid) teneinde de bedrijvenzones langs de A201 beter te ontsluiten en ter ontlasting van de as Grensstraat – H. Henneaulaan
- Ontsluiting luchthaven via primaire weg I vanaf de A1/E19
- Uitbouw Budasteenweg als verbindingsweg tussen de R22 en de N1
- Geen doortrekking A1/E19
- Aanleg sneltram/metro langs de A201 tot aan luchthaven
- Uitbouw GEN-station Machelen-Kerklaan
- Uitbouw IR-station Diegem
- Uitbouw lokaal busnetwerk

Meer concreet behelst het voorstel de volgende belangrijke infrastructurele maatregelen die de autostructuur voor de regio rond de luchthaven kaderen:

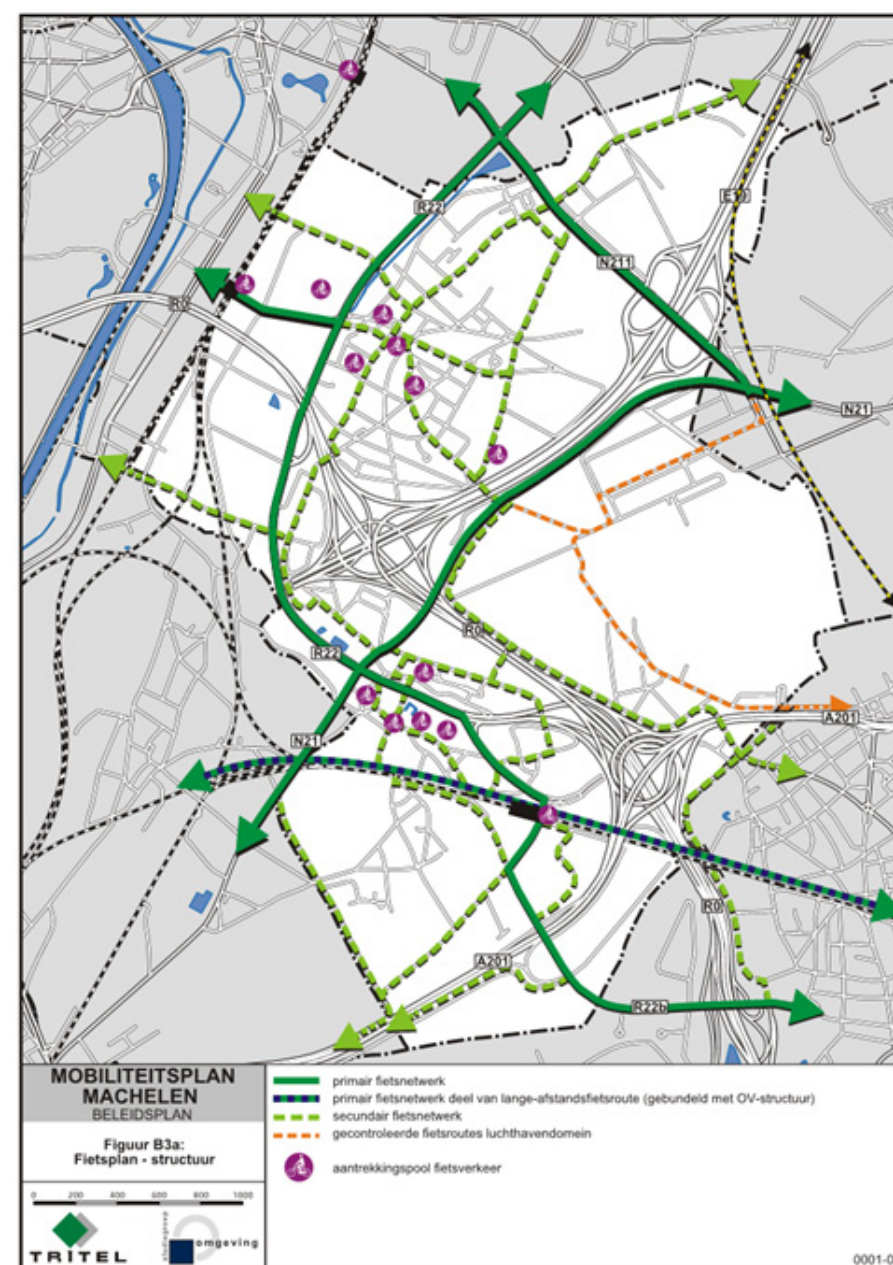
- Een nieuwe ontsluitingsweg (primaire weg I) vanaf de A1/E19 naar een nieuwe noordelijke afstandsparking van de luchthaven. Deze primaire weg I krijgt bovendien een aansluiting op de N21 en draagt bij tot een verbeterde ontsluiting van Machelen-Cargo.
- De R22 wordt maximaal losgekoppeld van de R0 teneinde een duidelijkere wegenhiërarchie te bekomen, waarbij de R22 op die manier de functie van stedelijke verzamelweg (secundaire type II) beter kan vervullen.
- De uitbouw van een parallelbaan naast de R0. De hoofdfunctie van deze parallelbaan is het opvangen van de vele weefbewegingen die vandaag de dag hoofdoorzaak zijn van de files op de R0. De R0 wordt op die manier ontlast van de weefbewegingen, waardoor de capaciteit ter beschikking kan gesteld worden van het doorgaand verkeer (verkeer van de R0 noord of de A1/E19 naar de A3/E40 of de R0 zuid).
- De vervollediging van de verkeerswisselaar A201-R22;
- De aanleg van verbindingsocht A201 – zuidelijke R0;
- De vervollediging van de verkeerswisselaar te de A1/E19 – N211.

Op lokaal vlak wordt deze hoofdstructuur verder aangevuld met de uitbouw van de Budasteenweg als verbindingssas tussen de R22 en de N1, ter ontlasting van de Kerklaan en Vilvoordelaan. Op termijn (bij verdere ruimtelijke uitbreiding van de zone Diegem-Zuid) zal de uitbouw van de Weg naar Sint-Stevens-Woluwe als lokale verbindingssas tussen de N21 en de Bessenveldstraat eveneens worden gerealiseerd, zonder rechtstreekse aansluiting op de A201.

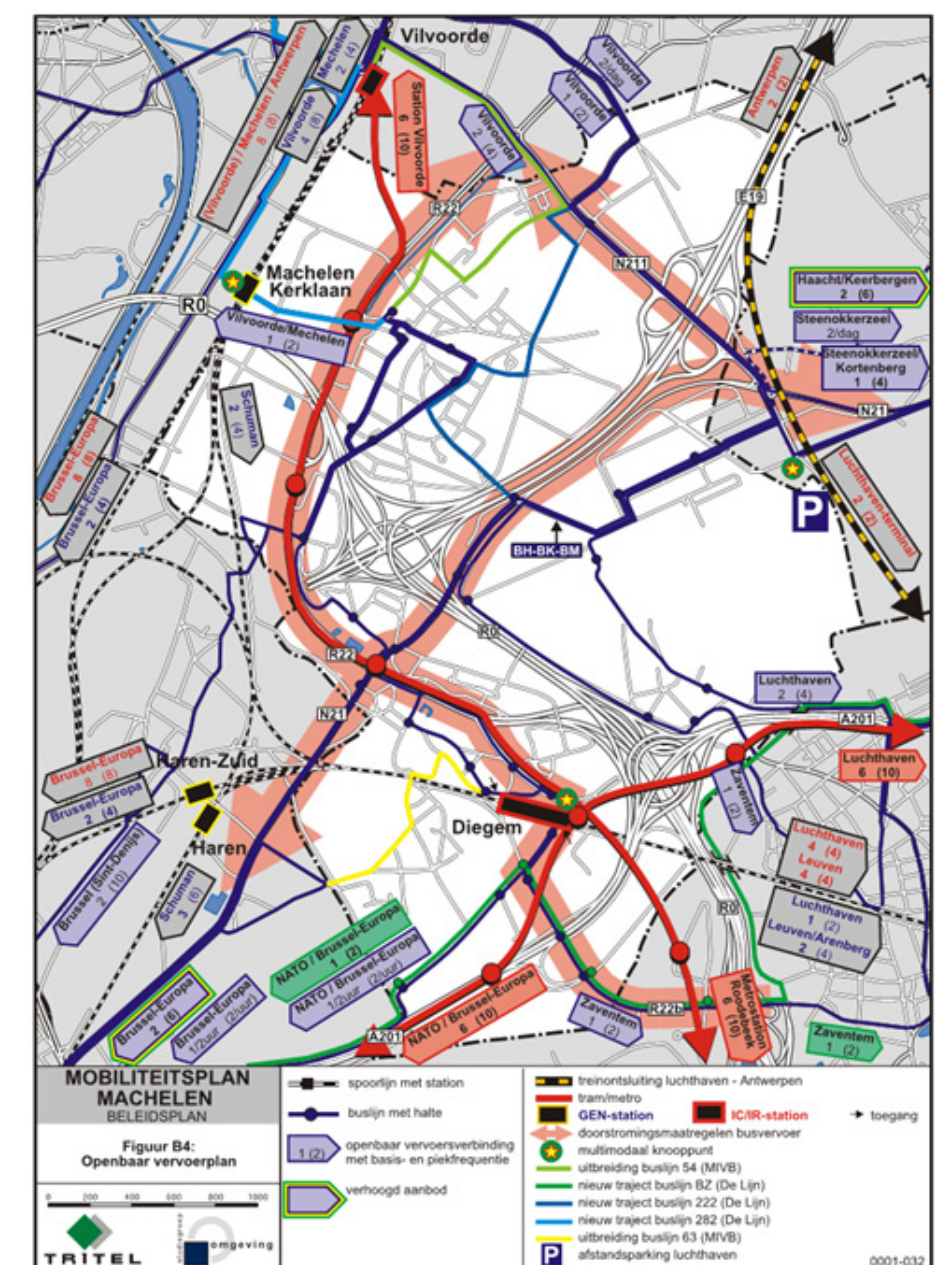
De voorgestelde autostructuur (optimalisatie R0, vervollediging verkeerswisselaar én uitbouw Budasteenweg) zorgt voor een duidelijke wegenhiërarchie en een verbeterde ontsluiting van de hele Zone Zaventem, en dit zonder grote ruimtelijke impact op het grondgebied van Machelen.



Wegencategorisering Machelen
 (bron: mobiliteitsplan Machelen, 2000, Tritel + Omgeving)



Fietsplan Machelen
 (bron: mobiliteitsplan Machelen, 2000, Tritel + Omgeving)



Openbaar vervoerplan Machelen
 (bron: mobiliteitsplan Machelen, 2000, Tritel + Omgeving)

Mobiliteitsplan Zaventem

Het beleidsplan van het mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem dateert van maart 2012.

Een aantal woonkernen van Zaventem vertonen een grote versnippering door de grootschalige infrastructuur. Doelstelling is de barrièrewerking te beperken door links voor lokale verplaatsingen te maken/verbeteren en de oversteekbaarheid te optimaliseren. Daardoor zal de verkeersleefbaarheid toenemen. Om de negatieve effecten t.g.v. de grote infrastructuren verder te reduceren dient de bereikbaarheid voor lokaal verkeer verbeterd te worden, alsook de mogelijkheden voor duurzame vervoerswijzen. Vanuit dat oogpunt kunnen conflictvrije kruisingen overwogen worden t.h.v. de fietssnelweg Leuven – Brussel (via Oude Zaventemsebaan) en de H. Henneaulaan. De H. Henneaulaan zelf zou aangesloten kunnen worden op de parallelbaan van de R0.

Voor het bovenlokale verkeer verdient het aanbeveling om de doorstroming op de R0 te optimaliseren teneinde de hoeveelheid sluipverkeer op het onderliggende wegennet te reduceren.

Het mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem ziet geen optimale route voor de verbinding tussen de A3/E40 en een nieuwe zuidelijke randparking op de luchthaventerreinen en vraagt dat de verbinding wordt geschrapt uit het RSV. Omwille van de eerder aangehaalde bemerkingen aangaande de impact van het verkeer op de N2 in Sint-Stevens-Woluwe (zie Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant) wordt een suggestie gedaan aan hogere overheden om een optimalisering door te voeren aan de bovenlokale wegencategorisering. Hierbij dient het bovenlokale autoverkeer dat momenteel van de N2 gebruik maakt t.h.v. Sint-Stevens-Woluwe een licht aangepaste route te volgen. Concreet wordt voorgesteld om het bovenlokale autoverkeer dat parallel met de A3/E40 rijdt te sturen langs de as N2 (zijde Brussel) – Bevrijdingslaan – R22 – N2 (zijde Leuven). Hiervoor dient de Bevrijdingslaan te worden geüpgraded tot een secundaire weg II. Dit is niet alleen positief voor de vrijwaring van Sint-Stevens-Woluwe maar ook in relatie tot het totale netwerkbeeld. De Bevrijdingslaan heeft een halve knoop met de primaire weg A3/E40 waardoor ze deels als verzamelende weg op bovenlokaal niveau functioneert. Uitwisselingspunten met een primaire weg zijn bij voorkeur geselecteerd als secundaire weg (momenteel is de Bevrijdingslaan geselecteerd als lokale weg). Dit betekent niet dat de N2 t.h.v. Sint-Stevens-Woluwe zijn functie/categorisering verliest.

De N2, tussen de Bevrijdingslaan en de R22, dient (quasi) uitsluitend toegankelijk te zijn voor:

- (Boven)lokaal OV
- (Boven)lokaal fietsverkeer
- Lokaal gemotoriseerd verkeer

Dit betekent dat de selectie als secundaire weg III kan worden behouden. De keuze om het bovenlokale verkeer langs de Bevrijdingslaan te sturen, kan worden verantwoord doordat niet alleen de bebouwingsgraad langs deze weg lager is, maar tevens doordat het breder wegprofiel beter toelaat om de verkeersdeelnemers optimaler te scheiden en zo de doorstroming, de verkeersveiligheid en de woonkwaliteit beter te garanderen. Concreet stelt de gemeente dan ook voor om de Bevrijdingslaan tussen de N2 en de R22 te selecteren als secundaire weg III.

In het mobiliteitsplan wordt verder nog gesteld dat de R22 geherwaardeerd kan worden tot stadsboulevard, waarbij -middels een gedifferentieerd parkeerbeleid- de parkeerdruk beperkt wordt. Om sluipverkeer in de nabijgelegen woonstraten te verminderen, verdient het aanbeveling de doorstroming op het kruispunt R22 – N2 te optimaliseren. Langsheen de N2 zijn er ook mogelijkheden tot verbetering:

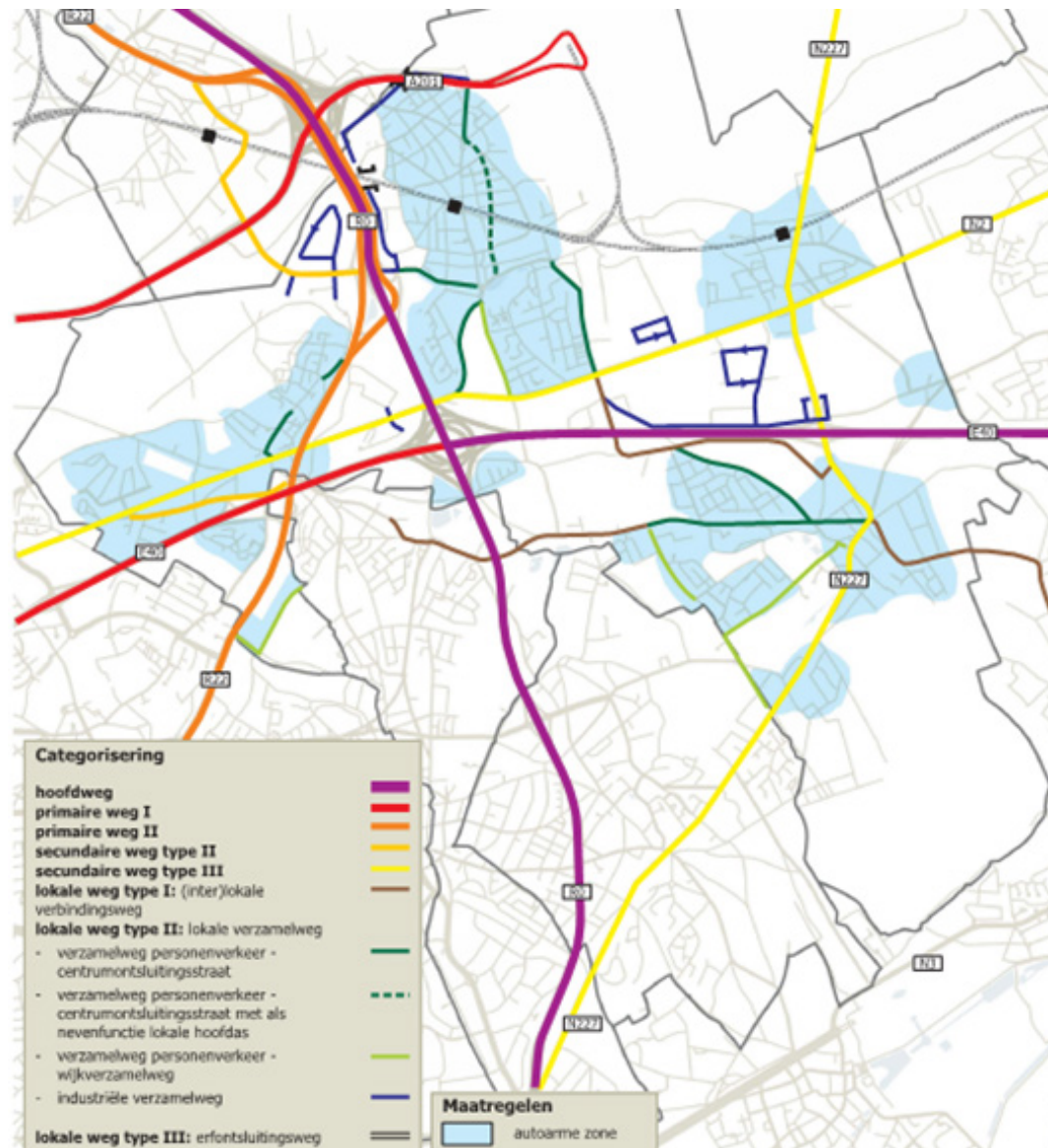
- Aanleg van een regionale tram parallel aan N2;
- Verhogen van de frequentie van het OV;
- Verkeerslichten-beïnvloeding ten gunste van de doorstroming van het OV;
- Herinrichting N2 met fietspaden.

De heraanleg van de R22 en bijhorende voetwegen en fietsinfrastructuur kan gekoppeld worden aan de uitwerking van een open ruimtenetwerk langs het Woluwebekken en de ontwikkeling van het Woluwepad.

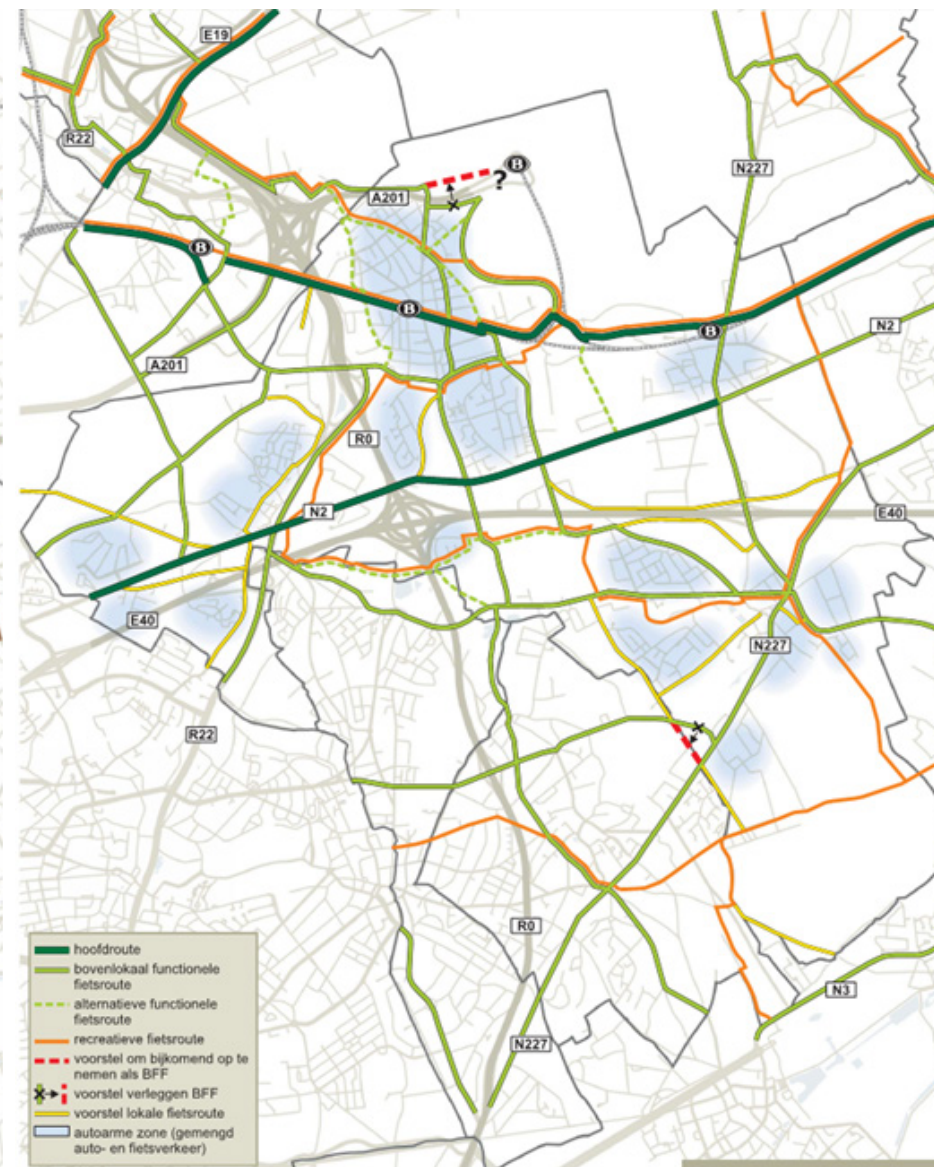
Mobiliteitsplan Sint-Lambrechts-Woluwe

Het actieprogramma van het mobiliteitsplan van Sint-Lambrechts-Woluwe dateert van september 2013.

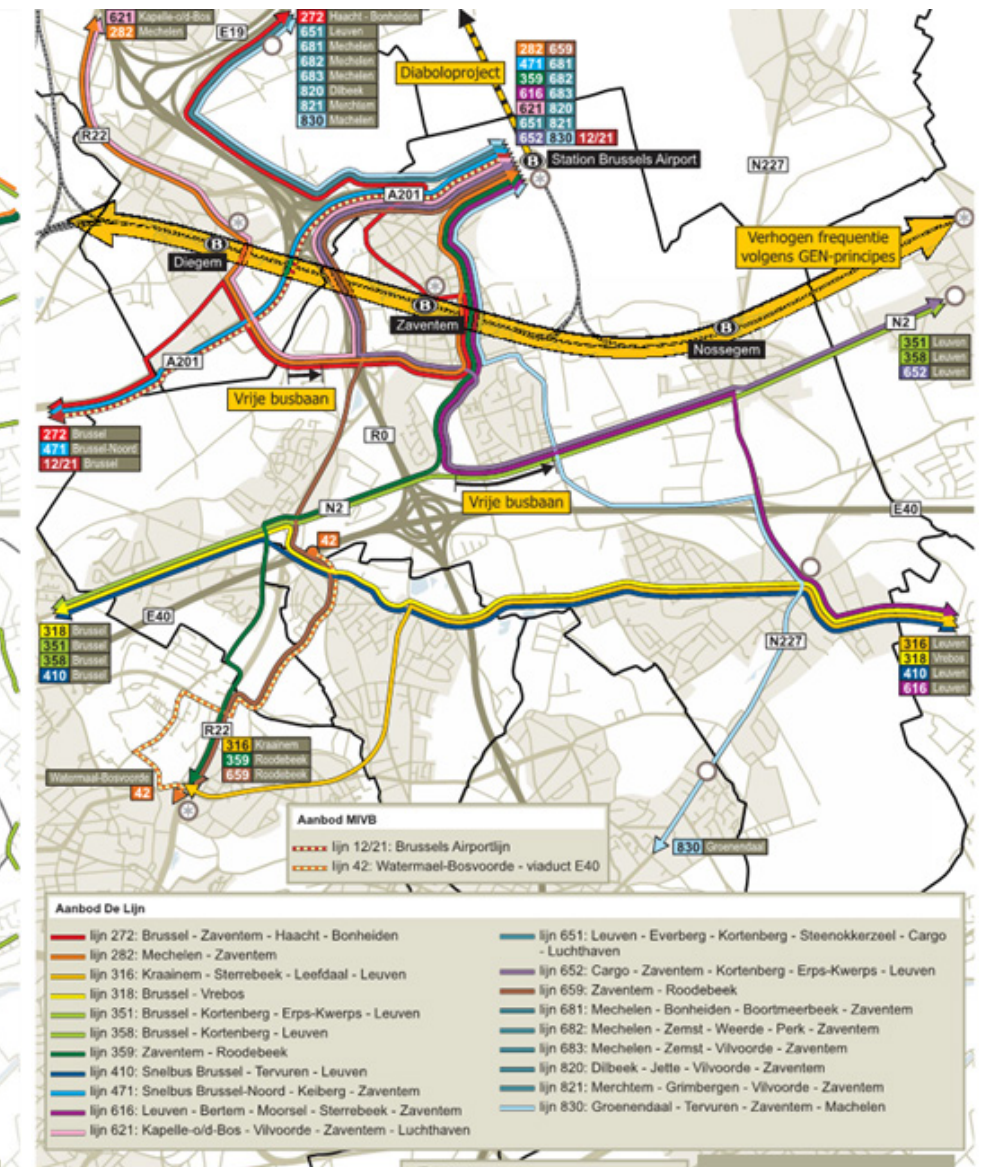
In dit actieprogramma wordt geen melding gemaakt van maatregelen die een directe impact op de toekomstige R0 hebben. Voor wat betreft het OV vindt er wel een infrastructuraanpassing plaats op bovenlokaal niveau t.h.v. de R22. De aanleg van tramlijn 94 wordt hier voorzien. Het project voorziet eveneens de inrichting van de kruispunten t.h.v. de in-/uitgangen van het Woluwe Shopping Center. Conflicten met het in- en uitgaand verkeer van het Woluwe Shopping Center worden vermeden doordat de tramlijn zich aan de kant van het Maloupark zal bevinden.



Wegencategorisering
(bron: mobiliteitsplan Zaventem, 2012, Tritel)



Beleidsscenario fiets
(bron: mobiliteitsplan Zaventem, 2012, Tritel)



Beleidsscenario openbaar vervoer
(bron: mobiliteitsplan Zaventem, 2012, Tritel)

Mobiliteitsplan Sint-Lambrechts-Woluwe

Het actieprogramma van het mobiliteitsplan van Sint-Lambrechts-Woluwe dateert van september 2013.

In dit actieprogramma wordt geen melding gemaakt van maatregelen die een directe impact op de toekomstige R0 hebben. Voor wat betreft het OV vindt er wel een infrastructuraanpassing plaats op bovenlokaal niveau t.h.v. de R22. De aanleg van tramlijn 94 wordt hier voorzien. Het project voorziet eveneens de inrichting van de kruispunten t.h.v. de in-/uitgangen van het Woluwe Shopping Center. Conflicten met het in- en uitgaand verkeer van het Woluwe Shopping Center worden vermeden doordat de tramlijn zich aan de kant van het Maloupark zal bevinden.

Mobiliteitsplan Kraainem

Het beleidsplan van het mobiliteitsplan van de gemeente Kraainem dateert van november 2009.

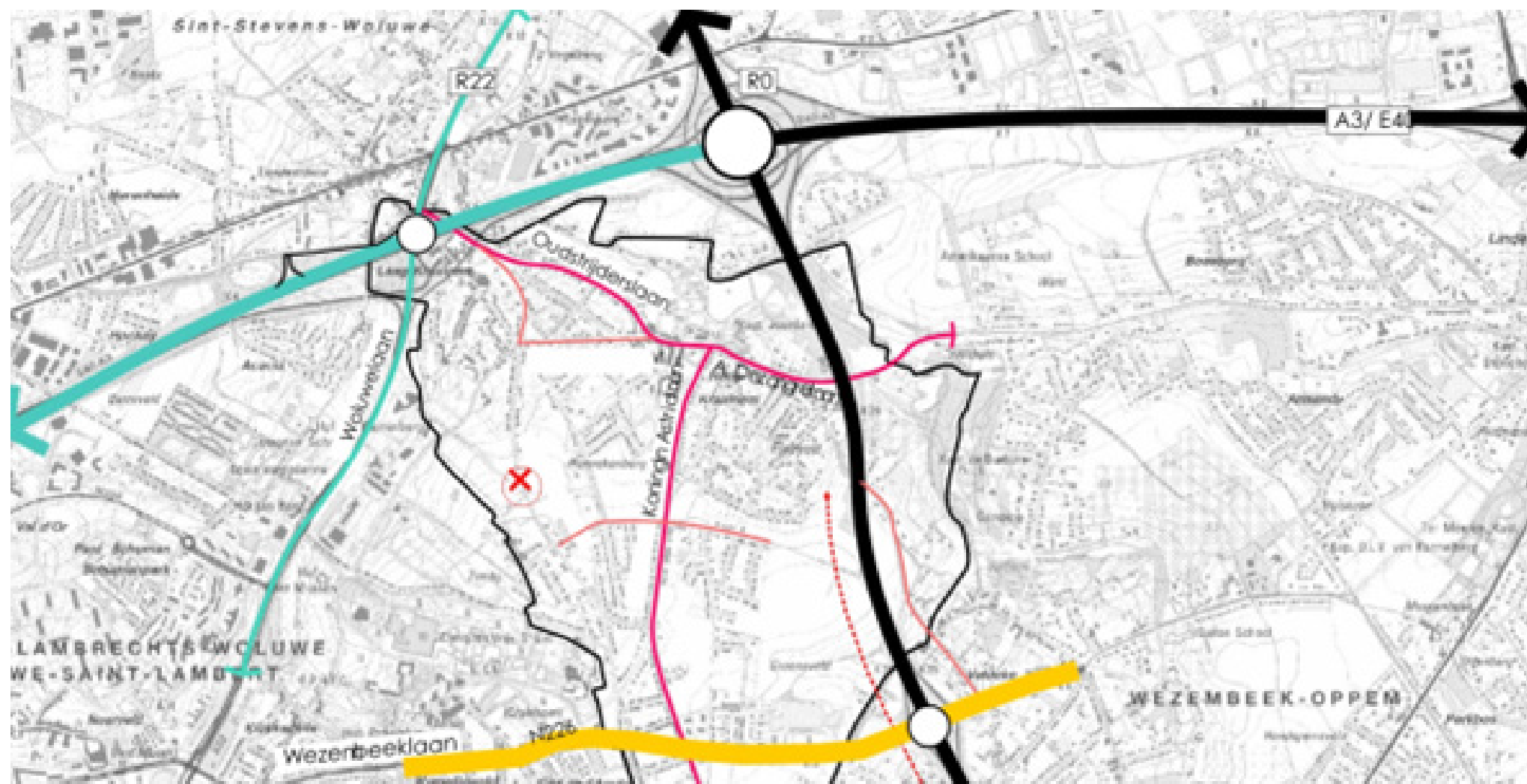
In het mobiliteitsplan worden de volgende aandachtspunten aangehaald:

- Kraainem is inzake economische activiteiten vooral gericht op het hoofdstedelijk gebied en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. In de nabijheid van de gemeente bevinden zich belangrijke economische zones (Brussel, Diegem, Zaventem, Machelen, Vilvoorde,...). Een goede verbinding met deze werkgebieden is dan ook aangewezen.
- Een verdere uitbreiding van de kantoor- en dienstzone langs de R22, op grondgebied van de gemeente Zaventem, wordt niet wenselijk geacht. Een belangrijk aandachtspunt is het beperken van de negatieve effecten van bovenlokale handel en bedrijvigheid op de leefbaarheid in de woonkernen (parkeerdruk, sluipverkeer, belemmerde doorstroming,...).
- Ten behoeve van voetgangers en fietsers dienen recreatieve netwerken uitgebouwd te worden, waarbij de verbindingen complementair kunnen zijn aan de utilitaire verbindingen.
- In functie van de verkeersveiligheid dient de oversteekbaarheid op een aantal gevaarlijke assen verbeterd te worden.
- Overdreven snelheid geldt eveneens als belangrijk knelpunt in Kraainem.

De Oudstrijderslaan die aansluit op de R22, nabij de A3/E40, is aangeduid als een lokale weg I. Zowel de R22 als de Oudstrijderslaan zijn opgenomen als bovengemeentelijke functionele fietsroutes. De N226 blijft behouden als secundaire weg III, mede door zijn aansluiting met het op- en afrittencomplex van de R0. Men streeft er wel naar deze weg heraan te leggen, waarbij de focus meer ligt bij de zwakke weggebruiker en het OV.

De uitbouw van een efficiënte groene buffer langs de R0 aan de zijde van de gemeente Kraainem wordt vooropgesteld. De strook kan overeenstemmen met de op het gewestplan voorziene bufferstrook. Bij voldoende breedte kan de strook functioneren als groengebied met mogelijkheden voor recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, ...). In de gebieden met een belangrijke natuurwaarde beperken de recreatieve activiteiten zich omwille van de draagkracht van het gebied tot, mogelijk seizoensgebonden, zuiver recreatief medegebruik. Langs de R0 wordt aan de zijde van Kraainem voorgesteld de groenbuffer uit te bouwen in combinatie met geluidswerende infrastructuur. De groenbuffer langs de R0 kan d.m.v. voetwegen en fietspaden verbonden worden met de omliggende woonwijken. Daarnaast vormen de bermen ook een verbindingselement tussen de verschillende natuur- en landschapssystemen.

De ontwikkeling van N226 wordt beschouwd als strategische ontwikkeling in het stedelijk gebied. Daarbij wordt ervoor gekozen om de N226 te weerhouden als secundaire weg III, onder meer omwille van de aansluiting met het op- en afrittencomplex van de R0.



Gewenste verkeersstructuur (bron: mobiliteitsplan Kraainem, 2009, Iris consulting – Soresma)

Functioneel fietsroutenetwerk

Het functionele fietsroutenetwerk bestaat enerzijds uit het netwerk van fietssnelwegen en anderzijds uit het netwerk van bovenlokale functionele fietsroutes en alternatieve functionele fietsroutes. De netwerken zijn deels gerealiseerd. Waar deze nog niet gerealiseerd zijn, is de wenselijke ligging indicatief aangeduid. De exacte ligging van de routes wordt geëvalueerd in functie van context, realiseerbaarheid en netwerkqualiteit.

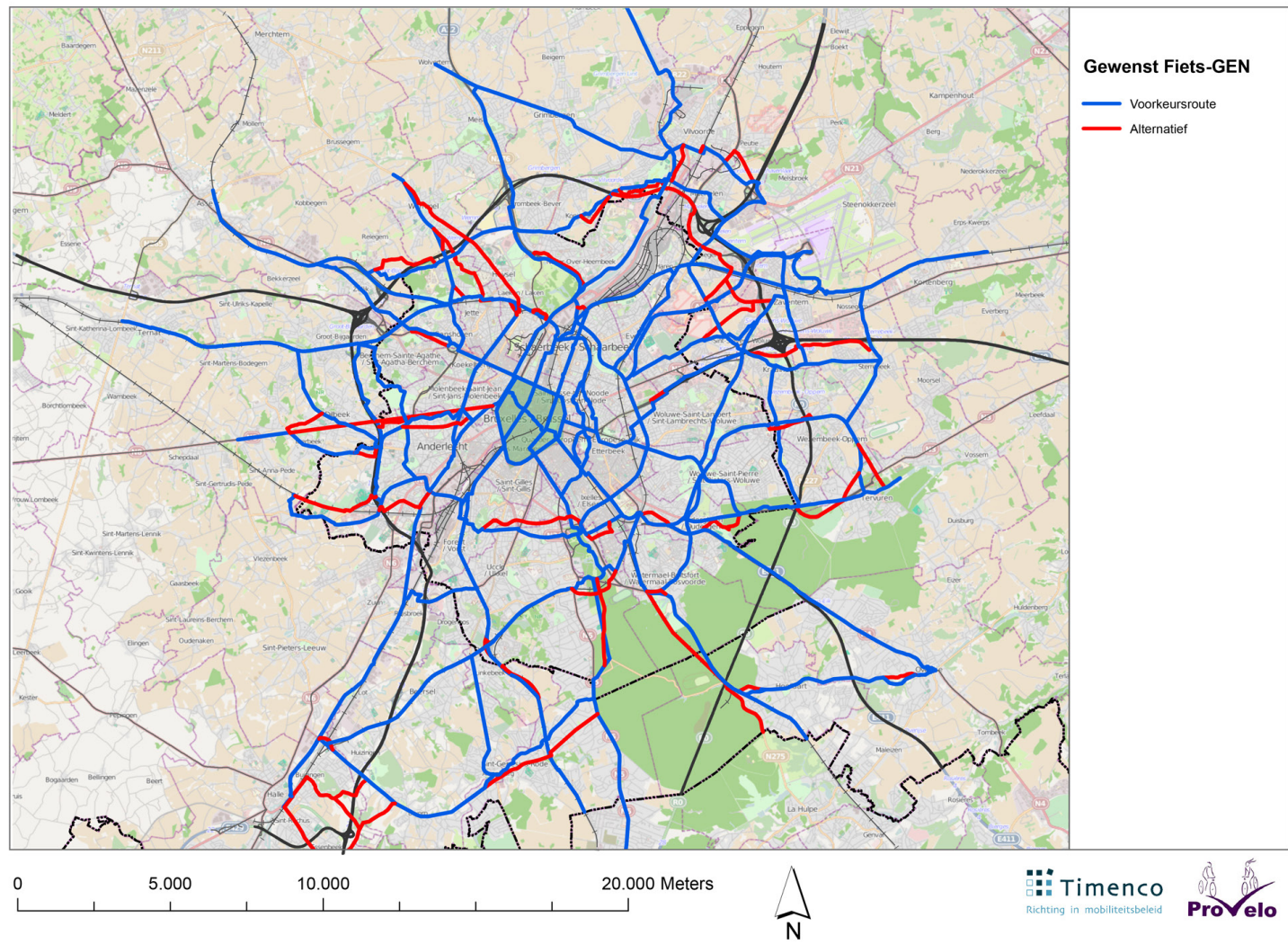
De routes uit het Fiets-GEN sluiten veelal aan op de routes geselecteerd in het fietssnelwegennetwerk of het BFF. De volgende fietsroutes zullen de RO bijkomend dwarsen binnen het plangebied en zijn niet opgenomen in het BFF/ fietssnelwegennetwerk:

- De Kon. Astridlaan te Wemmel: alternatieve route
- De Indringingsweg te Vilvoorde: voorkeursroute

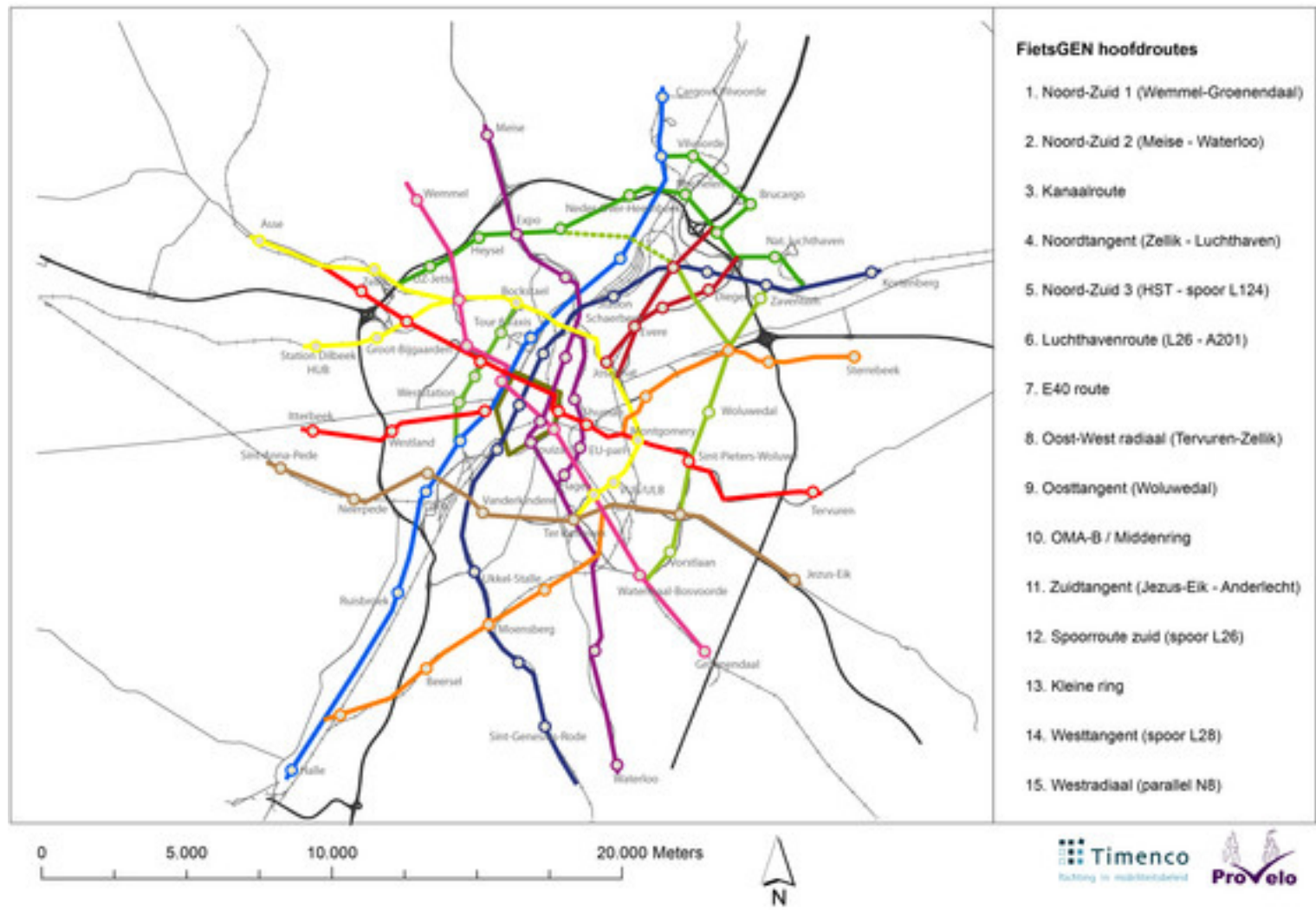
FIETS-GEN

Het fiets-GEN is een woon-werk en woon-school fietsnetwerk van ca. 400 km tussen Brussel en de rand. Het strekt zich uit over een straal van ca. 15 km rond Brussel. Deze studie lag aan de basis van de opmaak van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Het Fiets-GEN werd integraal opgenomen in het BFF.

De figuur geeft de routes van het Fiets-GEN weer, de figuur ernaast geeft de prioritaire routes weer van het fiets-GEN.



Fiets-GEN, wensbeeld (bron: www.mobielvlaanderen.be)



Fiets-GEN, prioritaire routes (bron: www.mobielvlaanderen.be)

Fietssnelwegennetwerk

De figuur hiernaast toont het wensbeeld van het fietssnelwegennetwerk in Brussel en de Vlaamse Rand rond Brussel.

Onderstaandefietssnelwegenuithetwensbeeldvanhetfietssnelwegennetwerk kruisen het plangebied:

- Fietssnelweg F2 Liedekerke – Brussel, langs spoorlijn
- De N9c te Asse (fietssnelweg F211)
- Fietssnelweg F212 Asse – Brussel te Asse
- FR0 Schapenbaan – Schapenweg te Asse
- De N290 en De Limburg Stirumlaan te Wemmel= F213 fietssnelweg Wemmel – Brussel
- F28 fietssnelweg Boom – Brussel langs de A12 te Grimbergen
- Romeinsesteenweg FR0 ringroute te Wemmel, Grimbergen en Vilvoorde
- Fietssnelweg FR0 te Vilvoorde
- De N260 F23 fietssnelweg kanaal Vilvoorde – Boom te Vilvoorde
- Fietssnelweg FR0 te Machelen
- Fietssnelweg F214 N21 – N262a te Machelen
- De A201 tot aan de spoorlijn, kruist de R0 parallel aan spoorlijn om vervolgens weer aan te sluiten op de A201 te Zaventem (F201 fietssnelweg)
- F3 fietssnelweg Leuven – Brussel langs spoorlijn te Zaventem
- F203 Fietssnelweg Brussel – Kraainem – Sterrebeek te Kraainem

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Vlaams-Brabant

De figuur hiernaast toont het BFF zoals uitgetekend door de provincie Vlaams-Brabant.

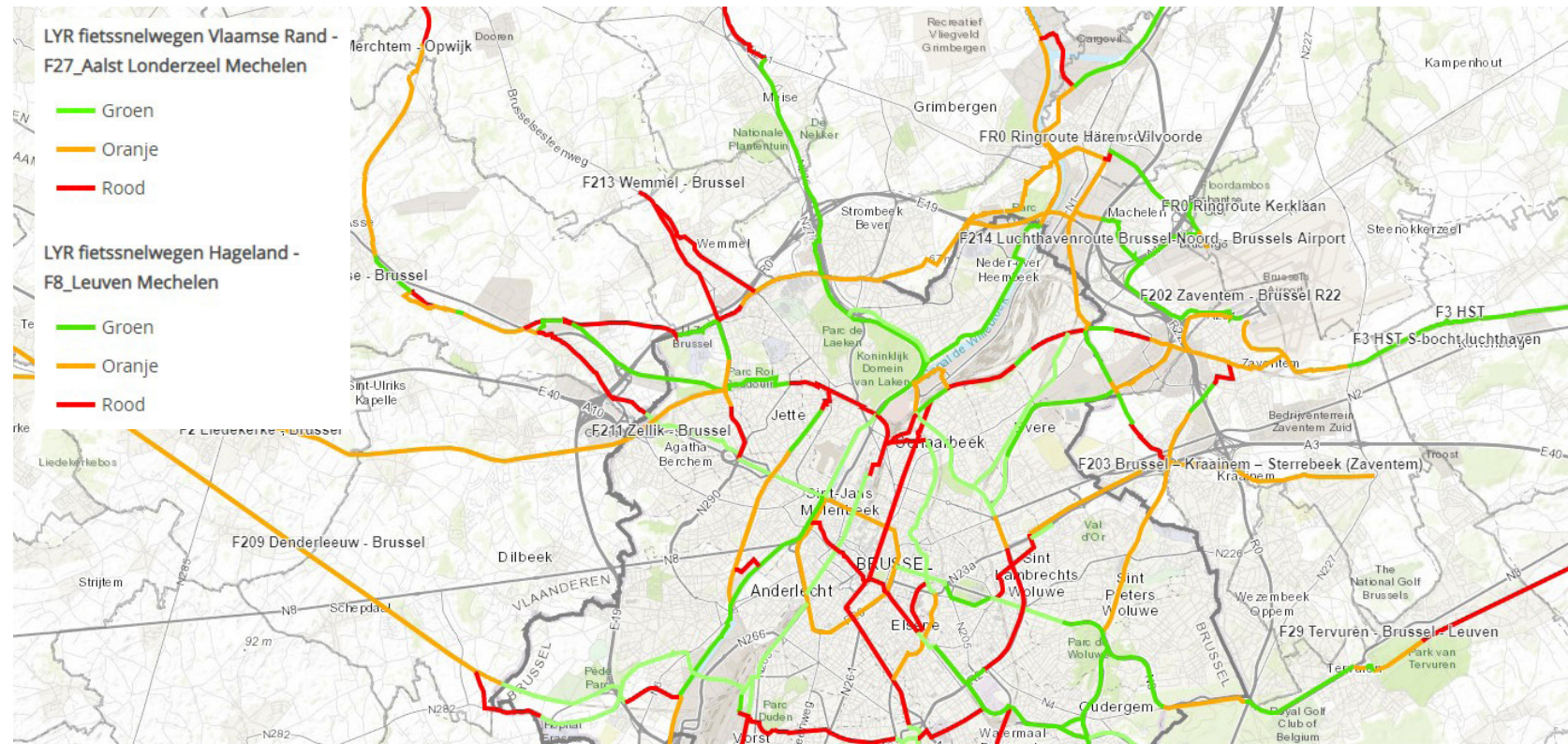
De kaart toont het wensbeeld van het BFF waarin niet alle routes volledig gerealiseerd zijn of volgens de geldende normen en regels (Vademecum) zijn uitgevoerd.

De provincie selecteert bijkomend de fietssnelweg F1 Mechelen – Brussel. Onderstaande fietsroutes uit het wensbeeld van het BFF kruisen het plangebied:

- Dansaertlaan te Dilbeek
- De Brusselstraat te Dilbeek
- De Raymond Pelgrim de Bigardlaan te Dilbeek
- De N277 te Grimbergen
- De N1 te Vilvoorde
- De N21 te Machelen
- De R22 te Machelen
- De H. Henneaulaan te Zaventem
- N2 te Zaventem

Gewestelijke fietsroutes BHG: GPDO

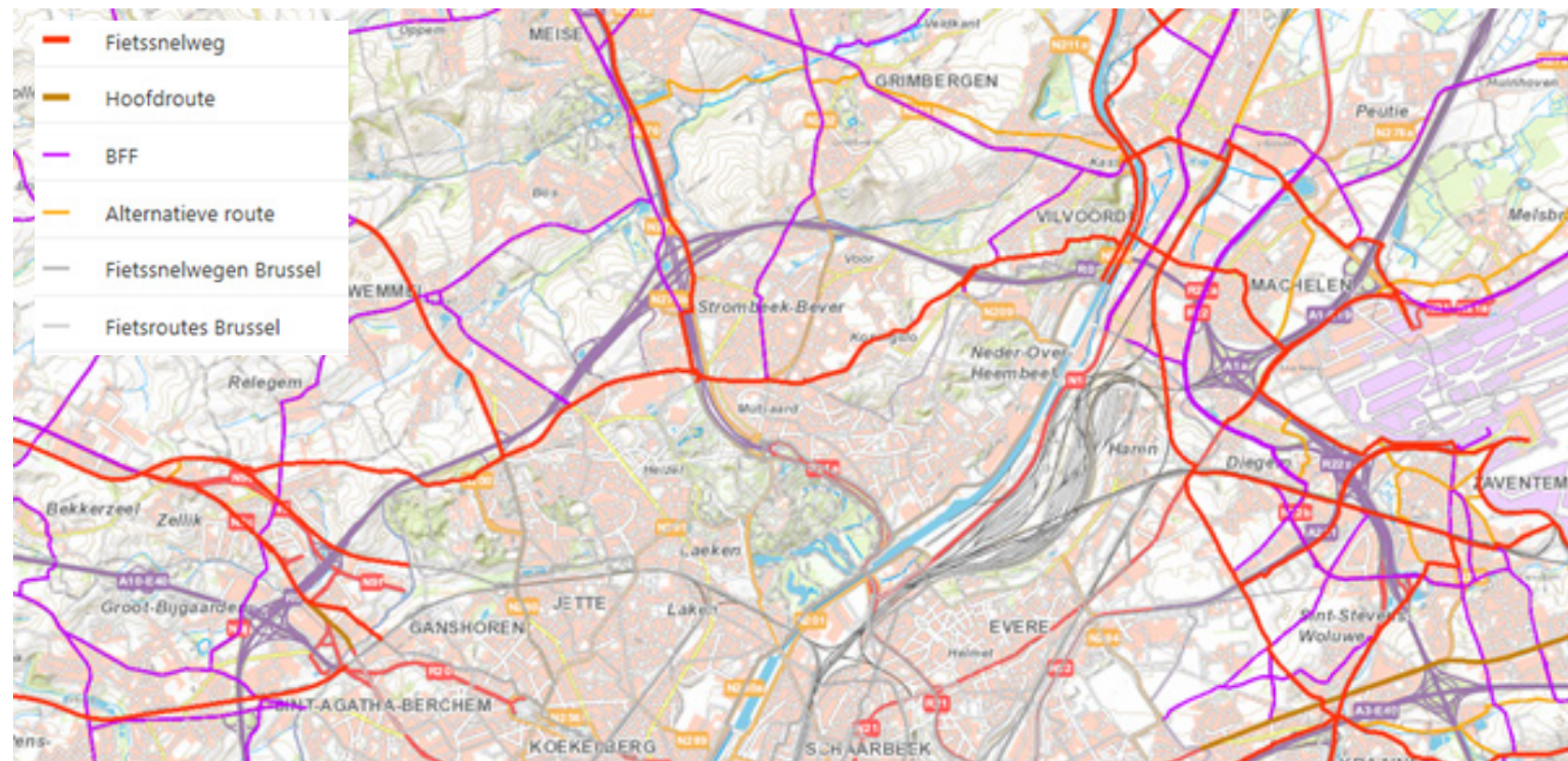
In het ontwerp GPDO worden de fietsroutes in het BHG opgenomen die aansluiten op het fiets-GEN en bijgevolg op het fietssnelwegennetwerk en het Bovenlokaal Functioneel fietsroutenetwerk van de provincie Vlaams-Brabant. Deze fietsroutes komen overeen met het fiets-PLUS en fiets-COMFORT netwerk, zoals opgenomen in Good Move.



Wensbeeld van het fietssnelwegennetwerk omgeving Brussel, 2017 (bron: <https://vlaamse-overheid.maps.arcgis.com/>)



Gewestelijke fietsroutes zoals opgenomen in het GPDO (bron: GPDO)



Wensbeeld bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk Vlaams-Brabant (bron: www.geo.vlaamsbrabant.be)

Recreatief fietsroutenetwerk

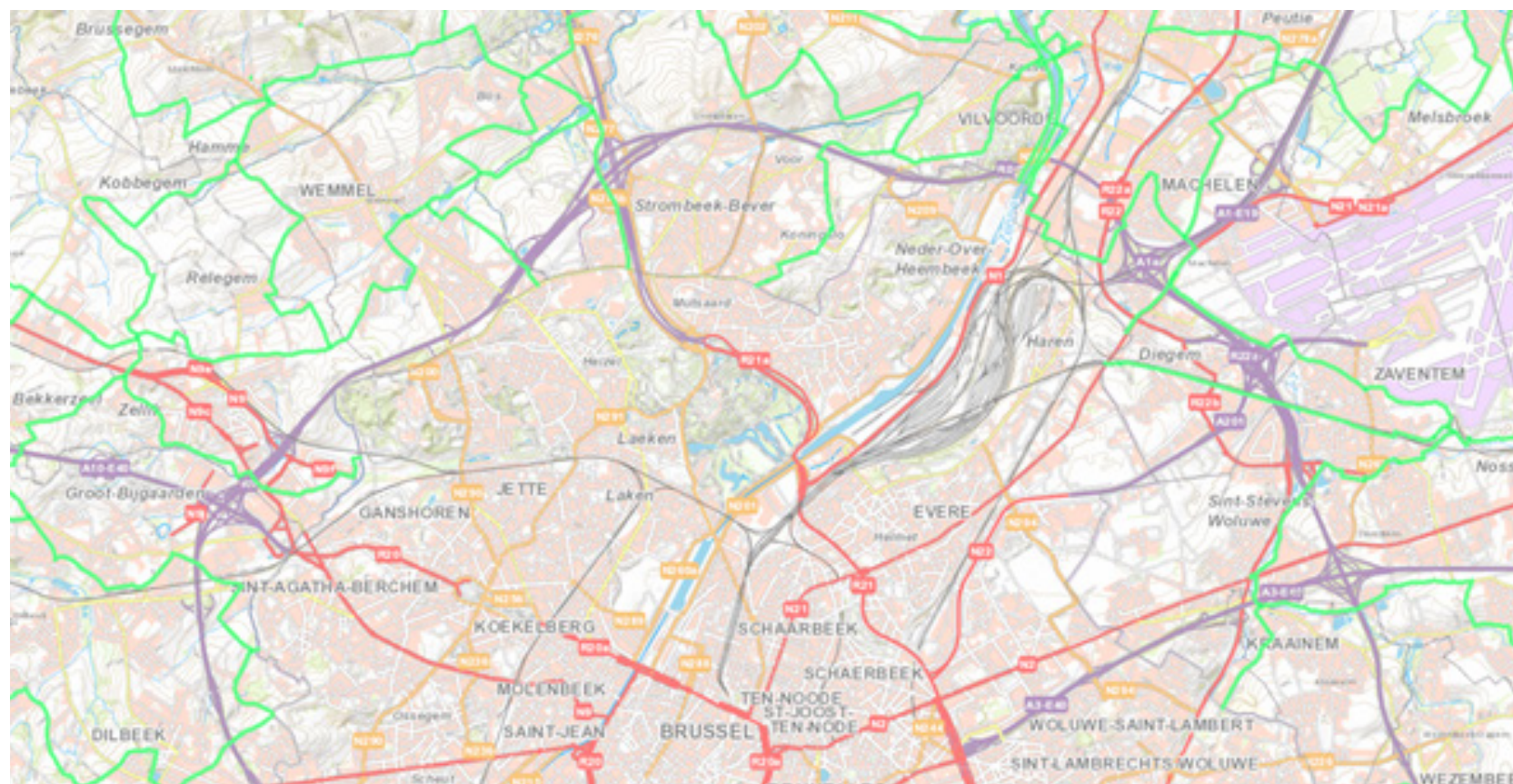
Op de figuur wordt het wensbeeld van het recreatieve fietsroutenetwerk getoond.

De volgende voorkeurtracés die de R0 kruisen werden vastgelegd:

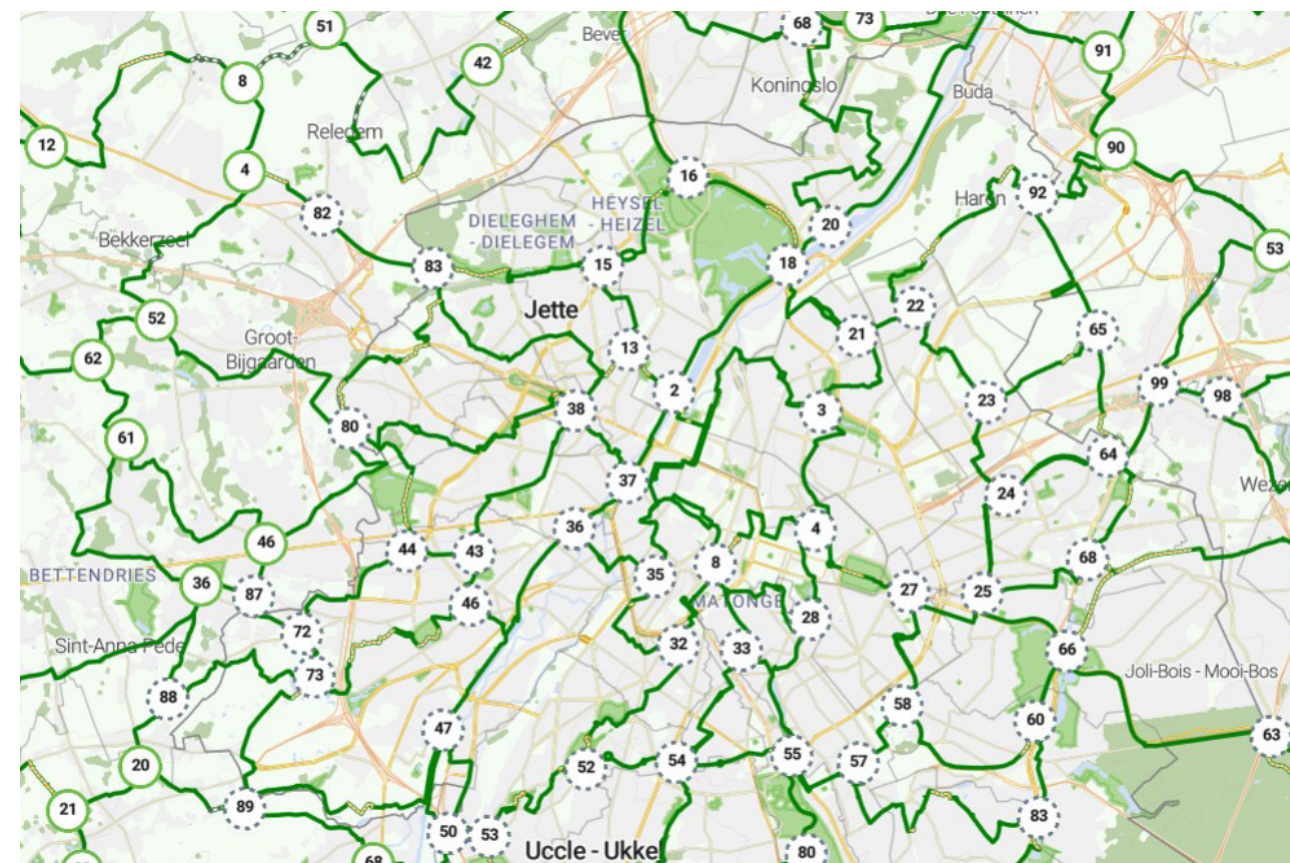
- De Brusselstraat te Dilbeek
- De N9c te Asse
- De Panoramastraat te Wemmel
- De N277 te Grimbergen
- De Albert I-laan te Vilvoorde
- De N260 te Vilvoorde
- De Vaartdijk te Vilvoorde
- De Haresesteenweg te Vilvoorde
- De Pieter Schroonsstraat te Machelen
- De N21 te Machelen
- Parallel aan de spoorlijn L36 te Zaventem

BikeNode - Recreatief fietsroutenetwerk Brussel

BikeNode is (nog) niet goedgekeurd door de Brusselse Regering en is voorlopig enkel een privaat initiatief dat is ontstaan tijdens de coronacrisis (augustus 2020). Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt een recreatief fietsroutenetwerk met knooppunten uitgerold, zoals dat in Vlaanderen en delen van Wallonië al heeft plaatsgevonden. Het netwerk zal aansluiten op de knooppunten in Vlaanderen en zal meerdere nieuwe knooppunten in Brussel hebben. De knooppunten en het netwerk zijn nog in ontwikkeling en voorlopig enkel digitaal te raadplegen.



Wensbeeld recreatief fietsroutenetwerk, 2017, (bron: www.geo.vlaamsbrabant.be)



Recreatief fietsroutenetwerk Brussel, BikeNode

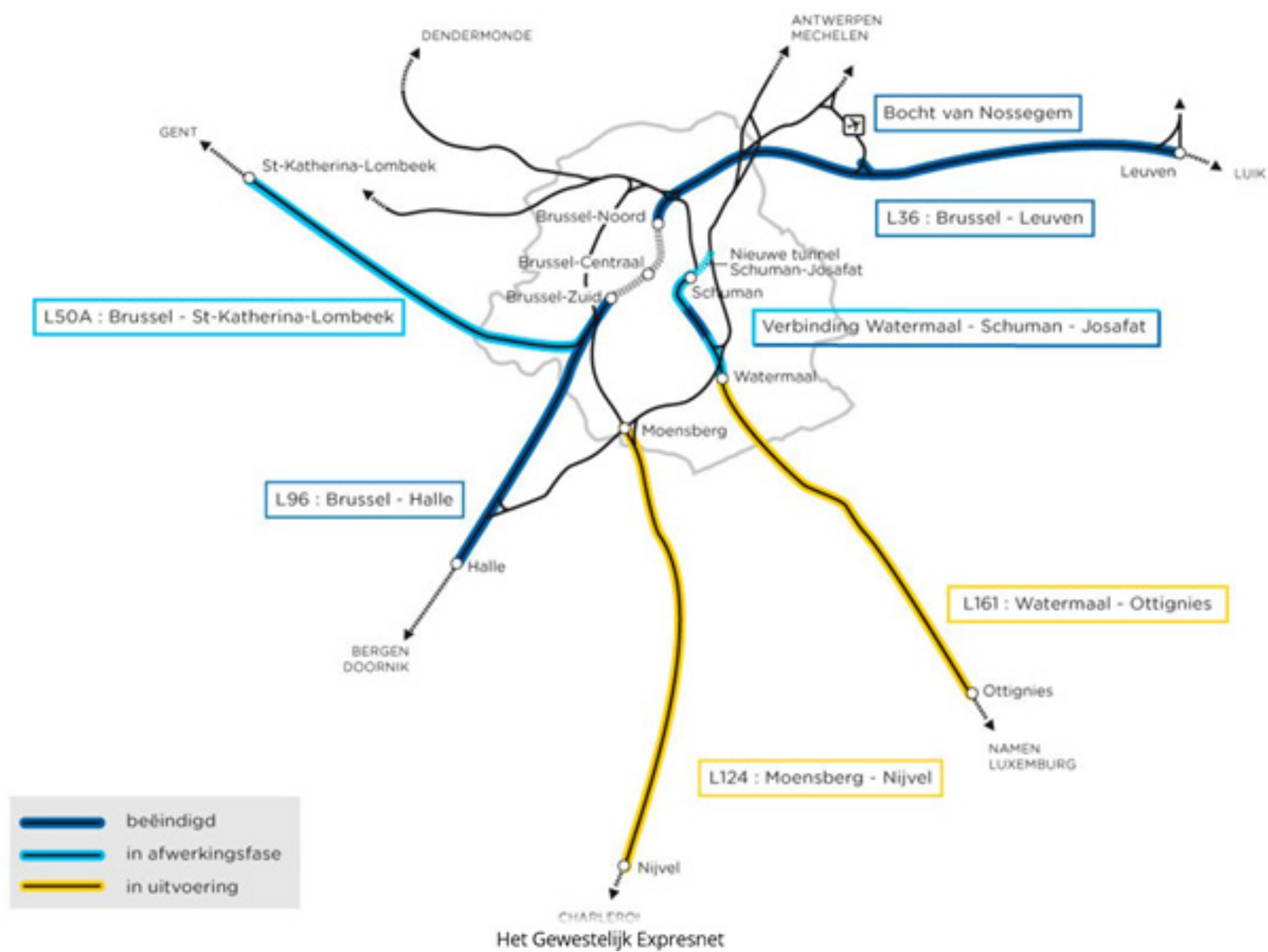
GEN-netwerk

Het GEN (Gewestelijk ExpresNet) is een project voor de realisatie van een voorstadsnet in en rond Brussel. De bedoeling is snellere en frequentere verbindingen te realiseren in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel.

De lanceerdatum van het eerste deel van het GEN-netwerk was 13 december 2015 en tegen 2025 moet het hele GEN in gebruik genomen zijn. Bij de lancering zouden er 12 lijnen bereden worden. Lijnen 1 tot 10 zullen door Brussel zelf lopen terwijl de lijnen met een nummer hoger dan 20 in de voorsteden zullen rijden. De S-treinen maken voor het grootste deel gebruik van spoorlijnen die reeds bestonden in en rond Brussel. De voornaamste nieuwe spoorverbinding is de 1.250 m lange Schuman-Josaphattunnel (verbinding tussen spoorlijn 161 en spoorlijn 26). Heel wat andere infrastructuurwerken zijn echter nodig om de capaciteit van de bestaande spoorlijnen op te voeren om het geplande treinaanbod te kunnen realiseren. Het gaat voornamelijk over het verdubbelen van het aantal sporen (van twee naar vier) op de hoofdlijnen die vertrekken van Brussel naar Halle, Leuven, Ottignies, Nijvel en Denderleeuw. Zo kan het rechtstreekse treinverkeer volledig gescheiden worden van de tragere stoptreinen.

Om het comfort voor de reizigers en de complementariteit tussen de vervoerswijzen te verbeteren, worden de stopplaatsen en stations op de hoofdassen rond Brussel gemoderniseerd. De perrons worden verhoogd, de perronuitrusting wordt vernieuwd en ook de toegankelijkheid voor de reizigers met een beperking wordt verbeterd. Met het oog op het GEN zijn er ook nieuwe stopplaatsen in de Brusselse regio geopend: Brussel-West, Simonis, Mouterij, Arcaden, Diesdelle enz. Ook in Anderlecht komt er een nieuwe GEN-stopplaats.

Het GEN omvat ook de verbetering van de mobiliteit rond de Europese Wijk in Brussel. Dankzij een nieuwe spoorverbinding tussen het station Brussel-Schuman en de spoorlijn Halle-Vilvoorde komt het economische hart van Brussel centraler dan ooit te liggen op het spoornet. Sinds de indienststelling van de nieuwe spoortunnel, ligt het Schumanplein op nog slechts 15 minuten van de luchthaven verwijderd.



Gewestelijk Expresnet (bron: www.Infrabel.be)

INFRABEL/NMBS

De lange termijn-beleidsvisie van Infrabel en de NMBS werd nog niet ontvangen.

MJIP NMBS-groep

Het Meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep stelt de budgetten vast die nodig zijn voor de investeringen van de spoorweggroep tijdens de periode 2013-2025. De onderhandelingen met het oog op de eerste geplande herziening van het glijdend meerjareninvesteringsplan zijn van start gegaan in 2015, tegelijk met die over de nieuwe beheerscontracten. Het investeringsbeleid zal focussen op de klant. Het meerjareninvesteringsplan is op dit ogenblik nog steeds in opmaak.

Spoorstrategie Vlaanderen (2013)

De Vlaamse Spoorstrategie bundelt de Vlaamse prioriteiten voor het personen- en het goederenvervoer. De Vlaamse spoorstrategie werd opgebouwd op basis van twee uitgangspunten.

1. Reiziger centraal: stipter en betrouwbaarder personenvervoer;
2. Goederenvervoer per spoor belangrijk voor Vlaamse economische poorten.

Een goed uitgerust, stipt en uitgebreid spoorwegnetwerk is belangrijk om het aandeel woon-werk, woon-school- en recreatief verkeer in het OV te verhogen. Om het potentieel voor meer verplaatsingen over het spoor aan te snijden dienen er een aantal basisvoorwaarden worden ingevuld:

- Het OV moet genetwerkt zijn. Alle vervoerssystemen moeten in nauw overleg sterker geïntegreerd en op elkaar afgestemd worden. Ook een geïntegreerd tarief draagt daartoe bij;
- De treinen moeten stipter rijden en het spoorwegnet moet betrouwbaarder worden;
- De treinen, de stations en het spoorwegnet moeten veilig zijn zowel qua exploitatie als qua sociale veiligheid;
- De capaciteit van de infrastructuur en de treinen moet vraaggestuurd zijn, afgestemd op de behoeften.

Daarvoor zijn er 51 prioritaire projecten geselecteerd. De 51 prioritaire projecten in de Vlaamse spoorstrategie kunnen worden opgedeeld in het wegwerken van knelpunten, capaciteitsuitbreiding, het realiseren van missing links en de (her)inrichting van stationsomgevingen. Ook het treinmaterieel

moet gemoderniseerd worden en moet de reizigersgroei kunnen opvangen. Het GEN-netwerk rond Brussel wordt opgenomen als prioritair project inzake capaciteitsuitbreiding.

Rail 4 Brussels

In 2016 werd in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer het rapport Rail4Brussels opgemaakt. Hierbij werd op basis van het huidige vervoersaanbod en een ruimtelijke en economische analyse ontwikkelingsperspectieven naar spoorvervoer in 2030 gedefinieerd.

De belangrijkste trends die werden gedetecteerd zijn:

- Tegen 2030 een bevolkingstoename van 15 % in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 20 % in de GEN-zone (Vlaanderen & Wallonië);
- Verdere vergrijzing van de bevolking;
- Van de 700.000 werknemers in Brussel zijn bijna de helft Brusselaars en komen er 239.000 pendelaars uit Vlaanderen. Omgekeerd zijn er 43.000 Brusselaars die pendelen naar Vlaanderen;
- De 6 grootste van de 31 Brusselse treinstations vertegenwoordigen 93% van het aantal reizigers in het gewest;
- Tot 2012 groeide het spoorvervoer jaarlijks met 3,5%. Het Federaal Planbureau verwacht voor de spits dat de vraag naar spoorvervoer zal stijgen met 60% in 2030 t.o.v. 2015 (135.000 reizigers/dag 215.000 reizigers/dag in spits). De gemiddelde woon-werkafstand is in Brussel de laatste 10 jaar met 17% toegenomen tot 41 km;
- Woon-werkverplaatsingen zijn sterk geconcentreerd in tijd en ruimte. De trein heeft vooral een hoog aandeel in woon-werkverkeer van buiten de GEN-zone.

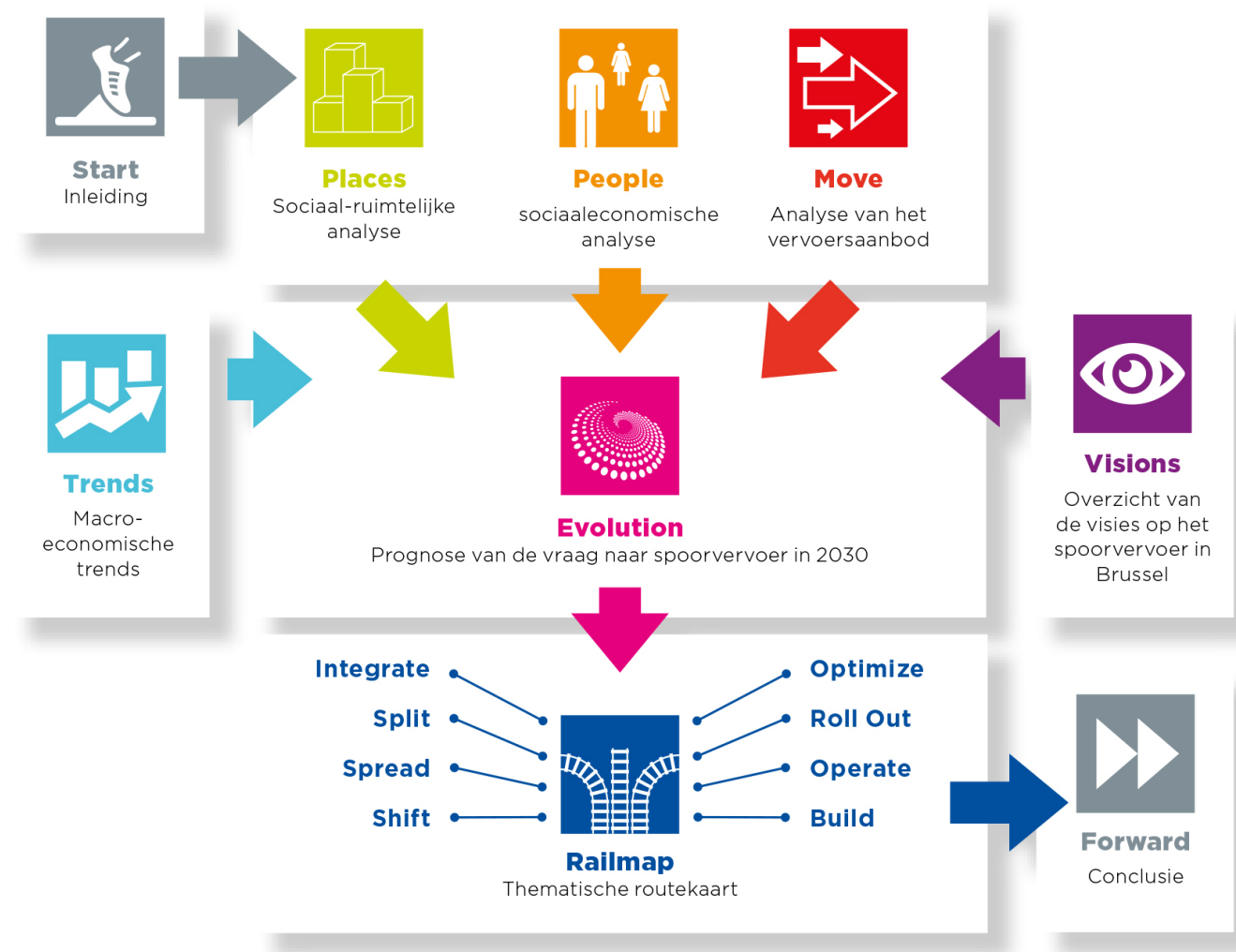
Vervolgens werd een sector overschrijdend plan van aanpak uitgewerkt (railmap). Deze combinatie is hieronder weergegeven en kan geheel of gedeeltelijk stijgende vraag opvangen. In het rapport worden deze nog verder gedetailleerd.

Hieronder geven we de meest relevante elementen weer:

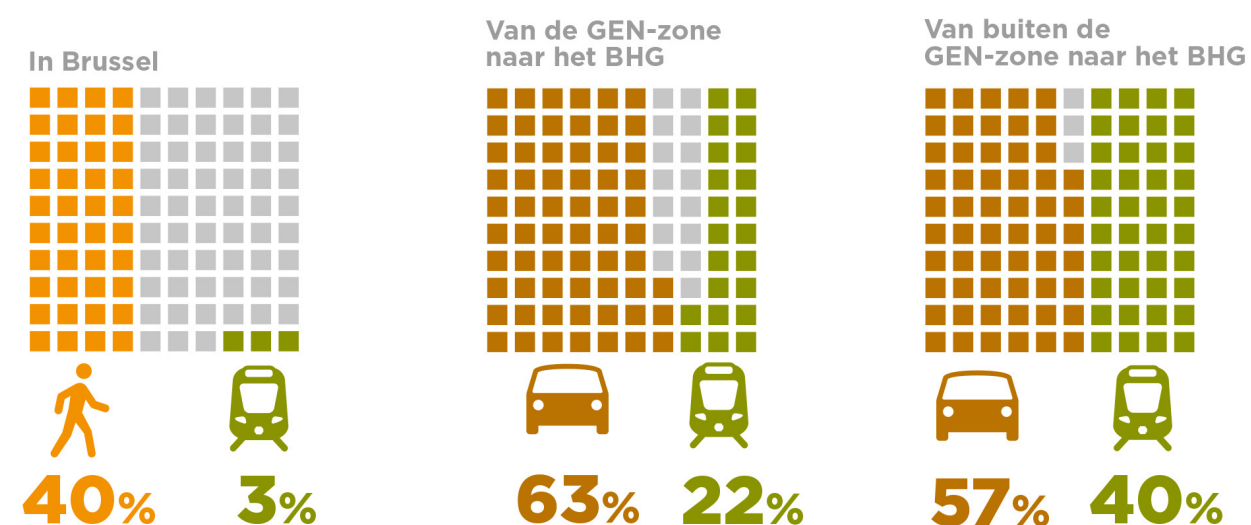
- Integreren van vervoerswijzen en gerichte real-time multimodale informatie en homogene tarifiering;
- Split door spreiding verplaatsingen buiten de spits via o.a. telewerken. Als inspirerend voorbeeld wordt de modulaire tarifiering, inclusief begeleiding bedrijven in Singapore aangehaald;
- Grotere spreiding van bestemmingszones in GEN-zone door gerichte

stadsontwikkeling;

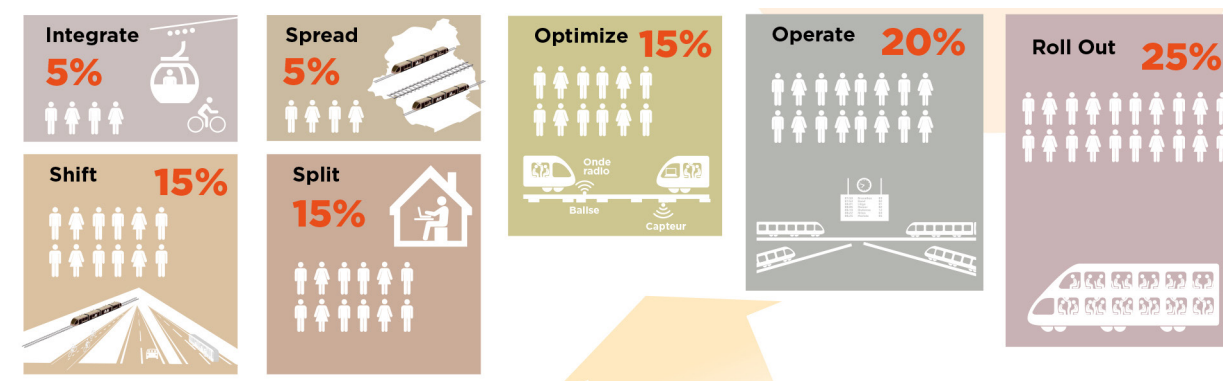
- Een verschuiving in vervoerswijzekeuze naar interregionale tramverbindingen, snelbussen op autosnelwegen, carpool, fietssnelwegen;
- Optimalisering van bestaande spoorcapaciteit door operationele maatregelen (signalisatie, keerpunten, procedures, ...);
- Optimaliseren van het rollend materiaal en betere afstemming met perroninfrastructuur;
- Nieuwe exploitatievormen (snellere, lichtere en compacte treinen);
- Realiseren van nieuwe spoorinfrastructuur.



Methodiek Rail4Brussels (bron: Studie naar de verbetering van de doortocht en de bediening per spoor van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een multimodale context, 2016, Technum – Espace Mobilité – VUB)



Aandeel trein in het woon-werkverkeer van en naar Brussel (Beldam) (bron: Studie naar de verbetering van de doortocht en de bediening per spoor van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een multimodale context, 2016, Technum – Espace Mobilité – VUB)



Railmap, sectoroverschrijdend plan van aanpak (bron: Studie naar de verbetering van de doortocht en de bediening per spoor van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een multimodale context, 2016, Technum – Espace Mobilité – VUB)

Ontwerp ov-plan 2022 (Vervoerregio Vlaamse Rand)

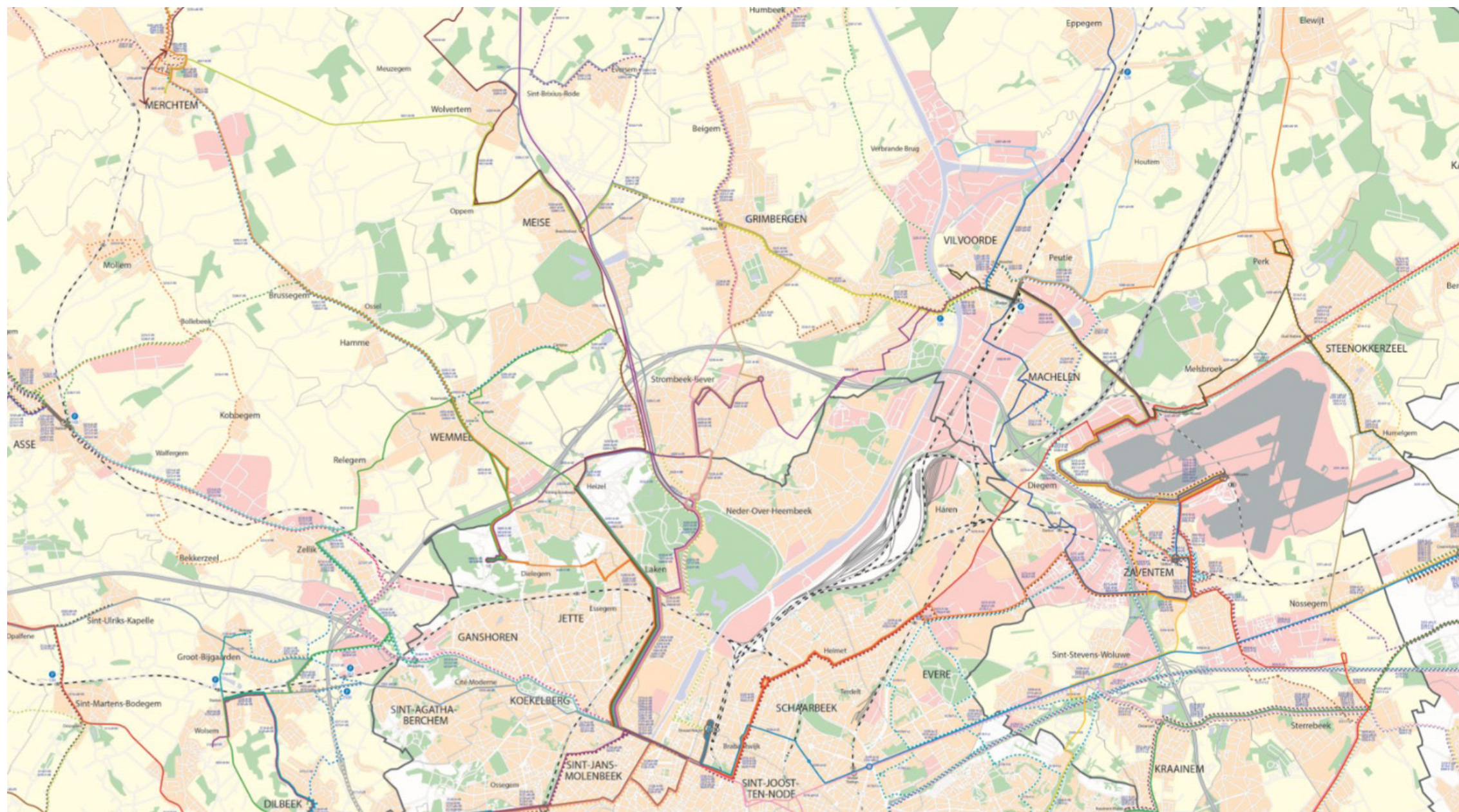
Dit ov-plan richt zich op de organisatie van het openbaar vervoer op korte termijn en wordt uitgerold in 2022. De lange termijnplannen voor het openbaar vervoer zullen deel uitmaken van het regionaal mobiliteitsplan Vlaamse Rand.

Stand van zake: de vervoerregioraad heeft een adviserende rol voor wat betreft het kernnet en beslist over het aanvullend net. Het ontwerp ov-plan 2022 werd voorlopig niet goedgekeurd gezien er nog discussie is over de voorziene budgetten voor het vervoer op maat (VOM) binnen de Vlaamse Rand. Aangezien dit één geheel vormt met het kernnet en aanvullend net, is de vervoerregioraad van mening dat het ontwerpplan niet goedgekeurd kan worden zolang er geen duidelijkheid is rond het VOM.

Op 22 juni 2019 trad het Decreet Basisbereikbaarheid, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering, in werking. De Vlaamse regering wil met de invoering van basisbereikbaarheid een kwaliteitssprong maken in het openbaar vervoer. In tegenstelling tot basismobiliteit waarbij het aanbod van openbaar vervoer op wandelafstand centraal stond, is basisbereikbaarheid een vraaggestuurd model. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen op een attractieve, snelle, comfortabele en duurzame manier te verplaatsen. Daarbij wordt niet enkel uitgegaan van de woon-werk- en de woon-schoolverplaatsingen, maar ook de andere verplaatsingen komen in beeld. Om dit op een succesvolle manier te doen wordt een gelaagd (hiërarchisch) OV-netwerk ontwikkeld. Belangrijk uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat OV-plan 2022 budgetneutraal moet zijn ten opzichte van het bestaande OV-netwerk.

- In een gelaagd OV-netwerk vormen spoorinfrastructuur en stations het hoogste niveau waarop de rest van het aanbod - binnen het kader van basisbereikbaarheid- is opgebouwd.
- Als tweede laag wordt een kernnet ontwikkeld dat snelle verbindingen biedt op vervoersrelaties met een hoge potentie. Daar waar het spooraanbod ontbreekt of onvoldoende is voor het grote potentieel aan reizigers, verbindt het kernnet grote kernen en attractiepolen met elkaar.
- De derde laag, het aanvullend net (met inbegrip van de functionele lijnen) vult het kernnet aan en zal voeding geven aan de bovenliggende vervoersnetwerken.
- Het Vervoer op Maat (VOM) vormt de vierde en laatste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid. Niet alleen flex- en semiflexbusjes, maar ook deelfietsen en collectieve taxi's behoren tot deze vervoerslaag. Het vervoer op maat zorgt voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. Het gaat dan om lokale (eventueel private) initiatieven.

Opmerking: belangrijk voor de vervoerregio Vlaamse Rand is het Brabantnet. Binnen dit plan werden nieuwe bus- en tramlijnen uitwerkt. Dit resulteert in drie lijnen op de planning: de ringtrambus, de sneltram langs de A12 en de luchthaventram. De laatste twee zijn voorzien op middellange termijn. Bijgevolg worden zij nog niet opgenomen in dit OV-plan op korte termijn. De ringtrambus rijdt vanaf zomer 2020. Deze lijn werd wel mee opgenomen in het plan, echter nog niet met de definitieve reisweg.



Ontwerp OV plan 2022 - Vervoerregio Vlaamse Rand

Brabantnet

Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn en Brabantnet

Het Brabantnet werd voorgesteld in 2012 door De Lijn met als ambitie de groei van het autoverkeer in Vlaams-Brabant op te vangen door een wijziging in het reizigersgedrag. Dit Brabantnet was gebaseerd op het Wensnet (2009) dat uitgewerkt werd in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020. De voorgestelde lijnen werden ingedeeld in drie fasen A, B en C op basis van geschatte kosten voor de bouw en exploitatie van de lijn en op basis van de verwachte reizigersaantallen in de spits. Voor de vier lijnen in fase A werden mogelijke tracés uitgewerkt in Plan-MER's en later de haalbaarheid getoetst met MKBA's. Op 6 december 2013 nam de Vlaamse Regering een beslissing over het Brabantnet van De Lijn.

De lijn Brussel-Ninove werd niet weerhouden, doch de drie andere tramverbindingen van het Brabantnet worden verder uitgewerkt met het oog op een realisatie in 2020:

- Brussel-Willebroek (Fort van Breendonk)
- Brussel-Zaventem luchthaven
- Jette-Zaventem luchthaven

Hiertoe dienden de vervolgstudies (RUP, project-MER's) opgestart te worden in samenwerking met de lokale besturen. De voorkeurstracés werden tevens vastgelegd:

1. Tramverbinding Brussel-Willebroek:
 - Voor het deeltracé tussen de Heizel en Meise via de verkeerswisselaar A12/R0 en aan de westzijde van de A12 in Meise, zonder gebruik te maken van de N277 die parallel loopt aan de A12;
 - Voor het deeltracé tussen Meise en Londerzeel Noord ten westen van de A12;
 - Voor het deeltracé tussen Londerzeel Noord en Willebroek N16 tussen de A12 en het Fort van Breendonk.
2. Tramverbinding Brussel-Zaventem:
 - Via de A201 en een viaduct over de R0 en de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal.
3. Tramverbinding Jette-Zaventem:
 - Voor het deeltracé tussen Heizel en Vilvoorde VTM via de N276, de N202 en gebundeld met de zuidzijde van de R0;
 - Voor het deeltracé tussen Vilvoorde VTM en Vilvoorde station via

Medialaan, de bedding tussen de Belgiëlaan en de Steenweg op Koningslo, op de bedding tussen de Jacobs Smitslaan en de holle weg, de N211 Rubensstraat, de N211 Vuurkruisenlaan, de N211 Heldenplein en de N211 Stationlei;

- Voor het deeltracé tussen Vilvoorde station en Zaventem Luchthaven via een ondertunneling onder de sporen, de CAT-site, de westkant van de R22, de bestaande tunnelkoker onder de R0, de Dreststraat en de Ringlaan tot aan de luchthaventerminal.

Op 25 november 2016 besliste de Vlaamse Regering om versneld in te zetten op een ringtrambus voor dit laatste tracé tussen Heizel en Zaventem.

Sneltram langs de A12.

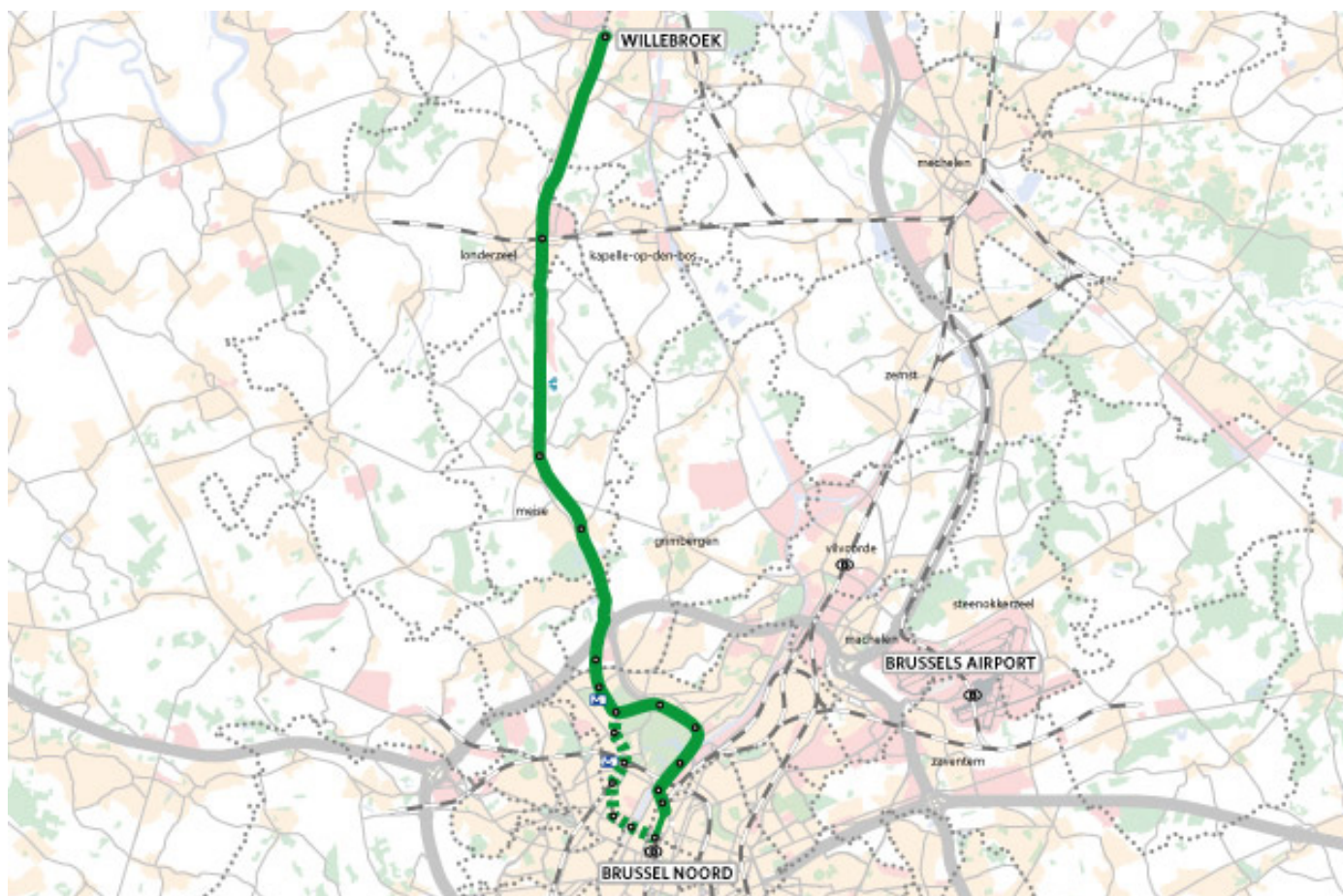
De laatste versie van de startnota dateert van 3 april 2020 en is voorgelegd aan de projectstuurgroep op 22 april 2020. Het project van de sneltram langs de A12 is, net als de luchthaventram en de ringtrambus, onderdeel van het overkoepelende Brabantnet. Het project bevat een tramlijn vanuit Brussel, parallel aan de A12 richting Londerzeel en heeft als eindbestemming Willebroek. Het document beschrijft voornamelijk de inpassing van het tracé van de tramlijn op het gedeelte tussen Parking C en Willebroek.

Voor zowel de sneltram langs de A12 als de ringtrambus geldt de volgende doelstelling die Brabantnet gebruikt ter definitie: Een hoogwaardige tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel; haalbaar is op korte tot middellange termijn; en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen.

Het document speelt in op de kwalitatieve conclusies van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn: 1) het interregionaal vervoer aanpakken en 2) het streekvervoer optimaliseren. De plannen worden afgestemd op de studies van DWV en AWW naar de A12 en de studie van de MIVB naar de tramverlenging tussen de Heizel en Esplanade, dit vormt een uitgangspunt van de startnota. Een belangrijk uitgangspunt van de sneltram langs de A12 is dat het project complementair is aan de NMBS en de MIVB en niet de concurrentie zal moeten aangaan.

Behalve technische randvoorwaarden zijn ook de investeringsprojecten van partners langs de A12 een randvoorwaarde: waaronder AWW, naar de eerdere

studies van de A12 waarnaar is verwezen. Andere investeringsprojecten zijn de gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen naar de ruimere halteomgevingen. De startnota voor de sneltram langs de A12 is opgebouwd vanuit 3 verschillende insteken: 'Brabant', 'net' en 'lokaal'. De insteek 'Brabant' is een landschappelijke insteek, waarbij de aanleg van nieuwe traminfrastructuur als kans benut kan worden tot het wijzigen van het Brabantse landschap. De insteek 'net' gaat over in welke mate de tramlijn verknoopt met overige netten, van De Lijn maar ook van de MIVB en de NMBS. In het geval van de tramlijn langs de A12 is voornamelijk de verknoping met het fietsnetwerk, de omliggende buslijnen en de bestaande metro- en tramlijnen van belang. Ondanks dat de sneltram langs de A12 en de ringtrambus beide over de Romeinsesteenweg rijden en dat gedeelte van de tracés delen, vormt de Romeinsesteenweg geen overstaplocatie tussen beide lijnen. Nadrukkelijk wordt benoemd dat de Heizel de verknopingshalte is in de zone. Ook geldt dat de Romeinsesteenweg geen overstaplocatie is van de sneltram of ringtrambus op één van de lokale lijnen van de MIVB noch van De Lijn. De insteek 'lokaal' gaat over het benutten van kansen die de nieuwe tramlijn biedt, bijvoorbeeld door de barrièrewerking van de A12 aan te pakken met nieuwe fiets- en voetgangersbruggen of de publieke ruimten op te waarderen. Maar ook door lokale structuren aan te passen en op te waarderen door strategisch de (tram)haltes te selecteren.



Traject sneltram langs de A12 (bron: www.brabantnet.be)

Ringtrambus

De projectnota van de ringtrambus, dat is goedgekeurd door de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) dateert van 8 augustus 2017. Het document is een concrete beschrijving en invulling van het project van de ringtrambus. De ringtrambus is onderdeel van het Brabantnet, waarvan ook de luchthaventram en de sneltram langs de A12 onderdeel zijn. Hierin is de route voor de ringtrambus al vastgelegd en worden concrete maatregelen beschreven die moeten worden uitgevoerd in het kader van het project. De ringtrambus is een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen het UZ Brussel en de luchthaven in Zaventem, dat onderweg de Heizel, Strombeek-Bever en Vilvoorde aandoet. De ringtrambus is een tussenoplossing gedurende de werken aan de ring. Sinds zomer 2019 rijden de trambussen volgens het traject van buslijn 820 tussen Jette, Vilvoorde en de luchthaven. Uiteindelijk zal het tracé van de ringtrambus worden omgebouwd tot een tramtracé – beide tracés komen overigens niet volledig overeen.

De projectnota werkt het tracé voor de ringtrambus uit vanuit 3 opzichten: een visie voor ‘Brabant’, waarbij o.a. het valleienkarakter van de regio wordt uitgewerkt. Deze visie heeft een sterke landschappelijke insteek en benut de kansen van het tracé van de ringtram(bus) met herstel van de landschappelijke kwaliteit, waaronder het herstellen van het rivierenlandschap van de Woluwevallei.

De tweede insteek is ‘net’, hierbij staan vooral het verknopen van de verschillende netwerken (auto, voetgangers, en de verschillende openbaar vervoersnetten) centraal. Ook de technische en architecturale aspecten worden in dit onderdeel beschreven.

De derde insteek gaat over ‘lokaal’. Hierbij wordt de lokale meerwaarde gekoppeld aan de route en realisatie van de ringtrambus. Centraal staat dat lokale projecten kunnen worden gerealiseerd door en in samenwerking met de komst van de ringtrambus. Zo kan de ringtrambus bijvoorbeeld bijdragen aan lokale ontwikkelingspotentiëlen of het opwaarderen van lokale publieke ruimten.

Voor het net is het van belang in welke mate de vervoersverbinding verknoopt met overige netten. In het geval van de ringtrambus is voornamelijk de verknoping met het fietsnetwerk, de omliggende buslijnen en de bestaande metro- en tramlijnen van belang. Ook de haltes langs de lijn zijn van belang, hierbij wordt onderscheid gemaakt in ‘stedelijke haltes’ en ‘stedelijke daken’. De stedelijk daken worden aangelegd op locaties met een sterke en unieke

eigen inrichting. Hier moet de halte worden ingepast in de bestaande situatie, voorbeelden zijn bijvoorbeeld het Heldenplein in Vilvoorde of de Heizel. De andere haltes krijgen een repetitief karakter en daarmee bijvoorbeeld een algemene bebording en een schuilinfrastructuur. De haltes vormen bijkomend een belangrijk onderdeel in de insteek ‘lokaal’, de haltes worden aangelegd op locaties met vervoerspotentieel, maar bieden bijkomend ook potentieel aan de locaties.

Voor het gedeelte tussen de Esplanade en de Heizel werden de plannen voor de ringtrambus afgestemd met de plannen van de MIVB, die van plan is om de tramlijn vanaf de Esplanade naar de Heizel te verlengen. Zowel de haltes Heizel als Esplanade moeten een verknopingshalte vormen met de netwerken van De Lijn en de MIVB. Zodoende zijn beide systemen maximaal op elkaar afgestemd. De halte Heizel wordt enkel aangedaan door de ringtrambus, niet door de tram die in de toekomst de ringtrambus zal vervangen.

Voor de ringtrambus zijn een aantal doelstellingen geformuleerd, waarop het project ook zal worden geëvalueerd:

- Hoogwaardig openbaar vervoer: rittijd van 38 minuten;
- Hoogwaardig openbaar vervoer: hoge attractiviteit en realiseren modal shift;
- Voetgangers: verhogen attractiviteit kern/handelscentrum Vilvoorde;
- Fietsers: verhogen attractiviteit fietsnetwerk langsheen het tracé;
- Fietsers: verhogen veiligheid fietsers langsheen het tracé;
- Autoverkeer: verhogen veiligheid langsheen het tracé;

Luchthaventram

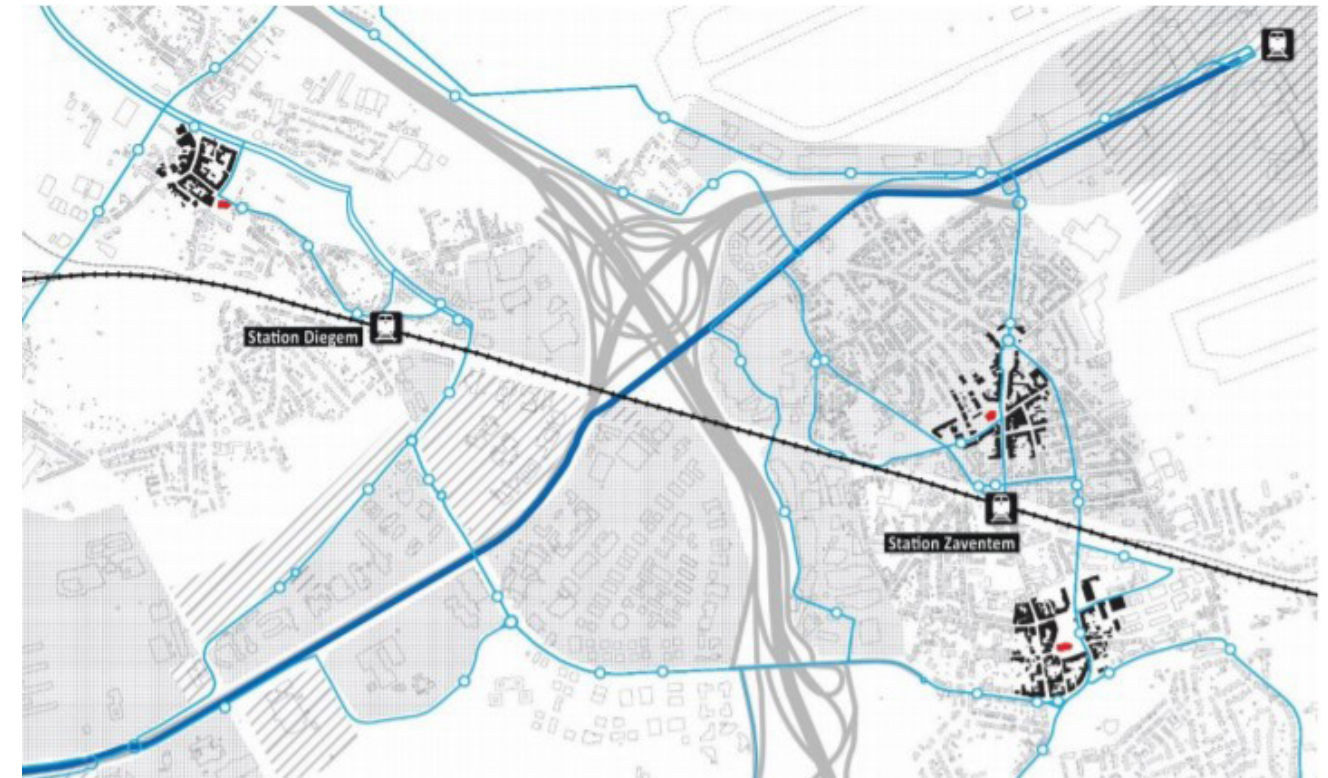
De projectnota van de luchthaven, die is goedgekeurd door De Werkvennootschap (DWV) dateert van 3 oktober 2019. Het document is een concrete beschrijving en invulling van het project van de luchthaventram. Deze tramlijn is onderdeel van het Brabantnet, waarvan ook de ringtram en de sneltram langs de A12 onderdeel zijn. De route voor de luchthaventram is in het document vastgelegd en er worden concrete maatregelen beschreven die moeten worden uitgevoerd in het kader van het project. De luchthaventram is een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen Brussel-Noord en de luchthaven in Zaventem, die onderweg de Brusselse gemeenten en de bedrijvenzones in Evere en Diegem aandoet. De projectnota focust zich vooral op de nieuw aan te leggen spoorbedding vanaf de gewestgrens tot aan de luchthaven. Op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt al een tramspoor tot grofweg de gewestgrens.

Het project is sterk gelinkt aan de ontwikkelingen van de fietssnelwegen in het gebied (betreft: de nieuwe fietsbrug over de A201 en de fietsroute langs de spoorlijn). Ook is het project gelinkt aan de nieuwe vormgeving van het nieuwe aansluitingscomplex van de A201 met de R0. Overigens zal de tramverbinding de R0 met een vrijliggend viaduct oversteken.

Aan de gewestgrens sluit de tramlijn aan op de bestaande tramsporen bij de NAVO/Eurocontrol. De lijn ligt dan parallel aan de A201 en heeft haltes in de bedrijventerreinen. Via een vrije trambrug gaat het over de R0 heen en doet het Da Vinci aan in Zaventem om daarna via de luchthaventerreinen naar de eindhalte te gaan op Brussels Airport.



Traject ringtrambus (bron: www.brabantnet.be)



Verlenging van de tramlijn vanaf de NAVO tot de luchthaven

MIVB Busplan 2018 MIVB

Door het toenemend aantal inwoners, bedrijven, evenementen en horecazaken in Brussel, is er nood aan een nieuw Busplan met aandacht voor een uitbreiding van de capaciteit en verhoging van het comfort voor de reiziger. Concreet wordt het bestaande net uitgebreid en wordt de frequentie van de buslijnen verhoogd. Nieuwe bussen met meer aandacht voor ruimte en comfort zullen in gebruik genomen worden. Bij aanpassingen die reeds gerealiseerd zijn, is aangegeven dat het reeds al van toepassing is.

In de regio Noordoost gaat/ging het concreet om volgende wijzigingen:

- Betere bediening luchthaven en Europese Wijk – deze maatregelen zijn al doorgevoerd:
 - De nieuwe lijn 12 werd verlengd tot het metrostation Troon. Bovendien kreeg ze een nieuwe kortere reisweg via de N22 en A201 en het Meiserplein.
 - De bediening van Brussels Airport gebeurt op elk moment van de dag en de week met lijn 12;
 - De nieuwe lijn 21 kreeg vanaf Permeke een nieuwe reisweg naar het eindpunt Maes.
- Betere bediening van Haren:
 - De reisweg van lijn 45 werd aangepast om de wijk rond het Vredesplein beter te bedienen.
 - De lijn 64 heeft de bediening overgenomen tussen Sint-Vincentius en Bordet Station.
 - Haren wordt bediend door twee lijnen (65 en 80). Die worden gereden met langere (gelede) bussen met meer plaats en meer comfort:
 - De toekomstige lijn 65 kreeg vanaf Bordet Station een nieuwe reisweg richting Machelen.
 - Het centrum van Haren wordt bediend door een tweede lijn, bus 80.
 - De nieuwe lijn 80 kreeg vanaf Bordet Station een nieuwe reisweg richting Omnisport Haren.
- Betere bediening van Evere, Schaarbeek en Sint-Joost-Ten-Node:
 - De nieuwe lijn 28 krijgt vanaf de Jamblinne de Meux een nieuwe reisweg richting Madou;
 - De nieuwe lijn 56 is een geheel nieuwe verbinding tussen

Neder-Over-Heembeek en de Europese wijk via Schaarbeek.
- De nieuwe lijn 63 kreeg een nieuwe rechtstreekse reisweg tussen de haltes Sint-Joost en Meiser via de N2.

- Betere bediening van Neder-Over-Heembeek:
 - De nieuwe lijn 47 werd beperkt tot Heembeek en doet het stadscentrum, dat beter bediend wordt door tram 3, niet meer aan;
 - De nieuwe lijn 53 kreeg vanaf Bockstael een nieuwe reisweg richting Westland Shopping Anderlecht.
 - Aan het netwerk is lijn 56 toegevoegd, een geheel nieuwe verbinding vanuit de tewerkstellingszones (toekomstig sorteercentrum Brussel X – Bpost) met Schuman als eindbestemming;
 - De lijn 57 kreeg een nieuwe reisweg tussen de haltes Antoon Van Oss en Militair Hospitaal via de N209.
- Nieuwe verbinding tussen Neder-Over-Heembeek en Schaarbeek.
In de regio Noordwest gaat/ging het concreet over volgende wijzigingen :
- Betere bediening van en naar het stadscentrum:
 - De nieuwe lijn 13 werd verlengd tot het metrostation Zwarte Vijvers.
 - De lijn 20 werd verlengd van Zwarte Vijvers naar het Noordstation via Ribaucourt en Thurn & Taxis.
 - De nieuwe lijn 46 werd verlengd naar Thurn & Taxis en Tivoli.
- Meer comfort op nieuwe hoofdlijnen
 - De nieuwe lijn 49 kreeg vanaf de halte Bastenaken een nieuwe reisweg richting station Simonis.
- Betere bediening van Molenbeek en Anderlecht:
 - De lijn 86 kreeg vanaf de Hertogin van Brabantplaats een nieuwe reisweg richting Bockstael, de site Thurn & Taxis en de Havenlaan.
 - De nieuwe lijn 89 kreeg vanaf de Hertogin van Brabantplaats een nieuwe reisweg richting Centraal Station.

- Herschikking van buslijnen rondom toekomstige tramlijn 9:
 - Lijn 13 werd verlengd tot Zwarte Vijvers.
 - Lijn 14 werd verlengd tot de Heizel.
 - Lijn 83 werd verlengd van Heizel naar Mariëndaal.
 - Lijn 88 kreeg een nieuwe reisweg tussen Reders en Poesjkin via de Bockstaellaan.

Herinrichting van het Heizelplateau

De algemene inrichting van het plateau mikt op de aanleg van structurerende ruimtes met veel aandacht voor de zachte mobiliteit (voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, fietsers) en een groot aanbod van openbaar vervoer, met de eindpunten van de lijnen 3, 7 en 9 en een nieuwe halte bij Paleis 12.

Voor de MIVB bestaat het project erin om een multimodale hub uit te bouwen. Na de verlengingen van de lijnen 3 en 7 volgt in een tweede fase een verlenging van de sporen tot op parking C, wat overeenkomt met een totale uitbreiding van 4 km. dit zal de overstap tussen de drie lijnen (3, 7 en 9) vergemakkelijken en een rondweg in het noorden van de stad creëren.

Het project zal uitgevoerd worden in drie fasen, met de aanleg van een nieuwe tramstelplaats als sluitstuk. De MIVB zal eveneens instaan voor de aanleg van de wegen en trottoirs, wat een betere coördinatie van de werken en dus ook een strakkere planning mogelijk maakt.

Park & Ride beleid Vlaamse Rand

Aan Vlaamse kant zijn de overstapmogelijkheden via combiparkings beperkter dan in Brussel. De parkings in Vlaanderen zijn carpoolparkings eerder dan combiparkings. De link naar hoogwaardig openbaar vervoer, zoals metro- en tramlijnen of frequente busverbindingen, ontbreekt. Uitzondering hierop is de parking langs de N276 (carpoolparking Strombeek-Bever), net ten noorden van de Romeinsesteenweg: deze ligt op ±250m van de terminus van tram 3 van de MIVB, waardoor koppeling met hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk is. Het doel van meeste carpoolparkings aan Vlaamse zijde is dan ook om het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen met privévervoer, in tegenstelling tot de combiparkings in het BHG die het doel hebben om een overstap te creëren naar het openbaar vervoer.

De figuur visualiseert, naast de parkings in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook de (veeleer carpool-)parkings in Vlaanderen.

Knelpunten

Aan Vlaamse zijde zijn er geen echte combiparkings, met overstap op hoogwaardig openbaar vervoer, te vinden. De meeste van de bestaande combiparkings liggen aan de binnenzijde van de R0, binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en bovendien eerder aan de zuidzijde van het gewest. De omgeving van de noordelijke R0 kent daardoor weinig tot geen zones waar een overstap van auto op hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk is.

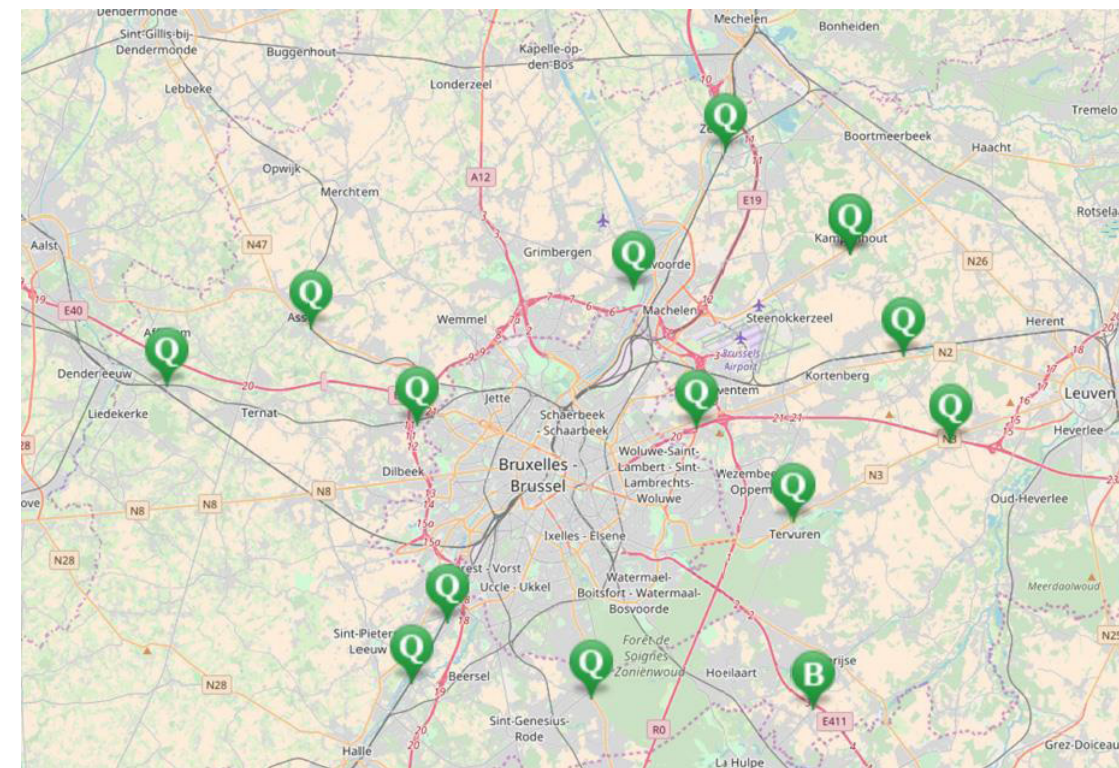
Uit de recent uitgevoerde studie van MOW aangaande de potentie van P&R in de Vlaamse Rand blijkt dat het grootste aantal woon-werkverplaatsingen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afkomstig is uit de gemeentes in de Vlaamse Rand en Waals-Brabant.

De studie vermeldt hierover het volgende “Dit zijn eveneens de gebieden met het hoogste auto-aandeel en het laagste openbaar vervoergebruik. Uit een analyse van het gebruik van de belangrijkste invalswegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt dat bewoners van de nabije omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zowel op de snelwegen als op de gewestwegen de grootste gebruikersgroep met een bestemming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormen. Deze conclusies onderstrepen het belang en de relevantie van een P&R beleid rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”.

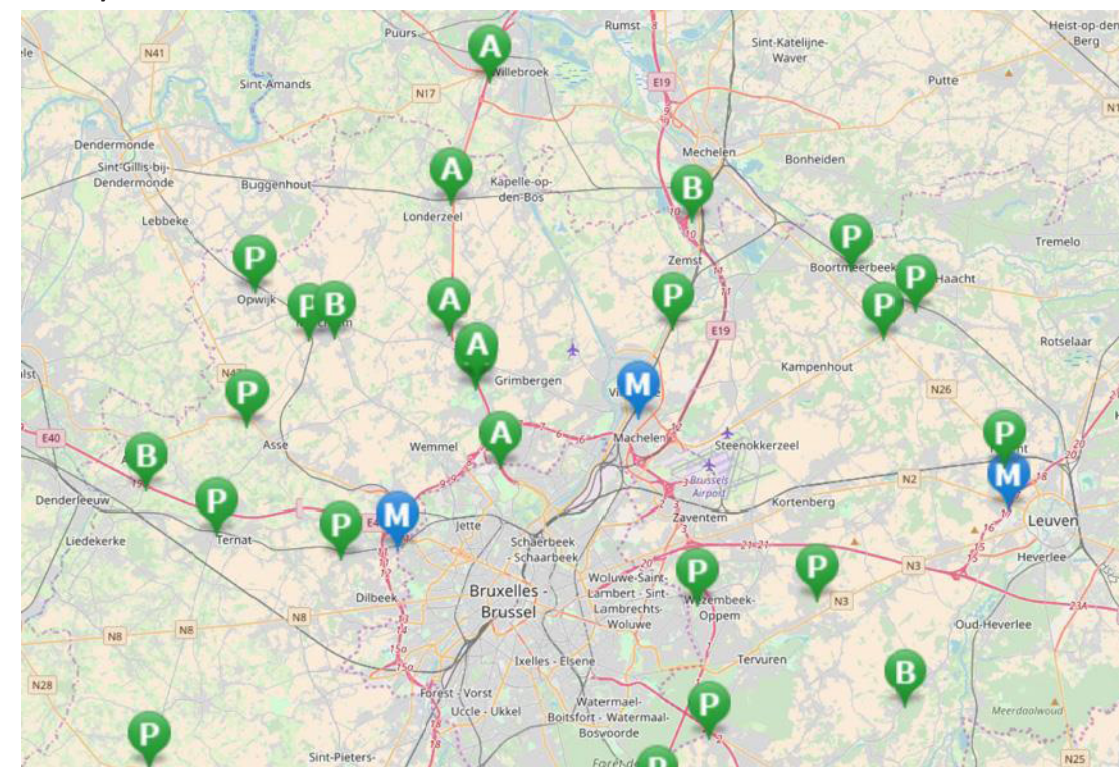
Het is dus belangrijk combiparkings aan te leggen aan de buitenzijde van de R0 om de stromen van het autoverkeer reeds op te vangen voor ze de R0 bereiken. Pendelaars kunnen dan overstappen op openbaar vervoer om hun verplaatsing verder te zetten naar Brussel. Nog beter is het om de automobilist zo vroeg mogelijk stroomopwaarts op het openbaar vervoer te krijgen, m.n. zo dicht mogelijk bij de woonplaats. Op die manier wordt niet alleen de R0, maar ook de omliggende autosnel- en gewestwegen bijkomend ontlast.



Overzicht combiparking BHG en carpoolparking Vlaanderen (bron: www.parking.brussels)



P&R-beleid, Quick Wins (bron: Stand van de Rand, Afdeling Beleid, Departement MOW)



P&R-beleid (middel)lange termijn (bron: Stand van de Rand, Afdeling Beleid, Departement MOW)

Park and Ride Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt zeven reeds bestaande parkings die bedoeld zijn als Park and Ride. Hier kunnen bewoners, pendelaars uit de rand en bezoekers hun wagen parkeren om hun reis verder te zetten met het openbaar vervoer richting centrum Brussel:

- Lennik 100 plaatsen
- Ceria/Coovi 200 plaatsen (werken om parking uit te breiden naar 1350 plaatsen zijn in uitvoering)
- Stalle 350 plaatsen
- Roodebeek 189 plaatsen
- Kraainem 172 plaatsen
- Herman Debroux 200 plaatsen
- Delta 350 plaatsen

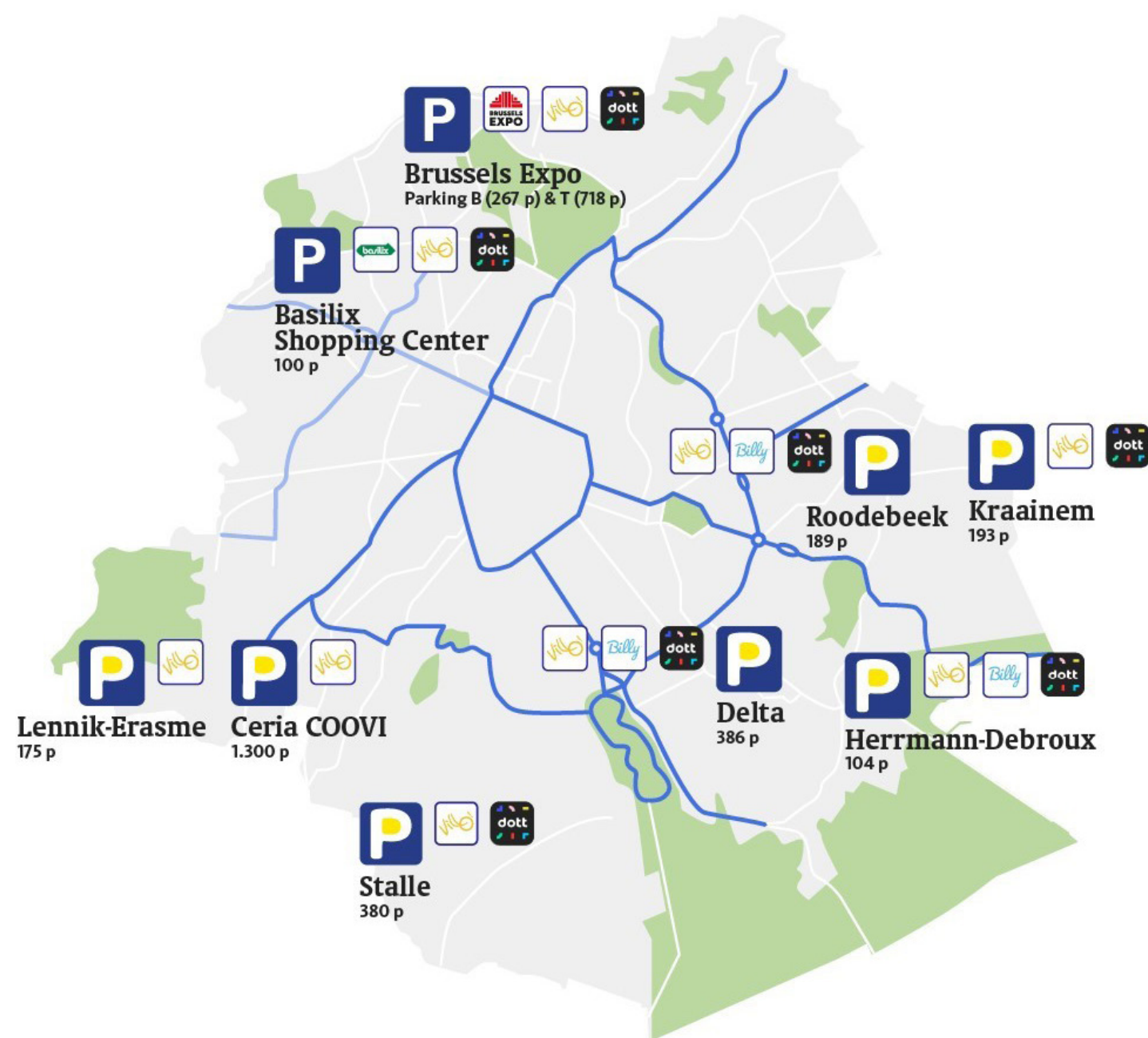
Park and Ride ontwerp GPDO

Het GPDO wenst alternatieven voor de personenwagen te ontwikkelen en een modale verschuiving te bevorderen. Een van de acties hieromtrent is het voorzien van Park and Rides en een uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk.

Het GPDO neemt volgende locaties voor Park and Rides op:

- Reeds goedgekeurd door BHR
 - Parking C
 - Coovi – uitgevoerd
- Verhoogde capaciteit op reeds goedgekeurde locatie:
 - Wereldtentoonstelling
 - Keizer Karel
 - Stalle – uitgevoerd
 - Kraainem – uitgevoerd
 - Bordet
 - Esplanade
- Nieuwe Park and rides
 - Ninoofsesteenweg
 - E411

Park + Bike



P+R Parkings in Brussel

LEZ Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Een van de acties ter uitvoering van het BWLKE (Brussels Wetboek Lucht Klimaat en Energie) is de invoering van een Lage Emissie Zone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

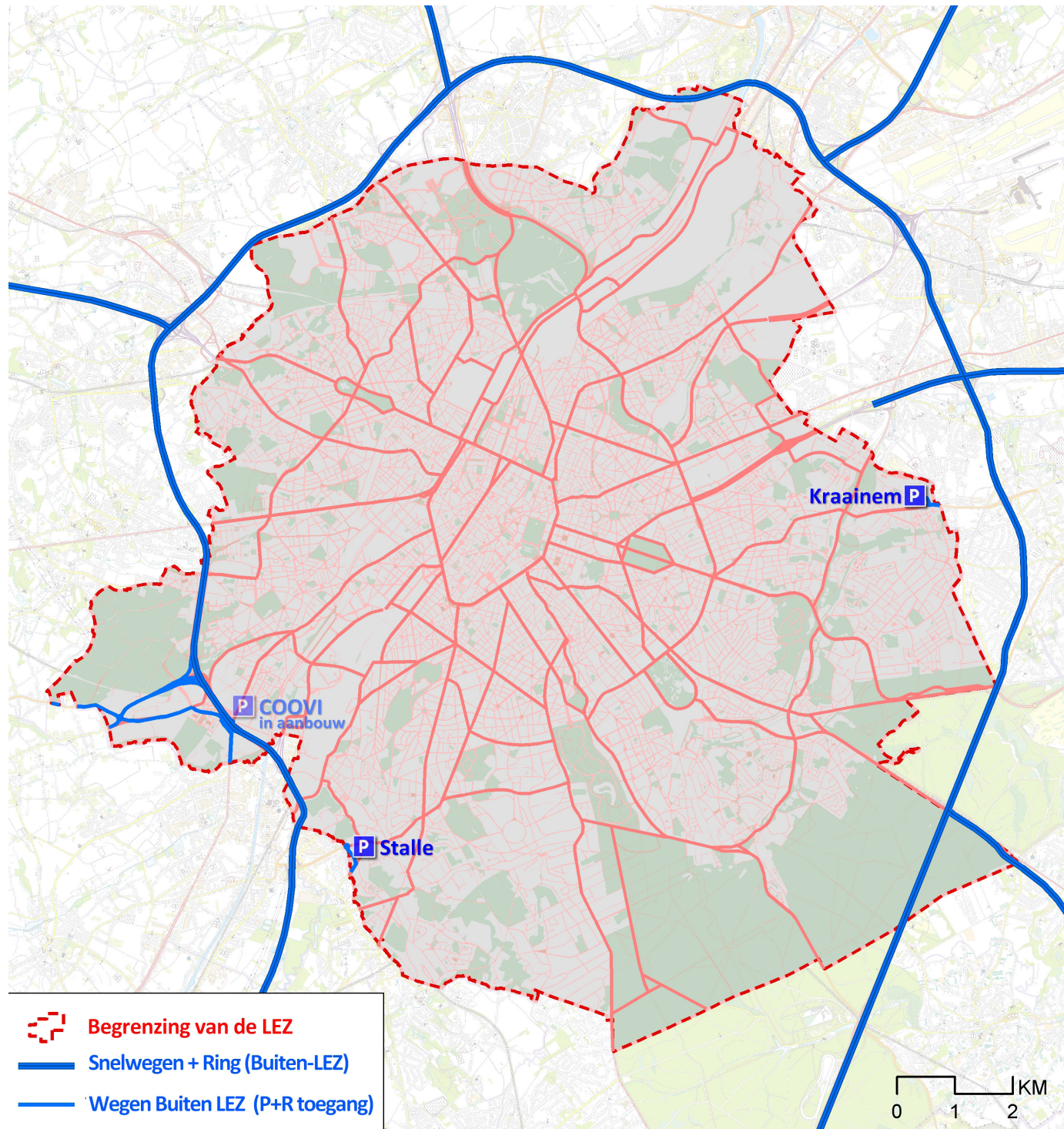
De LEZ werd vastgelegd in het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25/01/2018 betreffende het instellen van een lage emissiezone. De LEZ werd ingevoerd vanaf 01/01/2018.

Het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt onder de LEZ, m.a.w. alle 19 gemeenten. De Ring en bepaalde wegen die toegang geven tot transitparkings, vallen hier niet onder.

Aan de ingang van het Brussels Gewest zijn verschillende ‘Park and Ride’-transitparkings (P+R) toegankelijk voor voertuigen die niet voldoen aan de toegangscriteria van de LEZ: de parkings van Stalle, Ceria-Coovi, Lennik en Kraainem. Op deze parkings kunt u veilig parkeren en snel het centrum van de stad bereiken met het openbaar vervoer. Verschillende vervoerswijzen combineren is de ideale manier om zich in Brussel te verplaatsen, zowel voor inwoners als voor pendelaars en bezoekers die files en parkeerkosten in de stad willen vermijden. Op termijn zullen sommige wegen die toegang geven tot de Espalande parking eveneens uitgesloten worden van de LEZ.

In Neerpede zijn een aantal verbindingswegen tot de R0 eveneens uitgesloten van de LEZ:

- De Bergensteenweg (tussen de gewestgrens en de op- en afritten van de R0)
- De Henri Simonetlaan
- De rotonde Henri Simonet
- De Joseph Wybranlaan (tussen rotonde Henri Simonet en de gewestgrens)
- De Lenniksebaan (tussen gewestgrens en rotonde Henri Simonet)



Lage Emissie Zone Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bron: www.lez.brussels)

Park and ride ontwerp GPDO

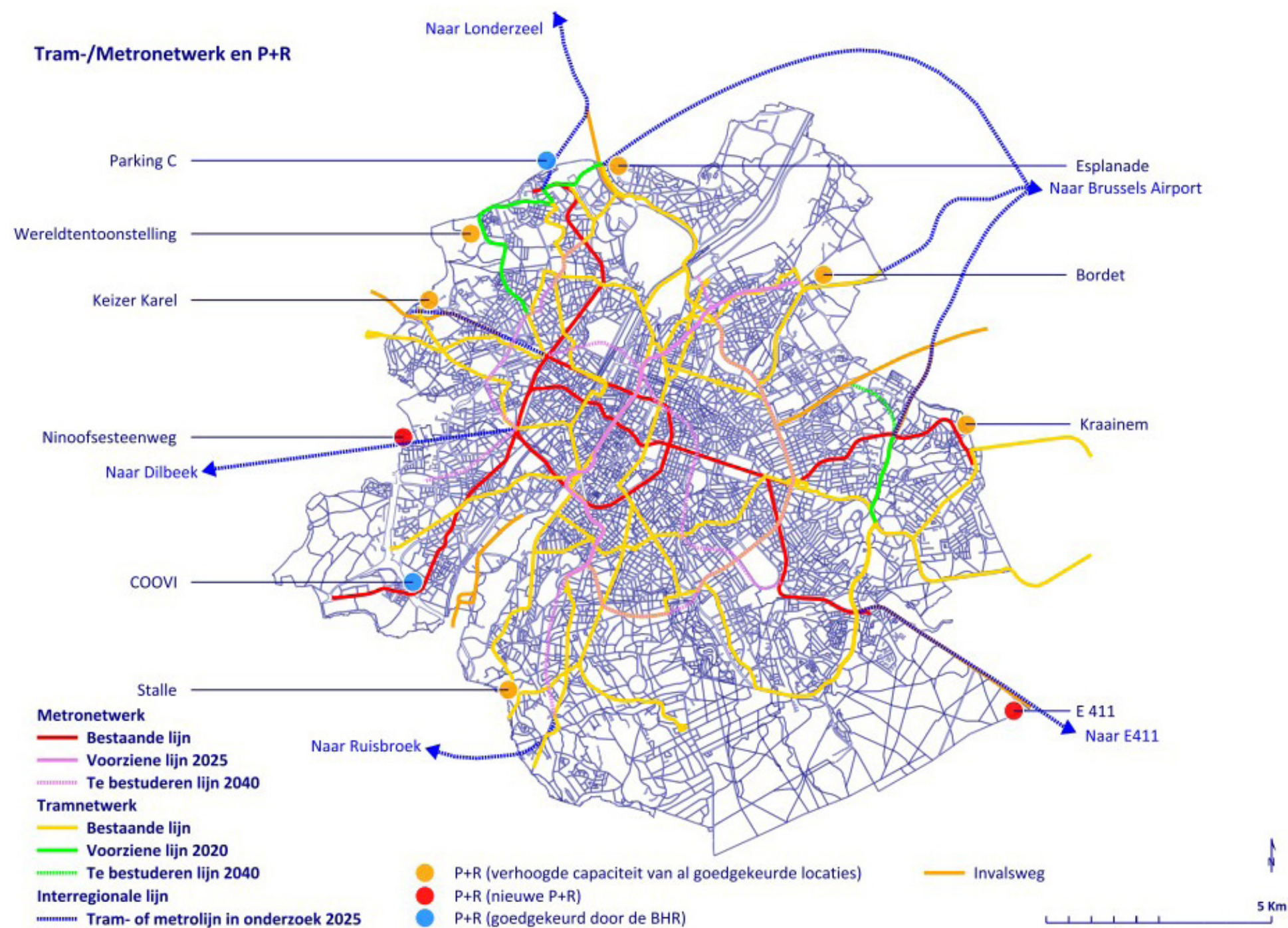
In het ontwerp Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling stelt de Brusselse Regering een aantal zeer concrete projecten voor die verband houden met huisvesting, mobiliteit, economie en de leefomgeving.

Op gebied van mobiliteit stelt het GPDO, onder andere, voor om alternatieven voor de personenwagen te ontwikkelen. Meer bepaald op gebied van openbaar vervoer komt het erop aan om verder te investeren in een verhoging van het vervoersaanbod van de MIVB:

- Het bestaande netwerk optimaliseren
- Het metro- en premetronet op het Brusselse grondgebied uitbreiden
- Het metro-, tram- en busnetwerk uit te breiden in het grootstedelijk gebied en overstapparkings aan te leggen in de rand

Concreet beveelt het ontwerp GPDO aan om:

- In de rand 25.000 overstapparkerplaatsen aan te leggen
- Het volledige aanbod te integreren in één enkel netwerk (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB)
- 8 nieuwe intergewestelijke tram- of metrolijnen aan te leggen
- Een grootstedelijk busplan te ontwikkelen dat gebaseerd is op het bestaande aanbod



Visie openbaar vervoer BHG (bron: ontwerp GPDO)

Kilometerheffing voor vrachtwagens

Sinds 1 april 2016 is de kilometerheffing voor vrachtwagens (>3,5 ton) in voege. De R0 is zowel in Vlaanderen als in Brussel opgenomen als tolweg. Ook de belangrijkste aanvoerroutes vanuit Vlaanderen zijn opgenomen: N6, N8, A10, N9, A12, N1, A1/E19, N2, A3, N3 en de A4/E411.

In tegenstelling tot Vlaanderen (en Wallonië) is in Brussel het volledig wegennet onderworpen aan de kilometerheffing, waarbij het gebruikstarief op gewest- en gemeentewegen hoger is dan op autosnelwegen. De reden hiervoor is te vermijden dat vrachtwagens de heffing op de R0 gaan ontlopen.

Uitzonderlijk vervoer

Uitzonderlijk vervoer is het vervoer van grote en/of zware stukken. Voor dit vervoer zijn de hoofdwegen aangewezen als hoofdtransportassen. Doordat het uitzonderlijk vervoer pas de laatste tientallen jaren zowel qua dimensies (vooral massa) als qua aantal een enorme vlucht genomen heeft is het logisch dat er vele belangrijke wegen nog niet voorzien zijn op deze transporten. De draagkracht van de bruggen op hoofdwegen en primaire wegen is in veel gevallen te beperkt voor zwaardere konvooien. Dit gecombineerd met de toenemende fileproblematiek doet het verkeer uitwijken naar secundaire reismwegen die vaak het centrum van steden en gemeenten aandoen. Dit brengt verkeersonleefbaarheid en verkeersonveiligheid met zich mee. De verkeersleefbaarheid komt nog verder in het gedrang door de bevoorrading van winkels, bedrijven en kantoren in de kernen door vrachtwagens. De verwevenheid van industriële activiteiten met woonclusters is langs deze secundaire wegen immers soms groot. Het openbaar domein van de kernen is niet aangepast aan dit vervoer.

Het is van groot belang om de doorgang van uitzonderlijk vervoer te blijven verzekeren maar ook om de reismwegen geleidelijk aan te verschuiven naar de wegen die vanuit hun functie over de nodige ruimte beschikken en de belangrijkste economische polen verbinden. In eerste instantie moet het uitzonderlijk vervoer via de waterweg plaats vinden. Pas in tweede instantie en/of in voor- en natransport kan dit gebeuren via de weg. De bovenlokale infrastructuur (hoofdwegen, primaire en secundaire wegen) komt hiervoor in eerste instantie in aanmerking.

Deze assen moeten voorzien zijn om zowel brede (minimaal 5 m en maximaal 7 m ladingsbreedte), lange (minimaal 40 m en maximaal 60 m lengte), hoge (minimaal 5 m 50 en maximaal 6 m) als zware (minimaal 180 T en maximaal 360 T) transporten te kunnen ontvangen. Er kunnen echter lokale noden zijn die deze dimensies nog overstijgen. Het voordeel van een dergelijk netwerk is dat bij werken op een bepaalde reismroute de omlegging voor uitzonderlijk vervoer gemakkelijk te organiseren is met een beperkte omlegging.

Dit netwerk is echter nog niet volledig operationeel omdat bepaalde linken niet bruikbaar zijn. Het is noodzakelijk deze knelpunten aan te pakken. Gezien de verdeling van bevoegdheden ter zake tussen het federale en Vlaamse niveau, worden in samenspraak met de federale overheid de nodige initiatieven genomen voor uitbouw van een netwerk voor uitzonderlijk vervoer. Voor de volgende zones worden de volgende uitgangspunten voor het uitzonderlijk vervoer vooropgesteld.

Zone Wemmel

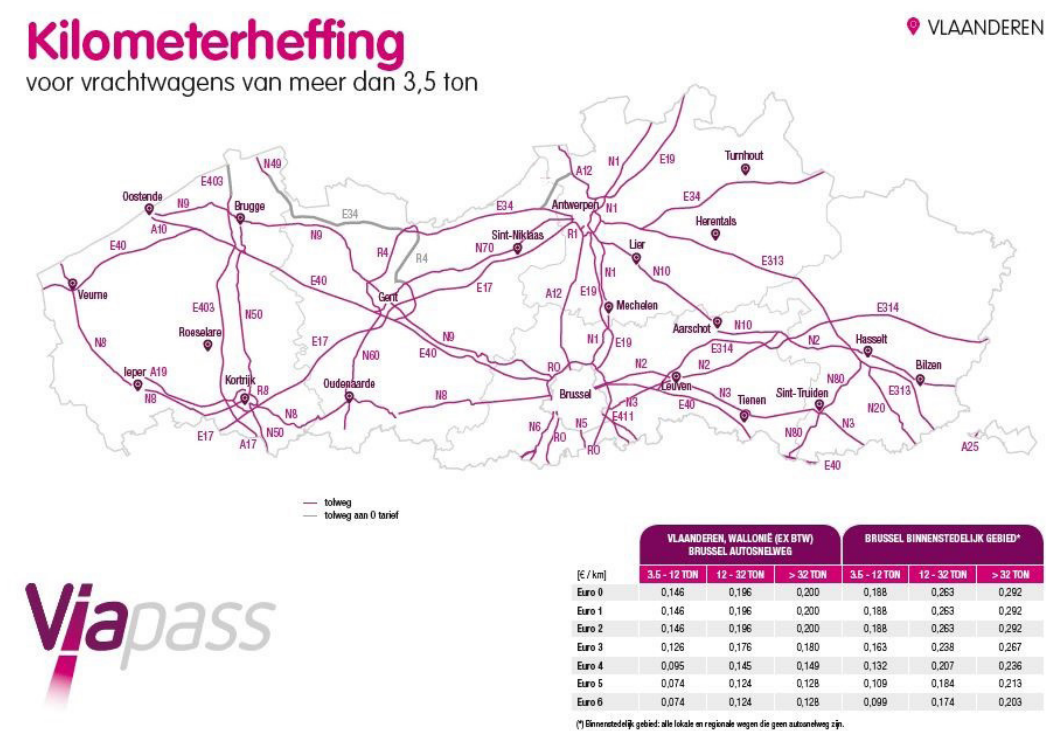
Op de doorgaande rijbaan is uitzonderlijk vervoer toegestaan van max. 240 ton en max. 15 m lang. Op de parallelbaan is uitzonderlijk vervoer toegestaan van max. 180 ton en max. 15 m lang.

Zone Vilvoorde

In de zone Vilvoorde is uitzonderlijk vervoer toegestaan van max. 60 ton en max. 20 m lang. Bij de vernieuwing van kunstwerken wordt steeds een max. tonnage van 180 ton voorzien.

Zone Zaventem

Op de doorgaande rijbaan is uitzonderlijk vervoer toegestaan van max. 60 ton en max. 15 m lang. Op de parallelbaan is uitzonderlijk vervoer toegestaan van max. 180 ton en max. 15 m lang.

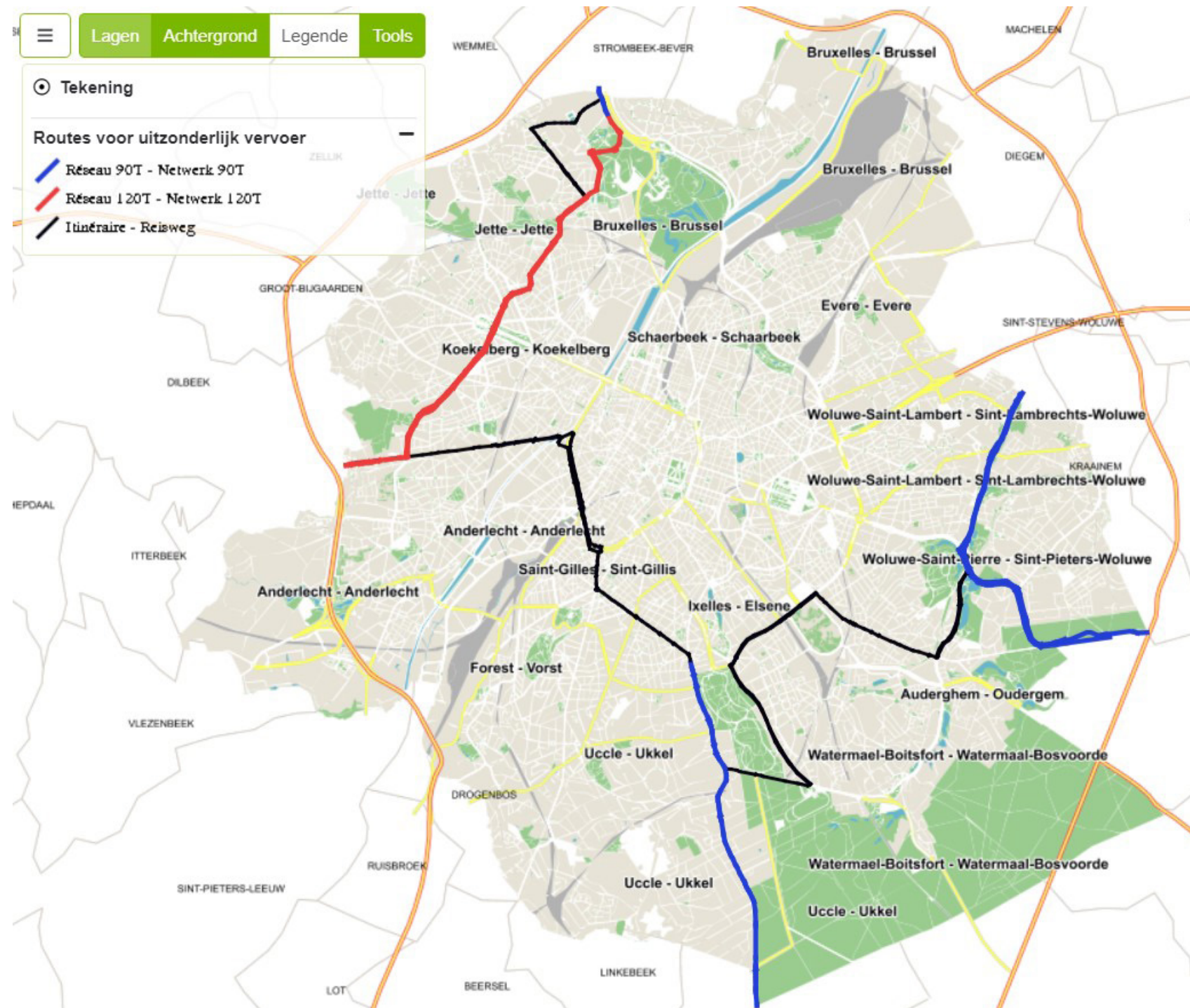


Op het onderliggend wegennet behoren volgende wegen/routes tot het netwerk uitzonderlijk vervoer in Vlaanderen:

- Vervoer tot 90 ton
 - N8 Ninoofsesteenweg
 - Route N277 – Meisestraat – N276 – N211 – A12
 - R22
 - N2 Leuvensesteenweg
 - N3
- Vervoer tot 120 ton
 - N8 Ninoofsesteenweg
- Kraanvervoer (tot 108 ton)
 - N8 Ninoofsesteenweg
 - Route N277 – Meisestraat – N276 – N211 – A12
 - Route N211 – N1 – Budasteenweg – R22
 - N21 Haachtsesteenweg

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren de volgende wegen/routes op het onderliggend wegennet tot het netwerk uitzonderlijk vervoer:

- Vervoer tot 90 ton
 - R22;
 - N3 richting Tervuren;
 - N5 richting Waterloo;
- Vervoer tot 120 ton
 - Een route door Jette, Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek: via de Madridlaan (parallel aan de A12), Dikkellindelaan en de Eeuwfeestlaan tot Stuyvenbergh. Vanaf daar volgt de route de N291 tot de samenkomst N290/N291. Vanaf de samenkomst bij halte Simpson volgt de route de N290 langs de Nationale Basilliek tot aan Prins van Luik, daarna leidt de route via de N8 naar de ring R0.
- Kraanvervoer (tot 108 ton)
 - langs de Heizel en de Houba de Strooperlaan;
 - route van de N8 vanaf de ring tot de Ninoofsepoort, aansluitend op de R20 (de Kleine Ring) vanaf de Ninoofsepoort tot de Hallepoort en de N5 vanaf de Hallepoort tot aan het Ter Kamerenbos;
 - de R22 door het Ter Kamerenbos, de N24 langs het Ter Kamerenbos en dan de R21 van Buyl tot Arsenaal, vanaf Arsenaal via de N4 (Waversesteenweg) tot de aansluiting op de R22 in Oudergem. Vervolgens sluit het aan op de R22 en N3 in Sint-Pieters-Woluwe.



Netwerk uitzonderlijk vervoer, BHG (bron: mobiliteit.brussels)

Verkeersstructuurschets zone Zaventem

In opdracht van de Afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant werd in de periode 1998 – 2000 een verkeersstructuurschets voor de Zone Zaventem opgemaakt. Deze studie had tot doel een aantal maatregelen naar voor te schuiven om de bereikbaarheid van het gebied “Zone Zaventem” te verbeteren.

De studie bestaat uit drie delen. Eerst werd een inventarisatie en inzicht gegeven in alle relevante studies omtrent projecten in het studiegebied. Daarna werd een visie ontwikkeld bekeken vanuit Vlaams oogpunt. Tenslotte werd een bereikbaarheidsconcept ontwikkeld (april 2000) met als belangrijke aandachtspunten de maximalisatie van het gebruik van het OV en een optimalisatie van de autostructuur.

De belangrijkste visies en principes uit deze studie zijn:

- De R0 wordt voorbehouden aan het doorgaand verkeer R0-A3/E40-A1/E19.
- Het bestemmingsverkeer van en naar de R22b, A201 en de R22 maakt gebruik van een vervulde en geoptimaliseerde parallelstructuur.
- Uitwisseling tussen de R0 en de parallelstructuur is enkel mogelijk binnen de knooppunten met de A1/E19 en de A3/E40.
- Alle huidige verkeersrelaties blijven behouden na aanleg van de parallelstructuur.

Ontwerp Ruimtelijk Streefbeeld R0

In opdracht van het AWV Vlaams-Brabant werd in de periode 2001 – 2002 een streefbeeldstudie opgesteld voor de R0 tussen Groot-Bijgaarden en Vilvoorde.

Het streefbeeld doet uitspraken over de ruimtelijke inpassing van een vernieuwde R0 met een hoofdweg en een parallelbaan en de landschappelijke inpassing van de parallelbaan langs de R0. Aan de hand van planvoorstellen, referentieprojecten en voorbeelduitwerkingen werd een beeld voorgesteld van een vernieuwde R0. De streefbeeldstudie zelf heeft voornamelijk onderzocht op welke wijze de parallelbaan ruimtelijk en landschappelijk ingepast kunnen worden. In de doelstellingen en visie wordt duidelijk gesteld dat een ruimtelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de hoofdweg en de parallelbaan. Dit wil zeggen dat de parallelbaan een eigen herkenbare structuur moet hebben met een ander uitzicht dan de eigenlijke ring. Door een andere hoogte (bij voorkeur lager), andere breedte, verlichting, type van signalisatie kan de parallelbaan zich onderscheiden van de ring.

De belangrijkste visies en principes uit deze studie zijn:

- De aanleg van een parallelbaan om hinderlijke weefbewegingen te reduceren;
- Het aantal aansluitingen op de R0 reduceren volgens de principes van een hoofdweg uit het RSV;
- Een duidelijk onderscheid is gewenst tussen de hoofdweg en de parallelbaan.
- Het streefbeeld heeft voorgesteld om het op- en afrittencomplex 8, Wemmel te sluiten. Dit is uiteindelijk niet weerhouden.

Streefbeeldstudie A12

In opdracht van AWV werd een streefbeeldstudie opgesteld van de A12 teneinde deze om te vormen tot een volwaardige autosnelweg tussen Brussel en Boom. Deze is goedgekeurd door de Vlaamse overheid en beide betrokken provincies (Antwerpen en Vlaams-Brabant) in 2006. De huidige, incomplete autosnelweg zou worden opgewaardeerd tot een volwaardige autosnelweg, door het aanleggen van een aantal strategische uitwisselingspunten (knopen) tussen de A12 en het lokale wegennet. Uit de provinciale studies over het specifiek economisch knooppunt Londerzeel en het specifiek economisch knooppunt Willebroek, blijkt dat de aanleg van een nieuw knooppunt Londerzeel-Noord, zoals voorzien in het streefbeeld, essentieel is om de bestaande en geplande industriezones op een efficiënte wijze te ontsluiten. Voor alle betrokken gemeenten is dit een bindende voorwaarde voor het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen op hun grondgebied.

Het streefbeeld doet echter geen uitspraak over het op- en afritten complex in Strombeek-Bever omdat dit knooppunt omschreven wordt als een ander type weefsel.

De startnota voor de herinrichting van het kruispunt van het knooppunt Londerzeel Zuid werd goedgekeurd op 29 september 2017 op de “Regionale Commissie Mobiliteit”.

In de aanloop naar deze beslissing heel wat alternatieven onderzocht voor het kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg. Het conceptontwerp dat besproken werd in de startnota, werd verder uitgewerkt tot een voorontwerp. Tijdens de infomomenten in juni 2018 werden de ontwerpplannen getoond.

In het najaar van 2018 werd het project-MER opgemaakt dat alle details omvat die nodig zijn om de werken uit te voeren. Nadien wordt de projectnota opgemaakt. In 2020 werd de omgevingsvergunning aangevraagd. Volgens de huidige planning starten de werken ten vroegste in 2021.

Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau

Kadering opdracht

Ter hoogte van het Heizelplateau staan er binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een groot aantal projecten op stapel. Het betreft ontwikkelingen die zowel recreatie, shopping, wonen, sport, cultuur als een aantal mobiliteitsprojecten (doortrekken trams 3, 7 en 9, mogelijke realisatie P&R Esplanade, het omvormen van de A12 tot stadsboulevard tussen de Romeinse Steenweg en het ronde punt aan Dikke Linde, ...) omvatten. Om een coherent urbanistisch en juridisch kader te ontwikkelen dat de verschillende projecten integreert, staat perspective.brussels in voor het opstellen van een Richtplan van Aanleg (RPA), een strategisch en regelgevend kader voor de ontwikkeling van de Heizelvlakte.

Aan Vlaamse zijde zijn met het programma Werken aan de Ring (WADR) verschillende infrastructuurprojecten opgestart die de globale en multimodale ontsluitingsstructuur van de ruimere omgeving gaan herstructureren en verbeteren. Naast de realisatie van de ringtrambus en de sneltram A12, en de aanleg van fietssnelwegen (A12 – F28, Romeinsesteenweg – FRO, Ringfietspad), voorziet WADR ook de heraanleg van de R0 Noord. In dat kader worden o.a. ook de verschillende aansluitingscomplexen in de zone Jette – Wemmel – Parking C aangepakt. Volgens de huidige inzichten uit de lopende studies, is de huidige hypothese dat het aansluitingscomplex 9 (Jette) wordt vervolledigd en geoptimaliseerd, terwijl de aansluitingscomplexen 8 (Wemmel/Brussel) en 7a (Parking C/Romeinsesteenweg) worden gebundeld tot één complex. Het aansluitingscomplex 8 zou daarbij gesupprimeerd worden. Daardoor zal de ontsluiting vanuit Laken/Brussel en het Heizelplateau zich moeten oriënteren op aansluitingscomplex 7a en de A12. Tegelijkertijd wordt ook de verkeerswisselaar van de A12 aangepakt.

Aan Brusselse zijde heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar administratie perspective.brussels belast met de opmaak van een RPA (Richtplan van Aanleg) met een grotere perimeter dan het GGB nr. 15 (Gebied van Gewestelijk Belang), met name omvat de perimeter ook de Paleizen en het gebied Trade Mart. Gezien het strategische belang van de site aan de voorkant van de Paleizen voor de algemene ontwikkeling en de internationale uitstraling van de Heizelsite, mag de perimeter van het geplande RPA niet beperkt worden tot de delen die onder het GGB nr. 15 vallen, maar integreert deze het gebied tussen de Houba de Strooperlaan, de Magnoliaaan, de Jeneverbomenstraat, de Verregatstraat, de Romeinsesteenweg, de Meiselaan, de Atomiumlaan,

de volledige Eeuwfeestlaan, de Heizelstraat en een deel van de A12. Er werd gekozen voor een RPA omdat het nodig was om binnen deze perimeter een algemene strategische en regelgevende planningsvisie te bepalen, die bepaalde belangrijke planningsprincipes van het GPDO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) bevestigt:

- het geheel van ontwikkelingen op het plateau zal de creatie van grote groene ruimtes mogelijk maken en zal bijdragen tot de versterking van het blauwe netwerk en de recuperatie van regenwater in het hydrografische oppervlaktenetwerk
- op het vlak van openbaar vervoer zal het Heizelplateau genieten van een beter aanbod door de verlenging van tramlijnen 3, 7 en 9
- het Gewest zal de ontsluiting van het noorden van Brussel nastreven zowel door de aanleg van de Verbindingsweg, die de voorkant van de Paleizen met de Ring verbindt, via Parking C, als door een verbinding met de snelweg A12 en de omvorming van de Houba de Strooperlaan tot een echte stadsboulevard

De Gewesten engageren zich om op een open manier de optimale multimodale ontsluiting van het Heizelplateau – parking C te bestuderen. De studie omvat, onder andere, de ontsluitingsstructuur langs de A12 en de ontsluiting langs de as Heizel-parking C, via een verbindingsweg, wetende dat het gebruik en de capaciteit van elk van die verbindingen het onderwerp moet uitmaken van een gemeenschappelijke visie tussen de Gewesten over de exploitatie ervan, evenals over de evolutie van de mobiliteit, en ook in functie van uitzonderlijke evenementen die georganiseerd worden op het Heizelplateau.

Gelet op de grootte en het belang van voornoemde (mobiliteits)projecten aan beide zijden van de gewestgrens, is het niet alleen wenselijk maar zelfs noodzakelijk dat er een gemeenschappelijke/overkoepelende visie wordt ontwikkeld voor de ontsluiting van de zone van het Heizelplateau – Parking C. Het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen t.a.v. het projectgebied volgende punten bestuderen:

- Een goede multimodale ontsluiting van het Heizelplateau en de zone parking C vertrekkende van de verbindingsweg waarvan het gebruik en het statuut in de studie bepaald zullen worden;
- Een optimale connectie tussen het hoofdwegennet (R0 en A12) en het onderliggend wegennet via een selectie van aansluitingscomplexen en ontsluitingsassen (zie o.m. Good Move);
- Streven naar een ambitieuze modal spit waarbij het aandeel auto naar beneden wordt bijgesteld op basis van Good Move en de visie van de

Vlaamse Regering (maximum 50% verplaatsingen met de auto in de vervoerregio Vlaamse Rand);

- Het verminderen van het sluipverkeer en het verbeteren van de leefbaarheid.

Scope

Doel van het onderzoek is het uitwerken van een gewestoverschrijdende visie op de globale en multimodale ontsluitingsstructuur van het Heizelplateau.

Binnen deze visie wordt specifiek voor auto- en vrachtverkeer gezocht naar een door beide gewesten gedragen standpunt over de ontsluiting van het projectgebied richting het hoofdwegennet (R0 en A12). Daarbij wordt de rol geduid van de verschillende aansluitingscomplexen zoals weerhouden in het programma WADR enerzijds en de belangrijkste structurerende assen in het gebied (o.a. A12, L. Stirumlaan/H. De Strooperlaan, N290, Romeinsesteenweg, N277, N276) anderzijds. In dat kader zal de studie het statuut (bv. privéweg van Brussels Expo) en het gebruik (bv. gebruik voorbehouden voor logistiek, gebruik voorbehouden bij evenementen, etc.) van de geplande verbindingsweg – oorspronkelijk voorzien tussen het aansluitingscomplex 7a (Parking C) en de Keizerin Charlottelaan, en geconcipieerd als een tunnel onder de Romeinsesteenweg- bestuderen. . Ook potentiële nieuwe ontsluitingsroutes, anders dan de bestaande assen, richting A12 en R0 kunnen onderzocht worden. Bij dit alles wordt uiteraard rekening gehouden met de vigerende juridisch-planologische context en het lopende alternatievenonderzoek voor de R0 (en de implicaties ervan) in kader van het Geïntegreerd Planningsproces (GPP) en het RPA Heizel.

Complementair aan de auto-ontsluiting, worden in de gewestoverschrijdende visie ook de netwerken voor openbaar vervoer en fietsverkeer onderzocht / geoptimaliseerd. De reeds uitgetekende netwerken (Kernnet/ basisbereikbaarheid De Lijn, toekomstig netwerk MIVB, fietssnelwegen, BFF Vlaams-Brabant, GFR Brussels Hoofdstedelijk Gewest) vormen hier de vertrekbasis. Ook de inpassing en/of verdere ontwikkeling van overstappunten en P&R's komen hier aan bod.



Afbakening projectgebied Heizelplateau

Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (Hoppinpunten)

De Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten is opgemaakt in februari 2019 en is op 26 april 2019 door de Vlaamse regering goedgekeurd. In de beleidsvisie van de Vlaamse regering omtrent Mobipunten worden geen concrete voorstellen gedaan voor locaties, maar bevat eerder een richtlijn hoe de vervoersregio's en de gemeenten Mobipunten kunnen realiseren en hoe een Mobipunt kwalitatief wordt beoordeeld. Het document beschrijft ook een aantal voorbeelden van locaties, op de verschillende niveaus. In de 'Categorisering Mobipunten' van De Lijn (2018) wordt de Heizel benoemd als een voorbeeld van een potentiële locatie voor een regionale knoop. Het document 'Categorisering Mobipunten' van De Lijn (2018) werd door de Vlaamse Overheid aangehaald bij het opstellen van de beleidsvisie Mobipunten.

Per 23 juli 2020 heten Mobipunten voortaan Hoppinpunten. De definitie blijft overigens dezelfde. Bijkomend wordt Hoppin een merknaam voor basisbereikbaarheid en de oplossingen die daaraan gelinkt zijn.

Het vervoersniveau van een Mobipunt wordt bepaald door de plaats die het Mobipunt in het vervoersnetwerk inneemt. We onderscheiden vier niveaus: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. De twee belangrijkste componenten, om tot een kwalitatief Mobipunt, te komen zijn 1) locatiekeuze en 2) prestatie-eisen.

De locatiekeuze is afhankelijk van de vervoerspotentiëlen. Hiervoor wordt onderscheid gemaakt in de potentiëlen voor opstappen, afstappen en overstappen. De prestatie-eisen zullen de kwaliteit van een beoogd Mobipunt testen. Dit wordt gedaan aan de hand van 24 verschillende prestatie-eisen, die kunnen worden opgedeeld in 5 thema's: A) mobiliteitsaanbod, B) diensten, C) oriëntatie, D) ruimtelijke integratie en tenslotte E) ontwikkeling.

Zoals in de figuur hieronder zichtbaar is, volgen de thema's elkaar op als schil. De kern (A en B) vormen de basis van een Mobipunt en hebben zeer concrete eisen – de invulling is sterk afhankelijk van het vervoersniveau: interregionaal, regionaal, lokaal. De prestatie-eisen in de buitenste schillen zijn van conceptuele aard – deze zijn eerder van toepassing op elk type Mobipunt, voorbeelden hiervan zijn veiligheid en toegankelijkheid.

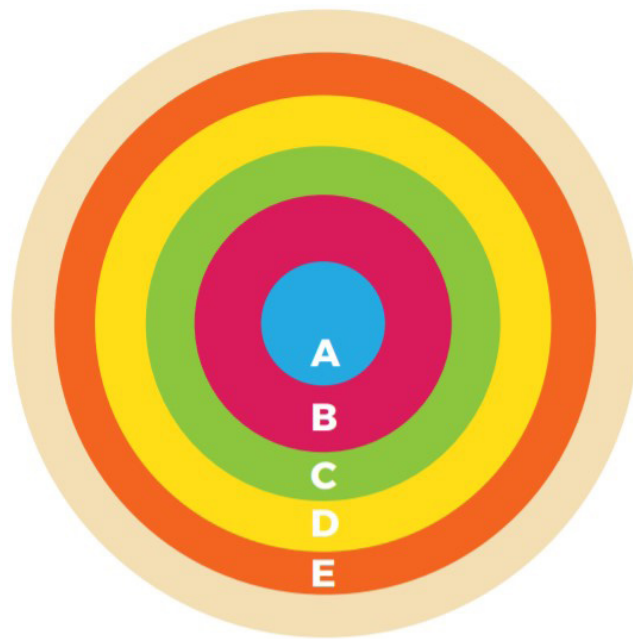
Bij de implementatie is het van belang wie de regierol heeft: ofwel het overkoepelend beheer. De Vlaamse Overheid heeft hierin de overkoepelende regie: ter beschikking stellen van een toolbox en vademecum, een databank over de Mobipunten en de promotiecampagne. Maar de vervoersregio's

en de lokale besturen zijn verantwoordelijk voor de daadwerkelijke uitrol van Mobipunten. De vervoersregio's op (inter)regionaal niveau en de lokale besturen op lokaal en buurniveau.

De opstart van een Mobipunt vindt plaats via een 8 stappenplan, dat samengevat de volgende stappen bevat: initiatief en partnerschappen > type en locatie voorstellen > terugkoppeling > prestatie-eisen bepalen > aanmelding en validatie > prioriteiten bepalen > exploitatie- en beheersovereenkomst communicatie en marketing.

Het laatste onderdeel is de exploitatie en het beheer van Mobipunten. Dit wordt gezien als een iteratieve cyclus dat bestaat uit de volgende onderdelen:

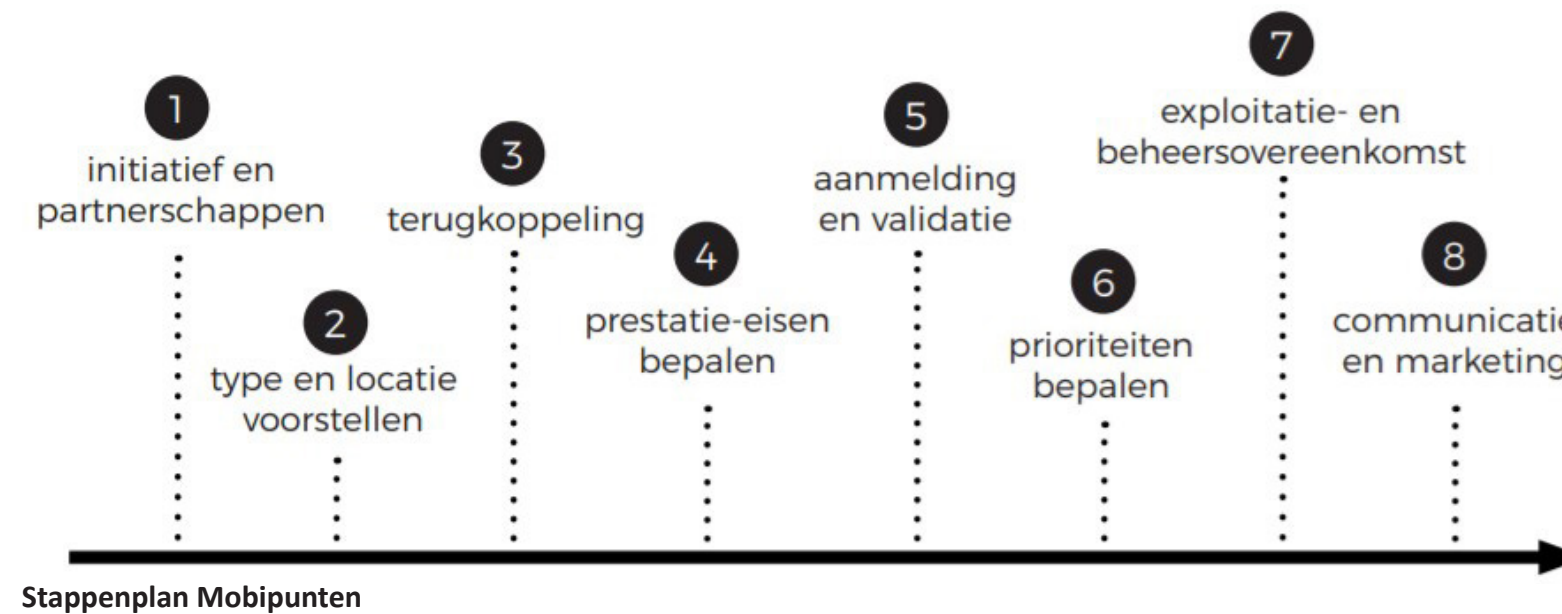
“Bij het beheer en de optimalisatie van een Mobipunt moet rekening gehouden worden met de wisselwerking tussen het aanbod aan mobiliteit, de kwaliteit van het Mobipunt en de vervoervraag. Deze drie factoren hebben een versterkend effect op elkaar.” Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (2019).



Thema's Mobipunten



Exploitatie en beheer Mobipunten



01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 16 februari 2011
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: De Vlaamse Regering
Opdrachtgever: De Vlaamse Regering

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het RSV is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. In 1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en is sindsdien van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid. Op 12 december 2003 heeft de Regering een eerste herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden door het Vlaams Parlement bekrachtigd bij decreet van 19 maart 2004 (B.S. 21 april 2004). De Vlaamse Regering heeft op 17 december 2010 een tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De bindende bepalingen werden op 16 februari 2011 bekrachtigd door het Vlaams Parlement (B.S. 18 april 2011).

Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven. Deze visie wordt volgens vier invalshoeken uitgewerkt: voor de stedelijke gebieden, het buitengebied, de economische gebieden en de lijninfrastructuur.

Visie op de ruimtelijke ontwikkeling binnen Vlaanderen

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding

Duurzame ontwikkeling vraagt dan ook om een langetermijnvisie. Het langetermijnperspectief biedt een kader waarin stabiliteit van structuren en systemen (belangrijk voor o.a. de economie en de ecologie) worden afgewogen tegen de noodzaak aan veranderingen en vernieuwingen (belangrijk voor het functioneren van de samenleving) die het gevolg zijn van veranderende feitelijke omstandigheden en van het verschuiven van waarden en inzichten in de samenleving. Bereikbaarheid en rentabiliteitsoverwegingen op korte termijn kunnen tegengesteld zijn aan duurzaamheid op lange termijn. Oplossingen op korte termijn zullen dan ook moeten kaderen in de langere termijnvisie. Duurzame ontwikkeling staat niet los van de maatschappij. Ontwikkelingen in een bepaald gebied kunnen niet los worden gezien van ontwikkelingen in andere gebieden (in ruimtelijke context), noch van de maatschappelijke dynamiek (in maatschappelijke context) of van historisch gegroeide patronen en weefsels (in historische context). Duurzame ontwikkeling moet dan ook vertrekken van de bestaande structuren. Lange termijngerichtheid en context zijn belangrijke kenmerken van het structuurplanningsdenken. Deze benaderingswijze, concreet gemaakt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is dan ook een uitermate aangepast instrument om duurzame

ontwikkeling na te streven. Ruimtelijke ontwikkeling die gebaseerd is op draagkracht en kwaliteit geeft zin aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit is een essentiële voorwaarde voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren.

De draagkracht (van de ruimte) wordt omschreven als het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. De draagkracht van de ruimte bepaalt bijgevolg de maximale omvang en de aard van de functies in een bepaald gebied. Dit kan worden gekoppeld aan zowel één specifieke activiteit (bv. landbouw, wonen, industrie, recreatie) als aan een complex samengaan van verschillende activiteiten; wat in de meeste gebieden het geval is. Duurzaam gebruik van de ruimte houdt in dat rekening wordt gehouden met een grens, een maximaal toelaatbare belasting, kortom met de draagkracht. Deze moet per gebied worden uitgewerkt. Om de draagkracht niet te overschrijden, worden indien nodig, randvoorwaarden opgelegd.

Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Kwaliteit in de zin van ‘waardering’ spreekt een oordeel of een wenselijkheid uit. Ruimtelijke kwaliteit handelt dus niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke onbebouwde ruimte, etc.) maar om de waarde die eraan wordt gehecht. Die waardering wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van de beoordelaar (bewoner, doelgroep, gemeenschap, etc.) en niet door de kenmerken van de ruimte zelf. Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en is bijgevolg tijdsafhankelijk.

4 basisdoelstellingen

- 1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
- 2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
- 3. Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.
- 4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.
-

- Bij de herziening 2011 van het RSV zijn specifiek voor de stedelijke gebieden (doelstelling 1) o.a. volgende alinea's toegevoegd: "Gelet op het feit dat hier bijzondere aandacht gegeven wordt aan de herontwikkeling van groene ruimte in stedelijke omgeving vragen we om dit bij op te nemen bij de doelstellingen."

Beleidsmatige benadering

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

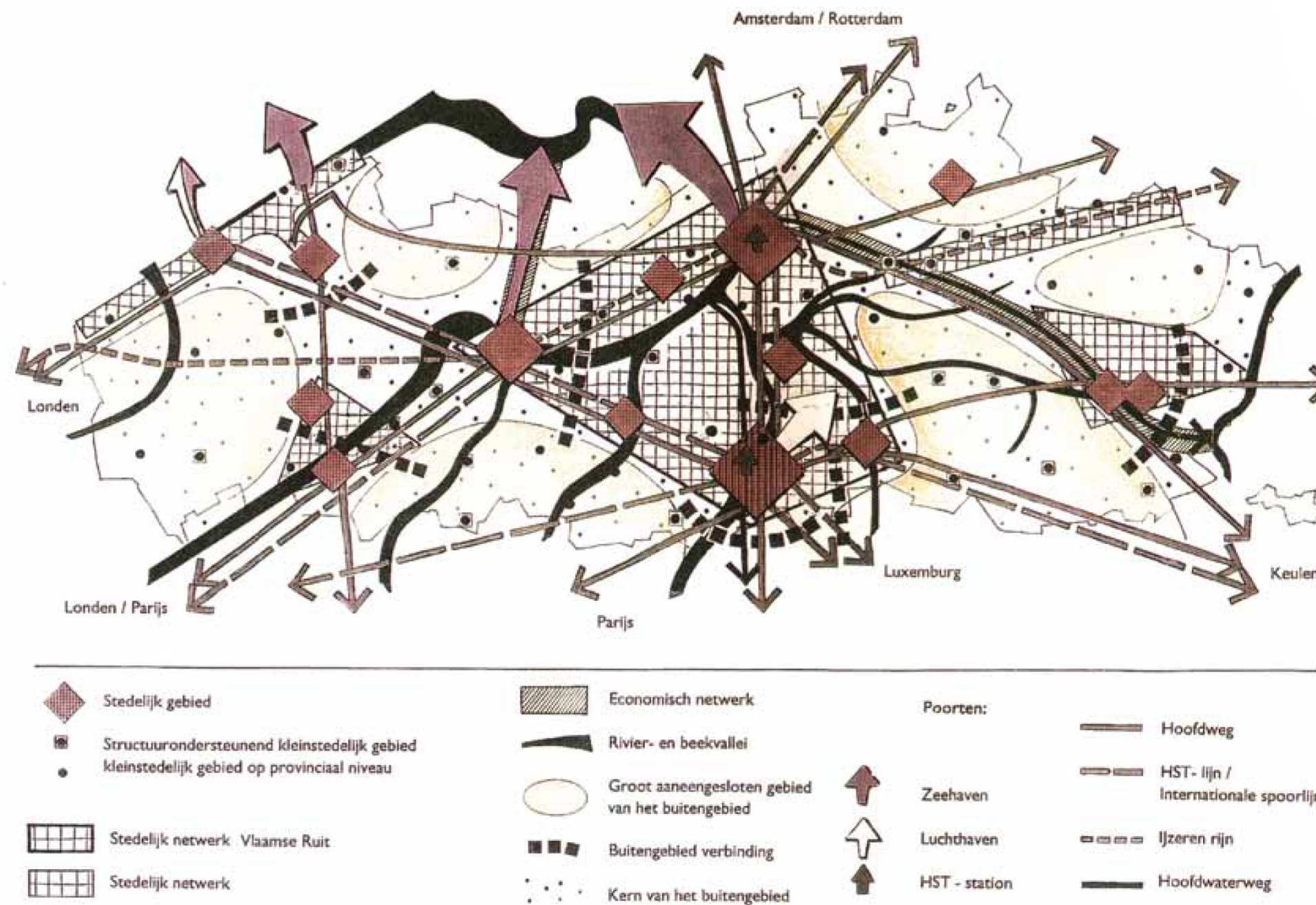
De opmaak van het RSV is verankerd in de wetgeving (vanaf 2010 de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

In het RSV is een specifiek onderdeel opgenomen voor de Vlaamse rand rond Brussel. De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden bereikt door de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden noch deze voor het buitengebied ongenueanceerd toe te passen. Dit gebied vereist eigen gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven.

Bij de invulling van de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel moet vanuit de eigen Vlaamse visie op dit gebied rekening worden gehouden met de ruimtelijke opties die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooropstelt. Hiervoor is overleg tussen Vlaanderen, Brussel, Wallonië en Vlaams-Brabant aangewezen.

Het is belangrijk dit stedelijk gebied niet als "een rand" op te vatten maar van de eigen specifieke kenmerken uit te gaan zoals de aanwezigheid van verschillende stedelijke voorzieningen in goed uitgeruste stedelijke kernen en de aanwezigheid van een "groene gordel". Ook moeten de aantrekkingskracht en de ruimtelijke potenties van een aantal kleinere stedelijke kernen die verder van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijderd zijn, worden benut om de druk op de ruimte in de onmiddellijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weg te nemen.

Dit gebied is zo belangrijk voor Vlaanderen dat het op Vlaams niveau wordt geselecteerd en er, naast de afbakening, ook gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor worden vastgelegd. Daarbij wordt erkend dat hier specifieke "sociaaleconomische omstandigheden" werkzaam zijn die



Schematische weergave van ruimtelijke visie op Vlaanderen (bron: RSV)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen.

Er wordt in het ruimtelijk beleid voor dit gebied duidelijk aangegeven dat een aantal van de stedelijke functies verbonden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet kunnen afgewenteld worden op het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (= het niet- afgwentelingsprincipe). Door vooral hoogwaardige bedrijven in te planten op de regionale bedrijventerreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat immers het gevaar van het verdringen van laagwaardige activiteiten naar het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel. Ten aanzien van deze laagwaardige activiteiten, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gewest, wordt gesteld dat, conform het niet-afwentelingsprincipe, een maximale inspanning moet gebeuren om de problematiek binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te pakken.

Er moet worden aangegeven onder welke voorwaarden nieuwe activiteiten en functies wel kunnen worden aanvaard (bv. hoogwaardige kantoren). Naast "negatieve" elementen is het aangewezen dat wordt aangegeven dat op specifieke locaties de (grote) troeven van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kunnen worden uitgebouwd. In het afbakeningsproces moet dit gebeuren door het vastleggen van "specifiek te ontwikkelen gebieden". Vooral in het westelijk en noordelijke gedeelte van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (tussen Zaventem en Groot-Bijgaarden) moeten de specifieke ontwikkelingen steunen op:

- het grootstedelijk vestigingsmilieu. Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden aanzien als het overloopgebied van laagwaardige en sterk mobiliteitsgenererende activiteiten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de attractiviteit van de omgeving door onder meer de internationale luchthaven, maar ook een groene omgeving, enz..

Er moet worden aangegeven dat de suburbanisatie vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar het Vlaams strategisch gebied rond Brussel anders moet worden bestreden dan elders rond de grootstedelijke gebieden en dat hiervoor bij komende instrumenten buiten de ruimtelijke ordening kunnen worden ingezet.

Meer dan in de andere stedelijke gebieden van het Vlaamse Gewest dient het aanbod de vraag te beheersen. Het publieke karakter van sommige terreinen (zowel woon- als werkgebieden) speelt hierin een grote rol.

Er wordt gesteld dat het behoud van de onbebouwde ruimte (de zogenaamde "groene gordel") in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel essentieel is. Vanuit dit principe moet worden aangegeven onder welke voorwaarden onbebouwde ruimte in het bestaande woongebied een "open ruimte" bestemming kan krijgen.

Dit betekent ook dat het Vlaams strategisch gebied rond Brussel strikt wordt beperkt tot de huidige aaneengesloten agglomeratie en dat concentratie en verdichting in de aaneengesloten agglomeratie wordt nagestreefd. De onbebouwde ruimte van de "groene gordel" kan aldus niet worden aangesneden voor wonen, werken en infrastructuur.

Ten aanzien van de huidige bestemmingen van het gewestplan zullen in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel geen of slechts zeer beperkte - en dit binnen strikte randvoorwaarden die socio-economisch een meerwaarde verschaffen aan dit gebied en het Vlaams karakter ervan versterken - bestemmingswijzigingen van zachte naar harde functies doorgevoerd worden. Lokalisatie van woonfunctie is mogelijk door:

- reconversie van bestaande bebouwingen verwaarloosde bedrijfsgebouwen;
- het invullen van de niet bebouwde percelen;
- het verhogen van de bebouwingsdichtheid naar aanleiding van nieuwbouw of vervangingsbouw wanneer dit gekaderd wordt binnen de globale stedenbouwkundige uitbouw van de gemeente en mits behoud van de woonkwaliteit.

Nieuwe bedrijvigheid is slechts mogelijk door de sanering van gebouwen en/of terreinen voor zover ze niet gebruikt worden voor de woonfunctie en door verdichting in een beperkt aantal zones die als bedrijventerreinen in het gewestplan werden aangeduid (Groot-Bijgaarden, deel Heizelcomplex, Vilvoorde en Zaventem). Verdichting kan betekenen dat bv. een minder ruimtebehoevende organisatie van parkeerterreinen bij bedrijven wordt aangelegd en dat een hogere bodembezetting wordt nagestreefd voor functies die dit bedrijfseconomisch toelaten (meestal tertiaire activiteiten). Eigen inrichtingscriteria kunnen hiervoor worden ontwikkeld.

In het afbakeningsproces voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel wordt prioritair rekening gehouden met de doelstellingen van Vlabinvest. Ook worden in het afbakeningsproces van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel specifieke ontwikkelingsperspectieven inzake bouwen (bouwhoogte, dichtheid, functies ...) uitgewerkt die wellicht anders zijn dan in andere suburbane gebieden van de stedelijke gebieden in het Vlaams Gewest.

Wat de mobiliteit betreft zullen geen bijkomende wegeninfrastructuur worden voorzien die automobiliteit genereren. Om in het gebied de mobiliteit te beheersen, wordt ervoor geopteerd inzake mobiliteit andere instrumenten in te zetten. Alleen voor de ontsluiting van een beperkt aantal toplocaties kan de aansluiting op het hoofdwegennet verbeterd worden (bv. voor de luchthaven). Voor het overige zijn nieuwe mobiliteitsgenerende infrastructuur niet aangewezen. De verdere categorisering van het wegennet zal in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebeuren; het behoud van de verkeersleefbaarheid in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel is evenwel primordiaal. Inzake het collectief vervoer zal maximaal gebruik worden gemaakt van de bestaande spoorlijnen en infrastructuur.

LIJNINFRASTRUCTUUR

Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze drie basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd. De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt omschreven:

- Het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling;
- Het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- Het vergroten van de verkeersveiligheid;
- Het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de
- kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- Het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Verkeer

In het RSV worden poorten gedefinieerd die Vlaanderen verbinden met het buitenland. De poorten zijn eerste-lijnknooppunten, welke mondiale stromen van goederen en personen bedienen en de relatie leggen tussen de poorten en het achterland. De poorten worden ontsloten voor alle vervoerswijzen naar elk van hun achterlanden.

De internationale luchthaven van Zaventem wordt rechtstreeks aangesloten op het internationale netwerk van wegverbindingen en spoorverbindingen

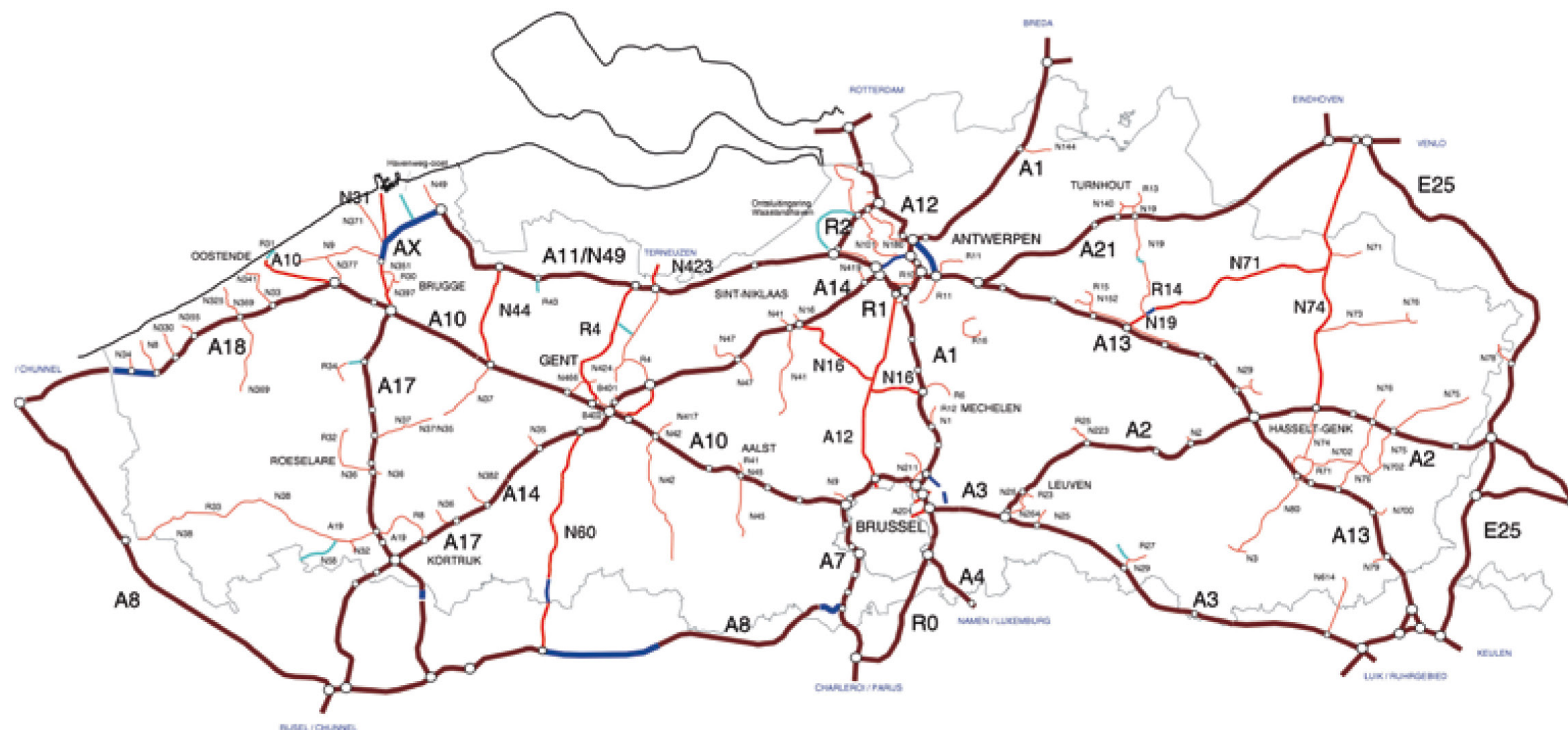
voor personen. De HST-stations worden ingepast in het internationaal netwerk van hoge snelheidslijnen voor personenvervoer.

In het RSV is ook een wegcategorisering gemaakt voor de grote lijninfrastructuren. In het plangebied zijn de R0, A1/E19, en de A3/E40 en A10/E40 geselecteerd als hoofdwegen, de A12 is geselecteerd als primaire weg I.

Het RSV bepaalt ook een aantal hoofdspoorwegen voor het personenvervoer:

- Rijsel-Brussel op een nieuwe spoorlijn parallel aan lijn 94 (Halle-Doornik);
- Antwerpen-Brussel over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel-Antwerpen);
- Brussel-Luik tot Leuven grotendeels op de opgewaardeerde lijn 36 (Brussel-Leuven) en vanaf Bierbeek op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A3/E40 (Brussel-Leuven-Luik);
- Antwerpen-Rotterdam op de opgewaardeerde lijn 12 tot Antwerpen-Luchtbal en vanaf Antwerpen-Luchtbal op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/E19 (Antwerpen-Breda);
- Antwerpen-Brussel, deels over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel- Antwerpen), deels over de te ontwerpen lijn 25N met inbegrip van de te ontwerpen ontsluiting van de luchthaven Zaventem.

Het Kanaal Brussel-Schelde/Brussel Charleroi wordt als hoofdwaterweg geselecteerd.



CATEGORISERING HOOFD- EN PRIMAIR WEGENNET

- Hoofdweg / te ontwerpen hoofdweg
- Primaire weg I / te ontwerpen primaire weg I
- Primaire weg II / te ontwerpen primaire weg II

Categorisering hoofd- en primair wegennet (bron: RSV)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 20 juli 2018
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: De Vlaamse Regering
Opdrachtgever: De Vlaamse Regering

Strategische visie beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Strategische doelstellingen

Parallel aan de verdere uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bereidt de Vlaamse Regering een nieuw Beleidsplan Ruimte voor. De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit is een belangrijke stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie vertrekt vanuit de constatatie dat onze ruimte-inname te groot en te versnipperd is, waardoor open ruimte en natuur onder druk staan. De strategische visie bevat strategieën om de verdere ruimte-inname en verharding te stoppen. De economische, sociale en ecologische invalshoek komen hierbij gelijktijdig en evenwichtig aan bod. Ruimtelijk betekent inzetten op een evenwichtige ontwikkeling om:

- De metropolitane allure te versterken;
- De mensenmaat in de ruimte te koesteren en;
- De veerkracht van de ruimte te verhogen.

De strategische visie vertrekt van volgende strategische doelstellingen:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag: Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.
- Transformeren vanuit maatschappelijke ambitie:
 - Vlaanderen is in 2050 sterk ingebed in de Europese stedelijk-economische ruimte en energienetwerken zodat het internationaal concurrentieel blijft.
 - De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen zodat iedereen goed kan leven.
 - Vlaanderen heeft in 2050 meer woon- en werkplekken nabij collectieve vervoersknopen of fietsinfrastructuur en concentraties van voorzieningen, zodat mensen hun dagdagelijkse verplaatsingen kunnen organiseren.
 - Vlaanderen heeft in 2050 een robuuste open ruimte om voedselproductie en biodiversiteit een zekere toekomst te bieden.
 - De ruimte heeft in 2050 een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is.

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling wordt hierbij aanzien als de motor voor samenwerking.

‘Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag: De ruimte heeft in 2050 een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is.’

Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

De ruimtelijke ontwikkelingsprincipes vormen de basis om ruimtevragen een duurzame plaats te geven. De principes zijn bepalend voor het eigen ruimtelijk handelen van de Vlaamse overheid en het vertrekpunt voor het (Vlaams) ruimtelijk beleid om haar partners tegemoet te treden en vernieuwing te promoten.

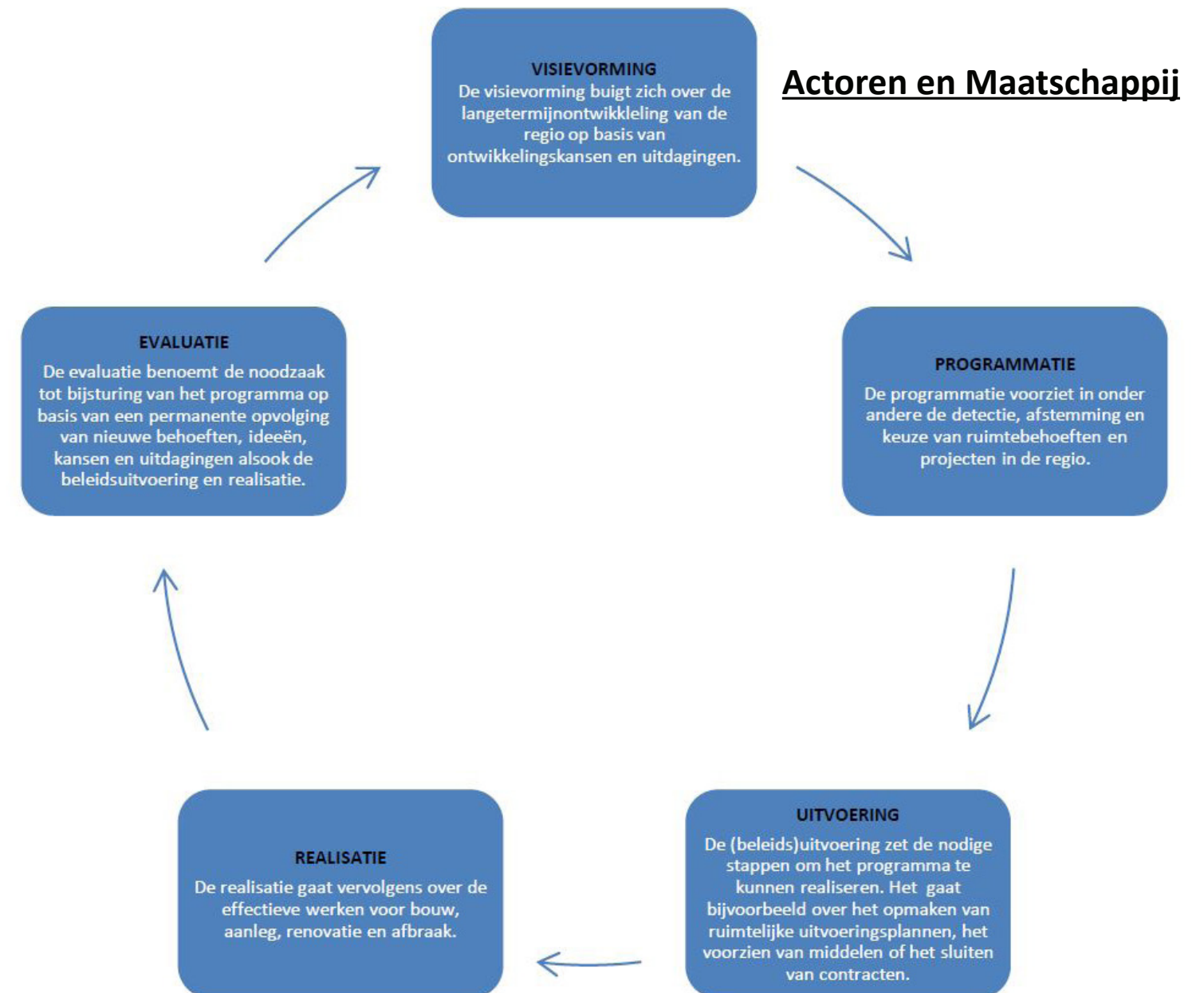
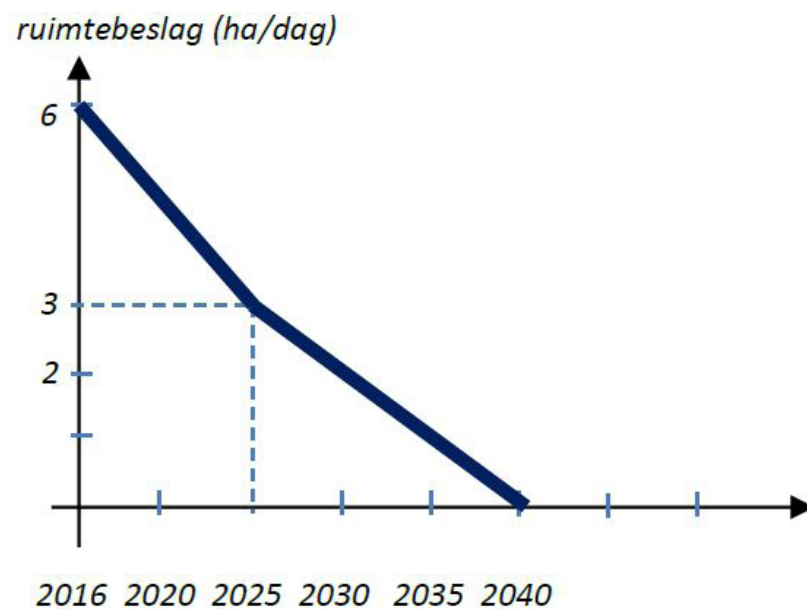
Voor dit proces zijn de volgende ruimtelijke principes opgenomen in de strategische visie van belang:

- Verhogen van het ruimtelijk rendement in het huidig ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik / Rendementsverhoging met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking;
- Het bijkomend ruimtebeslag stelselmatig verminderen: Ruimtelijk uitbreiden als uitzondering /Geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte;
- Robuuste en veerkrachtige open ruimte: fysisch systeem en landschappelijke structuur is basis voor ontwikkeling / strategische openruimtevoorraden veiligstellen, geïntegreerde gebiedsontwikkeling / Ontwikkelingen benutten voor versterken duurzaamheid en leefkwaliteit;
- Ontwikkelen op huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur: Knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) bepalen mogelijkheden voor gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen/ Internationale bereikbaarheid waarborgen en Internationale transportstromen waarborgen;
- Ruimte voor landbouw, bos, natuur en water in een samenhangend en functioneel geheel: open ruimte maximaal vrijwaren en verbindingen herstellen / Kerngebieden (VEN en Natura 2000) verzekeren/ Structuurbepalende rivier- en beekvalleien ontwikkelen;
- Fijnmazige groenblauwe dooradering: groenblauwe aders multifunctioneel ontwikkelen / Groenblauw dooraderen als basis voor de leefkwaliteit in steden, dorpen en wijken / veerkrachtige groenblauwe aders die biodiversiteit bevorderen.

Er bestaan verschillende relaties tussen Vlaanderen en Brussel, die elk een impact hebben op de ruimtelijke ontwikkeling: woon-werkrelatie, mobiliteit, voorzieningen, ontspanning (parken, cultuur). Deze relaties en daarmee samenhangende kansen en potenties worden benut, met respect voor en versterking van de kwaliteiten van de Vlaamse Rand rond Brussel.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op de relatie met Brussel, met respect voor ieders identiteit. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent een ontwikkeling die tot ver in Vlaanderen reikt. De migratie uit Brussel is het sterkst voelbaar in de directe omgeving. Grensoverschrijdende samenwerking met een ruime betrokkenheid van onder andere overheden, maatschappelijke organisaties, investeerders, ondernemers en burgers kan bijdragen tot een evenwichtige en kwalitatieve ontwikkeling in de Vlaamse rand rond Brussel. Hierbij wordt een evenwicht gezocht tussen enerzijds de ontwikkeling zelf en anderzijds het behoud van voldoende kwalitatieve open ruimte met zowel oog voor landbouw, natuur en bos landschap, hernieuwbare energie als recreatie.

De ruimtelijke ontwikkeling moet de mobiliteitsuitdaging beheersbaar maken. De (her)ontwikkelingskansen rond knooppunten in de Vlaamse Rand, net zoals in de rest van Vlaanderen, is prioritair. Het verhogen van het ruimtelijk rendement en een bijzondere zorg voor open ruimte, groenblauwe dooradering, hernieuwbare energie en leefkwaliteit zijn noodzakelijke randvoorwaarden waarbinnen kansen ontstaan vanuit economische dynamiek en bevolkingsgroei. Het relatief groot aantal investeringen in uitbouw van het collectieve vervoerssysteem (GEN-net) biedt ook kansen voor ontwikkeling onder voorwaarde dat de huidige verkeersproblematiek ten gevolge van onvoldoende uitgeruste wegen kan worden opgelost.



01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 12 julie 2018
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Brussels UrbIS
Opdrachtgever: De Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Met de definitieve goedkeuring van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) op 12 juli 2018 definieert de Brusselse regering haar territoriale visie met als horizon 2040.

Het plan heeft de ambitie om een passend antwoord te bieden op de uitdagingen en de doelstellingen die Brussel als stedelijk gebied kent. We denken hier bijvoorbeeld aan de bevolkingsgroei, de toegang tot huisvesting, de economische herstructurering en de toegang tot de arbeidsmarkt, de functionele en sociale diversiteit, de verschillende soorten mobiliteit of nog de milieukwesties.

Het GPDO deelt de ruimtelijke ordening en de regionale projecten op in vier grote thema's:

Pijler 1: Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.

Via dit beleidsthema creëert de regering de voorwaarden om nieuwe Brusselaars harmonisch op te vangen en organiseert het de territoriale ontwikkeling om iedereen een woonst aan te kunnen bieden, aangepast aan zijn/haar specifieke levensweg. Het gewest zal zich in tal van centra ontwikkelen, die afgestemd zijn op de wijken, maar ook in 12 prioritaire ontwikkelingspolen waar het Gewest kwalitatieve nieuwe wijken zal creëren met een aanbod aan huisvesting, openbare voorzieningen, activiteiten en groene ruimtes. De finale versie van het GPDO richt zich op het principe van doordachte verdichting, met aandacht voor openbaar comfort en plaatselijke dienstverlening.

Pijler 2. Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.

Via dit tweede thema wil de regering de levenskwaliteit in het Gewest in stand houden en verbeteren (door de ontwikkeling van aantrekkelijke publieke ruimtes, groene netwerken / waterlopen / biodiversiteit,...) en het grondgebied inzetten voor belangrijke sleutelthema's zoals de strijd tegen vervuiling (geluid, lucht, ...), tegen risico's (overstromingen) en tegen milieuschade (afval, energieverstopping, vernieling van het erfgoed, ...). In het GPDO zijn ook de principes van het lokale buurtleven gedefinieerd (met betrekking tot lokale identiteitskernen) en is het evenwicht tussen wijken of voorzieningen bepaald. In deze tweede pijler wordt er ook veel aandacht besteed aan de regionale ambities op het vlak van stadslandbouw, circulaire

economie of veiligheid.

Pijler 3. Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.

Voor het Gewest gaat het erom de krachten te bundelen en om een optimaal evenwicht te bereiken tussen het bedrijfsleven, de economische aantrekkelijkheid van het grondgebied en werkgelegenheid voor de Brusselaars. In dat opzicht houdt het GPDO rekening met de ontwikkeling van de maatregelen om de economische en territoriale activiteiten te stimuleren, zoals de OndernemingsGebieden in Stedelijke Omgeving, de economische ontwikkelingsassen, de beoogde investeringen of meer in het algemeen de opleidingen en de werkgelegenheid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest herbevestigt naast haar internationale, dienstverlenende en toeristische specialisatie, haar industriële en productieve karakter en de compatibiliteit van een dergelijke economische structuur met een harmonieuze territoriale, ecologische en menselijke ontwikkeling.

Pijler 4. Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het GPDO omvat de eerste laag van de gewestelijke visie rond multimodale mobiliteit. Deze zal verder uitgewerkt worden in een gewestelijk mobiliteitsplan dat het operationele aspect zal verduidelijken en uitwerken. De visie, voorgesteld in de definitieve versie van het GPDO vervolledigt, beschrijft en ordent de regionale ambities over dit cruciale aspect van de territoriale ontwikkeling. Thema vier gaat in op de grote doelstellingen volgens de behoeften inzake mobiliteit op lange afstand (op internationaal en nationaal vlak), op grootstedelijk, gewestelijk en lokaal vlak. De regering herbevestigt haar wens om een grootstedelijke mobiliteit die efficiënt is en voordelen biedt voor iedereen. Het gewest wenst dat iedereen al hetgeen hij/zij dagelijks nodig heeft, kan vinden op vijf minuten van zijn/haar woning en promoot voor de overige verplaatsingen meer multimodale efficiënte mobiliteitsoplossingen. Dit vierde thema toont aldus het kader van de Brusselse mobiliteit waarin de corridors centraal staan: die lange verbindingssassen doorkruisen de stad en zullen ervoor zorgen dat we ons op termijn efficiënt kunnen verplaatsen. Op die assen, en meer algemeen in het gewest, zullen de actieve vervoerswijzen (wandelen, fietsen, ...) en het openbaar vervoer (MIVB-netwerk, de netwerken van verschillende grootstedelijke exploitanten, het spoor netwerk) nog meer aan belang winnen en prioritair worden. Het gebruik van de auto zal haar plaats vinden en zal van innovaties kunnen profiteren.

Het stadsproject

Het net van grote invalswegen slibt volledig dicht. Om de druk op het wegennet veroorzaakt door het verkeer dat Brussel tijdens de spitsuren in- en uitrijdt, voornamelijk pendelaars, met 20% te verminderen, gelden voor 2025 volgende doelstellingen:

- De zes belangrijkste invalswegen, die voor de verbinding met de R0 zorgen, omvormen tot stadslanen.
- 25.000 parkeerplaatsen creëren op overstapparkings (P&R) zodat pendelende automobilisten hun auto kunnen achterlaten aan de ingang van Brussel en het openbaar vervoer kunnen nemen dat op die plaatsen verder zal worden ontwikkeld.
- Begeleidende maatregelen nemen om te vermijden dat het doorgaand verkeer zich verplaatst naar de wijken.

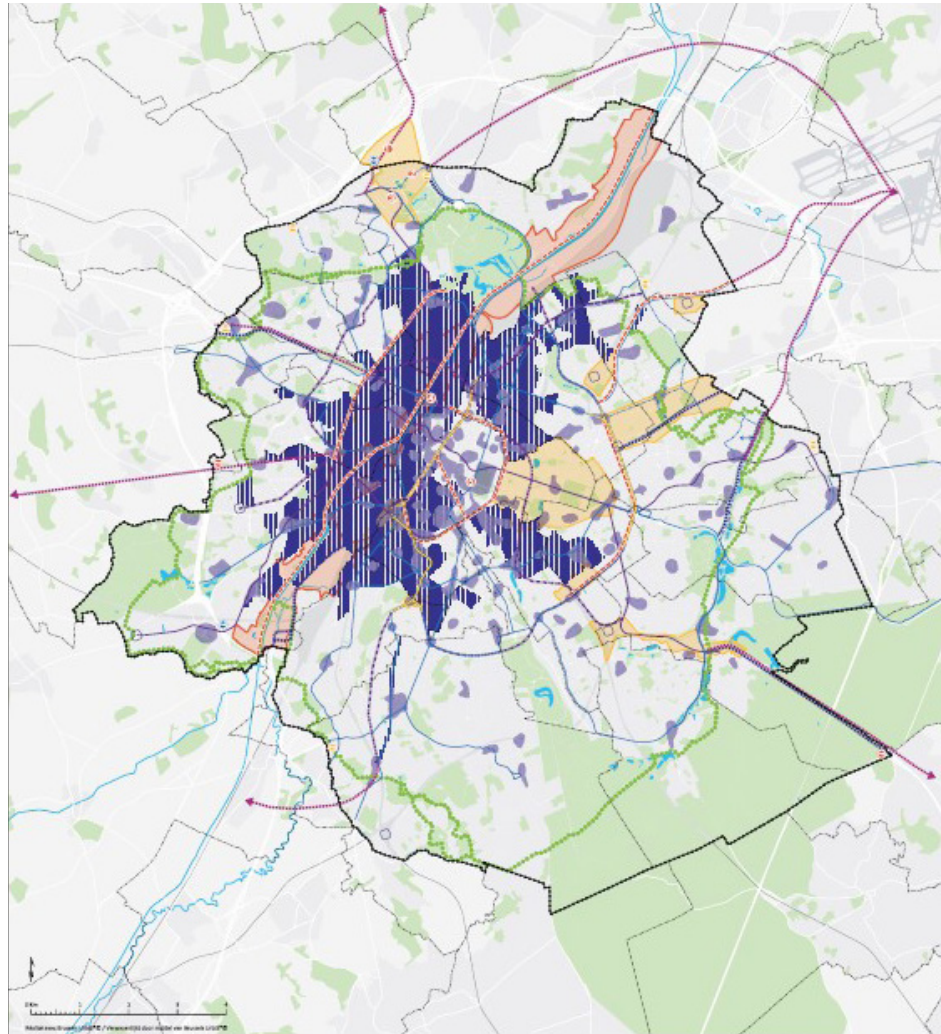
Het GPDO onderschrijft de wens om de R0 te benaderen als een gezamenlijk project.

“De herinrichting van de R0 is een bron van wrijving tussen de gewesten. De belangrijkste reden voor deze blokkering is de governance van het project, die leidt tot een grootstedelijk project dat onvoldoende rekening houdt met de behoeften van alle actoren en in het bijzonder de Brusselaars.

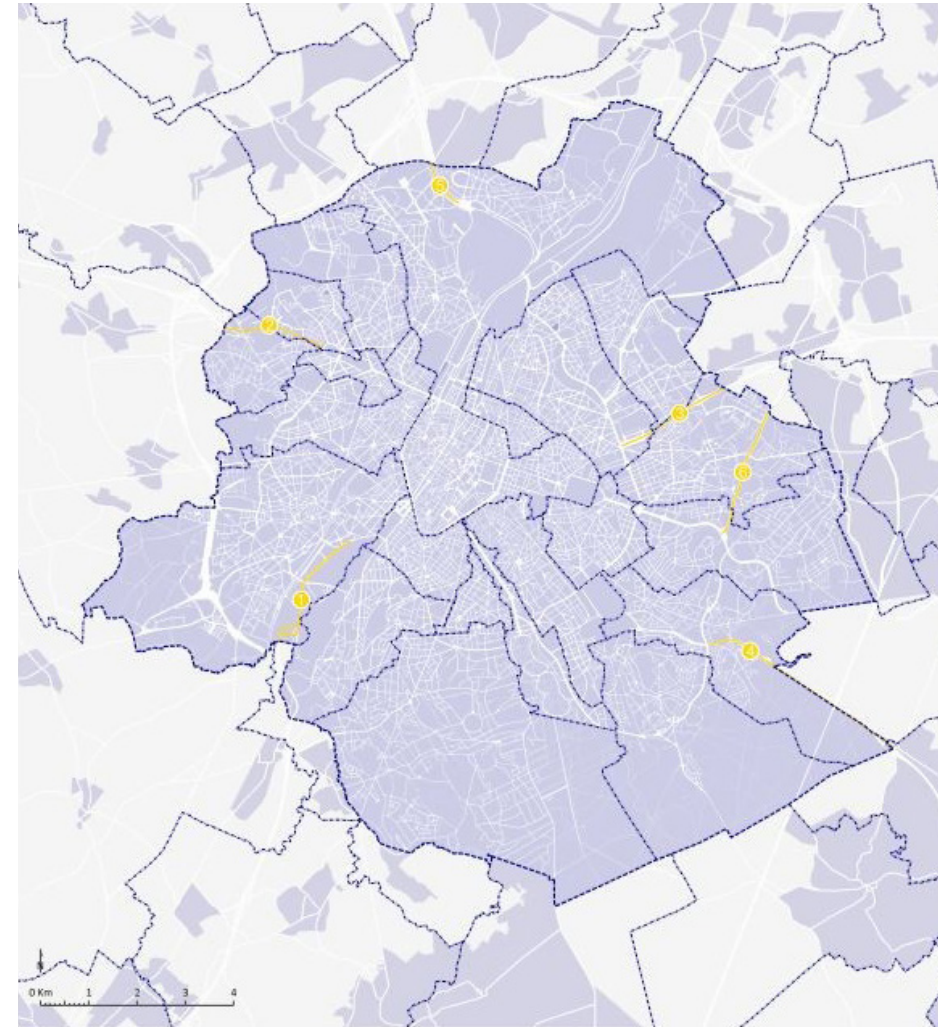
In die zin wordt voorgesteld om dit overlegstadium tussen de gewesten te laten voor wat het is en van de heraanleg van de R0 een gemeenschappelijk project te maken, in het belang van heel het grootstedelijke gebied.

Elk project voor de heraanleg van de R0 moet voldoen aan de volgende Brusselse doelstellingen:

- Verbetering van de verkeersveiligheid
- Strijd tegen verkeerscongestie
- Vermindering van het verkeer in Brussel
- Betere bereikbaarheid van het gewestelijk grondgebied
- Bijdragen aan de Brusselse engagementen op het gebied van leefmilieu.”



Het stadsproject
(bron: www.gpdo.brussels.be)



Volgende invalswegen zijn voor meer dan 85% verzadigd
(bron: www.gpdo.brussels.be)

Mobiliteit (wegverkeer)

Op infrastructureel niveau is het noodzakelijk om alle autosnelwegen in de stad te transformeren naar stadsboulevards. De uitvoering van deze stedelijke transformatie moet gepaard gaan met grote aandacht voor het behoud van de bereikbaarheid van het gewest en de strijd tegen de files. Verplaatsingen met de auto mogen alleen ondersteund worden indien dit de meest aangepaste transportwijze is en daarnaast wenst men een evolutie van autobezit naar autogebruik. Rekening houdend met de modale verdeling die we zien in Brussel, moet het Brusselse beleid aangepast worden om te beantwoorden aan de behoeften van het pendelaarsverkeer en de intra-Brusselse verplaatsingen, zodat deze evolueren naar een meer verkeersluwe mobiliteit.

Mobiliteit (OV)

Het doel is om alternatieven voor personenwagens te ontwikkelen en een modale verschuiving te bevorderen.

Het gebruik van het OV in Brussel is de laatste jaren toegenomen en tegelijk is de reissnelheid van trams en bussen gedaald. Het gewest wil de reissnelheid terug verhogen door meer te investeren in het vervoersaanbod van de MIVB door:

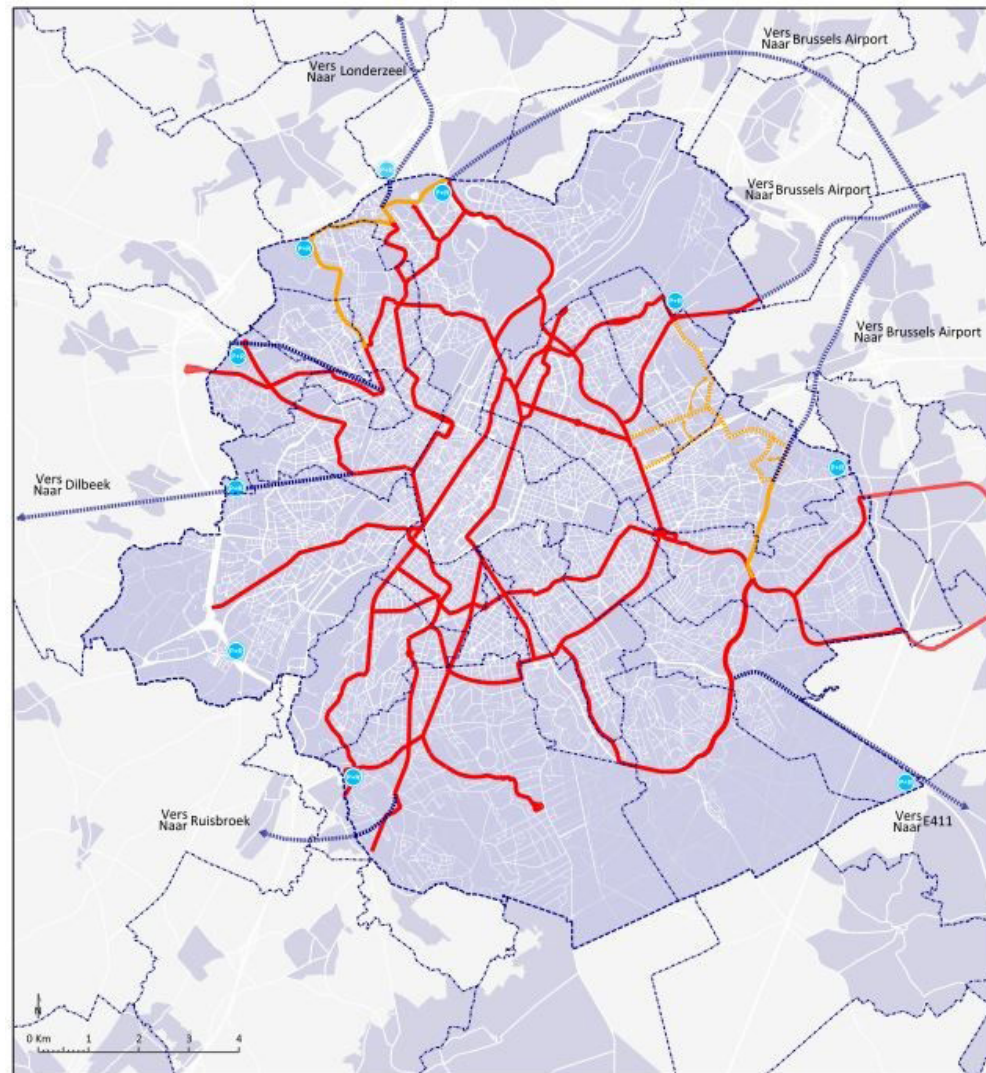
- Het bestaande netwerk te optimaliseren;
- Het metro- en premetronetwerk op het Brussels grondgebied uit te breiden;
- In de rand 25.000 overstapparkerplaatsen aan te leggen;
- Het volledige aanbod te integreren in één enkel netwerk (NMBS, De Lijn, TEC, MIVB);
- Het voorstel om 8 nieuwe intergewestelijke tram- of metrolijnen aan te leggen (Dilbeek, Ruisbroek, etc.);
- Een grootstedelijk busplan te ontwikkelen dat gebaseerd is op het bestaande aanbod.

Mobiliteit (zacht verkeer)

Vandaag de dag gebeuren 37% van de verplaatsingen te voet, waarvan 43% over een korte afstand. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de ambitie om het percentage voor korte afstanden te laten stijgen tot 50% in 2025. Om deze ambitie te realiseren moet de infrastructuur voor voetgangers verbeterd worden en is de aanleg van gewestelijke voetgangersroutes tussen wijken noodzakelijk.

Het fietsgebruik is in 10 jaar tijd verdrievoudigd, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil deze evolutie verder versterken door verschillende maatregelen te nemen:

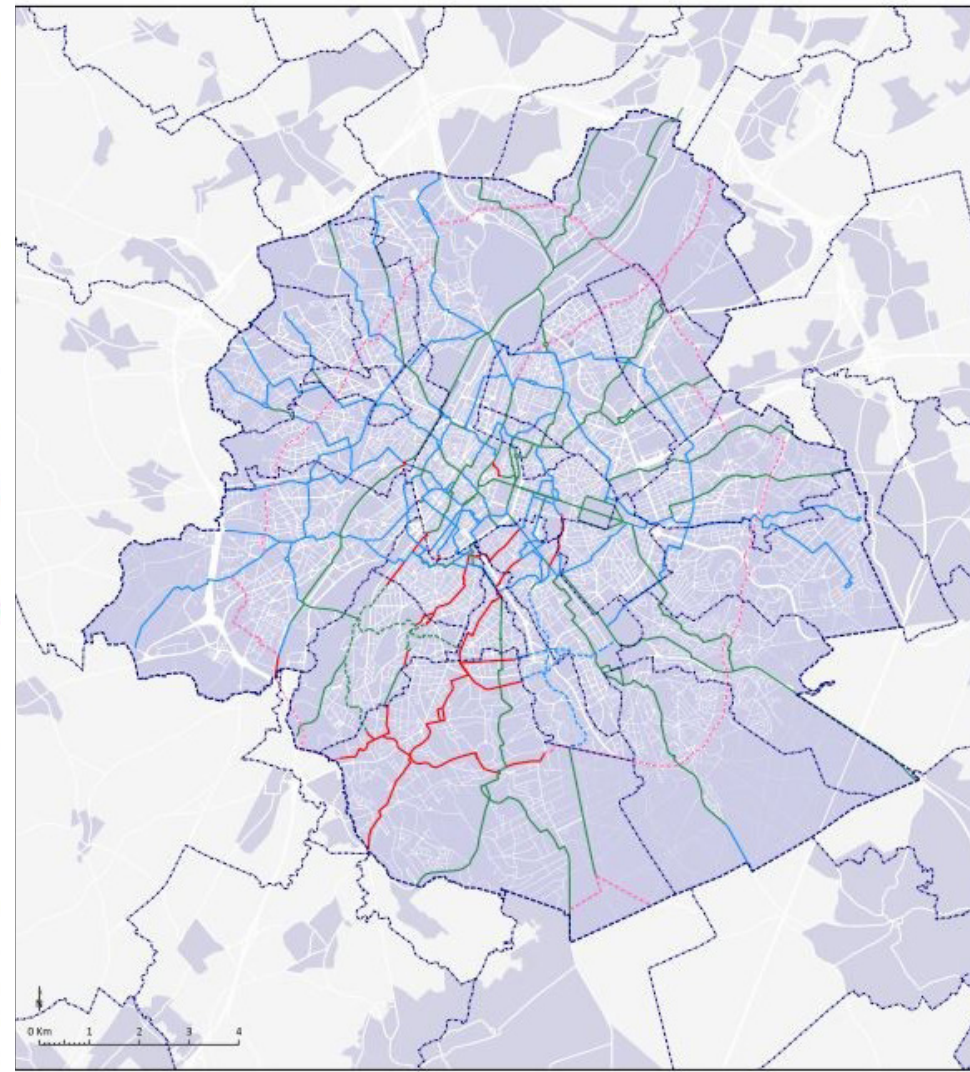
- Afgescheiden fietspaden aanleggen langs de kleine ring;
- Het netwerk van afgescheiden fietspaden voltooiën tegen 2020;
- Nieuwe infrastructuur aanleggen voor voetgangers en fietsers langs het kanaal;
- Het 'fiets-GEN' ontwikkelen met afgescheiden fietspaden tegen 2030.



Réseau tram Tramnetwerk

Limite régionale		Gewestgrens	Ligne existante		Bestaande lijn
Limite communale		Gemeentegrens	Ligne de tram projetée - 2020		Voorziene tramlijn - 2020
Réseau viaire		Wegennet	Ligne de tram à étudier - 2040		Te bestuderen tramlijn - 2040
			Variante de tracé à étudier		Te bestuderen varianten van het tracé
			Ligne de tram/méto interrégionale étudiée		Interregionale tram/metrolijn in onderzoek
			Parking de transit		Overstapparking

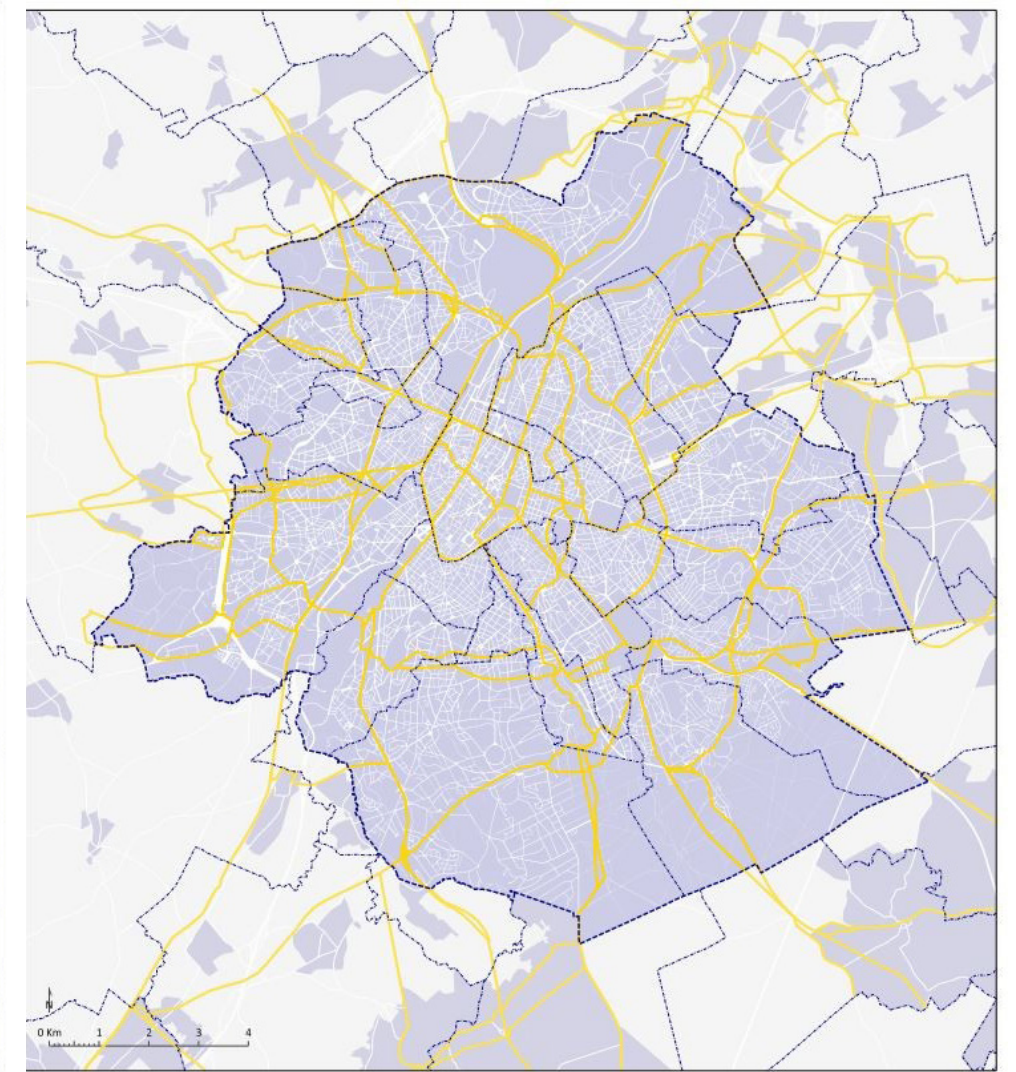
Doelstelling voor het tramnetwerk
(bron: www.gpdo.brussels)



Vélo 1 Fiets 1

Limite régionale		Gewestgrens	ICR		GFR
Limite communale		Gemeentegrens	ICR exécutés		Afgewerkte GFR
Réseau viaire		Wegennet	Travaux de voirie en exécution		Wegenwerken in uitvoering
			Permis d'urbanisme à exécuter 2016-2019		Uit te voeren bouwvergunning 2016-2019
			Balisage en cours		Bewegwijzering lopende
			ICR balisé, aménagement après 2019		Bewegwijzering GFR, aanleg na 2019
			Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales		Uitbreiding GFR netwerk / intergewestelijke verbindingen

Gewestelijke fietsroutes en afgescheiden fietsroutes
(bron: www.gpdo.brussels)



Vélo 2 Fiets 2

Limite régionale		Gewestgrens	RER vélo		Fiets-GEN
Limite communale		Gemeentegrens	RER vélo		Fiets-GEN
Réseau viaire		Wegennet			

Fiets-GEN
(bron: www.gpdo.brussels)

Stedelijke ontwikkelingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal de komende decennia een grote bevolkingstoename kennen, waardoor er jaarlijks tussen de 3.000 tot 4.000 woningen moeten bijkomen. Het GPDO gaat uit van onderzoek naar potentiële toekomstige stedelijke ontwikkelingen. De Kanaalzone vormt de ruggengraat van het gewest en is een van de prioritaire sites voor stedelijke ontwikkeling in Brussel. Het kanaalgebied doorkruist het gewest over een afstand van 14 km en kan naast economische activiteiten ook 30.000 tot 40.000 extra inwoners huisvesten.

Het GPDO omschrijft 10 interventiepolen die een bijzondere inspanning vragen om er de ontwikkeling op korte en middellange termijn te laten vorderen. De overheidsinvesteringen zullen geconcentreerd zijn in deze 10 prioritaire polen. De Heizelvlakte is een van die prioritaire polen die ook langs de R0 is gelegen, waarvoor het gewest een duidelijke toekomstvisie heeft:

- Een groot internationaal congrescentrum (5.000 plaatsen);
- Een recreatie- en vrijetijdscentrum met toeristisch en sportief aanbod;
- Een winkelcentrum met internationale uitstraling;
- Minstens 750 woningen verspreid over de site;
- Een ambitieus hotelaanbod;
- Grote groene ruimten;
- Een betere verbinding met het OV (verlenging van de tramlijnen 3, 7 en 9);
- De mogelijke vestiging van het nieuwe nationale voetbalstadion op Parking C. De site van het huidige Koning Boudewijnstadion zou dan mogelijkkerwijs gebruikt kunnen worden voor nieuwe woningen.

Naast de 10 prioritaire ontwikkelingspolen zijn er in het gewest nog andere sites die nood hebben aan een geconcentreerde, overlegde en kwaliteitsvolle ontwikkeling van woningen, economische activiteiten, voorzieningen en openbare, groene en recreatieve ruimten. Een voorbeeld van zo een site is de universiteitscampus van de VUB-Laarbeek. Naast de ontwikkeling van de universitaire functie en een cluster-spits-technologische bedrijven is de site ook geschikt voor de aanleg van een overstapparking.

Multimodale wegenspecialisatie

Een wegenspecialisatie is een onmisbaar instrument voor een mobiliteitsbeleid. Zonder heldere visie op de rol van elke weg in het mobiliteitssysteem, kunnen vertegenwoordigers van elke vervoerwijze niet anders dan overal de optimale performantie na te streven.

De studie ‘Multimodale wegenspecialisatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ vormt een nieuwe reflectiebasis voor het verbeteren van de prestaties en complementariteit van de vervoerswijzen door ze zo goed moeilijk te integreren in de publieke ruimte. Ze bestaat uit een cartografie die de netwerken van de verschillende vervoerswijzen over elkaar legt en waarbij elk netwerk is onderverdeeld in drie niveaus. De principes van multimodale specialisatie van de wegen zijn opgenomen in het nieuwe GPDO-ontwerp en zullen worden overgenomen in het volgende gewestelijk mobiliteitsplan. Momenteel is enkel de weghiërarchie zoals gedefinieerd in het GBP, officieel en reglementair.

De specialisatie definieert enerzijds de verbindingsmogelijkheden van de weg in het netwerk en anderzijds de inrichtingen en keuzes inzake modale spreiding van fluxen.

Natuur en landschap

In het GPDO is een duidelijke visie beschreven over het versterken van het natuurlijke landschap (het groene en blauwe netwerk, het recreatieve netwerk, de biodiversiteit) en de bescherming van de natuurlijke rijkdommen (water, lucht, energie, bodem).

Vandaag is meer dan 14% van het Brusselse territorium ‘Natura 2000-gebied’. Dat toont aan wat voor een uitzonderlijke plaats de natuur inneemt in het Gewest.

Indien de bevolkingsgroei niet onder controle wordt gehouden, zou zij schadelijke gevolgen kunnen hebben voor de groene stadskwaliteit van het Brussels Gewest.

Daarom zijn in het GPDO een aantal milieustrategieën uitgewerkt om een natuurnetwerk in de stad te organiseren: het groene, het blauwe en het sociaal-recreatieve netwerk versterken, de biodiversiteit beschermen, het landschap versterken op grootstedelijke schaal, en dan in het bijzonder de 3 grote groene polen, namelijk het Zoniënwood, de landbouwgebieden en de parken in de omgeving van de Heizel en het kasteel van Laken.



10 prioritaire interventiepolen in Brussel (bron: www.gpdo.brussels.be)

	PLUS gebieden	COMFORT routes	WIJK
Stappen	Straten en pleinen met de <u>grootste voetgangersconcentraties</u> , maatgevend voor de openbare ruimte	Comfortabele <u>verbindingroutes</u> naar en tussen voetgangerspolen (ontsluiten en verbinden)	Alle straten en pleinen <u>veilig en universeel toegankelijk</u>
	PLUS netwerk	COMFORT routes	WIJK
Fiets	<u>Snelle, directe en comfortabele</u> fietsroutes over <u>langere</u> afstanden, vooral langs grote wegen en spoorlijnen	<u>Verkeersluwe en aantrekkelijke</u> fietsroutes door <u>leefwijken</u>	Alle straten fietsbaar, met aanvullende <u>lokale</u> fietsroutes
	PLUS netwerk	COMFORT routes	WIJK netwerk
OV	<u>Snelle</u> bovengrondse OV-assen over <u>lange</u> afstanden (hoog dienstniveau) complementair met metro en spoor	<u>Betrouwbare</u> tram- en busassen over <u>middellange</u> afstanden	<u>Nabije</u> OV-bediening in en tussen verkeersluwe <u>wijken</u>
	PLUS netwerk	COMFORT routes	WIJK
Auto	<u>Sterke</u> verkeersroutes over <u>lange</u> afstanden in, uit en door de <u>stad</u> (verbinding)	Leesbare <u>voorkeursroutes</u> om verkeer te <u>bundelen</u> in, uit en door de <u>wijken</u> (ontsluiting)	Overige straten: ruime <u>verkeersluwe leefwijken</u> , uitsluitend <u>bestemmingsverkeer</u> (lokale bediening)
	PLUS netwerk	COMFORT netwerk	WIJK
Zwaar vervoer	<u>Sterke</u> routes voor <u>grote vrachtwagens</u> , van snelwegen naar <u>industrie- en havengebieden</u>	Leesbare <u>voorkeursroutes</u> om <u>stadsdistributie</u> met <u>kleinere vrachtoertuigen</u> te <u>bundelen</u>	Overige straten: bediening van <u>lokale bestemmingen</u>

Functie en na te streven performantie per modus en per niveau (bron: Eindrapport 'Multimodale wegenspecialisatie in het BHG, Timenco)

Het groene netwerk versterken

Men wil het aantal groene ruimten uitbreiden en de kwaliteit ervan verbeteren. Het GPDO bepaalt om:

- Nieuwe groene ruimten te creëren in de wijken met een gebrek daaraan: een park van 10 ha op Tour & Taxis, de Péchère-tuin aan het Rijksadministratief Centrum, een stadspark op de Reyerssite, een groene recreatieruimte op Beco West, groene ruimten op de terreinen aan de Ninoofsepoort, Josaphat, het Weststation, de voormalige NAVO-site...;
- Het principe van het groene netwerk te versterken: een continuïteit creëren tussen de groene ruimten om ze samen te voegen tot een netwerk

Het blauwe netwerk

Het blauwe netwerk bestaat uit rivieren, vijvers en vochtige gebieden, maar is onvoldoende zichtbaar in het gewestelijke stadswafer. Het GPDO bepaalt om:

- Het hydrografisch net te herstellen om de sociale, landschappelijke en recreatieve functies ervan te herwaarderen en de ecologische rijkdom van deze milieus te ontwikkelen.
- Overstromingen te bestrijden door het herbenutten van de kwaliteiten van het natuurlijk netwerk (langzame infiltratie van regenwater, opslag en vertraging van de afvloeiing, enz.). De versterking van het blauwe netwerk is erop gericht de onderbroken stukken van de gewestelijke waterlopen (bijvoorbeeld de Geleytsbeek en de Molenbeek) opnieuw met elkaar te verbinden om er een geheel van te maken en ze te laten afvloeien naar de Zenne.

Het sociaal-recreatieve en het speelnetwerk

Het GPDO wil dat iedere Brusselaar beschikt over een kwaliteitsvolle ruimte nabij zijn of haar woonplaats waar men kan wandelen, de rust opzoeken, joggen, spelen, ontspannen etc.

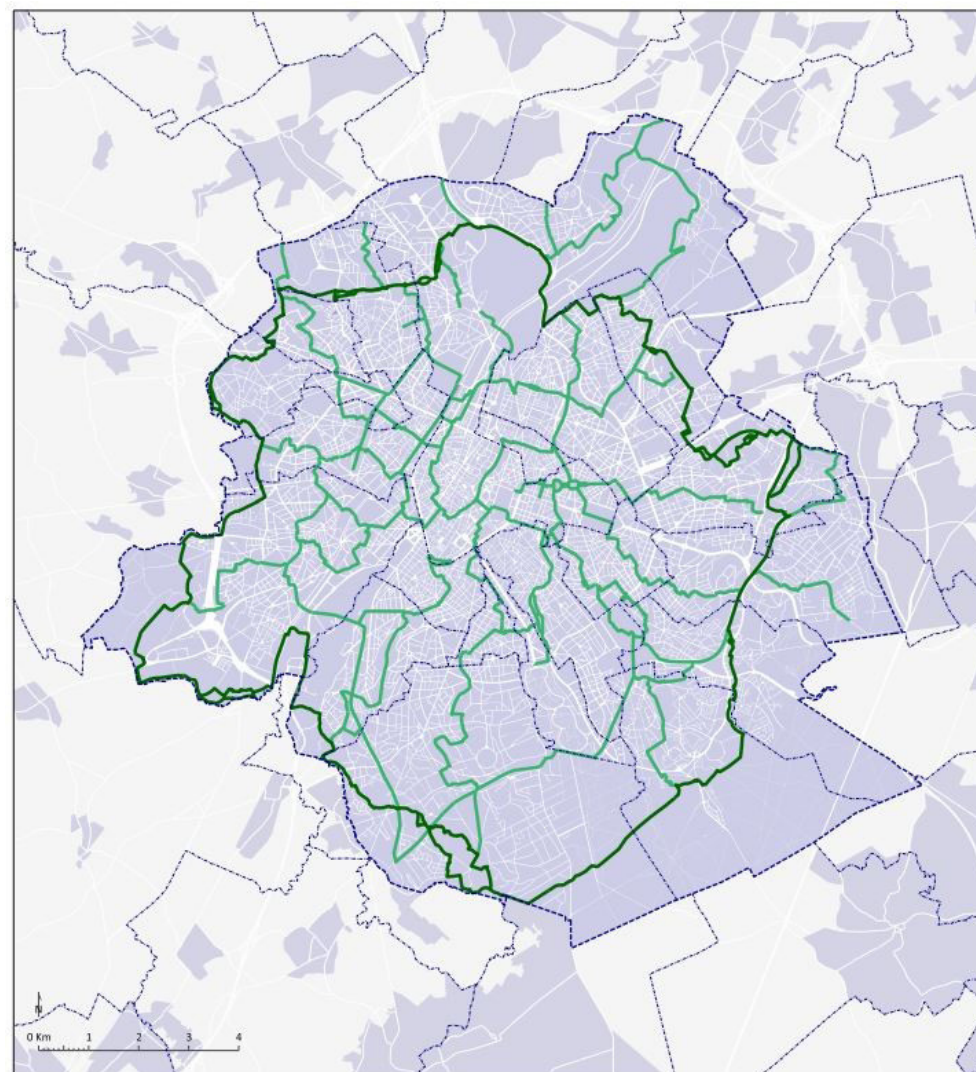
De biodiversiteit beschermen

De aanwezigheid van veel plant- en diersoorten in een gebied is gunstig voor de bewoners (evenwicht tussen de soorten, betere weerstand tegen ziekten, ...) en getuigt van een kwaliteitsvol leefmilieu. De seminatuurlijke landschappen in het Gewest trekken steeds meer bezoekers aan, maar dat kan ze soms in gevaar brengen. Door er beschermd gebied van te maken, moet het mogelijk zijn ze te vrijwaren en op gepaste wijze te beheren.

De landschappen versterken

Enkele grote landschapsgebieden reiken tot buiten de gewestgrenzen. Het Gewest heeft drie grote groene polen:

- Het Zoniënwood, groene long van de Brusselse agglomeratie. De drie Gewesten moeten blijven samenwerken om het te beheren en te onderhouden
- De landbouwgebieden (onder meer dichtbij de Pede) moeten benut worden voor de voedselbevoorrading van het Gewest en voor de ontspanningsmogelijkheden die ze te bieden hebben
- De landschappen en parken in de omgeving van het kasteel van Laken en de Heizel, waar de ontwikkeling van grote projecten gepaard zal gaan met de herwaardering van de parken en natuurlandschappen



Maillage vert 1		Groen netwerk 1	
Limite régionale		Promenade verte	
Limite communale		Continuité verte	
Réseau viaire			
Gewestgrens		Groene wandeling	
Gemeentegrens		Groene verbinding	
Wegennet			

Uitdaging om de verbindingen van het groene netwerk te verbeteren en op die manier het aanbod van wandelingen en zachte mobiliteit optimaliseren (bron: www.gpdo.brussels)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

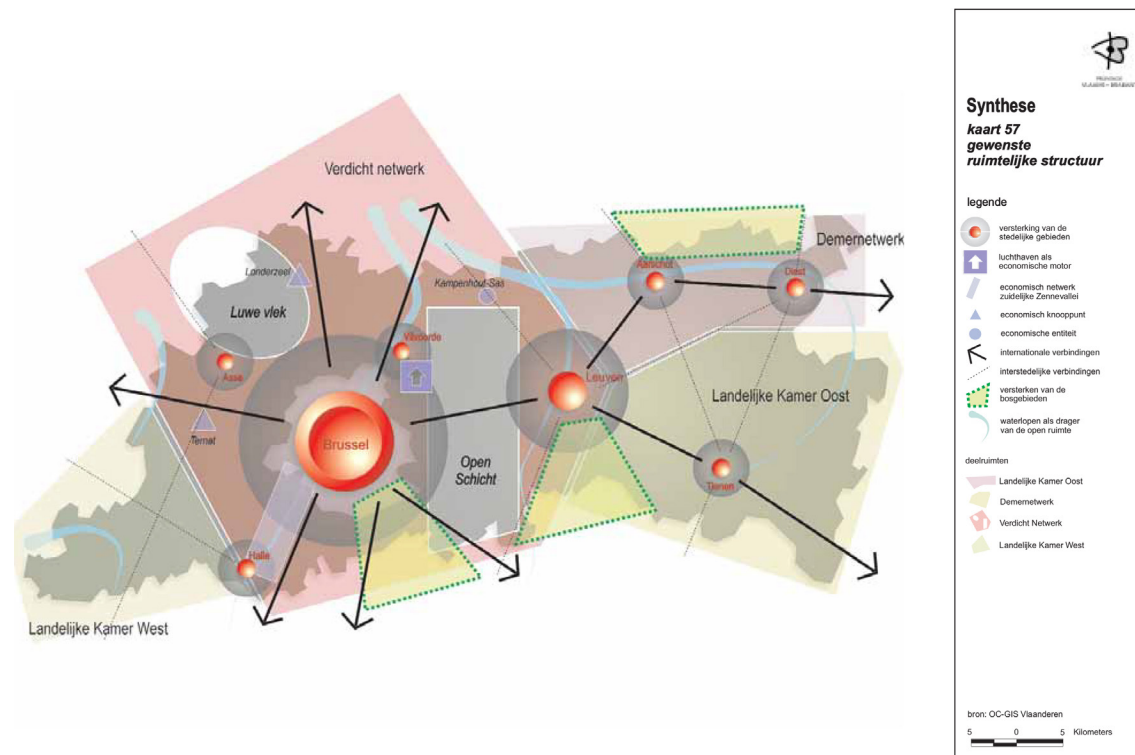
Datum: 11 mei 2004
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: ARCADIS-Gedas
Opdrachtgever: De Vlaamse Regering- Province Vlaams-Brabant

Ruimtelijke structuurplan Vlaams-Brabant

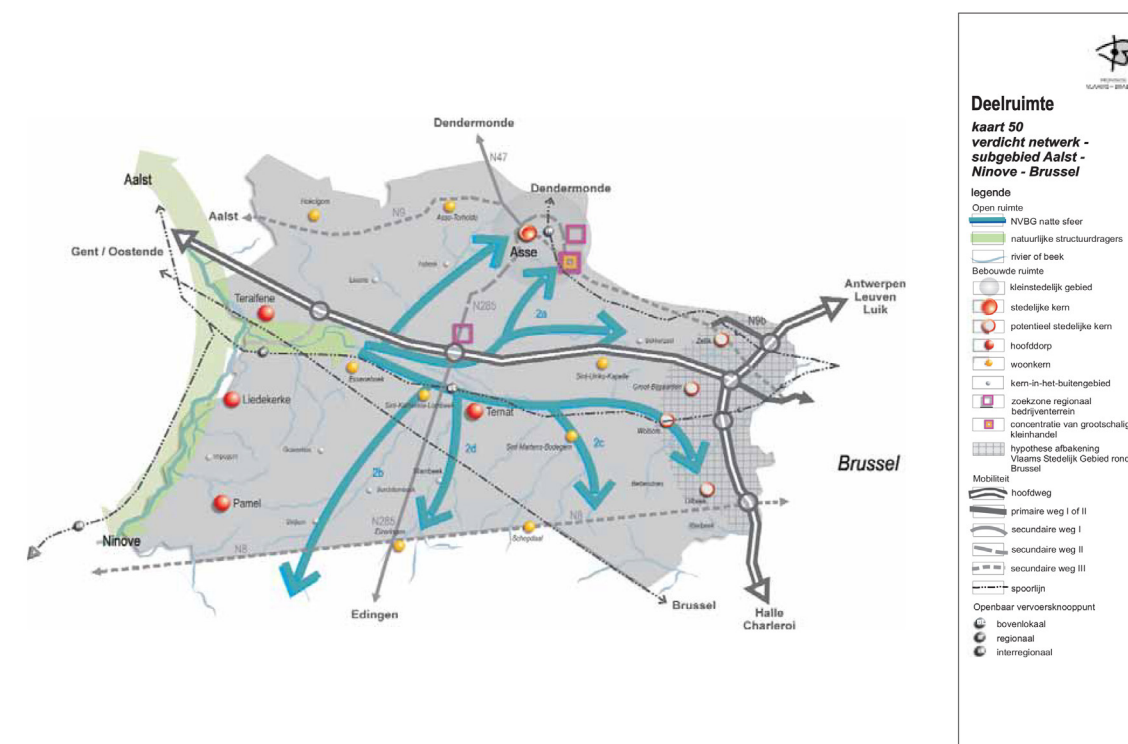
Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant werd op 11 mei 2004 definitief vastgesteld door de provincieraad. Op 7 oktober 2004 keurde de Vlaamse regering het provinciaal ruimtelijk structuurplan goed (B.S. 16 november 2004). Het addendum aan het provinciaal ruimtelijk structuurplan werd op 6 november 2012 goedgekeurd door de Vlaamse Regering (B.S. 21 november 2012).

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan schept een kader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van Vlaams-Brabant. Het structuurplan bevat een krachtige visie op de gewenste ontwikkeling van streken en duidt de gewenste ruimtelijke samenhang aan van activiteiten zoals mobiliteit, wonen, recreatie, natuur, landbouw. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bevat een aantal principes die in het provinciale structuurplan verder worden verfijnd.

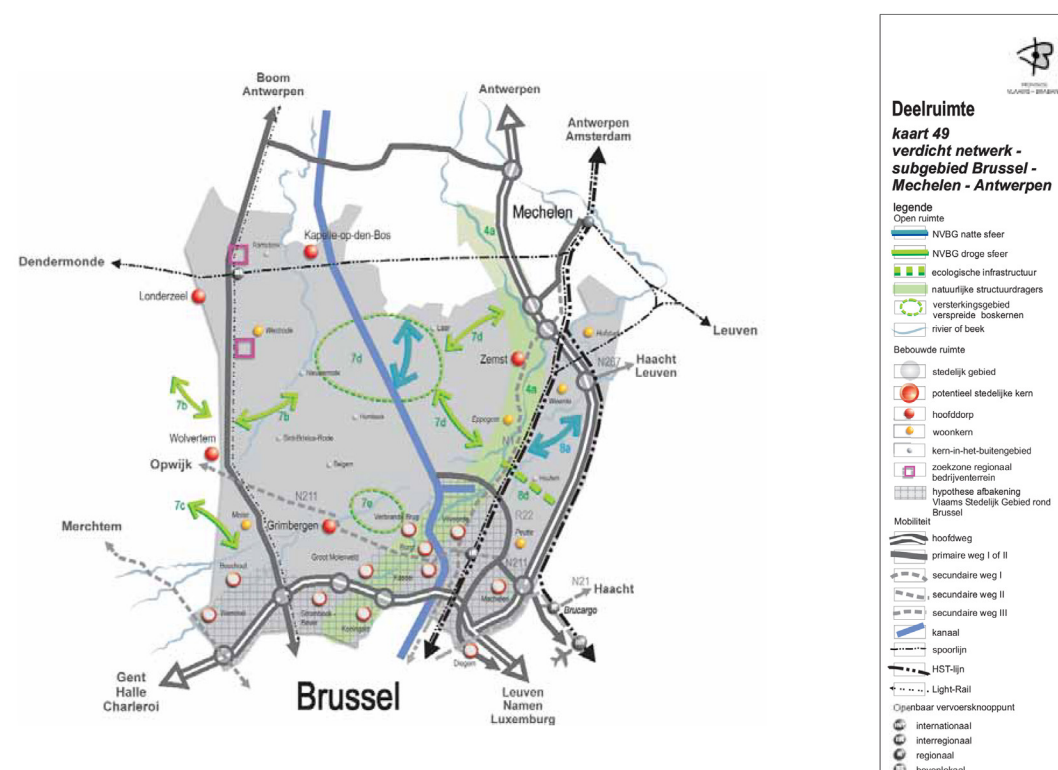
Dit structuurplan wijzigt echter niets aan de bestemming van individuele percelen.



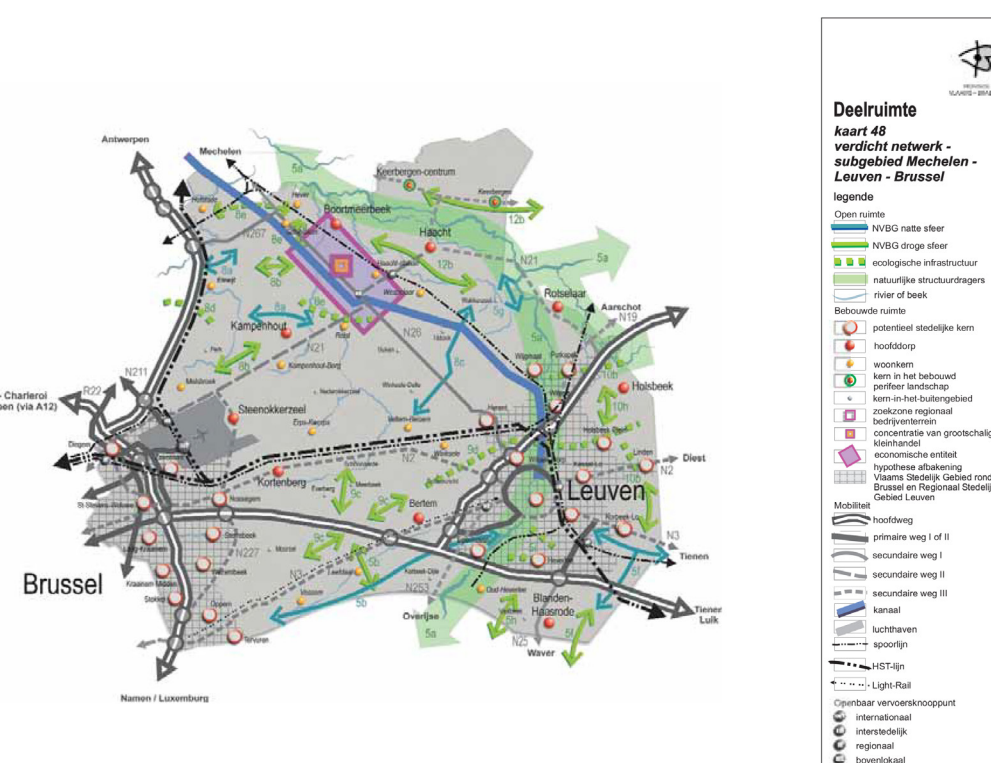
Gewenste ruimtelijke structuur (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant)



Deelruimte Aalst-Ninove-Brussel
(bron: addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant)



Deelruimte Brussel-Mechelen-Antwerpen
(bron: addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant)



Deelruimte Mechelen-Leuven-Brussel
(bron: addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant)

Mobiliteit (wegverkeer)

Delijinfrastructuren bepalen in grote mate de samenhang tussen verschillende gebieden en vormen de ruggengraat voor ontwikkelingen. Het RSV duidt de grote verkeersassen aan voor de verplaatsingen door het hele gewest. Het gaat om hoofdwegen en primaire wegen, hoofdspoorwegen en hoofdwaterrwegen. De provincie selecteert de secundaire wegen, het regionaal openbaar vervoer en het provinciale fietsroutenetwerk.

De provincie Vlaams-Brabant suggereert volgende weg als bijkomende hoofdweg te selecteren: Het te onderzoeken tracé van de R0 van de E19/A7 (Ruisbroek) tot R0 (Tervuren). Het tracé is een belangrijke missing link binnen de ringstructuur van Brussel. Door de sluiting van de ring rond Brussel worden internationaal georiënteerde en op het binnenland gerichte economische activiteiten ontsloten via een merkelyk kortere afstand. Voor de economische revitalisering van de zuidelyke Zennevallei is een goede ontsluiting noodzakelyk, zowel in de richting van Antwerpen, als in de richting van het regionaal stedelyk gebied Leuven en van de achterliggende kleinstedelyke gebieden Diest, Tienen en Aarschot.

In aanvulling op de selecties van hoofd- en primaire wegen (door het RSV), selecteert de provincie de secundaire wegen:

- **Secundaire wegen I:** deze wegen hebben als hoofdfunctie het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau. Omwille van de verkeersleefbaarheidseis en de mogelyke maaswijdteverkleining tussen twee hoofdwegen wordt het concept van filters toegepast. Een filter is een weerstandsfactor die de reistijd van het

traject verhoogt en/of selectief verkeer toelaat. Concreet vertaalt zich dit in verkeerslichtenbeïnvloeding, doortochtherinrichting, tonnenmaatbeperking... In een filter is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Hierdoor kan het ongewenst gebruik van dergelyke wegen beperkt worden. Binnen het plangebied worden geen secundaire weg I geselecteerd.

- **Secundaire wegen II:** deze wegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen/ ontsluiten van mobiliteitgenererende elementen op provinciaal niveau naar het hoofd- of primaire wegennet. Ook het toegang verlenen tot de aanpalende percelen is een belangrijke functie. De snelheid is ondergeschikt aan de activiteiten en de doorstroming. Om de verkeersleefbaarheid op sommige delen te garanderen zijn maatregelen nodig, die overeenkomen met het uitbouwen van een filter.

Binnen het plangebied worden volgende secundaire wegen II geselecteerd:

- N1: van Diegemstraat tot de grens met het Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- R22b (Henneaulaan – Grensstraat – J.F. Kennedylaan – J.E. Mommaertslaant – Oude Woluwelaan) van aansluiting 3 R0 (Zaventem) tot de R22 in Machelen;
- Budasteenweg-Diegemstraat van N1 (Vilvoorde) tot R22 (Machelen);

- **Secundaire wegen III:** deze wegen garanderen een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets. De verbindingfunctie voor het autoverkeer is ondergeschikt aan het openbaar vervoer en de fiets. Doorgaans wordt dit type wegen ontdubbeld door een hoofdweg, waardoor de verkeersfunctie voor het autoverkeer verminderd is. Een groot deel van deze wegen (m.n. de

oude steenwegen) hebben een ruimtelijk structurerend karakter omwille van de bebouwing en de aanwezige activiteiten. Deze wegen hebben momenteel, naast een verbindende functie vaak ook een erftoegangsfunctie voor diverse activiteiten. Om het verkeerskundige conflict tussen verbinden en ontsluiten op te lossen dient de wegbeheerder de verkeersfunctie van de weg af te stemmen op de ruimtelijke structuur, waarbij speciale aandacht gaat naar de verkeersleefbaarheid langs de weg.

Binnen het plangebied worden volgende secundaire wegen III geselecteerd:

- N1: van grens Antwerpen tot Diegemstraat;
- N2: van R23 (Leuven) tot grens Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- N9 (incl. oude verbinding door Zellik): van ring Asse tot grens Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- N21: van N211 (Steenokkerzeel) tot grens Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- N211: van N47 (Opwijk) tot R22 (Vilvoorde);
- N227: van grens Antwerpen tot grens Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- N290 (Brusselsesteenweg – Windberg – Kaasmarkt – Steenweg op Brussel – Diepestraat – Isidoor Meyskensstraat) van centrum Merchtem tot grens Brussels Hoofdstedelyk Gewest;
- N202 (Sint-Annalaan – Romeinsesteenweg) tussen N211 (Grimbergen) en Dikke Beuklaan (Wemmel).

Mobiliteit (OV)

De provincie wenst het openbaar en/of collectief vervoer maximaal uit te bouwen en te stimuleren. Zonder twijfel is het Verdicht Netwerk de regio met het grootste fileprobleem. De provincie zal bij prioriteit in dit gebied het Regionet Brabant-Brussel de komende jaren trachten te realiseren.

Op de luchthaven zullen twee OV-knooppunten worden uitgebouwd. Het bestaande en te optimaliseren station onder de terminal dient zo uitgebouwd dat een aansluiting met verbindende HST-lijnen naar de omliggende internationale luchthavenregio's mogelijk wordt. Daarnaast ijvert de provincie voor een openbaar vervoer-knooppunt te Brucargo.

De bestaande spoorlijnen Mechelen-Vilvoorde-Brussel en Mechelen-Dendermonde bieden onvoldoende ontsluitingsmogelijkheden voor de regio. De provincie kiest, om naast de optimalisatie van de spoorlijnen, ook een hoogwaardig netwerk van snelbuslijnen uit te bouwen. In eerste instantie dient een OV-lijn langsheen de A12 uitgebouwd te worden. Gezien de enorme potenties van deze lijn bestudeert de provincie het tracé van de lightrailverbinding.

De provincie zal het Regionet Brabant-Brussel de komende jaren trachten te realiseren.

Mobiliteit (andere)

Om de multimodale ontsluiting te verbeteren ijvert de provincie voor het voorzien van een vrachtterminal, aansluitend bij de zuidwestelijke ontwikkeling van BRUCARGO. Hierdoor wordt een snelle en gegarandeerde verbinding voor luchtvracht via het spoor met de omliggende luchthavens en de ruimere Europese regio mogelijk gemaakt.

De provincie wenst de nodige maatregelen te treffen met het oog op een goede ontsluiting van de luchthaven van Zaventem.

Stedelijke ontwikkelingen

De provincie stelt dat in de toekomst de economische ontwikkelingsmogelijkheden rond het luchthavengebied moeten worden open gehouden, zowel voor luchthavengebonden, als voor luchthavengerelateerde activiteiten.

Natuur en landschap

Men wenst de open ruimtefragmenten zo veel mogelijk te beschermen en via een fijnmazig netwerk onderling te verbinden.

De provincie werkt samen met de betrokken gemeenten aan de uitbouw van de 'groene Corridor', een keten van uit te bouwen natuurlijke fragmenten van Kampenhout tot Londerzeel.

De structurerende rivier- en beekvalleien zijn dragers van de open ruimte en ondersteunen de natuurlijke en landschappelijke structuur. Het rivier- en beekstelsel van de Dender, de Mark, de Zenne, de Dijle, de Demer en de Getes bewerkstelligen in belangrijke mate de samenhang binnen Vlaams-Brabant.

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.1.Bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 27 maart 2019
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: TV BUUR- SumResearch met medewerking Atelier Romain
Opdrachtgever: Provincieraad Vlaams-Brabant- dienst ruimtelijke planning

Conceptnota - Beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant

Begin 2018 keurde de provincieraad een 'kernnota' goed als belangrijke bouwsteen van wat het provinciaal beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant moet worden. Deze kernnota is nu aangevuld met de operationele ontwikkelingsperspectieven en selecties om te komen tot voorliggende conceptnota.

Selecties en ontwikkelingsperspectieven

De thematische beleidslijnen dienen nog worden aangevuld met een aantal selecties en ontwikkelingsperspectieven om een concrete doorwerking naar maatregelen, instrumenten en acties van zowel de provincie als de gemeenten mogelijk te maken. De ontwikkelingsperspectieven die in dit deel geschetst worden, dienen steeds in samenhang met de thematische beleidslijnen uit de andere beleidskaders gelezen te worden.

Uitdagingen

De conceptnota ruimte wenst de volgende grote inhoudelijke uitdagingen aan te pakken:

- Klimaatverandering en energiebehoefte: De provincie Vlaams-Brabant heeft zich geëngageerd om samen met gemeenten, bedrijven, kennisinstellingen, middenveld en burgers te evolueren naar een klimaatneutraal en klimaatbestendig Vlaams-Brabant tegen 2040. Klimaatneutraliteit betekent dat we tegen 2040 niet meer willen bijdragen aan de toename van broeikasgassen in de atmosfeer. Om die doelstelling te bereiken, moeten de broeikasgassen die we uitstoten in evenwicht zijn met wat de natuur kan opnemen. Dit komt overeen met een vermindering van minstens 80% van de broeikasgassen tegen 2040 t.o.v. 2011.2 Het is een uitdaging om deze mitigatie-ambitie te vertalen in het ruimtelijke beleid. Hiervoor hebben we nood aan ruimtelijke strategieën die de uitstoot van broeikasgassen in alle sectoren helpen afbouwen.

- Demografie: De provincie Vlaams-Brabant groeit. In 2030 zal de provincie 76.000 inwoners meer huisvesten dan in 2015. Dit komt overeen met 44.000 huishoudens. De stijging van het aantal huishoudens is het sterkst in de Vlaamse Rand en in de steden, én in de leeftijdscategorie 65+. In de periode 2015-2030 komen er 66.000 extra 65-plussers bij, terwijl er 'slechts' 9.000-65 jarigen bij komen. Dit maakt de impact van vergrijzing erg tastbaar.

- Ecosystemen en hun diensten onder druk: Ecosystemen voorzien ons van

een hele reeks diensten en goederen van onschatbare waarde voor onze maatschappij. Ze produceren zuiver water, ondersteunen voedselproductie, bestuiven planten en gewassen, helpen bij de beheersing van plagen, reguleren de luchtkwaliteit en het globale klimaat, beschermen ons tegen overstromingen, staan in voor het behoud van de bodemkwaliteit, enzovoort. Ook de open ruimte geeft plaats aan ecosystemen. Ze geeft ons ruimte voor buitenactiviteiten zoals recreatie, sport en ontspanning. Deze voordelen van ecosystemen, noemen we ecosysteemdiensten (ESD).

- Mobiliteit: In Vlaams-Brabant maken steeds meer mensen steeds meer verplaatsingen. De oorzaak? Demografische groei, de blijvende aantrekkingskracht van onze centraal gelegen provincie, een groeiend aantal pendelaars, een hoger activiteitsniveau, een hogere welvaart, en (te) grote afstanden tussen activiteiten en voorzieningen. Voor deze verplaatsingen kiezen we in twee op drie gevallen voor de auto. Voor woonwerkverkeer gaat het zelfs over vier op vijf verplaatsingen.14 Meer verplaatsingen met de auto, betekenen meer files. Ook de alternatieve (sluip)routes raken overbelast. Structurele files komen hierdoor niet enkel op primaire, maar ook op secundaire wegen en lokale routes voor.

- Economische ontwikkeling: Vlaams-Brabant is een economisch welvarende regio. Om deze welvaart te vrijwaren, moeten we de concurrentiepositie van onze provincie voortdurend versterken. De Vlaams-Brabantse economie staat immers niet op zichzelf, maar is gekoppeld aan een veranderende wereldeconomie. Het is een uitdaging om die wereldwijde veranderingen op de juiste manier te weerstaan (robuustheid) of op te vangen (veerkracht). Dit vergt een grensoverschrijdende blik en een goede kennis van de sterktes, zwaktes en opportuniteiten van de Vlaams-Brabantse economie. Ruimte voor bedrijvigheid en handel is één van de belangrijke ingrediënten voor economische welvaart. Het is bijzonder moeilijk om economische groei en de ruimte die daarvoor nodig is te becijferen. Belangrijk is wel om kwaliteit te bieden. Daarom staat het optimaliseren van de bestaande economische infrastructuur hoger op de agenda dan het realiseren van bijkomende ruimte voor bedrijven.

Missie

Als provincie heeft de uitdaging onze samenleving het hoofd te bieden. Dit beleidsplan doet dit vanuit het ruimtelijke beleid: het bevat inhoudelijke basisprincipes, strategieën en thematische vertalingen die ambitieuze antwoorden bieden op de ruimtelijke uitdagingen waarmee we geconfronteerd worden. De missie is drieledig.

- samenhang
- partnerschappen
- samenwerkingsplatform

Basisprincipes voor het ruimtelijk beleid

Cultuurlandschap als nieuwe bril

Anno 2017 is er geen enkele plek op aarde waar de mens geen sporen heeft nagelaten. Uiteraard varieert die menselijke impact sterk, maar afwezig is hij nooit. Dat geldt ook voor de provincie Vlaams-Brabant. Onze provincie is het resultaat van de eeuwenlange wisselwerking tussen het fysische systeem en menselijke activiteiten: een cultuurlandschap. De ruimte in dit beleidsplan bekijken we dan ook door deze bril.

Basisprincipes

Drie ruimtelijke principes overstijgen het niveau van de bouwstenen. Ze zijn zo fundamenteel dat we ze niet zien als strategie, maar als basisprincipes van dit beleidsplan ruimte.

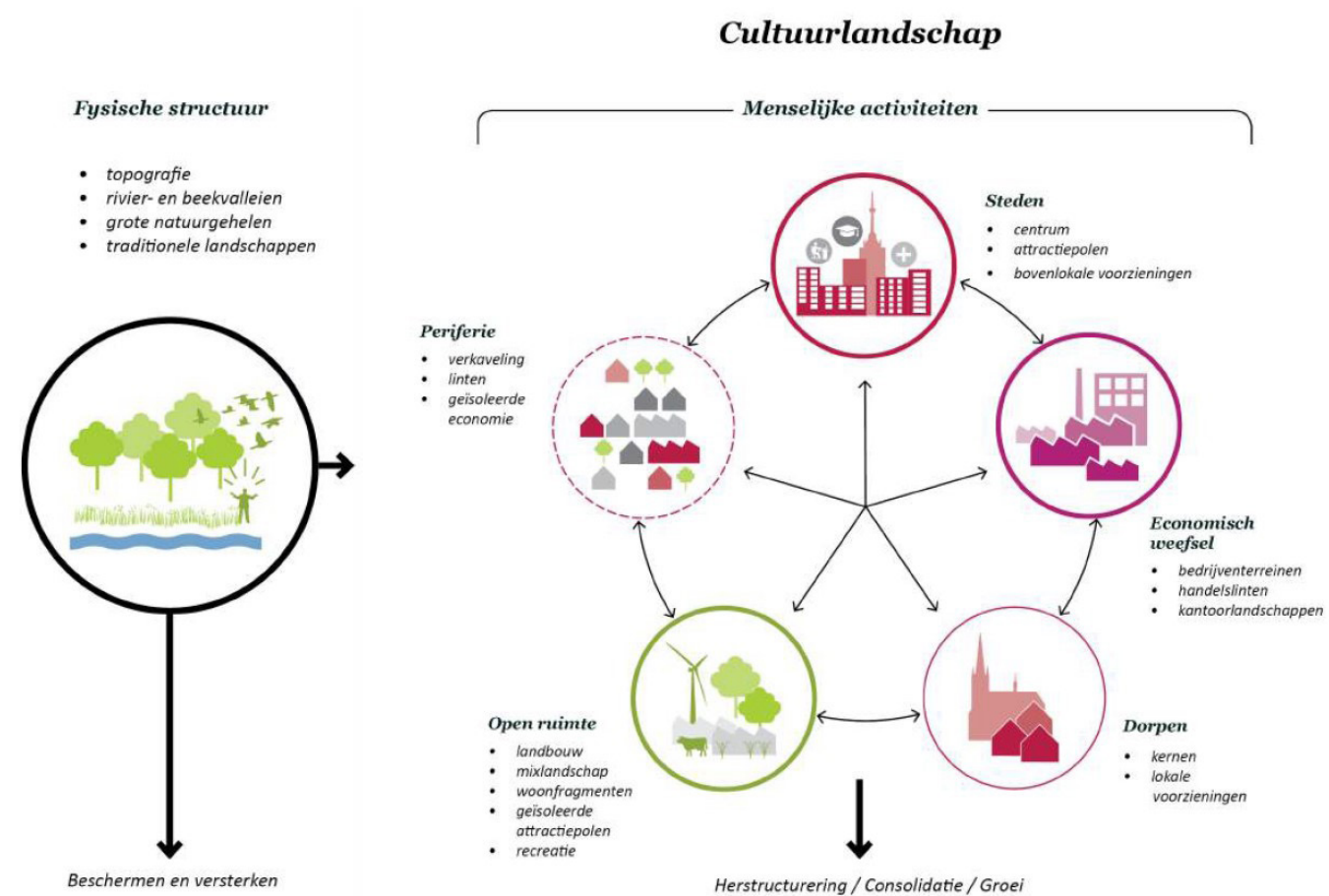
- Efficiënt ruimtegebruik
- Nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen
- Fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte

Strategieën

- Hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
- Robuust openruimtenetwerk, zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
- Productief landschap
- Netwerk van levendige kernen
- Internationale groeipolen en optimalisatie economische knooppunten
- Ruimte voor energie
- Een ambitieus ruimtelijk verhaal

Thematische vertaling

- Mobiliteit
- Wonen
- Voorzieningen
- Economie
- Open ruimte
- Energie



Cultuurlandschap

(bron: www.vlaamsbrabant.be/nl/ruimtelijke-planning/provinciaal-beleidsplan-ruimte-vlaams-brabant)

Selecties en ontwikkelingsperspectieven

Knooppunten in het mobiliteitsnetwerk- harde ruggengraat voor ontwikkeling

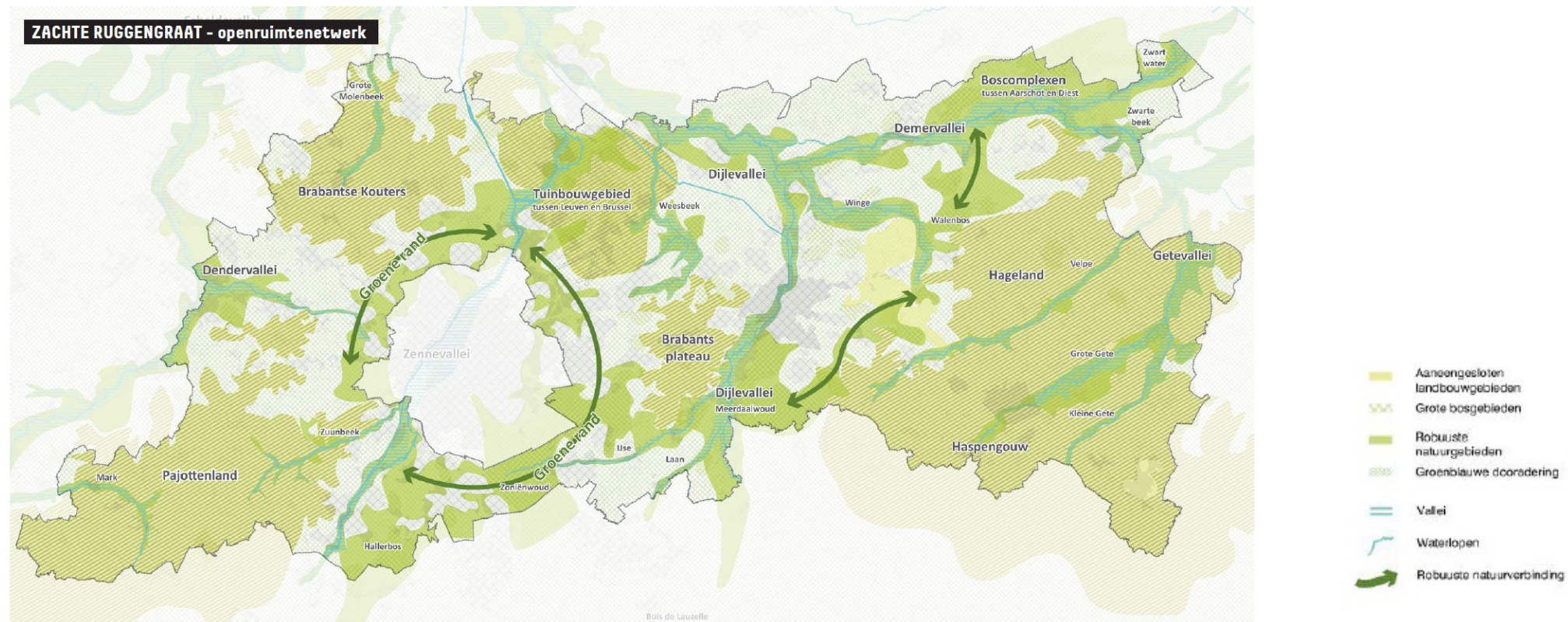
De mobiliteitsinfrastructuur vormt de basis van een hoogdynamische structuur, als harde ruggengraat van het cultuurlandschap.

1. Stedelijke kernen
2. Hoogdynamische woonkernen
3. Landelijke dorpskernen
4. Woongebieden buiten de kernen
5. Economische knooppunten

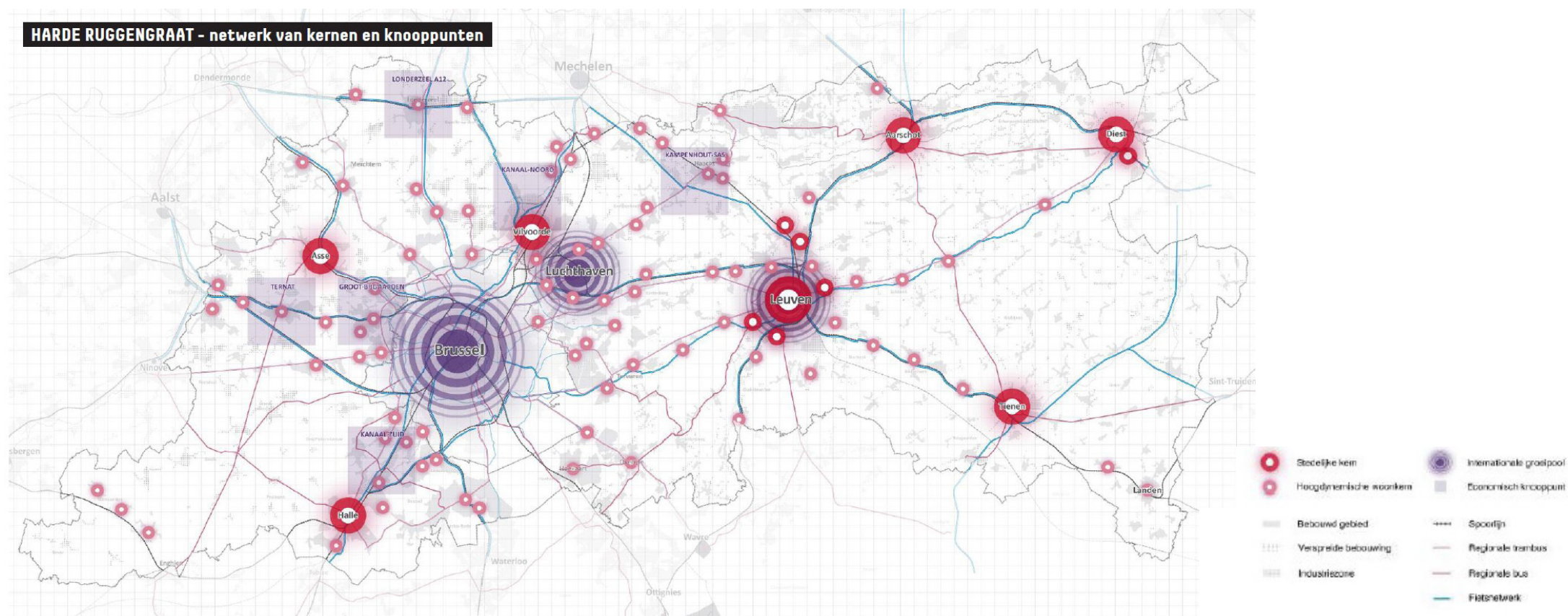
Robuust openruimtenetwerk- zachte ruggengraat voor ontwikkeling

Onze rivier- en beekvalleien, boscomplexen, landbouwgebieden en ecologische verbindingen vormen samen een grensoverschrijdend netwerk, een landschappelijke structuur die we moeten beschermen en versterken, en die kan uitgroeien tot een robuust open ruimtenetwerk, een zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen. Een fijnmazigere groenblauwe dooradering van het landschap – zowel door de bebouwde als de onbebouwde ruimte – zorgt voor een verbinding van de verschillende onderdelen van het robuust open ruimtenetwerk.

1. Aaneengesloten landbouwgebieden
2. Robuuste natuurgebieden



Zachte ruggengraat - openruimtenetwerk
(bron: www.vlaamsbrabant.be/nl/ruimtelijke-planning/provinciaal-beleidsplan-ruimte-vlaams-brabant)



Harde ruggengraat - netwerk van kernen en knooppunten
(bron: www.vlaamsbrabant.be/nl/ruimtelijke-planning/provinciaal-beleidsplan-ruimte-vlaams-brabant)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2010
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult NV
Opdrachtgever: De Provincie Vlaams-Brabant

GRS Dilbeek

Het GRS Dilbeek werd definitief goedgekeurd door de gemeenteraad in de zitting van 7 september 2010. Het werd door de bestendige deputatie goedgekeurd op 28 oktober 2010 (B.S. 23 november 2010).

Stedelijke ontwikkelingen

Het concept 'Dilbeek tussen grootstad en Pajottenland' wordt praktisch vertaald in de differentiatie tussen de gebieden van de 'stedelijke sfeer' en het buitengebied. Deze tweeledige beleidsmatige benadering laat toe om voor samenhangende gedeelten aangepaste ontwikkelingsperspectieven weer te geven, overeenkomstig de 'stedelijke sfeer' of het buitengebied waartoe ze behoren.

Dilbeek kan hooguit een zeer beperkte uitbreiding van de nederzittingsstructuur verdragen. Voor het behoud van een kwalitatieve leefomgeving en de identiteit van de gemeente, benadrukt Dilbeek dat er geen ruimte is voor een grootschalige of gestuurde demografische groei. Dit principe wordt erkend door het VSGB, dat geen taakstelling of woonprogramma opneemt voor Dilbeek.

De delen van Groot-Bijgaarden en Dilbeek die behoren tot het VSGB komen in aanmerking voor de creatie van bijkomende woongelegenheid, mits de ruimtelijke draagkracht daarbij wordt gerespecteerd. Daarom wordt in Groot-Bijgaarden ingezet op kernversterking en woonontwikkeling in aansluiting op de kern. Voor Groot-Bijgaarden zal het masterplan 'leefkernen' minstens de volgende concrete aandachtspunten opnemen:

- Ontwikkelingsvoorstel van het binnengebied Bosstraat/Brusselstraat met speciale aandacht voor de woonbeleidsdoelstellingen.
- Voorstel voor de afwerking van de woonwijk 'Nieuwebos' met een zone voor recreatie. Het masterplan zal hier geconcretiseerd worden door een RUP.
- Opwaardering van het publieke domein.

Naar analogie met het masterplan voor de 'leefkernen', zal Dilbeek actie ondernemen voor de opwaardering van zijn stationsomgevingen. De inrichting van de stationsomgeving van Groot-Bijgaarden dient gecoördineerd te worden met de noodzakelijke herinrichting, reconversie en ontwikkeling van omgevende bedrijventerreinen. Door een geïntegreerde aanpak kunnen de langzame verkeersnetwerken een raamwerk vormen voor de op te waarderen elementen van de natuurlijke structuur.

Natuur en landschap

Valleigebieden vormen de dragers van het fysische en het natuurlijke systeem. Ze hebben de bestaande open ruimtestructuur vormgegeven. Naar de toekomst moet hun waarde worden erkend. Dilbeek selecteert haar valleigebieden als structureel bepalend voor de gewenste open ruimtestructuur:

- De vallei van de Nieuwe Molenbeek (ter hoogte A10/E40)
- De vallei van de Steenvoordbeek-Smissenboswaterloop
- De vallei van de Zierbeek, Zibbeek en Peverstraatbeek
- De vallei van de Elegembeek-Molenbeek (t.h.v. R0)
- De vallei van de Maalbeek (t.h.v. R0)
- De vallei van de Laarbeek-Molenbeek (ook gekend als de 'Pedevallei')
- De vallei van de Broekbeek

Doelgerichte acties streven naar een kwalitatieve landschapsontwikkeling -met natuurlijke en culturele accenten- voor de groene rand rond Brussel. In Dilbeek wordt het Brueghelproject t.h.v. Molenbeek (oost) – Pedebeek (Sint- Gertrudis-Pede) uitgewerkt door het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). In aansluiting op de bovenlokale selecties, voegt Dilbeek de volgende selecties toe in kader van het Bruegelproject (GNOP 06.2003):

- Bufferzone bij de R0 (deelgemeente Dilbeek en Groot-Bijgaarden)
- Valleien van de Broekbeek en Dorploopbeek (deelgemeente Dilbeek)
- Valleien van de Smissenboswaterloop en de bovenloop van de Steenvoordbeek (deelgemeente Dilbeek)
- Valleien van de Zierbeek, Plankenbeek en Zibbeek (Schepdaal, Sint-Martens-Bodegem)

Het beschermd landschap en de beschermde ankerplaats 'omgeving kasteel Groot-Bijgaarden' t.h.v. de verkeerswisselaar te Groot-Bijgaarden met bijbehorende puntrelicten maakt onderdeel uit van de 'Groene Gordel', het netwerk van waardevolle stukken natuur, parken en bossen rond Brussel. In de bufferzones langs de R0 (omgeving Eikenberg en Thaborberg) wenst Dilbeek aan bosuitbreiding te doen om de lawaaihinder en effecten van fijn stof te milderen. Deze bossen dienen naast hun schermfunctie ook ruimte te bieden voor passieve recreatie. Op deze manier kan het prioritair gebied voor natuur P4 (Thaborberg) gevrijwaard worden van over-recreatie.

Mobiliteit (wegverkeer)

Om de kwaliteit van onze mobiliteit te verhogen en om de mobiliteitsgraad voor de toekomst te vrijwaren, zal Dilbeek alle ondersteuning bieden aan de uitbouw van een duurzame mobiliteit. In een duurzaam verkeersmodel maken de verkeersdeelnemers hun verkeersmiddelen in de eerste plaats afhankelijk

van de 'aard van de verplaatsing'. Praktisch vertaald houdt dit in dat:

- 'Langzaam verkeer' wordt gestimuleerd voor de korte verplaatsingen;
- Het OV wordt gepromoot, onder meer voor vast woon-werkverplaatsingen;
- De auto een 'alternatief' is wanneer andere verkeersmiddelen geen gepaste oplossing bieden.

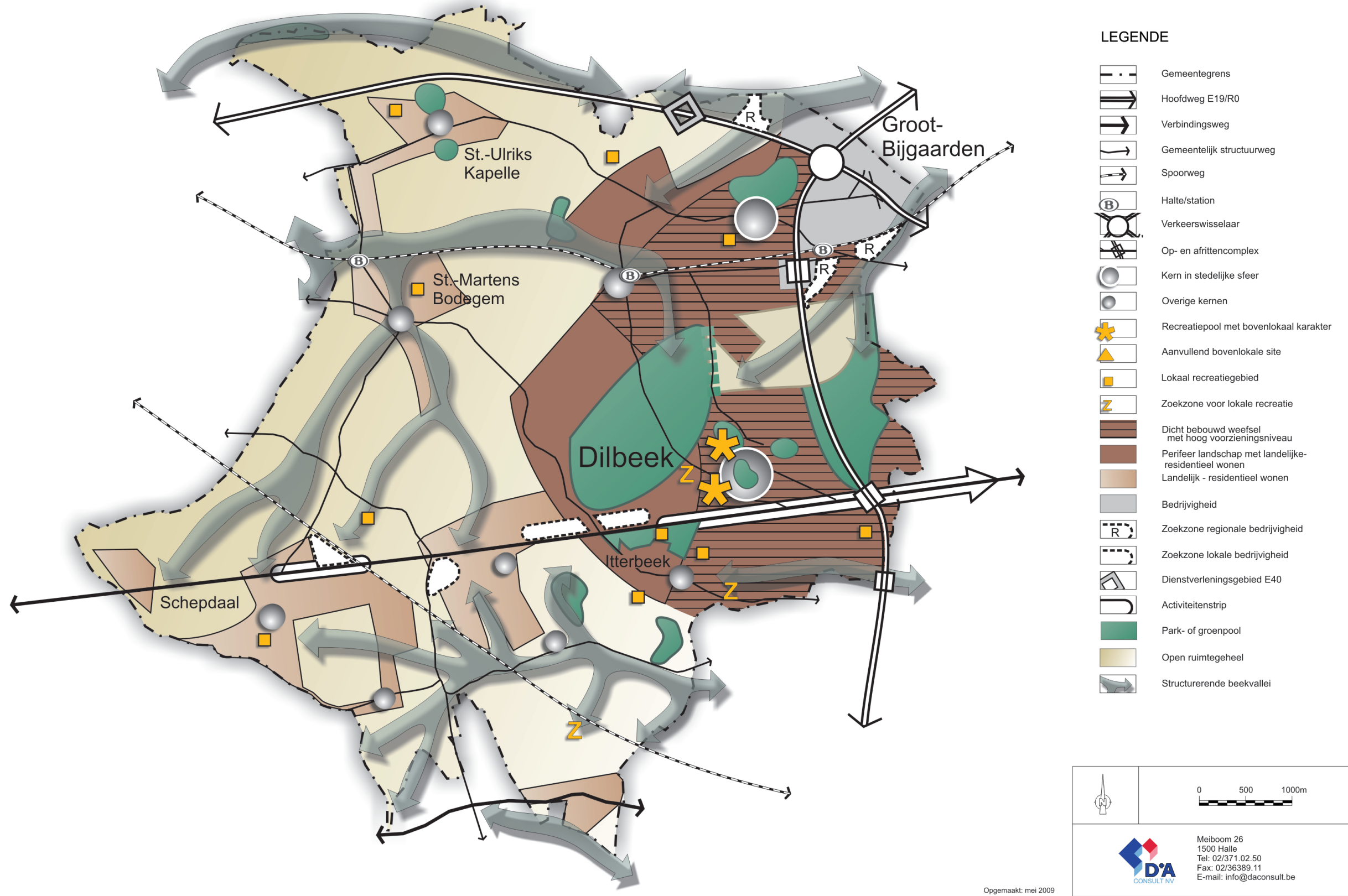
Dilbeek is voorstander om de R0 verder landschappelijk in te kleden (taludbeplantingen en bosuitbreidingen op de berm en bufferzones). Tevens acht de gemeente een buffer met bijhorende geluidswerende wanden belangrijk om de geluidsoverlast in de woongebieden te beperken. Ook voor de A10/E40 is de gemeente vragende partij om deze hoofdweg beter in te bufferen ten opzicht van de woonomgevingen van Groot-Bijgaarden en Sint-Ulriks-Kapelle (taludbeplantingen en bosuitbreidingen op de berm en bufferzones).

De gemeente is voorstander om de A10/E40 vanaf de verkeerswisselaar te Groot-Bijgaarden richting Brussel te downgraden van een hoofd ontsluitingsweg naar een secundaire weg I.

Mobiliteit (OV)

In het voorstel van het Brabantnet wordt het treinstation Groot-Bijgaarden niet opgenomen als halte, hoewel dit station wel langs de lijnen V4 en V8 is gelegen. De ligging van het station op ± 500 m van het centrum van Groot-Bijgaarden en aanpalend aan de regionale bedrijventerreinen, biedt een groot reizigerspotentieel. De gemeente dringt er dan ook op aan om het station van Groot-Bijgaarden bijkomend op te nemen als belangrijk station op de lijnen V4 en V8.

De gemeente vraagt aan de hogere overheid om initiatief te nemen voor de inrichting van het station van Groot-Bijgaarden (in samenhang met de globale herinrichting van de regionale bedrijventerreinen) om de beleidsdoelstellingen voor het OV te realiseren.



Gewenste ruimtelijke structuur Dilbeek (bron: GRS 2010, D+A consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2005
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult NV
Opdrachtgever: De Provincie Vlaams-Brabant

GRS Asse

Het GRS van Asse werd definitief goedgekeurd door de gemeenteraad in de zitting van 21 februari 2005. Het werd door de bestendige deputatie goedgekeurd op 21 april 2005.

Stedelijke ontwikkelingen

Voor het kerngebied in Zellik wordt een versterking van de centrumfuncties (handel, administratie, verzorging, horeca, ...) nagestreefd, waarbij de attractiviteit van het gebied wordt opgewaardeerd. De kerngedachte is het veilig en aangenaam maken voor langzaam verkeer en het OV. Binnen deze context moet ook de realisatie van de ringweg gezien worden, waardoor het centrumgebied van zwaar en doorgaand verkeer kan gevrijwaard worden. De bestaande pleinenstructuur (Hopmarkt, Gemeenteplein/Smis en Kerkplein) vormt samen met de voorzieningen langs de steenwegen de schakel voor het op te waarderen openbaar domein in deze kern. De herwaardering en inbreiding voor het wonen in het centrum staan voorop.

Natuur en landschap

Buiten de afgebakende stedelijke gebieden wordt Asse gekenmerkt door open agrarisch gebied, doorsneden met te versterken valleistructuren en bosgebieden, groene linten en vlakken in de grote open ruimte. Voor Zellik dient een maximaal behoud van de kleinere open ruimte-entiteiten te worden nagestreefd. Deze entiteiten kunnen aangewend worden voor landbouw in stedelijk gebied samen met ruimte voor passieve recreatie voor de omwonenden.

Aansluitend bij de groenstructuren van de R0 wenst de gemeente de N9 Pontbeeklaan te selecteren als zoekzone voor nieuwe bosaanplanting. De bufferzones langs de N9 Pontbeeklaan dienen effectief gerealiseerd door grindwallen en bebossing.

Voor de valleigebieden moet gestreefd worden naar vrijwaring en herstel van de beekstructuren naast een kwalitatieve versterking van de valleistructuur. Versterking van het valleikarakter kan verwezenlijkt worden door een behoud van de weiden, graslanden en ruigten en de verweving van de functies landbouw, natuur en landschap.

Door het voorzien van een aangepaste beplanting op de taluds van de autosnelwegen, eventueel in combinatie met de aanleg van landschappelijke passages, wordt een ecologische verbinding gecreëerd. Hierdoor is dispersie van planten en dierlijke organismen opnieuw mogelijk. Door de landschappelijk verantwoorde inkleding van deze grootschalige wegeninfrastructuur wordt

bovendien de visuele impact gemilderd. Daar waar mooie vergezichten aanwezig zijn, dient deze buffering ruimte te laten voor de landschappelijke visuele aspecten. Ook dient rekening gehouden te worden met de geluidsoverlast langs de autosnelwegen en kunnen zich maatregelen zoals geluidschermen en -wallen opdringen, met name t.h.v. woongebieden grenzend aan de N9 Pontbeeklaan, de R0 en A10/E40.

Mobiliteit (wegverkeer)

Om het hoofd te bieden aan de problemen van verkeersleefbaarheid en -veiligheid in de gemeente, dient een hiërarchisch wegennet uitgebouwd te worden om het doorgaand en lokaal verkeer te scheiden. Om het doorgaand verkeer van de lokale wegen te krijgen, moeten de belangrijkste wegen vlot verkeer toelaten. De aanleg van een ring rond Asse past in deze visie.

Door de aanleg van een ring rond Asse wordt het doorgaand verkeer uit de kern van Asse gehouden en wordt een deel van de verkeersproblematiek waarmee Asse geconfronteerd wordt, aangepakt. In aanvulling op de ring rond Asse moeten ook de problemen op de N9 t.h.v. de spooroverweg en de kruispunten met de N285 en de N9 Gentsesteeweg worden aangepakt.

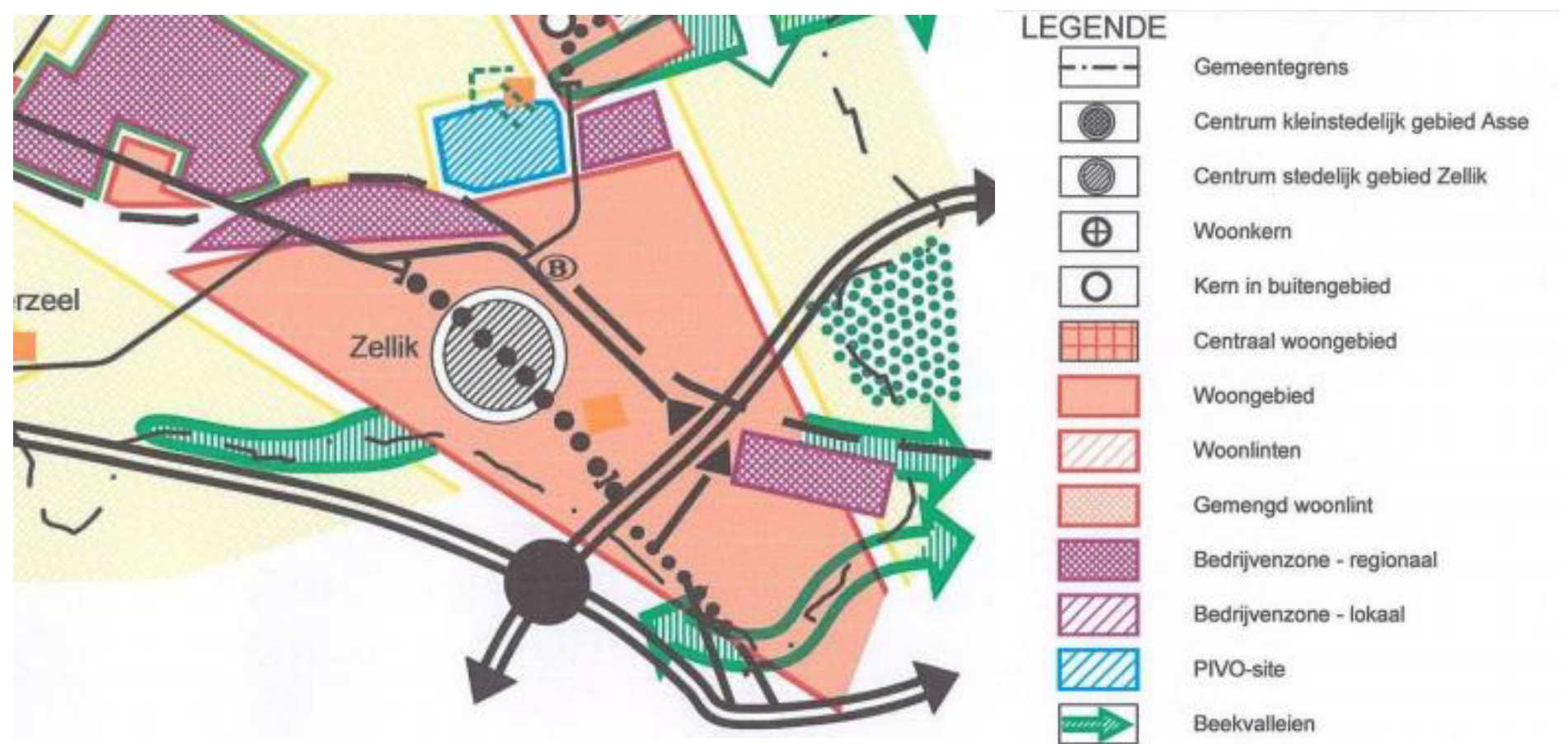
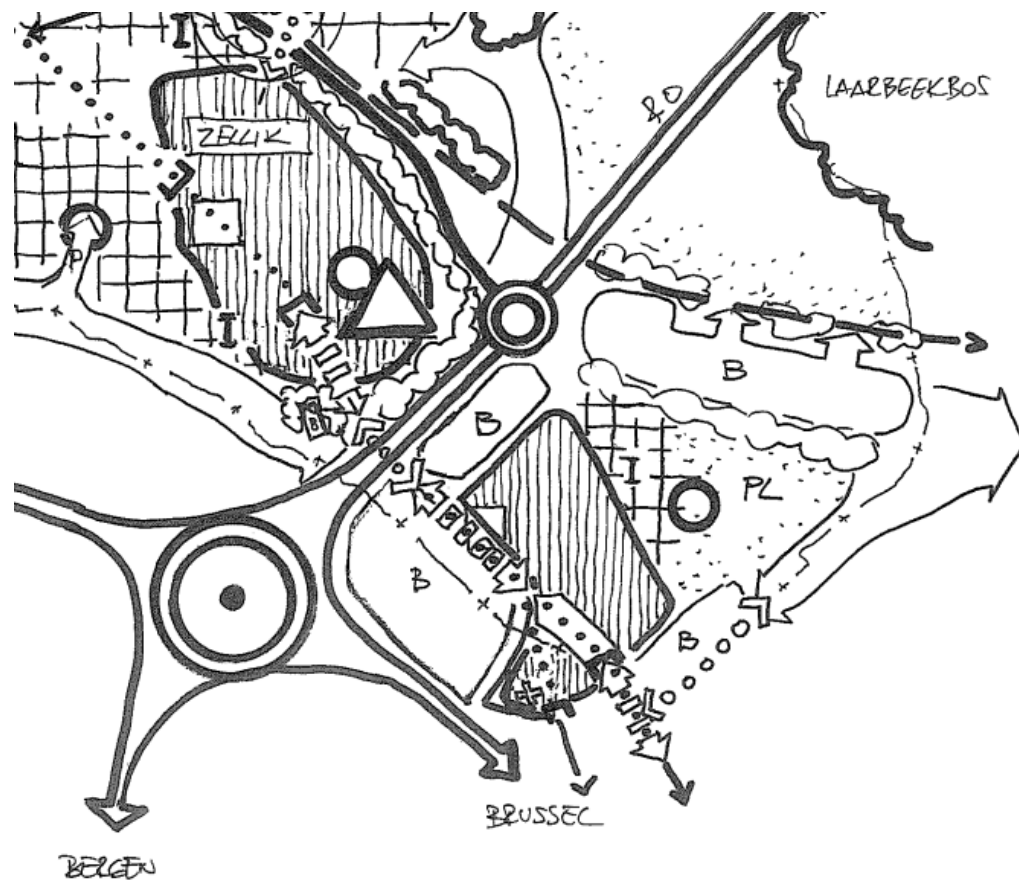
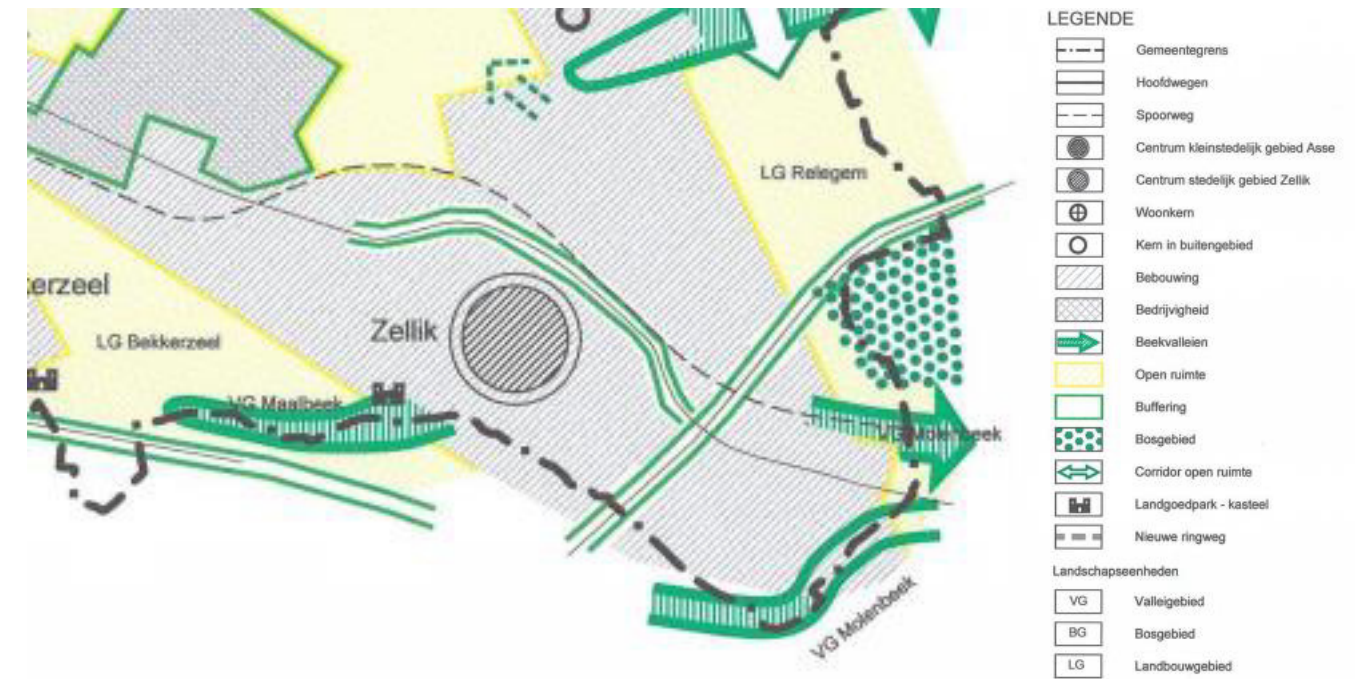
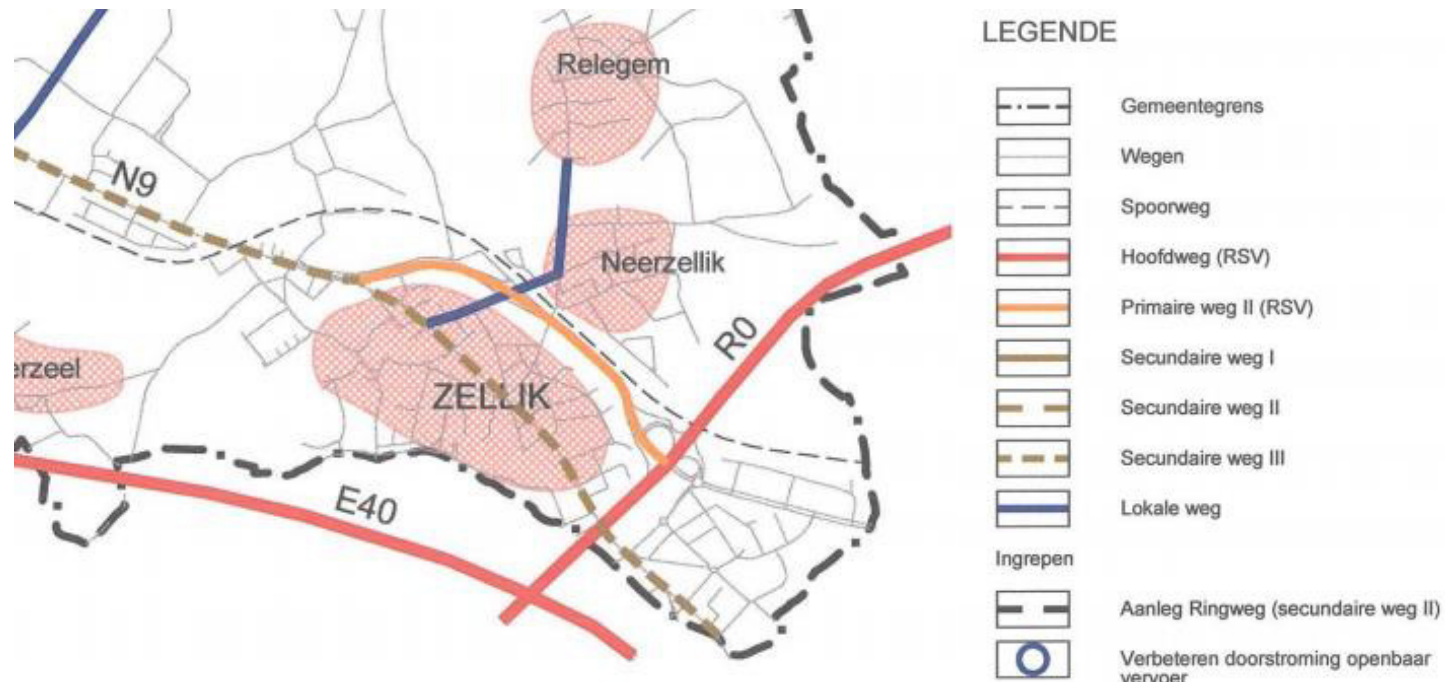
Ook in Zellik moet de noordelijke aftakking van de N9 gezien worden als een ringweg waardoor het centrumgebied voor zwaar en doorgaand verkeer gevrijwaard wordt (reeds grotendeels gerealiseerd). De bestaande pleinenstructuur en verkeersarme straten in de driehoek De Nachtegaallaan, de N9 en Denoyerstraat vormen samen met de aanwezige voorzieningen.

Mobiliteit (OV)

De stationsomgeving van Zellik biedt de mogelijkheden voor de uitbouw van een OV-knooppunt, waarbij het OV-beleid geoptimaliseerd wordt (trein, bus, langzaam verkeersmaatregelen) om de auto terug te dringen (o.a. in het kerngebied). Aan de rand van het centrum worden randparkings voorgesteld om gemakkelijk en comfortabel over te stappen op het OV en het centrum te ontlasten van verkeer. De halte vormt een scharnierfunctie in de uitbouw van het centrum van Zellik en kan voor de bedrijventerreinen en kantoren op de voormalige kazerne te Relegem (Pivo-site) het personenvervoer optimaliseren. De halte dient voorzien te worden van comfortabele langzaam verkeersverbindingen naar het centrum en de bedrijventerreinen.

Mobiliteit (zacht verkeer)

De baanontwikkelingen langs de N9 dienen gestructureerd te worden door de bestaande ruimtelijke kwaliteiten te versterken, herkenbare en leefbare ruimten af te bakenen en de nodige verkeersmaatregelen te nemen i.f.v. de verschillende kenmerkende ruimtelijke geledingen rond de N9. Centraal in deze visie staat een herinrichting van de N9 met doortochten en verkeersmaatregelen op de concentratiegebieden van het stedelijk functioneren waarbij het kerngebied prioritair voor langzaam verkeer uitgebouwd wordt (reeds grotendeels gerealiseerd) en Horing en Breker als doortochten heringericht worden. Zo wordt er ook gestreefd naar het realiseren van een aantrekkelijke verbinding langs de N9 tussen Zellik en Horing.



Datum: 2020
Status: in opmaak
Studiebureau: D+A Consult NV
Opdrachtgever: Gemeente Asse

Ruimtelijk beleidsplan Asse (conceptnota)

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Asse werd goedgekeurd door de deputatie op 29 juni 2005. Bepaalde inzichten en ontwikkelingsprincipes in het huidige structuurplan zijn achterhaald en dienen aangepast te worden aan de huidige maatschappelijke trends en beleidsmatige perspectieven.

De ruimtelijke ontwikkeling wordt geconfronteerd met nieuwe en veranderende maatschappelijke uitdagingen: globalisering, demografie, klimaat, energie, mobiliteit, economie, biodiversiteit en voedselproductie. De klimaatverandering en de energietransitie vragen een inhoudelijke vernieuwing van het ruimtelijk beleid.

Van structuurplan naar beleidsplan

Aangezien het huidig goedgekeurd structuurplan reeds dateert van 2005 en een herziening zich opdringt, wenst de gemeente Asse een meer hedendaags instrumentarium aan te wenden, zijnde een beleidsplan Ruimte.

Ter voorbereiding van de opmaak van het ruimtelijk beleidsplan Asse werd door de gemeente een visienota opgemaakt. Deze visienota beschrijft de huidige planningsproblematiek, de gekozen methodiek en wijze waarop het nieuwe plan vorm dient te krijgen. Het nieuwe ruimtelijk beleidsplan Asse zal rekening houden met de kwaliteiten én de te herziene elementen van het huidige gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Kort samengevat wordt gestreefd naar een beleidsplan dat:

- bruikbaar, hanteerbaar, en uitvoeringsgericht is;
- als conceptueel kader voor concrete projecten werkt;
- ruimte laat voor ontwerpend onderzoek als projecttoets;
- uitgaat van een beeldkwaliteitsplan voor projecten;
- een concreet actieplan bevat voor de uitvoering van verschillende sleutelkwesties.

Hierna worden kort de algemene en thematische hoofdlijnen opgesomd die een doorvertaling dienen te krijgen binnen het nieuw op te maken ruimtelijk beleidsplan Asse.

Algemeen

- Versterken van de kern van Asse centrum als kleinstedelijk gebied door te investeren in woonfunctie en stedelijke voorzieningen.
- Beheersen van de verstedelijkingsdruk vanuit het grootstedelijk gebied in heel de gemeente doch speciaal op grondgebied Zellik in relatie tot de rol van Zellik in het VSGB.
- Bewaren van de eigenheid van de kernen in het buitengebied.
- Ruimtelijk veilig stellen van de lokale werkgelegenheid.
- Beveiligen van het landelijk karakter en de natuurlijke structuur.
- Open houden van de open ruimtestructuren.
- Optimaliseren van de wegen– en spoorinfrastructuur in functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.
- Ruimte creëren voor recreatie.

Wonen

- Beheersen van de wildgroei.
- Herstellen van de uitstraling van Asse en Asse-centrum.
- Versterken van het wonen in het stedelijk gebied en bundeling in de kernen in buitengebied.
- Differentiatie in woningtypologie.
- Globale aanpak van zonevreemde woningen.

Open ruimte

- Vrijwaren van de open ruimte.
- Behouden en versterken van de valleistructuren.
- Versteven van de bosfragmenten.
- Asse als landbouwgemeente.

Economie

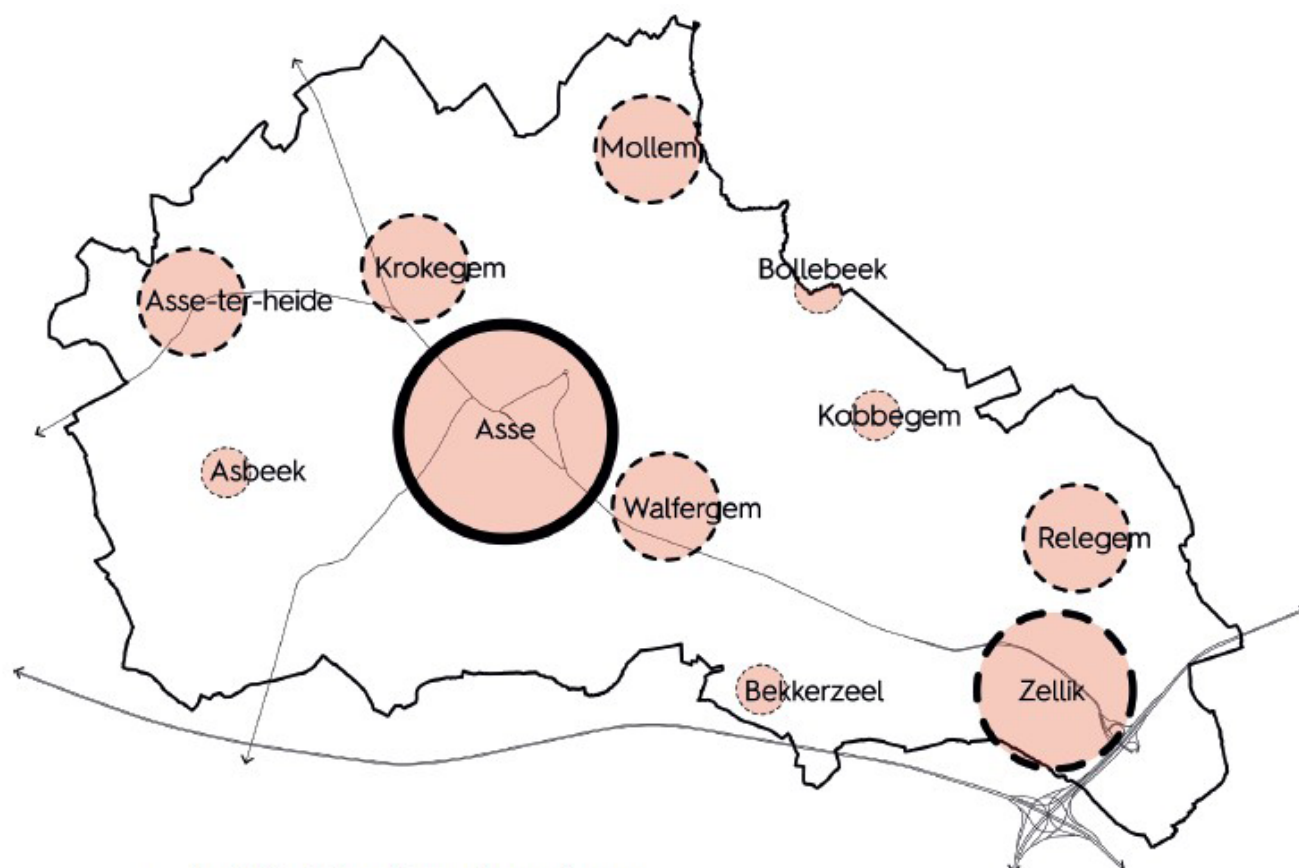
- Bundeling en verweving binnen stedelijke gebieden.
- Versteven van de centrumfunctie.
- Afremmen van ontwikkelingen langs de N9.
- Versterken van de plaatselijke tewerkstelling.
- Concentreren van de lokale bedrijvigheid.
- Gedifferentieerde aanpak van zonevreemde bedrijven.
- Geen bijkomende regionale bedrijvigheid.

Verkeer & mobiliteit

- Uitbouwen en inrichting hiërarchisch wegnnet.
- Optimaliseren van het openbaar vervoer.
- Locatiebeleid voor de verschillende activiteiten.
- Creëren van een langzaam verkeersnetwerk.

Toerisme & recreatie

- Bundelen van de sport- en jeugdinfrastructuur.
- Uitbouwen van een passief wandel- en fietstoerisme.
- Recreatief medegebruik van open ruimtestructuren.



Aanduiding hiërchië woonkernen (bron: Conceptstudie Ruimtelijk Beleidsplan Asse, 2020, D+A Consult)



Aanduiding industriezones (donkerpaars) en bedrijventerreinen (lichtpaars) (bron: Conceptstudie Ruimtelijk Beleidsplan Asse, 2020, D+A Consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2011
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: SumResearch
Opdrachtgever: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wemmel

GRS Wemmel

Het GRS Wemmel werd vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2011 en werd goedgekeurd door de bestendige deputatie op 19 mei 2011.

Stedelijke ontwikkelingen

In het stedelijk kerngebied is het noodzakelijk om het groen op een aantal plaatsen zo diep mogelijk in en tussen het bestaand en toekomstig woonweefsel te laten binnendringen. Dit komt de woonkwaliteit ten goede. De nadruk ligt hierbij op de Maalbeekvallei en haar zijbeken en hun doortochten in het stedelijk kerngebied van Wemmel, de zogenaamde ‘Maalbeeketting’.

Aan de rand van het stedelijk kerngebied vertrekken verscheidene linten naar verder gelegen woonwijken. Deze worden minder gestimuleerd om te verdichten en doorkijken dienen worden behouden en versterkt. De vele doodlopende straten in Wemmel kunnen eveneens aanzet geven tot verdere groei van het stedelijk kerngebied ten koste van het open ruimte gebied. Op plaatsen waar straten doodlopen in het open ruimte gebied dienen de nodige beleidsmaatregelen genomen die verdere groei verhinderen.

De Limburg Stirumlaan zal verder uitgewerkt worden als de toegang van het centrumgebied. Deze boulevard heeft reeds een sterk karakter maar kan steeds verbeterd worden. Het is de bedoeling dat er langsheen de as hoofdzakelijk de woonfunctie verder wordt uitgewerkt en zijn grote handelszaken niet gewenst. Grote handelszaken zijn eerder gewenst langsheen de Steenweg op Brussel.

Natuur en landschap

In Wemmel zijn er twee beekvalleien die van west naar oost door de gemeente lopen, de Maalbeek en de Amelvonnebeek. De ecologisch meest waardevolle gebieden bevinden zich in deze beekvalleien en dit zowel in de bebouwde als niet bebouwde omgeving. Deze beken kunnen uitgroeien tot echte dragers van de natuurlijke structuur. Naast beekvalleien is er eveneens een verbinding langsheen de R0, maar dit beperkt zich meer tot de wegbermen met enkele plaatsen waar er meer bebossing aanwezig is.

In Wemmel zijn nog een aantal koutergebieden gevrijwaard van bebouwing. Deze gebieden bevinden zich aan de rand van de gemeente en maken deel uit van de groene gordel rond Brussel. De nabijheid van deze open ruimtegebieden vormt een belangrijke meerwaarde voor de inwoners van de stedelijke kern van Wemmel.

De gemeente stelt in het GRS voor om bestaande wegbermen uit te werken als een natuurverbinding (met buffering). De bebouwing, en dan hoofdzakelijk bedrijfsgebouwen, komt t.h.v. Wemmel immers zeer dicht tegen de R0, zeker indien deze nog zou verbreed worden. Deze verbinding kan -vooral naar het oosten van de kern van Wemmel waar er woningen staan- verder uitbreiden als bufferstrook. Het niveauverschil speelt hier zeker een rol naar inrichting

toe: de gebouwen aan de Wemmelse zijde staan allemaal lager dan de R0.

- Noorden van de R0: In het westen sluit de R0 aan bij een open landbouwgebied en een aantal bestaande bossen waar de natuurverbinding gegarandeerd is. Op één plaats -in de hoek De Limburg Stirumlaan / J. Bogemansstraat / R0- is er nog een open restruimte. Er moet bekeken worden of dit gebied als buffergebied uitgewerkt kan worden (bosaanplanting). Ter hoogte van de op- en afrit zijn er sportterreinen aanwezig met natuurgebied rondom: in het streefbeeld R0 wordt en hier omheen een aansluiting Steenweg op Brussel- R0 voorgesteld.

- Zuiden van de R0: in het westen sluiten de wegbermen aan bij de bestaande bossen. Verder naar het oosten toe is er - net zoals naar de kern van Wemmel toe- eveneens bebouwing (woningen) aanwezig, die door het reliëfverschil hoger ligt dan de R0. Hier zijn enkel zonevreemde woningen in buffergebied aanwezig, die aansluiten bij de woonstructuur (zie ook gewenste nederzettingsstructuur). De volkstuintjes t.h.v. de Panoramastraat integreren perfect in de buffer- en natuurverbindingfunctie.

Mobiliteit (wegverkeer)

De afwerking van het op- en afrittencomplex t.h.v. het Universitair Ziekenhuis van Jette, was in het verleden een belangrijk actiepunt in het gemeentelijk ruimtelijk beleid van Wemmel. Dit kaderde binnen de visie van het Vlaams Gewest, die de uitbreiding van knooppunten op primaire wegen wenst tegen te gaan i.f.v. de verkeersveiligheid en de vlotte doorstroming.

De weginfrastructuur in Wemmel wordt bepaald door één bovenlokale weg, zijnde de Steenweg naar Brussel – Dr. H. Folletlaan – Kaasmarkt – Windberg die een verbinding verzorgt tussen Merchtem en Brussel en waarlangs verschillende gemeentelijke voorzieningen gelokaliseerd zijn. Deze is door de provincie geselecteerd als secundaire weg III. Een aanpak van de verkeersveiligheid, vooral voor fietsers, en aandacht voor het OV staat hier voorop.

De Limburg Stirumlaan – Steenweg naar Merchtem is een belangrijke gemeentelijke verbindingsweg, met lokale commerciële activiteiten. Deze weg sluit aan op het op- en afrittencomplex van de R0, waardoor veel doorgaand verkeer van deze weg gebruik maakt. Daarom dient een functie aan deze weg gekoppeld te worden die eerder verzamelend en ontsluitend werkt voor de omliggende woonwijken. Ook aan de overige gemeentelijke verbindingswegen dient een kwalitatieve functie en daarmee samengaande inrichting gekoppeld te worden, waarbij aandacht voor de veiligheid en leefbaarheid voorop staat. Het lokaal wegennet dient tevens aantrekkelijk te worden ingericht voor het fietsverkeer (met lineair groen, fietspaden, ...)

Mobiliteit (OV)

De gemeente wenst geen doortrekking van tramlijn 9 tot Wemmel centrum maar wel een verbinding van het UZ-Brussel naar het Koning Boudewijnstadion. Het tracé loopt over de Dikke Beuklaan, maar niet over de Romeinsesteenweg. Uit nader onderzoek blijkt dat de inpassing van een tram niet haalbaar is binnen het bestaand wegprofiel van de Meyskensstraat en De Limburg Stirumlaan. Wat het busvervoer betreft, heeft de gemeente de volgende visie:

- Voorzien in één centrale bushalte langs het kruispunt (toekomstige rotonde) van de Kaasmarkt en de Maalbeeklaan (waar alle buslijnen passeren) en de inrichting van deze halte (bv. fietsstallingen);
- Lichtbeïnvloeding door bussen op alle kruispunten langs de noord-zuidas (o.a. aan de Pastorijstraat);
- Toekomstig project: voorzien van een buslijn op de toekomstige parallelbaan van de R0 met aansluiting op kruisende buslijnen.

Mobiliteit (andere)

Het uitbouwen van een kwalitatief fietsroutenetwerk biedt veilige, snelle en comfortabele routes voor fietsers. Door de provincie Vlaams-Brabant zijn zowel functionele als recreatieve fietsroutes in de gemeente Wemmel aangeduid. Functionele fietsroutes zijn:

- De noord-zuidas Steenweg op Brussel-Folletlaan-Kaasmarkt-Windberg
- De oost-westas Rassel-Robbrechtstraat-Zijp
- De N277
- De Romeinsesteenweg – Dikke Beuklaan

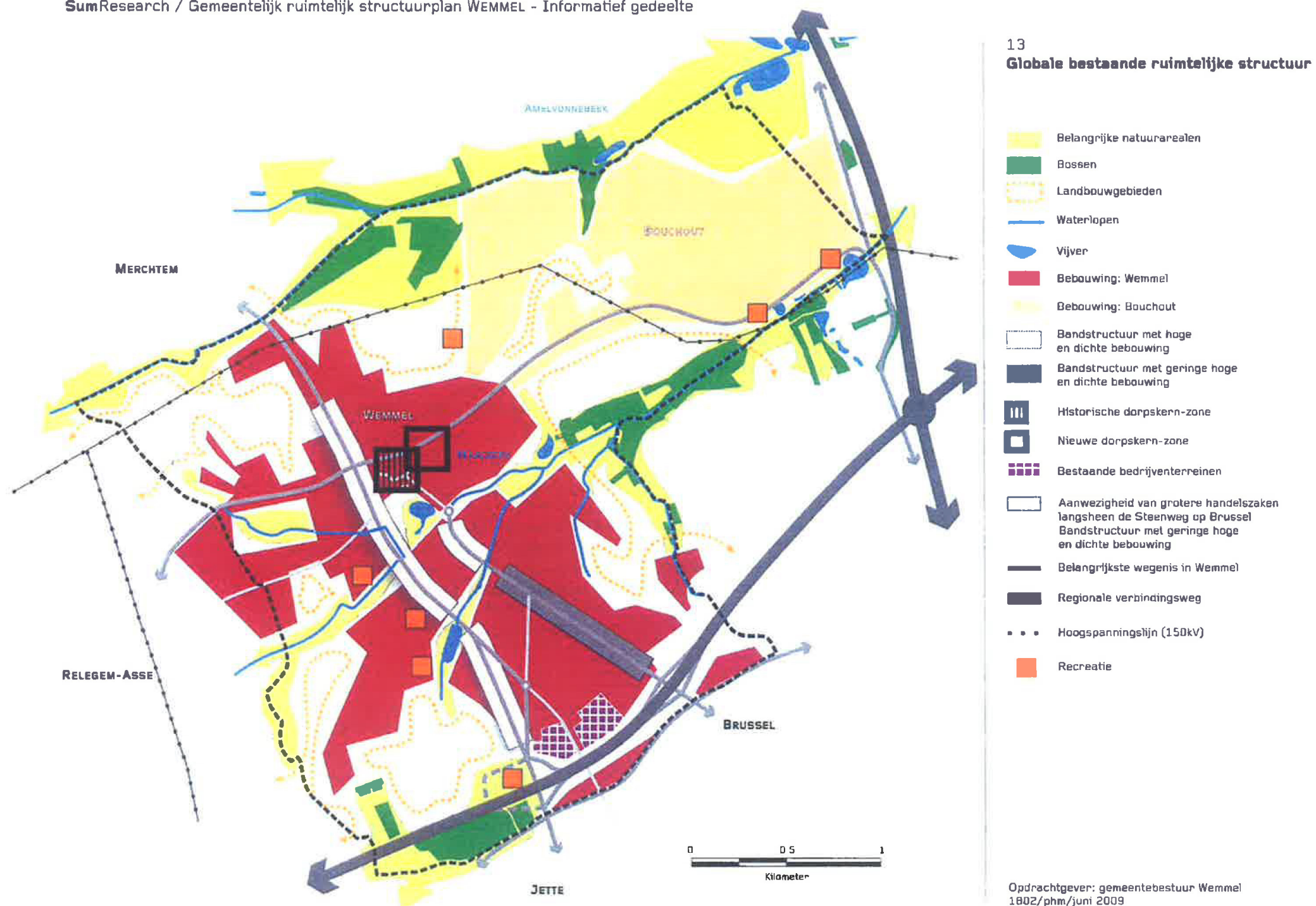
Deze assen dienen prioritair uitgerust te worden met de noodzakelijke fietsvoorzieningen.

Volgende lokale fietsroutes vormen een verfijning van het bovenlokale netwerk en zijn bovendien afgestemd op de fietsroutes in de aangrenzende gemeenten:

- Bruyndonkxstraat- Guido Gezellestraat
- Koningin Astridlaan – J. De Ridderlaan
- Ambiorixlaan – Nervierslaan
- Steenweg op Brussel – L. Vander Zijpenstraat – J. Bogemanstraat
- Dries.

Alle lokale fietsroutes zijn gelegen in verblijfsgebied. Er is met andere woorden geen doorstroming van gemotoriseerd verkeer, doch bestemmingsverkeer aanwezig.

SumResearch / Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan WEMMEL - Informatief gedeelte



Gewenste ruimtelijke structuur Wemmel (bron: GRS Wemmel, 2009, SumResearch)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2007
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Job Boogmans
Opdrachtgever: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Meise

GRS Meise

Het GRS van Meise werd definitief goedgekeurd op 4 januari 2007.

Stedelijke ontwikkelingen

De voornaamste groei van nieuwe woningen wordt voor het grootste deel opgevangen in de centrumstrook. Dit moet toelaten de open ruimte zo goed mogelijk te vrijwaren het bestaande handelsapparaat te ondersteunen. Een verdere groei van de woonlinten en woonclusters, door het innemen van meer open ruimte, wordt niet toegelaten. Ook de inbreiding van bestaande woonlinten en clusters wordt niet toegelaten. De drie hoofdcomponenten van de nederzettingsstructuur worden functioneel van elkaar onderscheiden:

- Wolvertem: administratief en handelscentrum ondersteund door wonen;
- Meise: concentratie van culturele en educatieve functies aangevuld met een belangrijk aanbod van wonen;
- Westrode: het bedrijventerrein is de realisatie van het bovengemeentelijk economisch knooppunt Londerzeel. Het woonbeleid voor Westrode wordt ingepast in de algemene woonprogrammatie voor de gemeente Meise.

Natuur en landschap

Het is duidelijk dat de gemeente heel wat potenties heeft op het vlak van landschap, natuur en recreatie. Verdere versnippering en verlies aan kwaliteit van de open ruimtenstructuur moet absoluut vermeden worden. Ter versterking van de open ruimtenstructuur worden een aantal open ruimteverbindingen geselecteerd. De landschappelijke corridor, een geheel van brongebieden, kleine landbouwgronden, beekvalleien, parken en bossen langsheen de Molenbeek-Zijp en de Meusegemsebeek wordt uitgebouwd tot gemeentelijk landschapspark, waar de verschillende functies (landbouw, natuur en recreatie) maximaal op elkaar dienen afgestemd te worden. Neromhof en de vallei van de Birrebeek en Grote Heidebeek, ten oosten van de A12 worden ingeschakeld om de barrièrewerking van de A12 te minimaliseren en een

(bovengemeentelijke) open ruimteverbinding te realiseren. In de Parkvallei in het zuiden van de gemeente, met de vallei van de Amelvonnebeek, Nationale Plantentuin en park Drijtoren wordt het beleid gericht op het vrijwaren van de parkfuncties, de integratie van het beekvalleienbeleid en het creëren van een landschappelijke verbinding t.h.v. de Nekker. Binnen de beekvalleien primeert de natuurlijke en landschappelijke functie, met aandacht voor een integraal waterbeleid. De belangrijkste beekvalleien zijn de vallei van de Robbeek, de Molenbeek-Zijp en Meusegemsebeek, de Amelvonnebeek en de Birrebeek en Grote Heidebeek. De belangrijkste elementen van de natuurlijke structuur, die niet beekvalleigebonden zijn, zijn de bossen van de Beemden, Park Drijtoren, Neromhof, Secretarisbos en de Varkensputten. Ook hier primeert het versterken van de natuurlijke en ecologische waarde van de verschillende entiteiten.

Mobiliteit (wegverkeer)

De verkeers- en vervoersstructuur wordt gedomineerd door de A12 Brussel-Antwerpen en de N211 van Vilvoorde tot de N47. Deze wegen zijn beiden van bovenlokaal belang en vallen dan ook onder de verantwoordelijkheid van het gewest. De gewenste verkeersstructuur op gemeentelijk niveau wordt grotendeels bepaald door de wijze waarop het lokale wegennet wordt aangesloten op de bovenlokale verkeerswegen. Het bestaande wegennet dient een duidelijke hiërarchische structuur te krijgen met eigen kenmerken en functies. De inrichting van de weg dient steeds afgestemd te zijn op zijn ruimtelijke context.

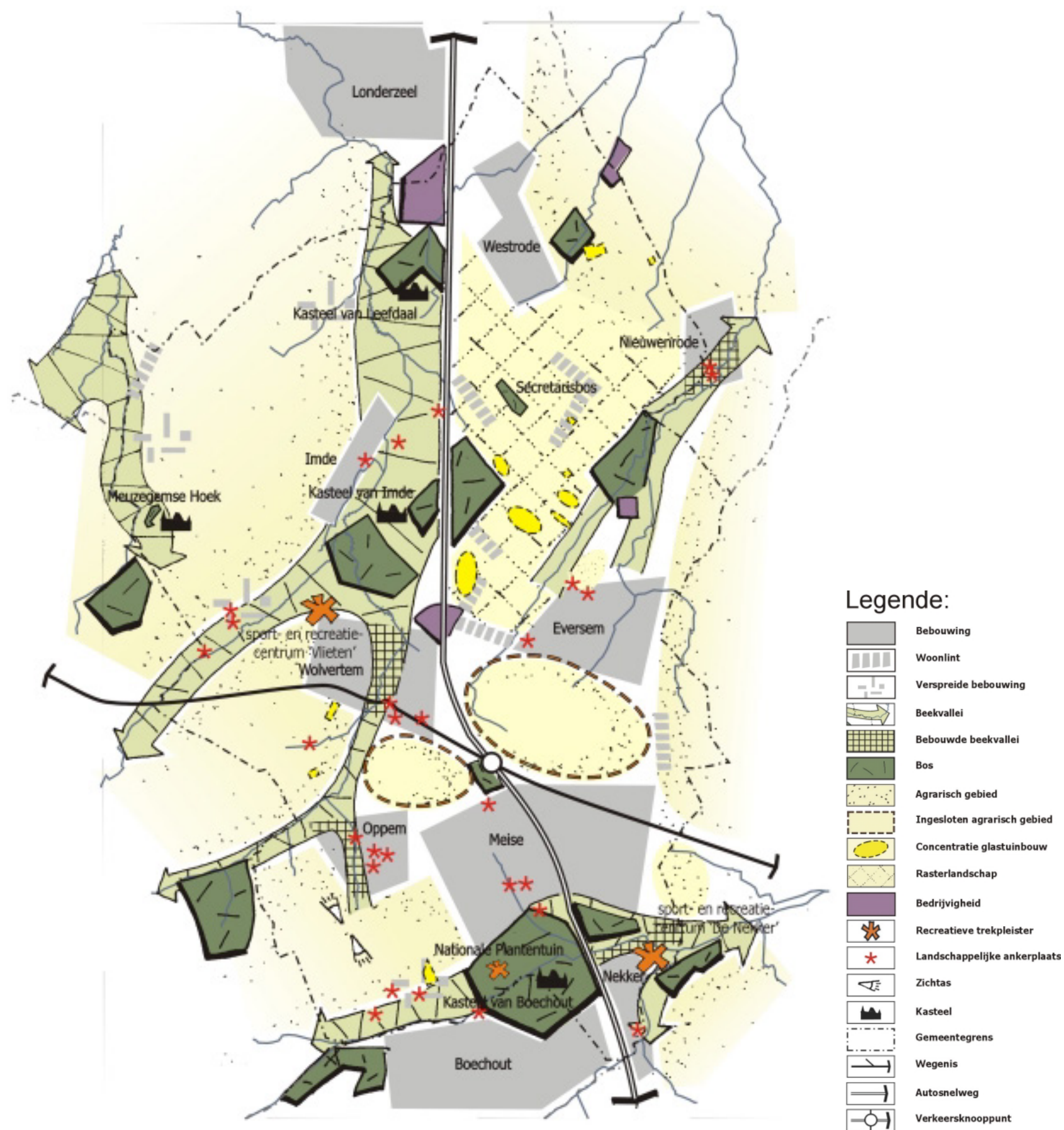
Mobiliteit (OV)

Het GRS spreekt zich niet uit over OV. Er wordt verwezen naar het gemeentelijk mobiliteitsplan. Daarnaast wordt voor concrete locaties aangegeven dat er voldoende aandacht dient te gaan naar OV, met name:

- Bij de inrichting van de N211, waar de doorstroming van het OV en de fiets belangrijk is.
- In functie van de voorziene oversteek van de A12, voor zachte weggebruikers, nabij Wolvertem centrum, waar het mogelijk blijft om een knooppunt voor OV met bijhorende infrastructuur te voorzien.

Mobiliteit (zacht verkeer)

Het gebruik van de fiets en verplaatsingen te voet dienen zoveel mogelijk aangemoedigd te worden door de uitbouw van een functioneel fietsroute netwerk. Op deze manier kunnen niet alleen de kernen binnen de gemeente met elkaar verbonden worden, maar ook kernen van de omringende stedelijke gebieden.



Gewenste ruimtelijke structuur Meise (bron: GRS Meise, 2006, Jos Boogmans)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2011
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: ARCADIS
Opdrachtgever: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Grimbergen

GRS Grimbergen

Het GRS van Grimbergen werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de zitting van 23 september 2010. Het GRS van Grimbergen werd door de bestendige deputatie goedgekeurd op 27 januari 2011 (B.S. 4 maart 2011).

Stedelijke ontwikkelingen

Het plangebied van de R0 ligt op het grondgebied Grimbergen op de grens van de deelgebieden ‘centrumstrook Grimbergen’ (noorden) en ‘Strombeek’ (zuiden).

Grimbergen kent een grote verstedelijkingsdruk omwille van zijn ligging in de Vlaamse rand rond Brussel. Om de verstedelijking tegen te gaan wil de gemeente de Brabantse kouters inzetten als open ruimte buffer. De buffer tussen Grimbergen en Strombeek t.h.v. de R0 draagt bij tot het behoud van het landelijk karakter van Grimbergen.

Historisch gezien is er altijd bebouwing geweest in de Maalbeekvallei. Het betreft oude en vaak kleine woningen die, omwille van hun ligging in parkgebied, moeilijk kunnen verbouwd worden. De gemeente wil een RUP laten opmaken waarin de historische bebouwing wordt opgenomen en ontwikkelingsperspectieven worden uitgewerkt. Nieuwe bebouwing is evenwel niet toegestaan in de Maalbeekvallei.

Natuur en landschap

De Maalbeekvallei en Tangebeekvallei vormen dragers van de open ruimte die versterkt dienen te worden (open ruimte, natuur en waterberging). Daarnaast hebben de beekvalleien ook toeristische en recreatieve troeven door de aanwezigheid van heel wat wandel- en fietsroutes in combinatie met verschillende historische gebouwen.

Het Tangebeekbos doet dienst als natuurverwevingsgebied.

De A12 is geselecteerd als open ruimteverbinding tussen het Hof van Bever en het Koninklijk Domein.

In Strombeek wordt een groene long geselecteerd die de verbinding moet maken tussen de Brabantse Kouters en de Tangebeekvallei. De gemeente wil centraal in deze groene long een fiets- en voetgangersverbinding voorzien. Deze groene long kruist het tracé van de R0.

De buffer aan de zuidzijde van de R0 wordt als droge ecologische verbinding gezien.

Mobiliteit (wegverkeer)

Op korte termijn wil de gemeente maatregelen nemen die sluipt- en vrachtverkeer moeten ontmoedigen en de mobiliteitseffecten op de kernen beperken. De concrete uitwerking hiervan zal besproken worden in het mobiliteitsplan en houdt in dat nieuwe ontwikkelingen gekoppeld worden aan de hiërarchie van het wegennet en aan de gewenste OV-structuur binnen de gemeente.

Voor de problematiek van het sluiptverkeer zijn in eerste instantie initiatieven op bovenlokaal niveau noodzakelijk. Lokale initiatieven zijn aanvullend wel zinvol. Zo wil de gemeente, om de verkeersleefbaarheid te verbeteren, het vrachtverkeer bundelen op een beperkt aantal wegen en dit door een weldoordacht systeem waarbij twee mogelijkheden opengelaten worden, zodanig dat in geval van calamiteiten de ontsluiting van de Kanaalzone niet gehypothekeerd wordt.

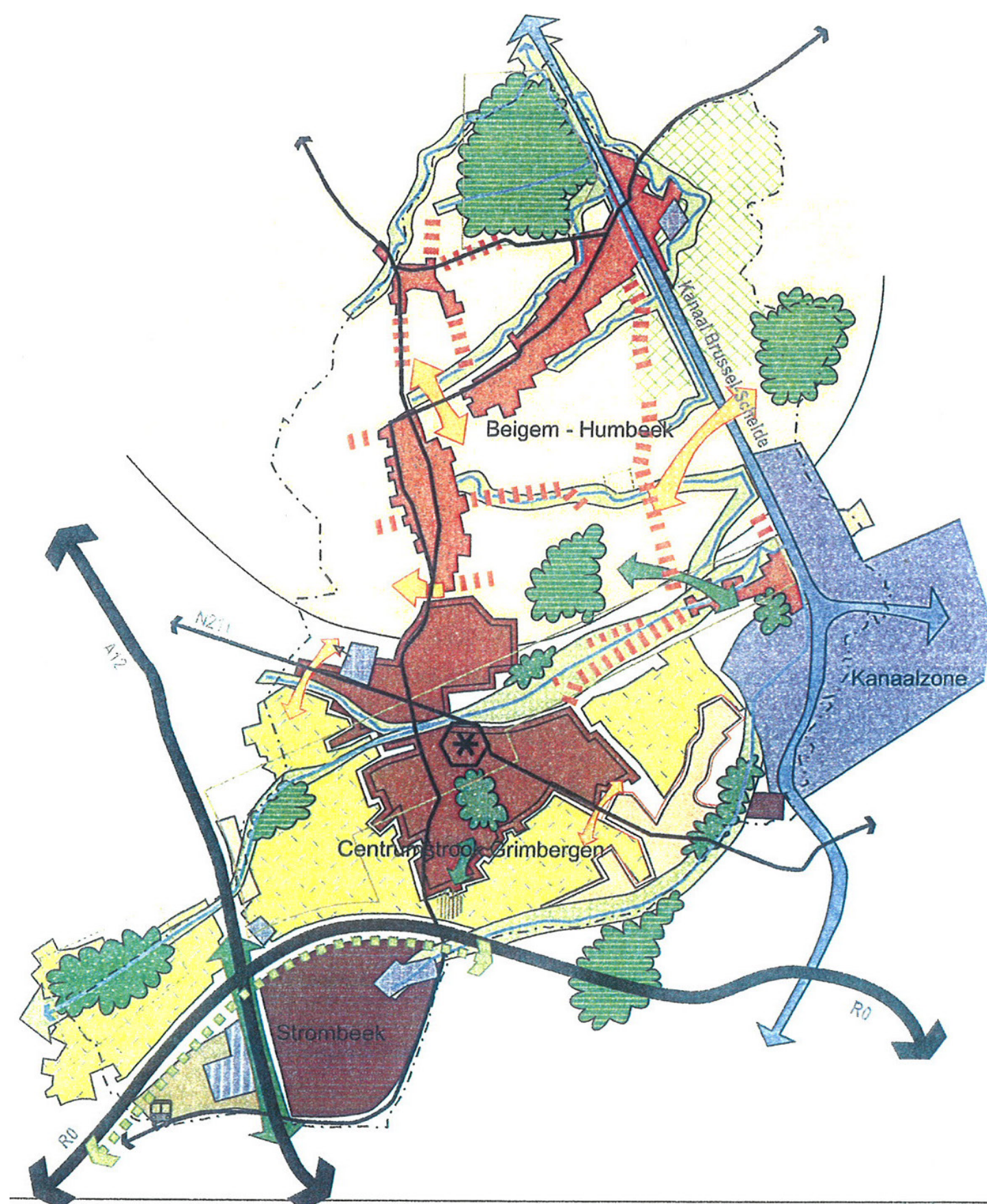
Mobiliteit (OV)

Op lokaal niveau vertaalt de versterking van het OV zich in eerste instantie in het versterken van de radiale noord-zuid verbinding naar Brussel en de tangentiële verbinding tussen Meise en Vilvoorde. Het snijpunt tussen deze twee assen is een belangrijk scharnierpunt in het OV-netwerk.

Ook de doorstroming van het OV op zich is belangrijk om het gebruik ervan te stimuleren. De aanleg van een eigen busbedding langs de N202 en de N211 is hiervoor noodzakelijk.

Mobiliteit (zacht verkeer)

De jaagpaden langs het zeekanaal Brussel-Schelde bieden de mogelijkheid om een kwalitatieve fietsverbinding aan te leggen richting Brussel. Deze piste brengt wel een aantal problemen met zich mee die zullen aangepakt moeten worden om een veilige fietsverbinding te realiseren: de aanwezigheid van watergebonden bedrijven en gelijkvloers kruisingen met verkeerswegen.



Gewenste ruimtelijke structuur Grimbergen (bron: GRS Grimbergen, 2011, Arcadis)

Datum: 2003
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult NV
Opdrachtgever: Province Vlaams-Brabant-Vilvoorde

GRS Vilvoorde

Het GRS Vilvoorde werd door de minister goedgekeurd op 5 september 2003 (B.S. 24 september 2003).

Stedelijke ontwikkelingen

De zone t.h.v. het viaduct (R0) heeft zeer veel ontwikkelingsmogelijkheden en kan omgevormd worden tot een bedrijvenzone voor hoogwaardige activiteiten en kantoren die zich bovendien kunnen richten naar de geplande HST-terminal Brussel (Schaarbeek).

Het plangebied van de R0 behoort tot de zuidelijke lob van bedrijvigheid binnen de gemeente, dit is een gebied voor reconversie en renovatie, waarbij ingespeeld kan worden op de aanwezigheid van de luchthaven en de HST-terminal voor ontwikkeling van hoogwaardige bedrijvigheid. Dit zorgt voor een breuk met de industriële ontwikkelingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Natuur en landschap

Het Kanaal kan in de toekomst uitgebouwd worden als een recreatieve lineaire as met landschappelijke potenties. Hierbij ontstaan er kansen voor het behoud en versterking van natuurwaarden, vallei- en open ruimtestructuren en landbouw. Onder meer de open ruimte van de Tangebeekvallei (met ecologische verbinding naar het Domein Drie Fonteinen) alsook de open ruimte van Koningslo, tussen de R0 en Romeinsesteenweg, zullen gevrijwaard blijven van verdere aantasting.

Het is wenselijk om groenstructuren te voorzien als buffer langsheen de R0 waardoor het wonen op Hoogveld en de kantoren van het ‘Business- & Mediapark’ afgeschermd worden. Zodoende worden deze functies in een groen kader gebracht en wordt een groenverbinding gerealiseerd tussen ‘Domein Drie Fonteinen’ en de open ruimte rond de Tangebeek.

De groenas Tangebeek-Hoogveld-Drie Fonteinen is geselecteerd als een deelruimte. Deze deelruimte kan de groenstructuur van de vallei van de Tangebeek verbinden met het Domein Drie Fonteinen doorheen het woongebied van Hoogveld. De globale opties voor de open ruimte zijn hier van toepassing:

- Open en natuurlijk karakter van de Tangebeek behouden;
- Versterking van de aanwezige functies (natuur, landschap, landbouw,..);
- Herwaarderen van de holle wegen en kleine landschapselementen;
- Uitbouw van een netwerk voor passieve recreatie met de Tangebeekvallei als drager.

Mobiliteit (wegverkeer)

De R0 en A1/E19 bieden de nodige potenties voor de snelle afwikkeling van het auto- en vrachtverkeer van en naar andere regio’s. Deze potentie moet worden aangewend voor de verdere uitbouw van de multimodaliteit van Vilvoorde. Daartoe dient een verbeterde afwikkeling en ontsluiting van de R22 op deze hoofdwegen gerealiseerd te worden door een aangepaste ontsluiting door en voor Broek richting op- en afrit 6. van de R0 aan de Indringingsweg. De R22 wordt daarmee ook uitgebouwd tot een ontsluitingsweg – met een beperkt aantal aansluitingen - voor de bedrijvenzones en het stedelijk gebied in aanvulling van zijn functie als verzamelweg op Vlaams niveau.

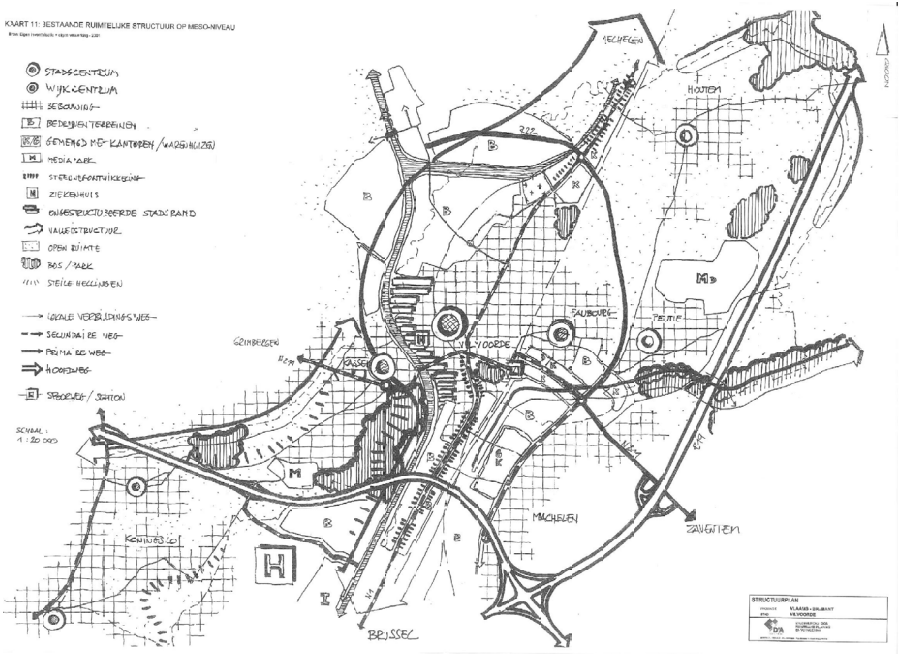
In het kader van de realisatie van een HST-station te Schaarbeek- met hieraan gekoppeld een spoorwegverbinding naar de Luchthaven van Zaventem – en het geplande station te Machelen, dient de functie van N1 herbekeken te worden. De N1 dient zodanig te worden ingericht dat zij fungeert als poort naar Brussel en als ontsluiting van het zuidelijk gedeelte van de stad richting Brussel en via de nieuwe spoorverbinding richting luchthaven. Om de parkeerdruk op het centrum te verminderen worden langs de belangrijkste invalswegen naar de stad randparkings aangelegd en bewegwijzerd, o.a. randparking op de N1 ten zuiden van het centrum.

Mobiliteit (OV)

Het station wordt gezien als knooppunt van het OV-netwerk in Vilvoorde, de uitbouw van een voorstedelijk vervoersnet rond Brussel is dan ook prioritair. De bestaande spoorlijnen dienen geïntegreerd te worden in het GEN en uitgebouwd te worden als snelle en hoogwaardige spoorverbindingen tussen Brussel en Mechelen met tussenstops in Machelen en Cargovil. Wat het openbaar busvervoer betreft wordt de N1 uitgebouwd als as voor het OV en drager van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

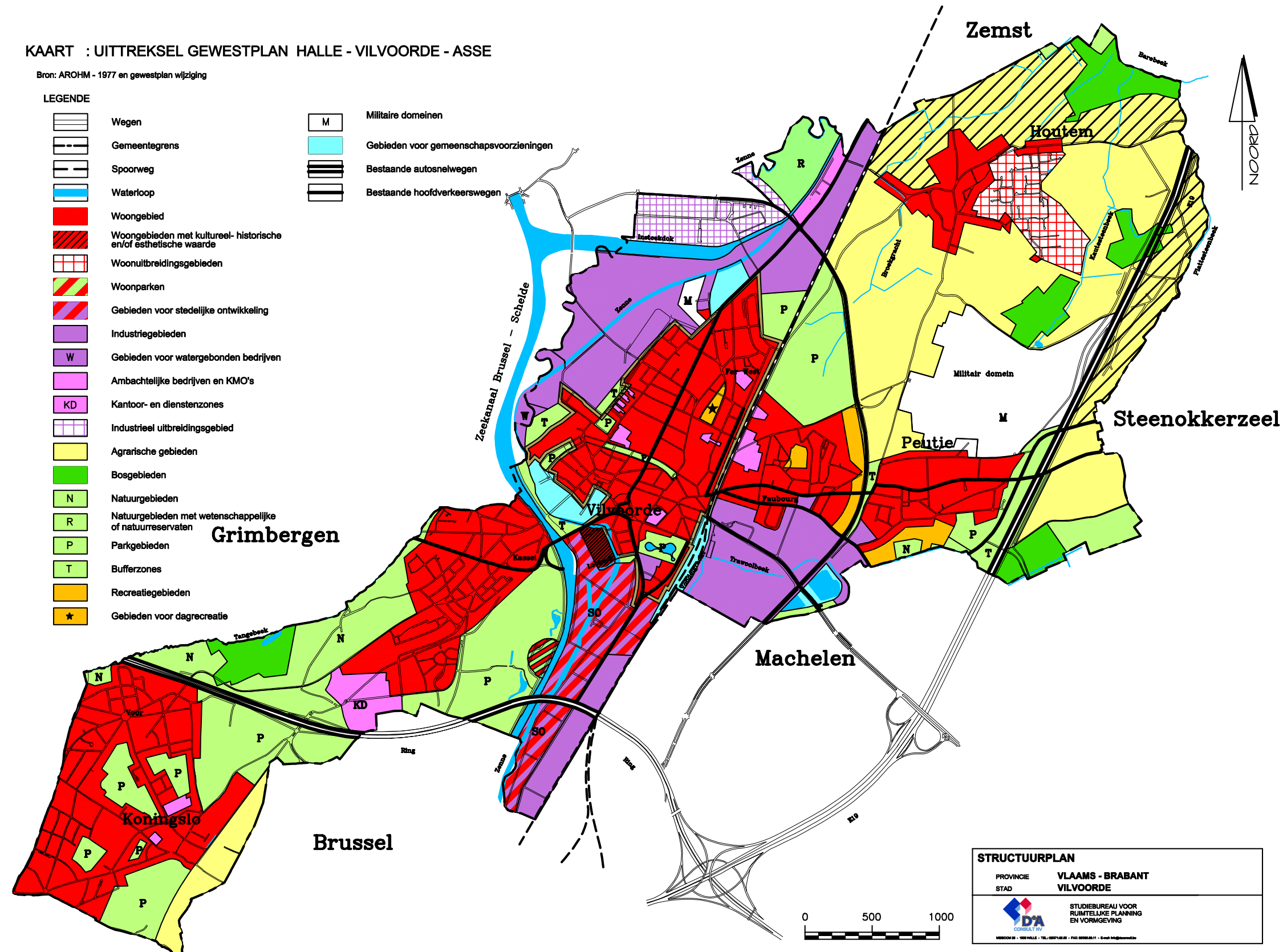
Mobiliteit (zacht verkeer)

Een langzaam verkeersnetwerk wordt uitgewerkt met de Zenne en het kanaal als hoofddrager. Daarnaast worden de bestaande voetwegen en fietspaden uitgebouwd tot een integraal recreatief en functioneel langzaam verkeersnetwerk, dat ook de voornaamste recreatieve voorzieningen met elkaar verbindt.



KAART : UITTREKSEL GEWESTPLAN HALLE - VILVOORDE - ASSE

Bron: AROHM - 1977 en gewestplan wijziging



Gewenste ruimtelijke structuur Vilvoorde (bron: GRS Vilvoorde, 2002, D+A Consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2009
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: a33 architecten
Opdrachtgever: Province Vlaams-Brabant-Machelen

GRS Machelen

Het GRS Machelen werd goedgekeurd op 8 januari 2009.

Stedelijke ontwikkelingen

Door het doorgaand verkeer op de R22 te verplaatsen naar de parallelbaanstructuur van de R0, wordt de R22 een lokale weg. Deze ingreep heeft ook erg positieve gevolgen voor de stedelijke ontwikkeling in Diegem: het woonweefsel aan beide zijden van de R22 wordt met elkaar verbonden en zal een homogene woonkern vormen.

Aan de R0, t.h.v. het viaduct, is het wenselijk de verouderde infrastructuur, leegstand e.d., te heroriënteren naar hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen, hoogwaardige stedelijke voorzieningen en een verdichting van de economische activiteiten (herziening BPA nr. 8, BPA nr. 12).

De gemeente wenst een verdere uitbouw van de kantoren- en dienstenzone Diegem-Zuid, Machelen-West en Machelen-Beaulieu en Machelen Cargo, als een toplocatie voor hoogwaardige bedrijven (met luchthavenrelatie) én een betere ontsluiting van deze zone zowel met de auto als met het OV.

Pilootproject Machelen-Kerklaan: de zone Machelen-Kerklaan krijgt een gemengde ontwikkeling, waar naast ruimte voor KMO's en (hoogwaardige) kantoren, ook commerciële activiteiten op hun plaats zijn. De komst van een nieuw GEN-spoorwegstation aan het einde van de Kerklaan moet dit gebied de status van A-locatie geven waar de inplanting van kantoren tot zijn recht komt. Dit gaat gepaard met een stedelijke straatontwikkeling aan de Kerklaan (BPA nr. 11).

Uit de studie voor de parallelbaan van de R0 blijkt dat de mogelijkheid bestaat dat de woningenrij aan de N262a Eugène Blaironstraat zou worden onteigend. Gezien deze wijk in het verleden reeds zwaar heeft geleden door de aanleg van de R0, er overlast is van vrachtverkeer en geluidsoverlast door de nabijheid van de luchthaven, vindt de gemeente het onverantwoord de problematiek niet omvattend op te lossen voor het hele gebied. Als onteigeningen noodzakelijk zijn, verzoekt de gemeente het Vlaams gewest een omvattend programma uit te werken voor deze zone gekoppeld aan de volwaardig herhuisvestingsprogramma en dit in nauwe samenwerking met het gemeentebestuur.

Natuur en landschap

Machelen maakt momenteel geen deel uit van het Brueghelproject, maar de gemeente wenst het natuurgebied van en rond de oude zandgroeve (ter hoogte van de Oude Haachtsesteenweg te Diegem) in het project op te nemen. De gezuiverde Woluwebeek (en de Trawoolbeek) kan terug in open bedding komen te liggen, waardoor de vallei als ruimtelijk structurerend element hersteld wordt (landschappelijk, natuurlijke structuur, bufferend vermogen). Dit kan enkel gerealiseerd worden als de R22 in Diegem verlegd wordt naar een parallelbaan aan de R0.

De gemeente schuift de creatie van de 'Groene S' naar voren, met de beekvallei als drager van de natuurlijke structuren en als buffer tussen woonzones en bedrijvenzones. De 'groene S' dient maximaal ingegroend te worden.

Daarnaast wil men het versterken en ingroenen van de bermen van autosnelwegen en spoorinfrastructuur stimuleren, met het invoegen van de gepaste geluidswerende maatregelen.

Mobiliteit (wegverkeer)

De gemeente verkiest (voorkeursscenario) de R22 in Diegem te verplaatsen naar een parallelbaanstructuur aan de R0, meer bepaald tussen de verkeerswisselaar R0-A1/E19 en de verkeerswisselaar R0-A201. De R22 wordt dan een lokale weg. Indien dit niet gerealiseerd wordt, wil de gemeente de R22 in een tunnel brengen t.h.v. de kernzone van Diegem (terugvalsscenario). Boven op de tunnel komt dan een lokale ontsluitingsweg, met uitgebreide groenaanleg. Als flankerende maatregel wordt vooropgesteld dat de R22 in de kernzone van Diegem aangelegd wordt als stadsboulevard met een snelheidsregime van 50 km/u, een beperking van het profiel tot 2x2 baanvakken en beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers bij de belangrijkste langzame verkeersverbindingen (geldt voor alle scenario's).

De impact van de grote verkeersinfrastructuur op de woonomgeving dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Dit kan door het plaatsen van (groene) geluidsschermen als buffering en door het inkrimpen en/of bundelen van overbodige infrastructuur.

Mobiliteit (OV)

Het bestaande station van Diegem kent op piekmomenten relatief grote passagiersstromen en bijkomende parkeervoorzieningen zijn wenselijk. Er dient ruimte te zijn voor overstap op lokale buslijnen, geprivatiseerd collectief vervoer en fietsenstalling voor uitleenbare fietsen. Een zeer beperkt aantal basisvoorzieningen kunnen voorzien worden die eventueel ook instaan voor de complementaire voorzieningen bij het activiteitengebied. Daarnaast wordt een nieuw station overwogen, t.h.v. de Kerklaan.

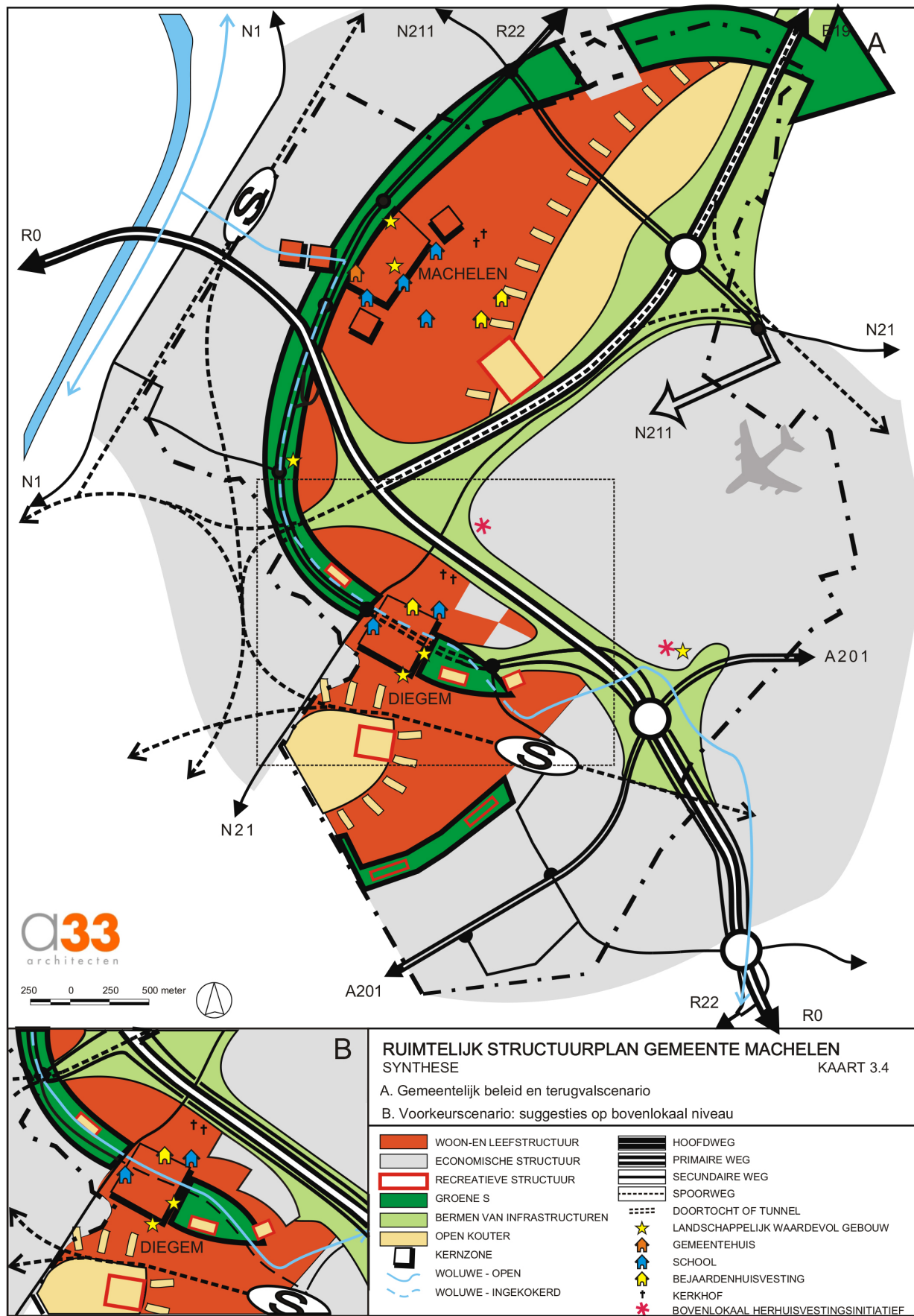
Mobiliteit (zacht erkeer)

De R22 is een belangrijke groene as die aantrekkelijker kan worden voor fietsers, door bijvoorbeeld een nieuw vrijliggend fietspad.

Door de aanleg van verschillende infrastructuurwerken zijn de woonwijken van Machelen versnipperd geraakt in vele kleine geïsoleerde woongebieden. De gemeente wil de woonwijken met een leefbaar toekomstperspectief terug met elkaar verbinden, door meer en beter in te zetten op connecties voor de zwakke weggebruiker. Zo is er een voetgangers- en fietsverbinding op de Weg naar Sint Stevens-Woluwe gepland, met een brug over de A201 om de open kouters van Diegem en van Sint-Stevens-Woluwe met elkaar te verbinden.

Mobiliteit (andere)

Vooraf voor het bestaande weefsel van Diegem, dat onderhevig is aan lawaaioverlast veroorzaakt door opstijgende vliegtuigen, wil de gemeente oplossingen zoeken. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van akoestische isolatie of het installeren van een mechanische ventilatie met gedwongen luchttoevoer subsidieerbaar te maken.



Gewenste ruimtelijke structuur Machelen (bron GRS Machelen, 2008, a33)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2015
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: GUS ism Quadrant
Opdrachtgever: Provincie Vlaams-Brabant-Zaventem

GRS Zaventem

Het GRS Zaventem werd definitief goedgekeurd door de gemeenteraad in de zitting van 14 december 2015.

Stedelijke ontwikkelingen

De R0 ligt op de grens van twee deelruimtes: Zaventem N-Z en Sint-Stevens-Woluwe.

De gemeente kampt vandaag de dag met verouderde bedrijventerreinen en is voorstander van een ‘gestuurde groei’ bij de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Dit betekent dat de bestaande nog beschikbare ruimte wordt geoptimaliseerd en kwalitatief wordt uitgebouwd. Tevens is een focus op de reconversie van verouderde en deels leegstaande bedrijvensites gewenst. Het Vlaams Gewest stelt een Strategisch Plan voor de luchthaven op. In het kader van de afbakening van het VSGB werden een aantal zones herbestemd als bedrijvenszones voor regionale ontwikkelingen.

In verband met de uitbreiding van het luchthavengebied, wenst het gemeentebestuur dat de actuele begrenzing van het gewestplan behouden blijft.

Inzake de mogelijke verlenging van de startbaan 25L is het gemeentebestuur van mening dat de verlenging van de 25L en/of het gebruik ervan voor opstijgen in westelijke richting (over de dorpskom) te zware gevolgen zou hebben voor de leefbaarheid van een groot deel van de gemeente en omgeving. Wat de luchtvervuiling aangaat, is eveneens verder onderzoek gewenst naast het monitoren van de hinder voor de omgeving. In het kader van het beperken van de luchtvervuiling worden de nodige minder-hindermaatregelen genomen.

Natuur en landschap

De R0 moet verder gebufferd worden door de ontwikkeling van een ‘randgroengebied’.

Het landschap te Zaventem is sterk versnipperd geraakt door de inname van infrastructuurwerken, de uitdijende verkavelingen en de bedrijfszones. Voor de gemeente is bij de opbouw van het landschap, het herkenbaar maken van de fysische structuur belangrijk.

De hydrografische structuur van het grondgebied en de bijhorende valleien moeten beter tot hun recht komen. De Kleine Beek, de Woluwe, en de Maalbeek moeten opnieuw tastbaar worden in het landschap (openleggen, verder zuiveren en landschappelijk inkleden). Deze lopen zouden gekoppeld

kunnen worden aan een recreatief circuit. De bestaande parken, open ruimten en de valleistrukturen moeten gelinkt worden met elkaar tot een groen netwerk / ‘Groene Rand’. Er moet een coherent groen geheel gevormd worden langs de beekvalleien, Kleine Maalbeek, Kleine Beek, en Woluwe. Het gebied van de Woluwevallei wordt betrokken in een bosgordel die zich uitstrekt ten noorden van de gemeente en wordt versterkt. Van noord naar zuid kan de vallei van de Woluwe worden geherwaardeerd als belangrijkste groene verbindende ruggengraat doorheen het ruime Zaventemse.

De ‘gemengde-open-ruimtegebieden’ en ‘parkgebieden’ volgens het Gewestelijk RUP VSGB kunnen verfijnd worden in een gemeentelijk RUP i.f.v. het behoud, het opwaarderen en het beschermen van de open ruimte. Hierdoor is het ontwikkelen van een groene rand een haalbaar project.

Mobiliteit (wegverkeer)

Omwille van de fileproblematiek op het noordoostelijke gedeelte van de R0 en op de autosnelwegen in de nabijheid van Brussel, verdient de bereikbaarheid van de luchthaven de nodige aandacht.

Wat de bereikbaarheid betreft dringen de luchthaven en stakeholders aan op een verbinding tussen de A3/E40 en een parking gelegen ten zuiden van de luchthaven. Het gemeentebestuur van Zaventem stelt dat deze verbinding materieel zeer moeilijk te verwezenlijken is en deze in elk geval onherroepelijke schade zal aanbrengen aan een waardevol open ruimtegebied in de gemeente. De gemeente is dan ook tegen deze ontsluitingsweg.

De R22 moet geherwaardeerd worden als stadboulevard. In de wegcategorisering wordt een optimalisering van het bovenlokale wegennet voorgesteld waarbij de Bevrijdingslaan de functie van de N2 overneemt voor bovenlokaal gemotoriseerd verkeer tussen de R22 en het kruispunt van de N2 met de Bevrijdingslaan.

Mobiliteit (OV)

Naar de toekomst toe worden volgende locaties als belangrijke bijkomende knooppunten tussen de verschillende lijnen van het OV gezien:

- Knoop N2 – R22: als knooppunt tussen de radiale assen naar het centrum van Brussel en de randassen rond Brussel;
- Knoop A201 – H. Henneaulaan: als verknoping tussen het OV op de A201 en assen op de H. Henneaulaan voor de bediening van de verschillende bedrijvenszones;
- Knoop N2 – Grote Daalstraat: als knooppunt tussen de lijnen Brussel – Leuven en de dwarsende lijnen van Zaventem naar Sterrebeek. Dit is mogelijk

door een verschuiving van de haltes. Wel dient verder te worden onderzocht in welke mate dit kan zonder de verkeersveiligheid aan te tasten.

- Relatie woonkernen – OV-assen: versterken OV-relatie Sterrebeek – Zaventem. Het onderzoeken van een busverbinding langs de Zavelstraat richting Sterrebeekstraat die tevens de wijk Boesberg kan ontsluiten.

Mobiliteit (zacht verkeer)

Het uitbouwen van recreatieve paden langs de bestaande beekvalleien en het voorzien van wandelroutes langs de ‘Groene Rand’ is prioritair voor de gemeente.

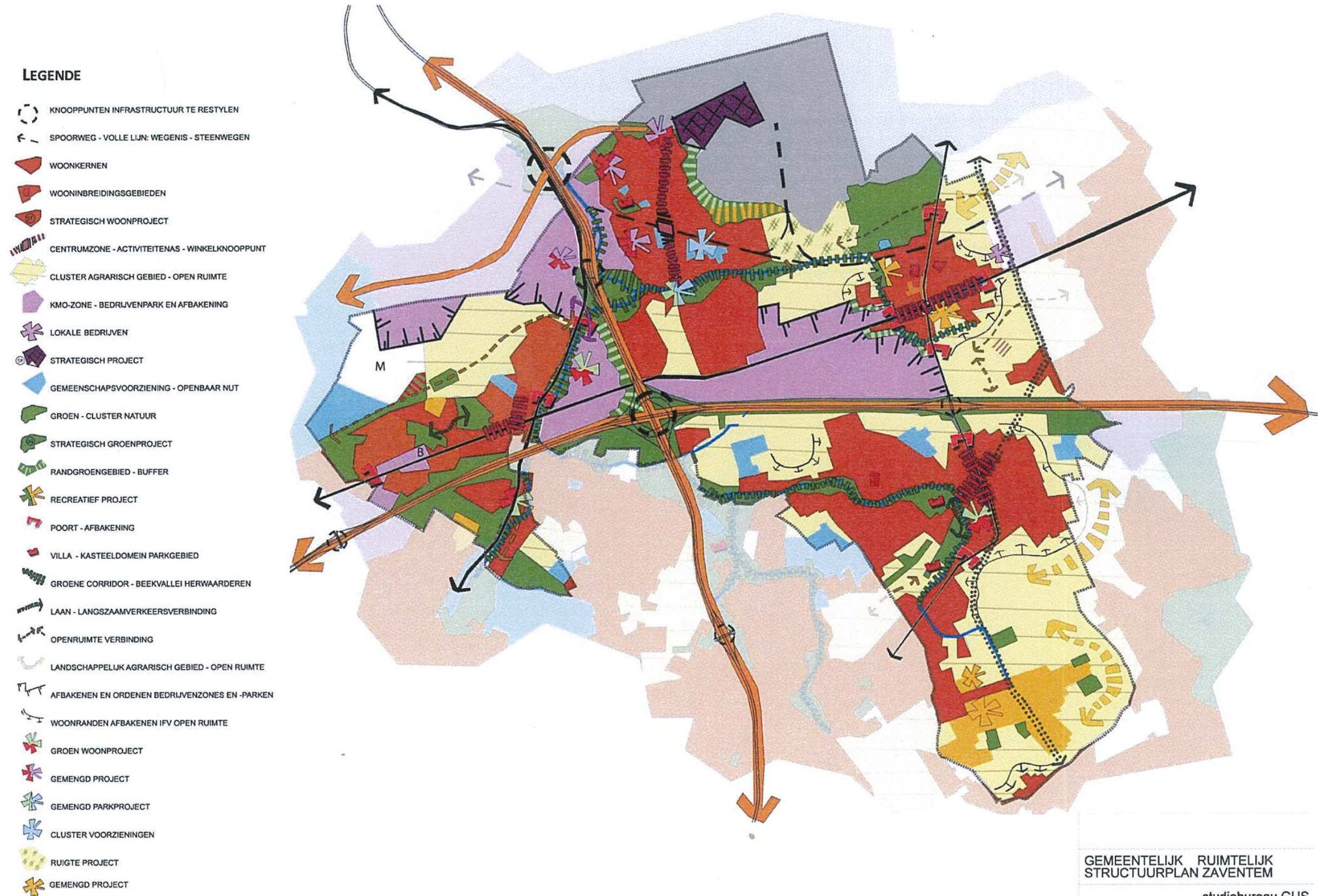
De overgang tussen Woluwe en Zaventem, m.n. het oversteken van het op- en afrittencomplex R22 – R0, is een struikelblok. Het project om het autowegencomplex te overbruggen met een lichte brug voor voetgangers en fietsers dient dan ook verder onderzocht te worden.

De uitbouw van een fietssnelweg kent in de deelruimte Zaventem een grote ambitie om de relatie Brussel-Diegem met Zaventem te verbeteren. In de studie van BUUR (projectnota HST-fietsroute 2014) wordt voorgesteld om een doorgang te voorzien Spoorwegstraat – Keibergstraat met de kruising N262. Er wordt eveneens voorgesteld om de S-bocht langsheen de luchthaven – de oude spoorwegbedding te benutten om een snelle fietsverbinding te realiseren.

Mobiliteit (andere)

De internationale luchthaven werd door het RSV geselecteerd als Poort voor Vlaanderen en beschouwd als strategische plaats binnen de economische structuur van Vlaanderen.

De concrete maatregelen voor het tegengaan van het grondlawaai afkomstig van vliegtuigen, zoals voorgesteld door de Vlaamse Regering en de provincie, zijn te beperkt volgens de gemeente. Het verwezenlijken van aarden wallen blijkt niet de ideale oplossing te zijn en het verwezenlijken van doorlopende gebouwenlinten lijkt ook niet evident.



SYNTHESE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR ZAVENTEM KAART 8

Gewenste ruimtelijke structuur Zaventem (bron: GRS Zaventem, 2015, studieburo GUS ism Quadrant)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2007
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Soresma
Opdrachtgever: Provincie Vlaams-Brabant-Kraainem

GRS Kraainem

Het GRS van Kraainem werd definitief goedgekeurd door de bestendige deputatie op 1 maart 2007 (B.S. 22 maart 2007).

Stedelijke ontwikkelingen

Het streven naar een aangename woongemeente heeft ook te maken met het milderen van de milieu-impact die uitgaat van de luchthaven van Zaventem (geluidsoverlast), de autosnelweg A3/E40 (geluidsoverlast), de R0 (geluidsoverlast) en de bestaande bovenlokale voorzieningen in het grensgebied met Kraainem (parkeerdruk, sluipverkeer). Hierbij dienen naast milieuoplossingen ook ruimtelijke oplossingen te worden uitgewerkt.

Een herbestemming van de sporthal en sportterreinen aan de Arthur Dezangrélaan ten oosten van de R0, kan onderzocht worden i.f.v. een beperkte en ruimtelijk goed onderbouwde uitbouw van accommodatie. Hierbij dient de ontwikkeling afgestemd te worden met deze op grondgebied van de gemeente Zaventem (terreinen liggen op het grondgebied van beide gemeenten).

Vanuit de ruimtelijke visie wordt aandacht gevraagd voor de uitbouw van het valleigebied van de Kleine Maalbeek i.f.v. waterberging en natuurontwikkeling en de vrijwaring van het kasteelpark de Burbure als gaaf landschap. Dit betekent dat het accent van het gebied, voor wat betreft het grondgebied van Kraainem, ligt op het behoud van de openlucht sportinfrastructuur en beperkte uitbouw van de accommodatie in aansluiting met het bestaande gebouw.

Natuur en landschap

Natuurverbinding tussen Molenbos en kasteelpark de Burbure. Omwille van de druk vanuit het stedelijk gebied wordt een vrijwaring van deze landschapselementen vooropgesteld. De fysisch-geografische componenten (reliëf en bodemgesteldheid), de cultuurlandschappelijke componenten (nederzettingsstructuur, percelering) en de ruimtelijke kenmerken worden naar de toekomst toe behouden, zo mogelijk versterkt vanuit de eigenheid van het gebied. Voor de kasteelparken wordt getracht om de aanwezige functies (groen, recreatief gebruik en natuur) ruimtelijk en/of functioneel te verweven. Het beschermen en vrijwaren van de landschapswaarden wordt vooropgesteld. Het ontwikkelen van de ecologische verbindingfunctie kan worden nagestreefd om een samenhangend netwerk van groengebieden te vormen.

Het behouden en versterken van de natuurwaarden staat voorop. Het beleid is gericht op het herstel van de biologische waarde en de ontwikkeling van een hogere biologische waarde. Concreet kan dit door de waterloop terug ruimte te geven, de waterloop samen met zijn oevers opnieuw te laten fungeren als bergingsgebied voor water en waar mogelijk ingebuisde trajecten terug open te maken. De beekvalleien moeten daarbij hun rol als natuurlijk overstromingsgebied terug kunnen opnemen. Het gebied van de Kleine Maalbeek tussen de vijvers van het park Jourdain en de Oudstrijderslaan leent zich voor de uitbouw van een retentiezone in samenhang met maatregelen voor natuurontwikkeling.

Mobiliteit (wegverkeer)

De gemeente Kraainem wordt gekenmerkt door grote verkeersstromen. Dit heeft te maken met het feit dat de hoofdwegenstructuur de gemeente doorsnijdt en omringd. Kraainem bevindt zich immers tussen de R0 en de A3/E40 waarbij de R22 en de N226 aansluiting geven met dit hoofdwegenet. Deze situatie noodzaakt het zoeken naar een gepaste oplossing voor de mobiliteitsproblematiek, waar de gemeente mee te maken heeft.

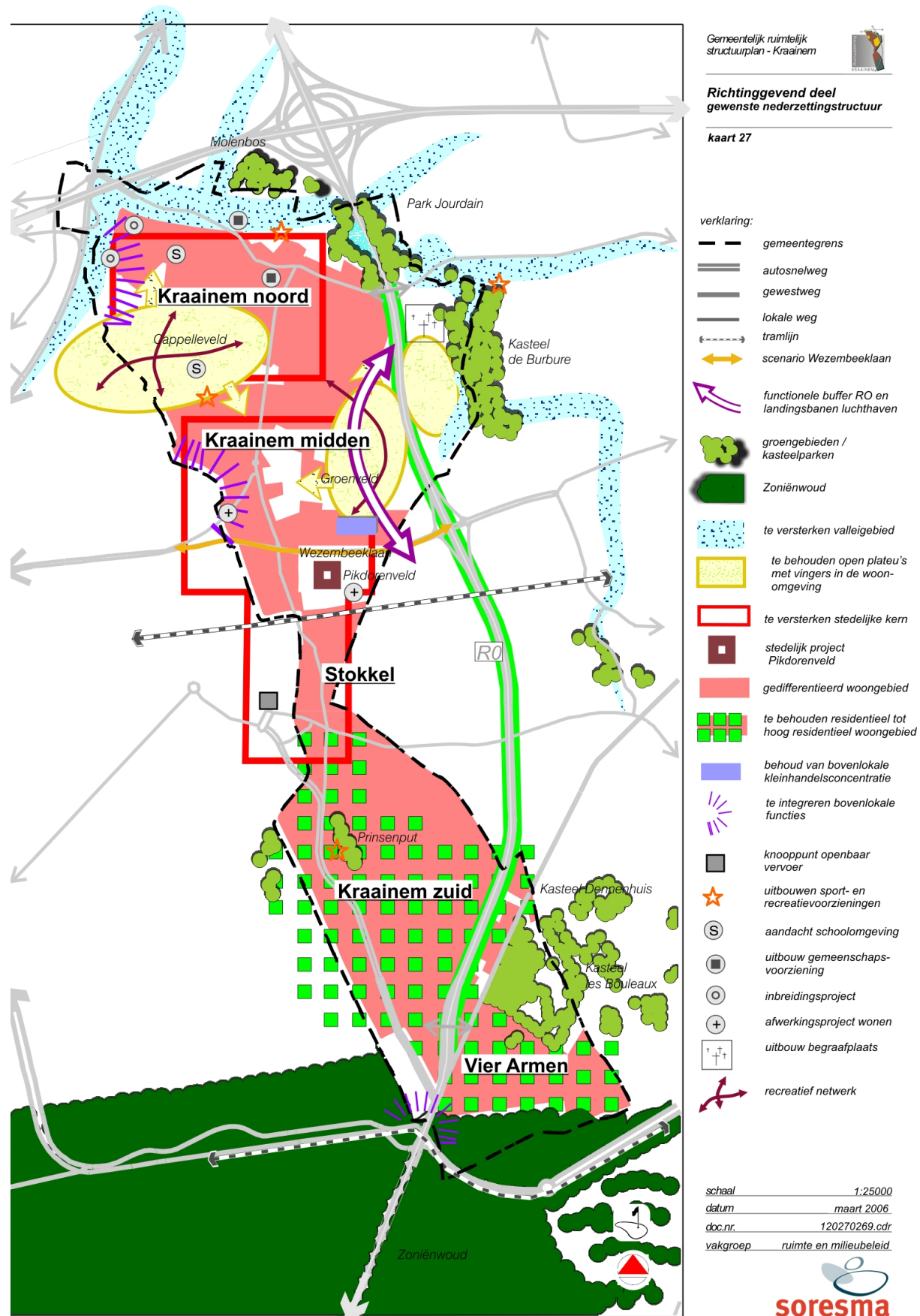
Mobiliteit (OV)

Een goed uitgebouwd en kwalitatief OV-net dient te worden ontwikkeld. Hierbij wordt speciaal de aandacht gericht op de verbinding met het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

Uitgangspunt is dat de overstap van de auto naar het OV niet aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk gewest gebeurt, maar reeds veel vroeger plaatsvindt. Ook binnen de gemeente moet het OV worden geoptimaliseerd. Vooral de doorstroming verdient voldoende aandacht.

Mobiliteit (zachtverkeer)

De gemeente Kraainem heeft twee belangrijke bovenlokale fietscorridors geselecteerd, waarvan er één gelegen is in het plangebied, m.n. de fietscorridor Brussel-Leuven via de N2.



Gewenste ruimtelijke structuur Kraainem (bron: GRS Kraainem, 2006, Soresma)

Datum: 2009
Status: goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult
Opdrachtgever: gemeente Sint-Pieters-Leeuw

GRS Sint-Pieters-Leeuw

Het GRS van Sint-Pieters-Leeuw werd definitief goedgekeurd door de bestendige deputatie op 2 februari 2009.

STEDELIJKE ONTWIKKELING

Binnen de nederzettingsstructuur wordt een onderscheid gemaakt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Het stedelijk gebied omvat de kernen van Ruisbroek, Negenmanneke, Zuun en Klein-Bijgaarden. Voor deze kernen geldt een beleid van versterking en functieverweving. Sint-Pieters-Leeuw blijft het hoofddorp binnen de gemeente. Het is de centrale kern van de gemeente op het gebied van wonen, handel en diensten maar krijgt geen bovenlokale ontwikkelingsperspectieven. Bijkomende voorzieningen voor de gemeente worden eerder in Zuun dan in Leeuw voorzien.

Enkele specifieke zones in de gemeente worden herbestemd naar wonen in het kader van een renovatie van bestaande gebouwen. Het betreft de Molens van Ruisbroek, de ACV-site in Ruisbroek, de omgeving van de Paters van Scheut en het gebied Klein-Bijgaarden in de wijk Negenmannenke. In totaal gaat het om 364 à 429 bijkomende woongelegenheden.

De bedrijventerreinen voor regionale bedrijvigheid sluiten aan bij de infrastructuurbundel van de N6, het kanaal en de spoorweg. Een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van deze bedrijvenzones is de ontsluiting voor vrachtwagens.

De commerciële ontwikkeling langs de N6 moet worden gestopt. Kleinhandelsactiviteiten worden gebundeld in de kernen. Aan bestaande kleinhandelszones zullen specifieke randvoorwaarden gekoppeld worden, onder andere betreffende verweving met andere functies.

NATUUR EN LANDSCHAP

De open ruimte moet voorbehouden worden voor haar essentiële functies landbouw en natuur. Bijzondere aandacht gaat naar het behoud en de ontwikkeling van natuurlijke elementen en kleine landschapselementen zoals holle wegen, taluds en bomenrijen.

De rivier- en beekvalleien zijn de dragers van de natuurlijke structuur. Er zijn drie beekvalleien die structurerend zijn voor de gemeente: de Lotbeek-Zennevallei, de Zuunbeekvallei en de Sobbroekbeek-Vlezenbeekvallei. Binnen de valleigebieden wordt het vallei karakter versterkt. Bijzonder aandachtspunt is het behoud van kleinschalige alluviale bosjes belangrijk. In de Zennevallei staat het behoud van de Zennebeemden voorop. Dit is een landschap met

een gevarieerde mozaïekstructuur, een patchwork van kleinschalige akkers, permanente graslanden en lijnvormige landschapelementen.

Sint-Pieters-Leeuw bezit relatief grote agrarische gebieden waarbinnen de grondgebonden landbouw moet worden verzekerd. Het gaat hoofdzakelijk om het grote centrale landbouwgebied tussen Sint-Pieters-Leeuw en Vlezenbeek) de landbouwgebieden tussen de Zuunbeek en de Bergensesteenweg en de gebieden rond Oudenaken. Specifieke aandacht gaat naar de bestrijding van bodemerosie en overstromingen.

In Sint-Pieters-Leeuw zijn er ook diverse parkgebieden, hoofdzakelijk (voormalige) kasteelparken en landeigendommen die in de loop van de tijd een nieuwe functie kregen. De parkgebieden zijn waardevol, zowel omwille van hun ruimtelijke en historische (erfgoed)waarde, hun landschappelijke kwaliteiten en de natuurlijke aspecten. De waardevolle kenmerken van de parkgebieden dienen te worden versterkt en/of beschermd.

Het Breugelproject is een initiatief om de groene rand rond Brussel zowel ecologisch als cultureel beter te ontsluiten. Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve landschapsontwikkeling met zowel natuurlijke als culturele accenten. De Laarbeekvallei, het parkgebied Coloma en het parkgebied Groenenberg maken deel uit van het Breugelproject.

MOBILITEIT (WEGVERKEER)

De N282 (Lenniksebaan) verzorgt de verbinding tussen Lennik, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek en Anderlecht. Via ASC 15 heeft ze een onmiddellijke aansluiting op de R0. De route Pedestraat – Vlezenbeeklaan – V. Nonnemansstraat – E. Rooselaersstraat – Lotstraat verzorgt de verbinding tussen Dilbeek, Vlezenbeek, Sint-Pieters-Leeuw en Lot, tevens sluit deze route aan op de N6 en op ASC 19 van de R0. De gemeente wenst via deze oprit het zwaar verkeer geen toegang te verlenen tot Sint-Pieters-Leeuw. De route Ruisbroeksesteenweg – Sasplein – Spoorwegstraat – Stationsstraat – Kerkplein – Humaniteitslaan (tot Nieuwe Stallestraat) verbindt Sint-Pieters-Leeuw en Ruisbroek en sluit via de Nieuwe Stallestraat aan op ASC 18 van de R0.

De zuidelijke kanaalzone moet beter ontsloten worden naar de R0. Dit geldt zowel voor de noordelijke cluster (aan beide zijden van het kanaal), voor de industriezone Laekebeek te Lot als voor de zones Gijzelaar, Heideveld, Brukom en Breedveld; voor deze zones is een nieuwe ontsluitingsweg wenselijk. Om een oplossing te bieden aan de congestieproblemen op de wegen naar Brussel en ter ondersteuning van het openbaar vervoer, wenst de gemeente Park&Ride parking te voorzien op volgende locaties: aan het station van

Ruisbroek, langs de N6 tussen de Lotstraat en de Europalaan en op parking van de grootwinkelbedrijven langs de N6. Tevens pleit de gemeente voor meer vrachtwagenparkings.

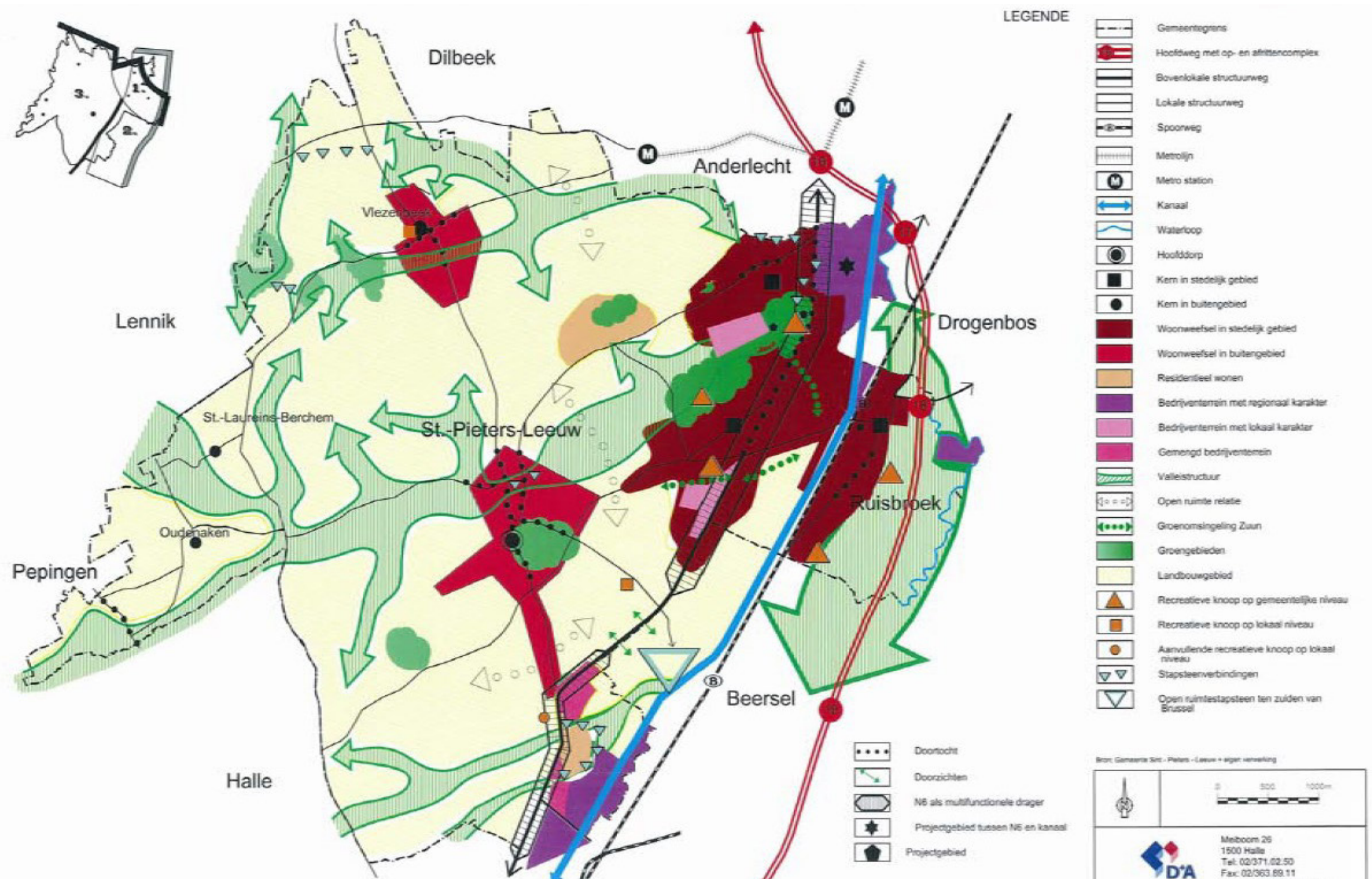
MOBILITEIT (OV)

Vanwege het groeiende aantal verplaatsingen in de rand van Brussel, wordt de uitbouw van een ringverbinding voor de volledige rand voorzien. Deze ringbus moet een hoge frequentie hebben en zowel de kernen als de tewerkstellingszones onderling verbinden. De voorkeur van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw gaat uit naar een ringbus vanaf het VUB-hospitaal te Jette via de R0 afrit 12 (Kattebroek), Dilbeek-Itterbeek, Erasmusziekenhuis, Vlezenbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Ruisbroek en Drogenbos naar Ukkel ((carpoolparking op de Verlengde Stallestraat). De ringbus moet een goede doorstroming hebben om een volwaardig alternatief voor de auto te kunnen zijn. Ter hoogte van het gemeentehuis in Sint-Pieters-Leeuw is er een verknoping met de lokale buslijnen (OV-knooppunt ‘Leeuw Centrum’). Het station van Ruisbroek wordt versterkt als OV-knooppunt (in samenhang met dat van Lot). De buslijnen naar het Ruisbroek moeten een hogere frequentie krijgen en de visuele relatie tussen de bushalte aan de kerk en het station moet verbeterd worden. Een ander actiepunt is een betere busverbinding met het metrostation Erasmus in Anderlecht. Tenslotte wil de gemeente de optie onderzoeken om de MIVB tramlijn 99 vanuit Ukkel door te trekken tot aan het station van Ruisbroek. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren is een herinrichting van de N6 wenselijk. Ook de doortochten op de weg moeten geoptimaliseerd worden.

MOBILITEIT (ZACHT VERKEER)

Voor voetgangers worden verblijfsgebieden afgebakend. In deze gebieden worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verhoogd. Aan de randen van verblijfsgebieden worden porteffecten gecreëerd. Binnen de verblijfsgebieden krijgen schoolomgevingen bijzondere aandacht. De gemeente zal zowel het functionele als het recreatieve fietsroutenetwerk verder uitbouwen. Het lokale netwerk zal aansluiten op het bovenlokale. MOBILITEIT (ANDERE)

Grootschalige wegeninfrastructuur moet een landschappelijk verantwoorde inkleding krijgen om de visuele knelpunten op te lossen. Het aanbrengen van aangepaste beplanting op taluds creëert ook ecologische verbindingsmogelijkheden. Echter, waar mooie vergezichten aanwezig zijn, moet de buffering ruimte laten voor de landschapsvisuele aspecten.



Gewenste ruimtelijke structuur Sint-Pieters-Leeuw (bron: GRS Sint-Pieters-Leeuw, 2008, studiebureau D+A Consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2013
Status: goedgekeurd
Studiebureau: Grontmij
Opdrachtgever: gemeente Machelen

GRS Merchtem

Het GRS van Merchtem werd definitief goedgekeurd in september 2013.

STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Inbreiding en verdichting worden hoofdzakelijk in het hoofddorp Merchtem voorzien. Peizegem en Brussegem krijgen beperktere ontwikkelingsmogelijkheden, voornamelijk via het ontwikkelen van centraal gelegen binnengebieden.

De stationsomgeving van Merchtem zal worden gevormd tot een aantrekkelijke woonomgeving met een mix van woningtypologieën in combinatie met centrumfuncties. De Stationsstraat zal aantrekkelijker gemaakt worden als verbinding tussen het station en het centrum. Om de stationsbuurt te versterken zullen de woonuitbreidingsgebieden in Peizegem en Brussegem worden opgeheven en gecompenseerd worden door vlakbij het station een deel agrarisch gebied om te zetten in woongebied.

De reconversie van de Ginder-Ale site in het centrum van Merchtem is een strategisch project.

Op het gebied van bedrijvigheid voorziet de gemeente om het nog niet aangesneden deel van de industriezone Dooren bouwrijp te maken. Daarnaast zal deze zone ook uitbereid worden om de vraag naar ruimte voor bedrijvigheid op te vangen.

NATUUR EN LANDSCHAP

De valleien van de Molenbeken (Molenbeek Vliet en Molenbeek Zijp) zijn structuurbepalend op bovenlokaal niveau. Samen met de Vondelbeek vormen ze de grotere beekvalleien in de gemeente. Ze worden behouden en opgewaardeerd als groen-blauwe linten doorheen het noordwesten van Vlaams-Brabant. De gevarieerde halfopen valleilandschappen worden versterkt met meer ruimte voor waterberging. De vallei van de Molenbeek speelt een belangrijke rol bij waterberging. Stroomafwaarts van Merchtem moet nog een geschikte locatie voor een wachtbekken gezocht worden. Het gebied Hoge Wei blijft functioneren als natuurlijk overstromingsgebied, het is tevens een belangrijk gebied voor vogels.

Samenhangende bos- en parkcomplexen die behouden en versterkt moeten worden zijn Paardenbos-Kartelobos-Heibos, Broevinkbos, Meuzegemsehoek en Foeksensbos-Wolvendaal. Deze locaties komen ook in aanmerking voor bosuitbreiding, samen met Troybroek en Blakenberg. Verder worden groene verbindingen voorzien tussen het Buggenhoutbos en de bosrijke gebieden in het zuiden van Merchtem en tussen de bosfragmenten rondom de kern van Brussegem.

Het Leireken is een belangrijk onderdeel van het netwerk van wandel- en fietsroutes. Het wordt tevens versterkt als groene as en als natuurverbindend element tussen Broevinkbos en Buggenhoutbos.

MOBILITEIT (WEGVERKEER)

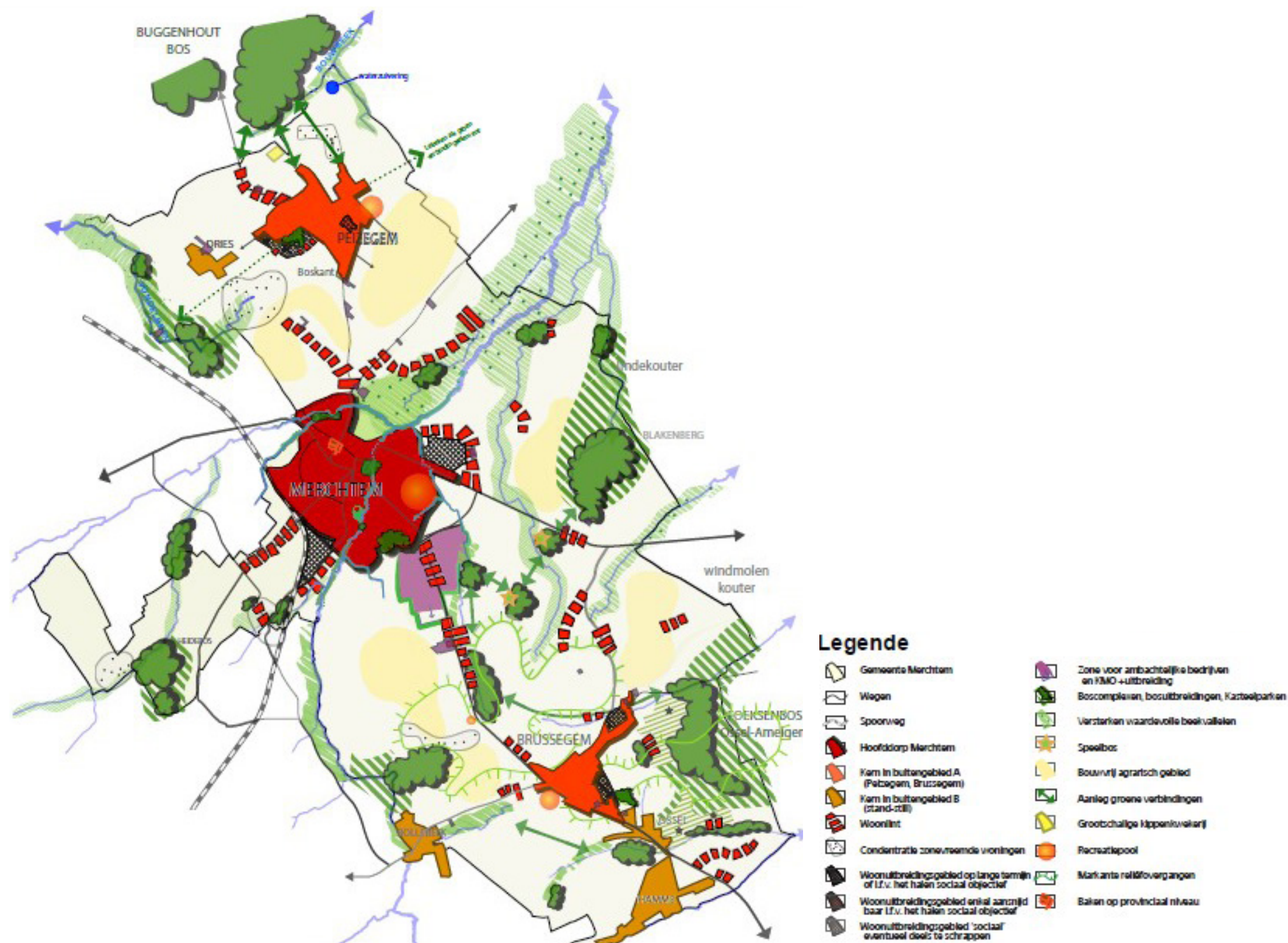
De N211 en de Brusselsesteenweg zijn de hoofdaders van het wegennetwerk in de gemeente. Beiden zijn secundaire wegen type 3. Deze wegen hebben nood aan meer comfortabele en veilige fietspaden en een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

MOBILITEIT (OV)

De stationsomgeving moet het knooppunt worden van verschillende lijnen van openbaar vervoer. De overstap van trein op bus en omgekeerd moet evident zijn. Dit vereist het omleiden van de bussen naar het station en het voorzien van een centrale busstopplaats aan het station. De stationsomgeving zelf zal daarbij worden opgewaardeerd met bijkomende woonontwikkelingen en het creëren van aantrekkelijke verblijfsruimtes. Op verschillende plaatsen is het noodzakelijk om het openbaar domein te verbreden in functie van een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

MOBILITEIT (ZACHT VERKEER)

De gemeente zal op lokaal niveau het provinciaal fietsroutenetwerk verder aanvullen. Prioriteiten zijn het Leireken als onderdeel van de Leirekensroute met hoofdzakelijk een toeristisch-recreatieve functie, het spoorwegtraject Asse-Merschtem-Opwijk en de verbinding tussen Merschtem-centrum en Brussegem



Gewenste ruimtelijke structuur Merchtem (bron: GRS Merchtem, 2013, studiebureau Grontmij)

Datum: mei 2007, gedeeltelijke herziening augustus 2017 (gecoördineerde versie)
Status: goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult
Opdrachtgever: gemeente Steenokkerzeel

GRS Steenokkerzeel

Het GRS van Steenokkerzeel werd definitief goedgekeurd in mei 2007, de gedeeltelijke herziening in augustus 2017 (gecoördineerde versie).

STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Wonen en werken op lokaal en gemeentelijk niveau worden geconcentreerd in het hoofddorp Steenokkerzeel. Hier worden ook de voorzieningen op het niveau van de kern en de gemeente voorzien en kunnen ze uitgebreid worden. Een deel van het woonuitbreidingsgebied in de kern moet aangesneden kunnen worden, ondanks de nabijheid van de luchthaven. In de woonkern Melsbroek worden wonen en werken op lokaal niveau geconcentreerd. Voorzieningen op het niveau van de kern zijn mogelijk, bestaande bovenlokale voorzieningen kunnen behouden blijven doch er is geen ruimte voor verdere grootschalige ontwikkelingen op gemeentelijk of regionaal niveau.

De ruimtelijke uitbreiding van de luchthaven en van luchthavengebonden activiteiten moet aan banden gelegd worden. Het projectgebied PG-L moet ontwikkeld worden voor lokale bedrijven. Dde zone PG-R kan verder ontwikkeld worden maar moet ontsloten worden via de omleidingsweg rond Steenokkerzeel. Langs de N21 kunnen bijkomende ontwikkelingen enkel aan de kant van de luchthaven, niet aan de zijde van Melsbroek. De ontwikkeling van de KMO-gebieden nabij de kern van Melsbroek (Steen I, II en III) is niet prioritair. Steen II is quasi volzet. De beide andere kunnen enkel voor lokale bedrijvigheid ontwikkeld worden.

NATUUR EN LANDSCHAP

De open ruimte moet gevrijwaard blijven en relaties tussen verschillende open ruimtegebieden moeten verstevigd worden onder andere door open ruimte corridors te selecteren. De gemeente selecteert de verbinding tussen de landbouwgebieden Groenveld en Landsakker-Perk als open ruimte corridor.

In grote agrarische gebieden krijgt de landbouw prioriteit. Dit is het geval voor het open landbouwgebied in het noorden van de gemeente. In het zuiden van de gemeente liggen goede landbouwgronden met grootschalige akkers op hoger gelegen kouters en heuvelruggen.

Floordambos, Driebunders-Vossekot en het bos langsheen de Barebeek

worden geselecteerd als grotere te behouden bosgebieden in de gemeente. Bosuitbreiding kan gerealiseerd worden in de valleigebieden van de Barebeek, de Leibeek en de Molenbeek. Er worden tevens nieuwe aanplantingen in aansluiting op het Floordambos voorzien.

Ook kasteelparken binnen de open ruimte zijn waardevol omwille van de ruimtelijke en historische kenmerken maar ook omwille van hun landschappelijke kwaliteiten en natuurlijke aspecten. Waardevolle kasteelparken binnen de open ruimte zijn het kasteel van Ham, het kasteel de Ribeaucourt, het kasteel Boetfort en het kasteelpark bij het kasteel Ravaart (Peutie).

MOBILITEIT (WEGVERKEER)

Het doorgaande verkeer in de kernen moet tot een minimum beperkt worden. Ook de ontsluiting van bedrijvenzones mag de leefbaarheid in verblijfsgebieden niet in het gedrang brengen.

De omleidingsweg rond het centrum van Steenokkerzeel heeft de verkeersdruk in de kern doen afnemen. Dit biedt de mogelijkheid om de omgeving van de kerk en het gemeentehuis op te waarderen maar eveneens om het woonkarakter aangenamer te maken.

Op lange termijn is de gemeente voorstander van het omleggen van de Kortenbergsessteenweg via een tracé parallel en aansluitend bij de landingsbaan. De omleiding zal de leefkwaliteit in de kern van Humelgem verbeteren en tast de omliggende open ruimte niet aan. Het bestaande tracé kan blijven gebruikt worden door voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De tewerkstellingszones langs de N21 moeten ontsloten worden via een ventwegenstructuur om het aantal aansluitingen en conflictpunten te verminderen. Dit zal de doorstroming op de N21 verbeteren en het sluipverkeer in de omgeving reduceren.

Om de verkeersleefbaarheid in Perk verder te verbeteren, moet het verkeer op bovengemeentelijk niveau op de noordelijke tak van de N227 vroeger afgeleid worden naar het op- en afrittencomplex van Zemst.

MOBILITEIT (OV)

Steenokkerzeel is niet aangesloten op het spoorwegennet. Een vlotte busverbinding naar het station van Vilvoorde is daarom belangrijk. De N227, de

N21 en de N278 zijn belangrijke dragers voor het busnetwerk. Om het openbaar vervoer vlot te laten verlopen, zijn op deze assen doorstromingsmaatregelen nodig. Ter hoogte van de kruising van de N21 met de N227 en ter hoogte van Cargo is de uitbouw van een openbaar vervoersknooppunt wenselijk. Daar moeten reizigers op een gemakkelijke manier van de ene vervoerswijze op de andere kunnen overstappen. De gemeente vraagt om de potenties van een bijkomend reizigersstation op Cargo verder te onderzoeken. Het station moet daarbij omgevormd worden tot een doorgaand station dat zal aansluiten op de nieuwe spoorlijn Brussel-Mechelen in de berm van de E19. Het lokale openbaar vervoer moet verder geoptimaliseerd worden ten behoeve van betere verbindingen tussen de lokale kernen.

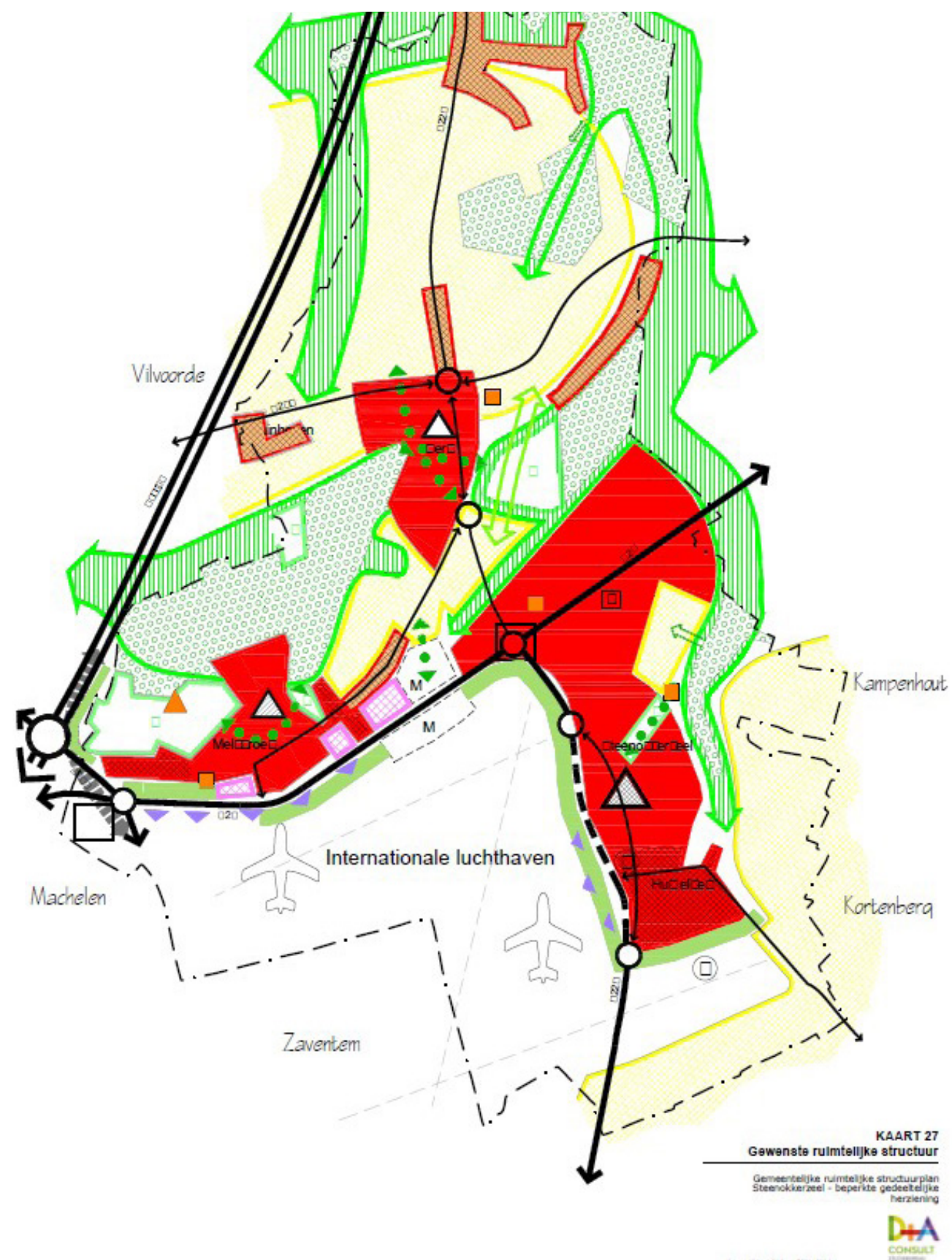
MOBILITEIT (ZACHT VERKEER)

Er wordt gestreefd naar de uitbouw van een integraal langzaam verkeersnetwerk tussen de woongebieden, de concentraties van voorzieningen en de open ruimte als plaats voor recreatie. Dit netwerk van voetwegen en fietspaden is zowel functioneel als recreatief. Onder andere scholen moeten binnen dit netwerk een centrale plaats krijgen.

Op knooppunten met het openbaar vervoer moeten de nodige voorzieningen aanwezig zijn, zoals voldoende fietsenstallingen.

MOBILITEIT (ANDERE)

Door het voorzien van een aangepaste beplanting op de taluds van de autosnelwegen en de landschappelijk verantwoorde inkleding van de grootschalige (wegen)infrastructuur wordt de visuele impact gemilderd. Daar waar mooie vergezichten aanwezig zijn dient deze buffering ruimte te laten aan de landschapsvisuele aspecten.



Gewenste ruimtelijke structuur Steenokkerzeel (bron: GRS Steenokkerzeel, 2007, studiebureau D+A Consult)

Datum: 2010
Status: goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult
Opdrachtgever: gemeente Wezenbeek-Oppem

GRS Wezenbeek-Oppem

Het GRS van Wezenbeek-Oppem werd definitief goedgekeurd in april 2010.

STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

De gemeente duidt Oppem aan als stedelijke kernweefsel. Dit stedelijk kernweefsel is gericht op wonen en de concentratie van administratieve voorzieningen, handel- en gemeenschapsfuncties. Op basis van twee bestaande polen wenst de gemeente de kern van Oppem verder te laten uitgroeien tot een volwaardig en aangenaam woon- en kernweefsel. Hierbij worden twee centrumfuncties ontwikkeld nl. het administratief centrum en het handelscentrum (Varkensmarkt en Mechelsesteenweg). Beide centra vormen strategische ruimtes binnen de gemeente.

De gemeente wenst de troeven van het historisch kader van Wezembeek maximaal te benutten. Hierbij wordt het historisch kernweefsel voorbehouden voor wonen en lokale voorzieningen. Het kleinschalige karakter van de dorpskern dient bewaard en versterkt te worden. De omgeving van het Sint-Pietersplein dient zich terug te ontwikkelen als een centraal en herkenbaar dorpscentrum. Om deze doelstelling te bereiken zal de omgeving van het Sint-Pietersplein behandeld worden als een strategische ruimte.

Het historisch dorpsweefsel van Wezembeek en het stedelijk kernweefsel van Oppem worden door de Louis Marcellisstraat, Jozef De Keyzerstraat, Raymond Hernalsteenstraat/Beekstraat–J.B. Overloopstraat met elkaar verbonden. Door de link tussen deze twee kernen te verstreken, kan er een ‘historische harde as’ ontstaan tussen de twee kernen, met prioriteit voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

De wijk Schone Lucht situeert zich ten westen van de R0. Vele bruggen over de R0 verbinden deze wijk met de woonwijk aan de oostzijde van de R0. De relatie tussen deze wijk en het toekomstig administratief centrum aan de Louis Marcellisstraat dient versterkt te worden voor fietsers en voetgangers. De gemeente heeft geen uitgesproken economische structuur. Dit betekent dat Wezembeek-Oppem geen aanbod kent aan bedrijvenczones, noch een uitgesproken behoefte kent aan bijkomende bedrijvigheid.

NATUUR EN LANDSCHAP

De beperkte open ruimte die Wezembeek-Oppem bezit, dient maximaal behouden en versterkt te worden.

Langsheen de Vuilbeek kan er een ‘groene zachte as’ gecreëerd worden vanaf de dorpskern van Wezembeek tot de Varkensmarkt ter hoogte van de

Mechelsesteenweg. Hierbij worden de domeinen de Grunne en de Burbure langsheen deze ‘groene zachte as’ verbonden doorheen het valleigebied.

In het oosten van de gemeente zijn nog relatief grote open ruimtes aanwezig. Deze open landbouwgebieden manifesteren zich op de plateaugronden van de Brabantse leemstreek. De gemeente wil deze belangrijke open ruimtes vrijwaren als een laatste buffer voor de oprukkende verstedelijking vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het zuiden van de gemeente komen een aantal verspreide parkgebieden voor als restanten van het Zoniënwoud. De gemeente wenst hun natuurlijke en ecologische waarden te behouden als groene elementen binnen het bebouwde weefsel.

Binnen de gemeente worden een volgende structurerende groencorridors geselecteerd:

- de holle wegen in het zuiden van de gemeente;
- de oude spoorwegzate ter hoogte van Vurenveld;
- de groencorridors langsheen de R0 en de trambedding (tramspoor 39 en de oude spoorwegzate).

MOBILITEIT (WEGVERKEER)

Wezembeek-Oppem wordt via de N227-Mechelsesteenweg en de N226-Wezembeeklaan naar de R0 ontsloten. De N227-Mechelsesteenweg zorgt tevens voor de ontsluiting naar de E40 in Sterrebeek.

De N227-Mechelsesteenweg loopt doorheen een dens bebouwd weefsel. Om de (verkeers)leefbaarheid in de omgeving van de steenweg te verhogen is een doortochtherinrichting nodig ter hoogte van het voorzieningencentrum zodat dit centrum op een verkeersveilige wijze kan functioneren en de barrièrewerking van de Mechelsesteenweg verdwijnt.

MOBILITEIT (OV)

De Leuvensesteenweg en de Mechelsesteenweg zijn belangrijke centrale openbaar vervoerassen. Bij de herinrichting van deze secundaire wegen type III dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de doorstroming van het openbaar vervoer en de inrichting van de openbaar vervoerknopen/haltes op deze steenwegen. Met name ter hoogte van de kruising Mechelsesteenweg met de trambedding en ter hoogte van het kruispunt met de Astridlaan en de Mechelsesteenweg.

Na realisatie van het nieuwe Vierarmenkruispunt (streefbeeld R0-oost)

kan het doortrekken van een buslijn op de Mechelsesteenweg tot het Vierarmenkruispunt overwogen worden.

De gemeente meent dat op lange termijn kan overwogen worden tramlijn 39 verder door te trekken tot aan de terminus van tramlijn 44 in Tervuren in functie van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding langsheen de N3-Leuvensesteenweg die aansluit op de sneldienst tussen Leuven en Brussel (LIRA-project). De verlenging van de tram kan bijdragen tot een uitgebouwd openbaar vervoernetwerk dat op zijn beurt de verkeersleefbaarheid in de gemeente verhoogt. De gemeente kent immers veel sluipverkeer.

De parking langs de N3 – Elizabethlaan kan optimaal dienst doen als overstapparking. Deze parking kan ook aangewend worden in functie van de activiteiten van het Museum. Hierdoor ontstaat een meervoudig gebruik van de parking.

De gemeente hecht veel belang aan de lokale noord-zuidverbinding tussen Wezembeek(kern) en het Heilig Hartcollege in het zuiden van de gemeente. Vanaf de Mechelsesteenweg vraagt de gemeente een verbeterde relatie met de metrostations Stokkel en Stuivenberg.

Volgende openbaar vervoerknooppunten worden aangeduid:

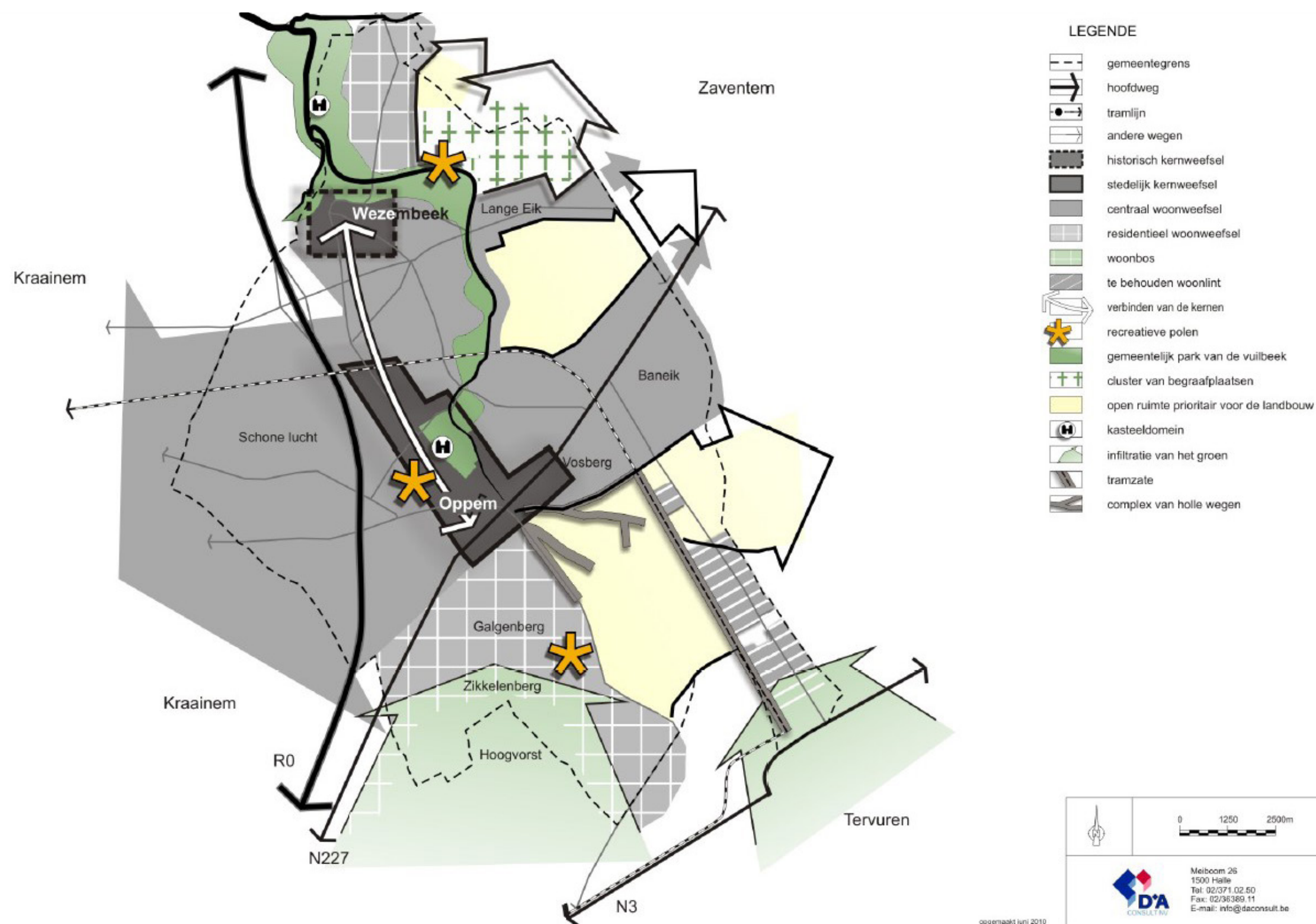
- knoop Mechelsesteenweg – Astridlaan
- knoop Mechelsesteenweg – tramlijn 39
- knoop Marcellisstraat – tramlijn 39
- alte Sint-Pietersplein (Wezembeek)
- halte terminus tramlijn 44

MOBILITEIT (ZACHT VERKEER)

Voor de bovenlokale fietsroute langsheen de trambedding wordt een alternatief aangeboden langs de Wezembeeklaan. Een belangrijk punt bij het realiseren van deze fietsroute is het beveiligen van de op- en afritten van de R0.

MOBILITEIT (ANDERE)

De gemeente wenst de Wezembeeklaan effectief op te waarderen tot een laan. De toekomstige inrichting van deze laan dient gericht te zijn op een vlotte doorstroming, een groen karakter, het milderen van de barrièrewerking en een vlotte ontsluiting van Wezembeek-Oppem.



Gewenste ruimtelijke structuur Wezenbeek-Oppem (bron: GRS Wezenbeek-Oppem, 2010, studiebureau D+A Consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2014
Status: goedgekeurd
Studiebureau: D+A Consult
Opdrachtgever: gemeente Drogenbos

GRS Drogenbos

Het GRS van Drogenbos werd definitief goedgekeurd in december 2014.

STEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Het centrum van Drogenbos kan verder versterkt worden doch dit dient op kwalitatieve wijze te gebeuren met aandacht voor de publieke ruimte en inrichting van collectief groen. Tussen de Grote Baan en de Driekoningenstraat ligt een ongestructureerd en eerder desolaat ogend gebied. De gemeente wil dit uitbouwen tot een nieuwe ontmoetingsruimte in Drogenbos. Het gebied zal ruimte bieden aan wonen en aan met wonen complementaire functies (handel, gemeenschapsvoorzieningen, diensten...).

De Verlengde Stallestraat heeft een scharnierfunctie tussen het wonen en het werken en ook tussen het noordelijk en het zuidelijke deel van Drogenbos. Het specifieke karakter van de Verlengde Stallestraat wordt behouden. De toegangsfuncties kunnen verduidelijkt worden door op het grondgebied van Drogenbos aan weerszijden van de straat de poortfunctie te verduidelijken.

Voor het opvangen van middellange en lange termijnbehoeften gaat de gemeente op zoek naar nieuwe woonmogelijkheden. De gemeente wil in eerste instantie nieuwe ruimte voor wonen creëren door de (her)inrichting van het gebied tussen de Grote Baan en de Driekoningenstraat. Ook zal de gemeente onderzoeken welke kmo-gebieden die in het woonweefsel zijn ingebed doch niet langer met bedrijvigheid worden ingevuld, in aanmerking komen voor wooninbreiding. Tot slot wil de gemeente 'wonen aan het water' mogelijk maken op de Catala-site.

De economische activiteiten worden gebundeld in de bestaande bedrijvenzones en gekoppeld aan de aanwezige infrastructuurbundel. Deze bedrijventerreinen moeten aansluiten bij en afgestemd worden op de aanwezige multimodale ontsluitingsmogelijkheden. Bij het (verder) invullen van de bedrijventerreinen moet tevens rekening worden gehouden met de gewenste ontsluiting voor het vrachtverkeer.

NATUUR EN LANDSCHAP

De gemeente wil de nog resterende open ruimten zoveel mogelijk behouden en versterken. Verdere aantasting van de open ruimte door infrastructuur en

(bedrijfs-) bebouwing moet worden tegengegaan.

De Zennevallei is structuurbepalend op Vlaams niveau. De gemeente streeft ernaar om langsheen de Zenne een 'continue' groenstructuur uit te bouwen. De Zenne en haar beemden bieden samen met de bossen en weiden van het kasteeldomein Calmeyn een groenpotentieel waaruit de openruimtestructuur verder kan groeien.

Het kasteelpark is waardevol zowel omwille van haar ruimtelijke en historische (erfgoed) waarden als omwille van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. De gemeente wenst het voortbestaan van het kasteelpark te garanderen.

Vanuit het valleigebied van de Zenne en het aansluitende open ruimtegebied van kasteeldomein Calmeyn dringen groene vingers binnen in het bebouwd weefsel. Ze vormen de basis voor het realiseren van groenstructuren. Binnen het bebouwde weefsel kan deze groenstructuur verder versterkt worden door gerichte ingroening van het publiek domein. Verder kan de parkstructuur van Frankveld (Beersel) doorgetrokken worden in de recreatieve voorzieningen van de gemeente Drogenbos.

De gemeente selecteert volgende stedelijke groenverbindingen: groenverbinding langsheen het kanaal, groenverbinding langsheen de grens met Ukkel en een groenverbinding langsheen Kuikenpad.

Drogenbos werkt actief mee aan het strategisch project 'Zuurstof voor de Zennevallei' in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Met de provincie Vlaams-Brabant, het museum Felixart, de gemeente, het regionaal landschap, de VLM en het Vlaams Gewest wordt er gewerkt aan de uitbouw van een groen project. Het natuurinrichtingsproject 'Het Moeras' is hier een concreet voorbeeld van.

MOBILITEIT (OV)

De gemeente stelt volgende aanpassingen voor aan het openbaar vervoersnetwerk:

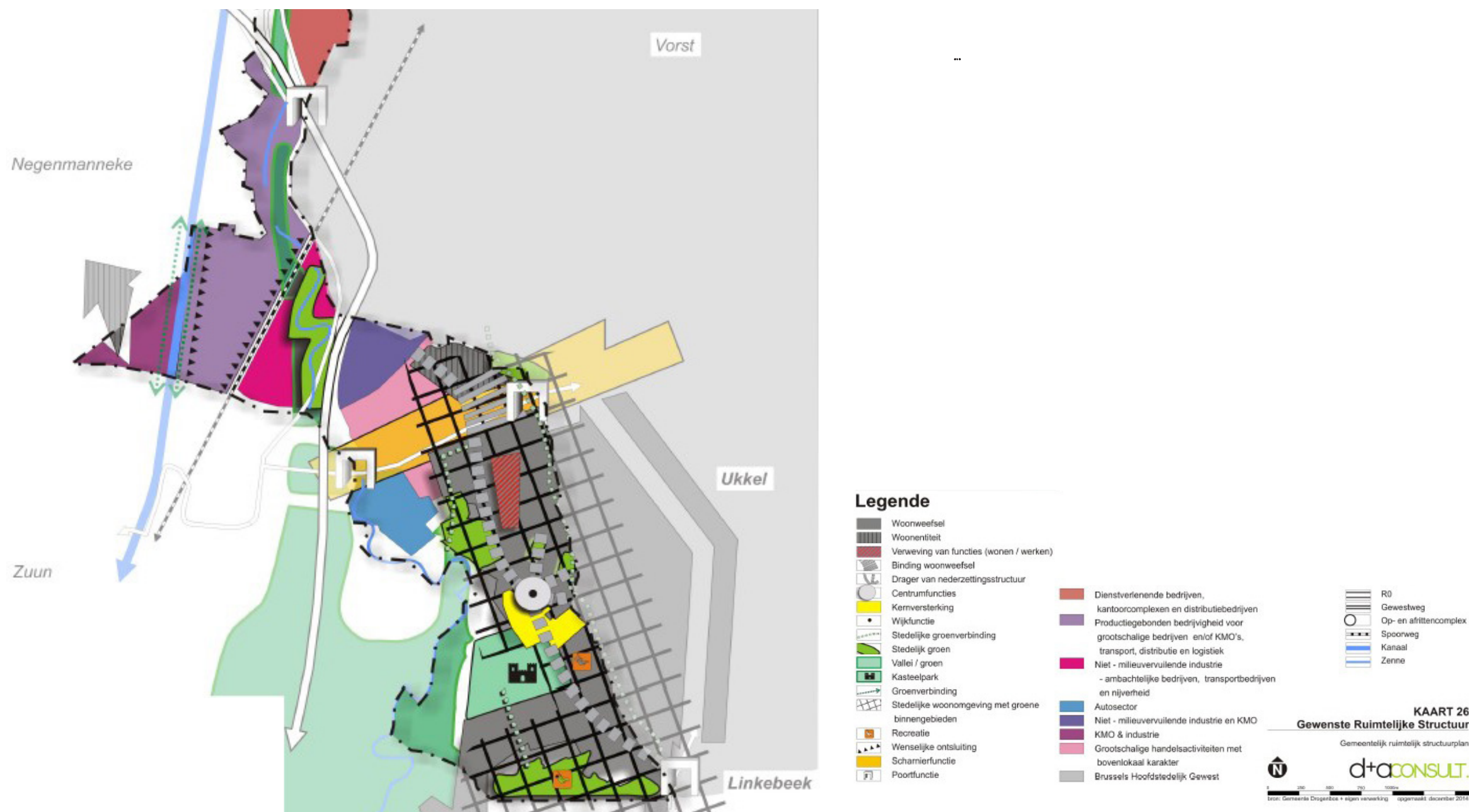
- verlenging van de tramlijn op de Verlengde Stallestraat tot het station van Ruisbroek;
- doortrekken van de tramlijn op de Steenweg op Alseberg richting Beersel

- een of meerdere interne noord-zuid relaties te realiseren tussen het centrum van Drogenbos naar Anderlecht-industrie
- busverbindingen te realiseren met de belangrijkste treinstations en –haltes

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken dan het autogebruik is een goede doorstroming van dit openbaar vervoer van groot belang. Naar doorstroming toe is vooral de Verlengde Stallestraat van belang.

MOBILITEIT (ANDERE)

De gemeente wenst een Park&Ride ter hoogte van de sporthal en Nederlandstalige school om de parkeeroverlast langsheen de steenweg op Drogenbos te verminderen.



Gewenste ruimtelijke structuur Drogenbos (bron: GRS Drogenbos, 2014, studie bureau D+A Consult)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.2.Lokale ruimtelijke beleidsplannen

Datum: 2004
Status: goedgekeurd
Studiebureau: perspective.brussels
Opdrachtgever: Brusselse regering

Gemeentelijk ontwikkelingsplan Brussel (GemOP)

Goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 13/12/2004

Het gemeentelijk ontwikkelingsplan werd opgesteld rondom het principe van duurzame ontwikkeling. De algemene doelstellingen die hieraan verbonden zijn, zijn het behoud van natuurlijk kapitaal, het promoten van sociale rechtvaardigheid, het terugdringen van de mobiliteitsbehoefte en het niet besmetten van ecosystemen.

Het gemeentelijk ontwikkelingsplan van de stad Brussel formuleert 3 hoofddoelstellingen:

- De heropleving van het woonklimaat;
- Steun geven aan een geïntegreerde economische ontwikkeling;
- Het promoten van een duurzaam milieu

De heropleving van het woonklimaat

De stad wil de stadsstructuur herstellen door de huisvesting te herwaarderen en te differentiëren. Daarvoor zijn verschillende oplossingen zoals het verstedelijken van nog onbebouwde terreinen, het omvormen van voor andere functies gebruikte gebouwen, het in gebruik nemen van leegstaande gebouwen en het renoveren van bestaande gebouwen. Wijken moeten een gemengd karakter krijgen. Belangrijke aandachtsgebieden hierbij zijn de Albertkazerne, het RAC, de omvorming van het militair hospitaal, de trechter in Neder-over-Heembeek, Brussel-vorming en de Maalbeekvallei in de Noordoostwijk. Daarbij is er een hoofdrol voor de verbetering en herwaardering van het leefklimaat. Dit moet de stad terug aantrekkelijk maken. Dit beleid heeft vooral betrekking op de openbare ruimten en het bouwpatrimonium.

Steun geven aan een geïntegreerde economische ontwikkeling;

De economische vitaliteit heeft een ingrijpende invloed op de leefbaarheid van de wijken. Er wordt daarom steun gegeven aan de evenwichtige ontwikkeling van economische, sociale en vrijetijdsactiviteiten. Dit mag echter geen afbreuk doen aan de residentiële leefbaarheid van de wijken. Een gemengde ontwikkeling moet nagestreefd worden. Aandachtspunten zijn het begrenzen van nieuwe kantoren in de Noordwijk, het vastleggen van de industriële en economische bestemming van de kanaalzone en de haven. Wijken in verval moeten opnieuw ingericht worden. Dit geldt vooral voor de zone ten westen van de vijfhoek, de oostelijke oever van het Bécobekken en de zone van Laken rondom de spoorlijn. Tegelijk wil de stad zich blijvend manifesteren als gewestelijke, federale en Europese hoofdstad. Het onthalen van nationale en internationale functies moet gepaard gaan met het beschermen van andere stadsfuncties, in het bijzonder het wonen. Een specifieke doelstelling is de globale herwaardering van de wijk Leopold-Schuman. De status van bestaande

en toekomstige grote voorzieningenpolen zoals de Heizel, de NATO, de ULB en Thurn&Taxis moet beschermd worden.

Het promoten van een duurzaam milieu

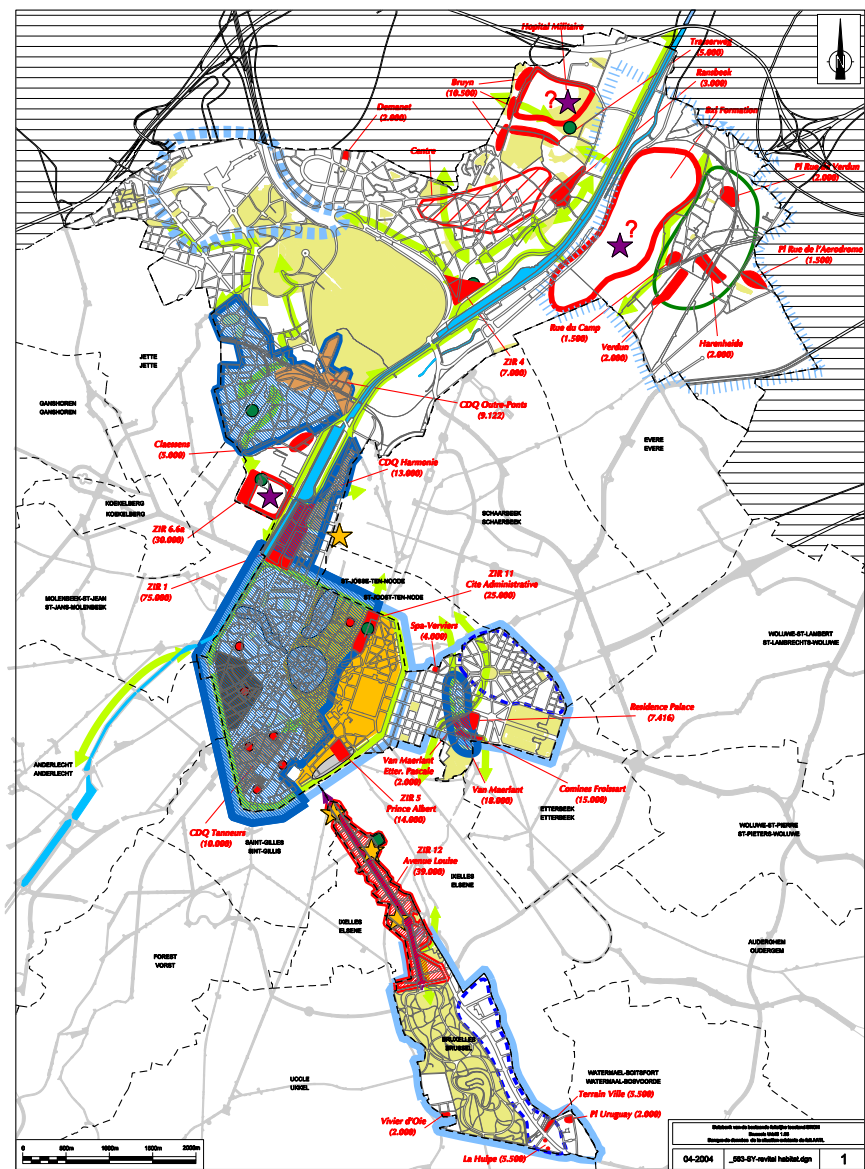
Op het gebied van mobiliteit wil de stad inzetten op beter gerichte, meer duidelijke en beter in de stad geïntegreerde openbare vervoersdiensten. Tegelijk moeten er optimale netwerkeffecten ontstaan in relatie tot de bereikbaarheid van de rest van het gewest, het land en Europa. Tegelijk moet een efficiënt beheer gevoerd worden betreffende het parkeren van auto's. Bij het opzetten van het mobiliteitsbeleid moet er op worden toegezien dat de effecten van het verkeer op het stadsmilieu tot een minimum worden teruggebracht. Doel van het beleid is het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel van het centrum als van de secundaire centra, en het reduceren van het privé autogebruik, vooral voor dagelijks pendelen. Intermodale uitwisselingspolen zullen steeds meer een belangrijke rol spelen, zowel op het niveau van de stad als op het niveau van grotere stadssectoren. Dit steunt op het optimaliseren van de bereikbaarheid per spoor, met een verbetering van de Noord-zuidverbinding, een versterking van de IC/IR-verbindingen en het verder in gebruik nemen van het GEN. Op korte termijn wordt een verbinding bestudeerd tussen Neder-over-Heembeek (inclusief de site van het militair hospitaal) en het stadscentrum via een nieuwe spoorverbinding aan de Werhuizenkaai. De stad wil tevens de visie van het gewest concretiseren door op alle wegen een voorkeursplaats te geven aan niet-gemotoriseerde gebruikers en voorrang te geven aan het openbaar vervoer. Tenslotte wordt de haalbaarheid onderzocht van het vervoer van bepaalde materialen via het kanaal. Voor het beheren van goederenstromen is een gewestelijke en bovengewestelijke strategie nodig waarbij logistieke platformen de economische prestatie van de sector moeten verbeteren en tegelijk het verkeer in de stad moeten terugdringen.

Wat betreft de groene ruimten is de voornaamste doelstelling het beschermen en ontwikkelen van het groene patrimonium. Sommige parken en groene ruimten moeten gerenoveerd worden: het Leopoldpark, het Jubelpark, het Ter Kamerenbos en het park van Osseghem (nabij het Heizelplateau). Volgende parken zouden geklasseerd of beschermd moeten worden: de koninklijke serres, de tuin van het Chinese Paviljoen, het Koninklijk domein, Stuyvenbergh, het Belvédère, het kerkhof van Laken en het Begijnenbosdal. De groene ruimtes moeten ook beter en veiliger toegankelijk worden. Tenslotte moet de continuïteit van het groene netwerk versterkt worden door groene stromen te realiseren middels aanplantingen op de openbare weg en het aanleggen van nieuwe stadsparken. Het netwerk is aanvullend op dat op gewestelijk niveau. De aanleg van een groene ruimte op de site van Tour&Taxis is prioritair. De belangrijkste aan te leggen groene stromen zijn in de vallei van de Maalbeek,

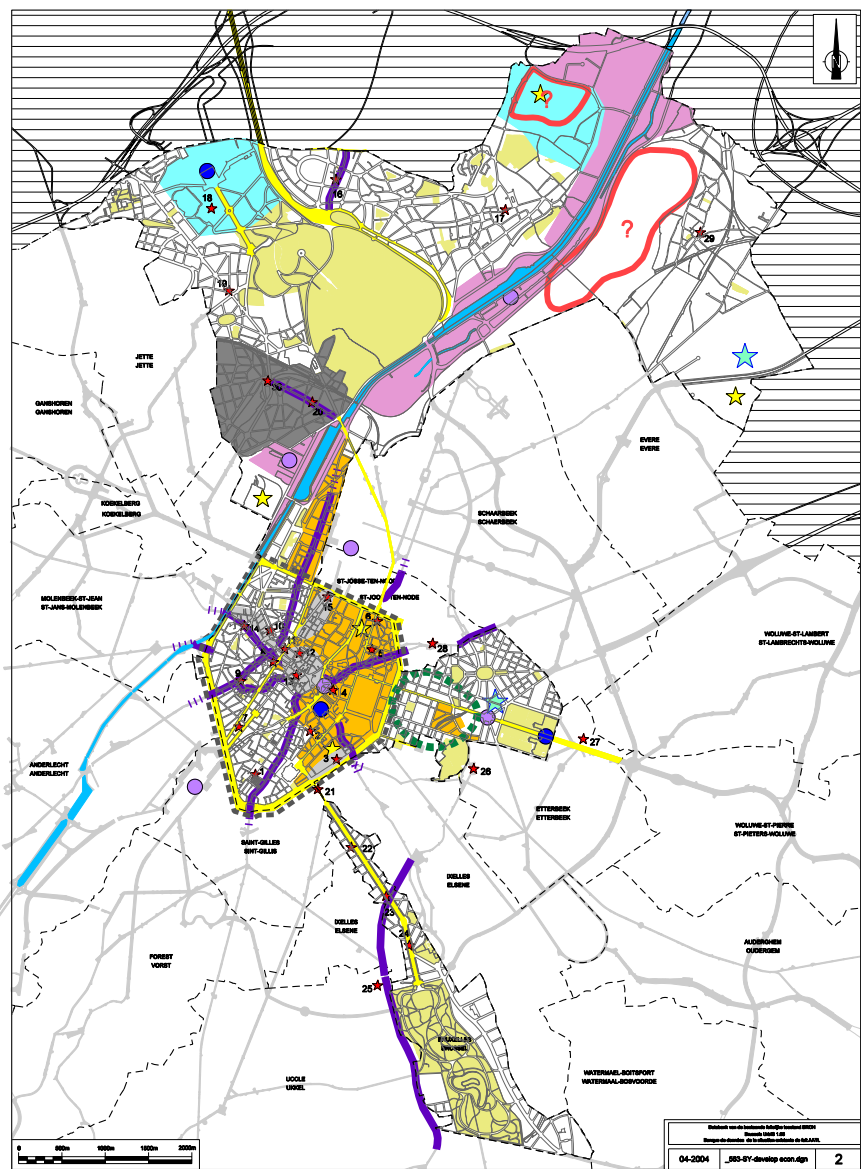
langs het kanaal met ondermeer de omgeving van het Bécodok, de lanen van de Verbinding en in Haren en Neder-over-Heembeek de verbindingen tussen de parken en de wandelroutes op het plateau en de heuvelkam.

Strategische gebieden per wijk

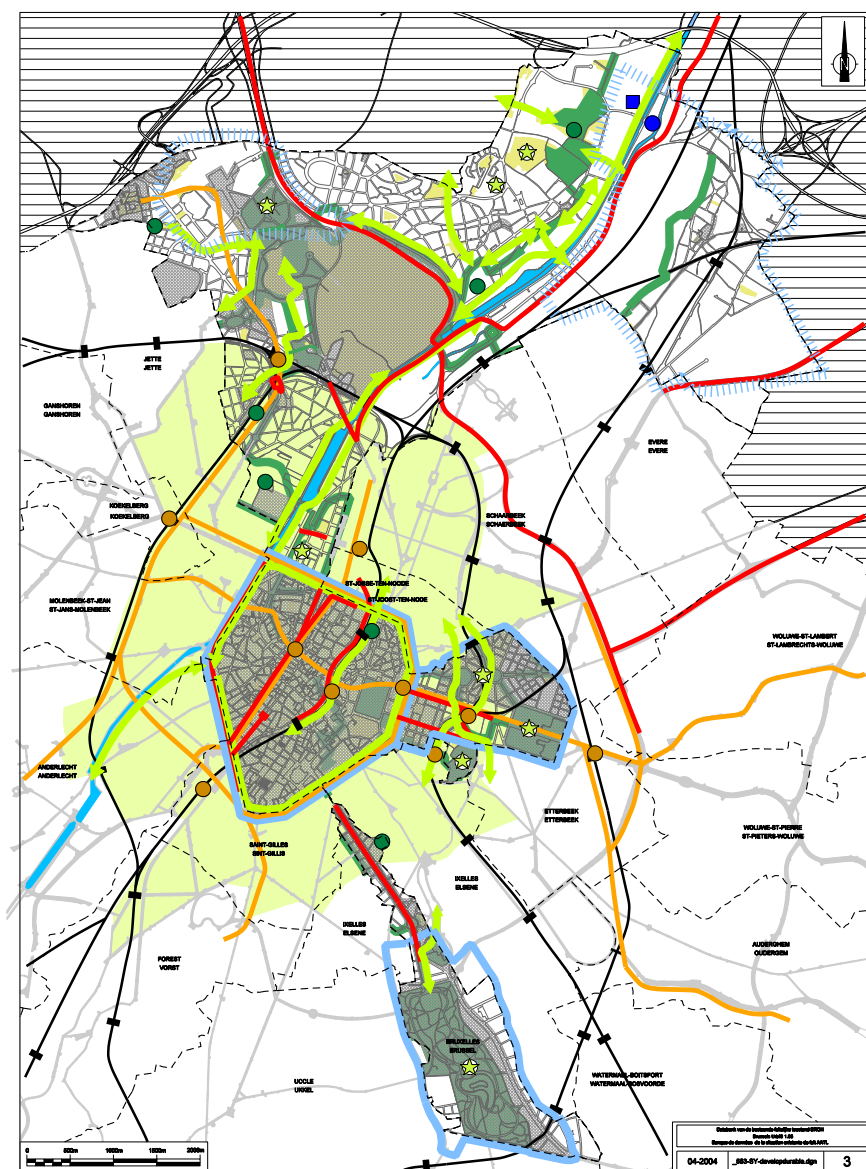
- De Vijfhoek: wederopbouw van het RAC als gemengd project met woningen en grote infrastructuren, renovatie van de site van de Prins Albertkazerne met woningen en kantoren, nieuwe woonkern langs de Dambordstraat (achter de Inno), een bouwfront van woningen langs de Keizerinlaan tussen het Europakruispunt en de Bergstraat.
- De Noordwijk: het opnieuw creëren van een gemengde wijk met voldoende groene zones, het creëren van een doorlopende woonas tussen de oude en de nieuwe Noordwijk, herwaarderen van het landschap langs het kanaal en het Maximiliaanpark, omvormen van de site Turn & Taxis tot een economische en culturele hoofdstedelijke pool.
- De Noordoostwijk: het opnieuw bestemmen en ontwikkelen van een sterke woonas langs de Etterbeeksesteenweg en herkwalificatie van de Schuman-Leopoldwijk.
- Laken en de Heizel: Laken terug ontwikkelen als woonwijk en economisch centrum, groene verbindingen maken tussen het park van Laken en het Osseghempark, het Heizelplateau en gewestelijke, nationale en internationale uitstraling geven met onder andere een toekomstig internationaal congrescentrum.
- Louizalaan en Ter Kamerenbos: opnieuw in gebruik nemen van groot aantal leegstaande gebouwen langs de Louizalaan, herwaarderen en beschermen van de residentiële aantrekkingskracht van de wijken Rooseveltlaan en Groenejager, herwaardering van het Ter Kamerenbos.
- Neder-over-Heembeek: ontwikkeling op lange termijn van het Militair Hospitaal en de “trechter”, heropleving van het handelscentrum Vekemans en ingrijpende verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer.



GemOP Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heropleving woonklimaat
(bron: www.brussel.be/destadinwording)



GemOP Brussels Hoofdstedelijk Gewest, economische ontwikkeling
(bron: www.brussel.be/destadinwording)



GemOP Brussels Hoofdstedelijk Gewest, duurzaam milieu
(bron: www.brussel.be/destadinwording)

Speciale beschermingszones

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Het omvat alle gebieden die aangewezen zijn op grond van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn is bedoeld om alle vogelsoorten in Europa in stand te houden en te herstellen. Hiervoor dienen onder meer gebieden (zgn. speciale beschermingszones) afgebakend te worden voor het behoud en herstel van de leefgebieden van de vogelsoorten opgenomen in bijlage I van de Vogelrichtlijn en van geregeld voorkomende trekvogels. De Europese Habitatrichtlijn streeft naar de instandhouding en het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora in de verschillende lidstaten. Voor de instandhouding en het herstel dienen onder meer speciale beschermingszones afgebakend te worden voor de habitats.

Laarbeekbos

Het Laarbeekbos, op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk gewest, is in toepassing van de richtlijn CEE 92/43 het Laarbeekbos erkend als speciale beschermingszone Natura 2000. Net zoals het Zoniënwoud is het een belangrijk beukenbos. Een bosvijver, waar één van de drie beken van het bos ontspringt, strekt zich uit over een lengte van een dertigtal meter.

Floordambos

Het Floorambos is een 65 hectare groot gemengd loofbos, waardevol voor planten, dieren en mens. De afwisseling van kalkrijke gronden, opborrelend water en drogere stukken maken het Floordambos tot leefgebied van heel wat verschillende soorten planten zoals bosbingelkruid, lisdodde, bosorchis en daslook. Op het hoger gelegen deel, aan de kant van het golfterrein, vind je zure plantensoorten die het niet op kalk bedoeld hebben, zoals valse salie. In het voorjaar kleurt het bos mooi door de vele soorten voorjaarsflora. De bossen bestaan voornamelijk uit populier, ook eiken zijn er terug te vinden.

VEN-gebieden

De natuurlijke structuur in Vlaanderen bestaat in de eerste plaats uit de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN vormt met haar grote aaneengesloten gebieden de ruggengraat van de toekomstige natuurlijke structuur (netwerken) in Vlaanderen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). Enkel in de zone Zaventem zijn er gebieden geselecteerd van het VEN en IVON.

In de zone Zaventem zijn twee gebieden gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de R0 die aangeduid zijn als natuurverwevingsgebied (NVWG, deel van

het integraal verwevings- en ondersteunend netwerk, IVON). Er zijn geen VEN-gebieden (grote eenheden natuur, GEN of grote eenheden natuur in ontwikkeling, GENO) gelegen binnen 1,3 km rondom het plangebied.

De twee natuurverwevingsgebieden betreffen zones van het NVWG 'VSGB', deze zones werden in het RUP 'VSGB – Vlaams strategisch gebied rond Brussel' aangeduid als natuurverwevingsgebied. Deze gebieden hebben de bestemming agrarisch gebied (en zeer beperkt gemengd openruimtegebied, met name de smalle uitloper richting Brussel van het NVWG ten westen van de R0). In deze gebieden zijn, naast akkers, ook biologische (zeer) waardevolle elementen aanwezig zoals holle wegen (kw), opslag van allerlei aard (sz), taluds (kt) met en zonder bomen, verruigd grasland (hr) loofbos (n), naaldhoutbestand (niet grove den) met ondergroei van bomen en struiken met Lork (pmb + lar).

Verder zijn in de ruime omgeving volgende gebieden van het VEN en IVON aanwezig:

- GEN 'De Wolfspuiten' (overlap met SBZ-H 'Hallerbos en nabije boscomplexen met
- brongebieden en heiden') dat het dichtst bij gelegen is en op op ca. 1,3 km ligt
- GEN 'Floordambos' (overlap met SBZ-H 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kamenhout,
- Kortenbergh en Veltem')
- NVWG 'VSGB cluster Zaventem'
- NVWG 'VSGB' (andere zones van dit NVWG)

Erkende natuurreservaten

Zowel in Vlaanderen als in Brussel komen natuur- en bosreservaten voor in de omgeving van het plangebied.

Vlaamse natuurreservaten

De Wolfspuiten wordt aangeduid als Vlaams natuurreservaat, dit gebied is tevens VENgebied en SBZ-H (op 1,3 km van het gecombineerd plangebied loop 1).

Er liggen vier erkende natuurreservaten (Vlaanderen) in de omgeving van de R0.

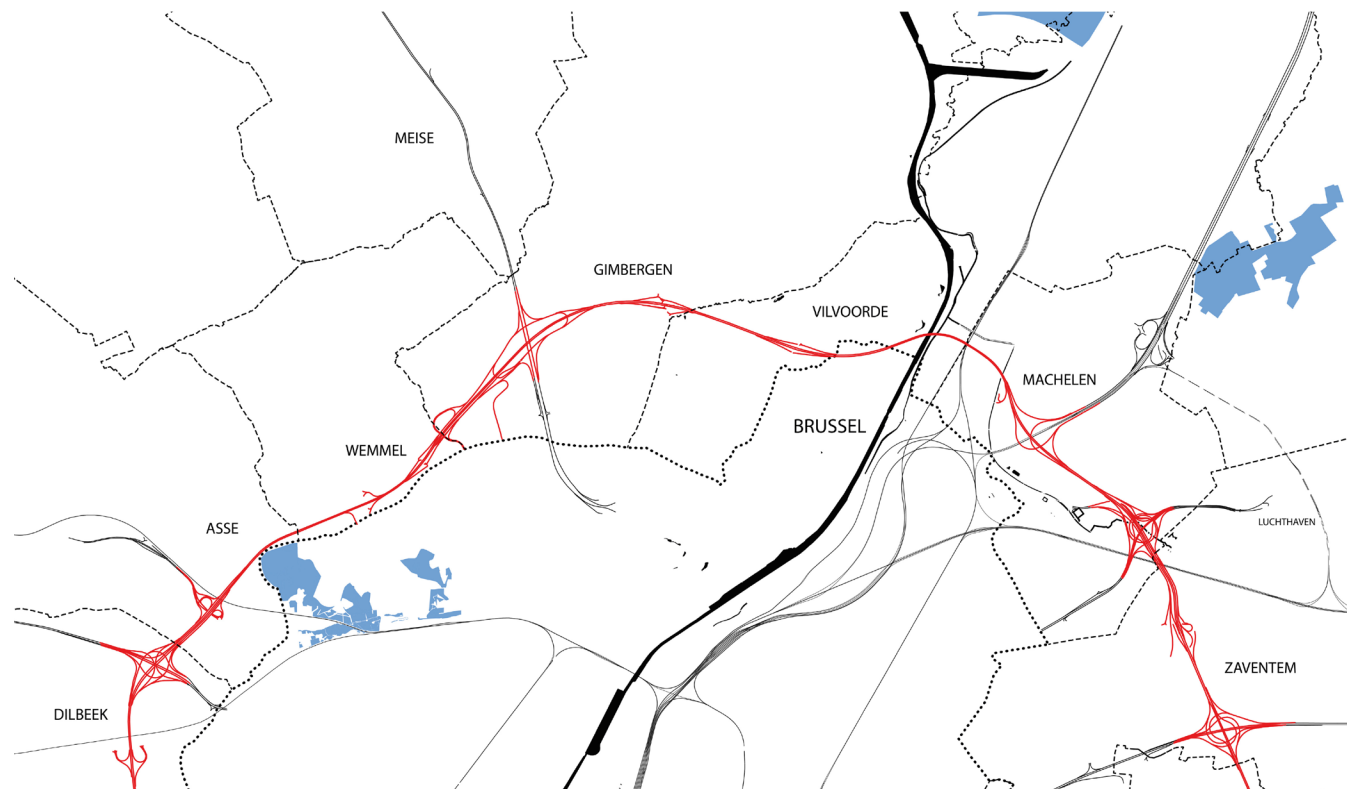
De

- Thaborgberg (E-372) ligt op ca. 1,5 km ten zuiden van de deelzone Wemmel-Zellik
- Droogveld (E181) op ca. 750 m ten noorden van de deelzone Wemmel-

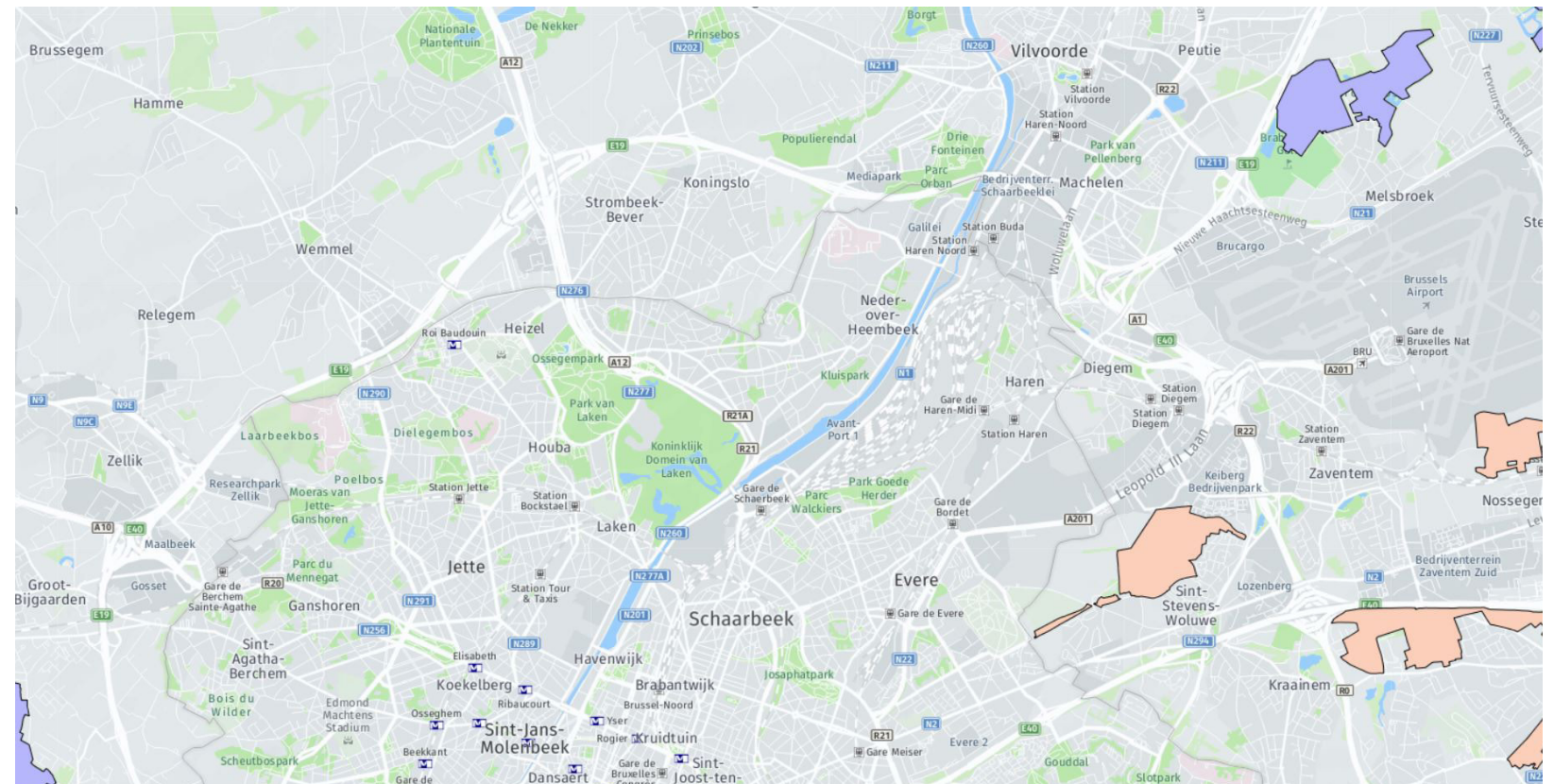
Zellik

- Beverbos (E-342) op ca. 500 m ten noorden van deelzone Wemmel-Jette
- Grimbergse beekvalleien (E-382) op ca. 1,7 km ten noorden van de deelzone Vilvoorde.

In Brussel is een deel van het Laarbeekbos aangeduid als natuurreservaat. Verder zijn het moeras van Ganshoren, het moeras van Jette en het Poelbos, allen aangeduid als SBZ-H, (deels) aangeduid als reservaat. Ten slotte is de Zavelenberg aangeduid als natuurreservaat, een gebied dat ca. 500 m ten oosten van het plangebied- deelzone Wemmel-Zellik gelegen is.



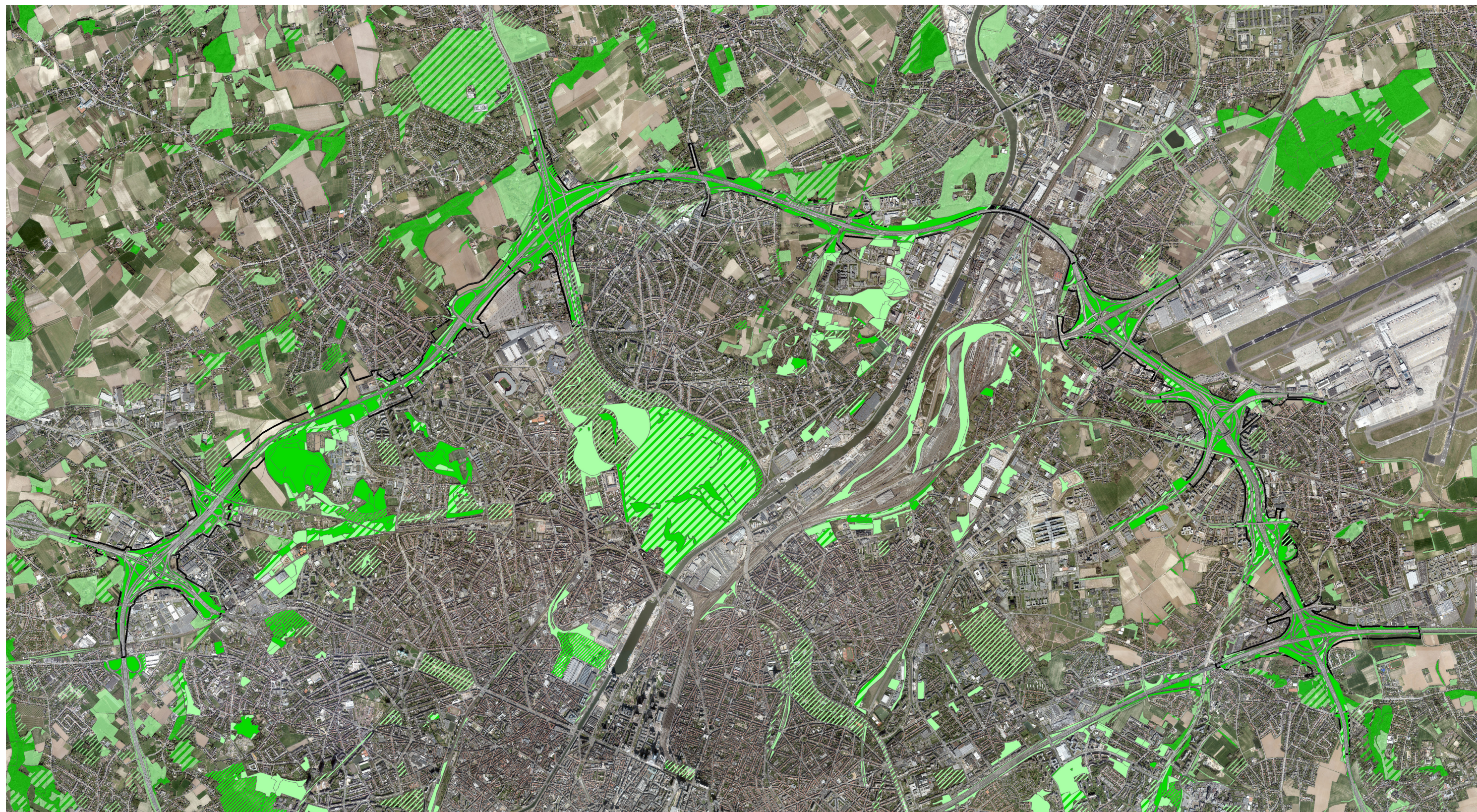
Het Laarbeekbos en het Floordambos zijn een geselecteerd als Natura 2000 gebied
(bron: MoVeR0)



Gebieden van VEN en IVON
(bron: www.geopunt.be)

Biologische waarderingskaart

Op de biologische waarderingskaart kan er waargenomen worden dat er zich met name rond de verkeerswisselaars waardevolle tot zeer waardevolle biologische gronden bevinden. Andere waardevolle tot zeer waardevolle biologische gebieden in de directe omgeving van de R0 zijn het Laarbeekbos, het Tangebeekbos, het Domein Drie Fonteinen en het gebied juist ten zuiden van de verkeerswisselaar te Sint-Stevens-Woluwe.



Biologische waarderingskaart regio R0 (bron: MoVeRO - gebaseerd op INBO/Geopunt BWK)

Datum: 14 april 2016
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Leefmilieu Brussel
Opdrachtgever: De Vlaamse Regering

Natuurplan 2016 – 2020 voor het Brussels Gewest

Brussel is een groene stad. Dit natuurlijk erfgoed verdient het om te worden behouden, beschermd en ontwikkeld, voor zijn intrinsieke waarde en voor de Brusselaars. De nabijheid van natuur heeft immers een zeer positieve invloed op de levenskwaliteit in de stad.

Het opwaarderen van de natuur en het behouden van voldoende groene ruimten zijn evenwel een echte uitdaging door de demografische groei die Brussel kent. Om deze uitdaging aan te gaan, is het uiterst belangrijk om rekening te houden met de natuur in de andere gewestelijke beleidslijnen, in het bijzonder in stedenbouw en ruimtelijke ordening.

NATUURPLAN

Stadsontwikkeling verzoenen met natuur, de natuur voor iedereen toegankelijk maken en van de mens het middelpunt van die ontwikkeling maken; het zijn allemaal fundamentele uitdagingen. Het Natuurplan zal de beleidslijnen uitstippelen en de Brusselaars ertoe aanzetten om meer aandacht te schenken aan biodiversiteit, ontwikkeling en bescherming van de natuur.

Het Natuurplan werd door de Brusselse regering op 14 april 2016 goedgekeurd en stelt een visie voor voor de ontwikkeling van de natuur en de biodiversiteit in het Brussels Gewest tegen 2050. Bovendien werden de doelstellingen voor 2020 bepaald om verdere stappen te zetten in deze richting. Ze worden door concrete maatregelen ondersteund.

DE DOELSTELLINGEN VOOR 2020

Het Natuurplan stelt 7 grote doelstellingen voorop, die geconcretiseerd zullen worden door middel van 27 maatregelen:

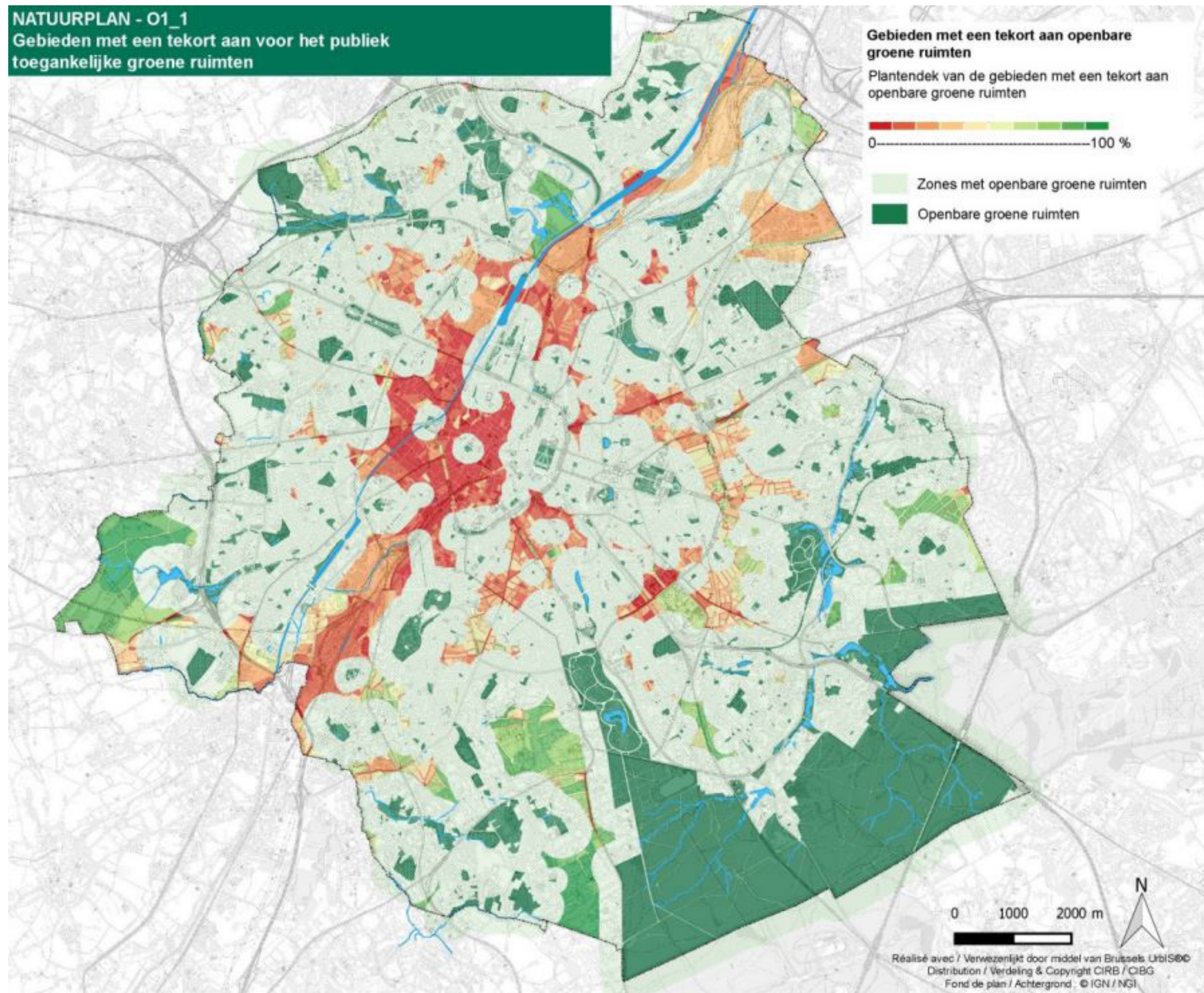
- De toegang tot natuur verbeteren voor Brusselaars: iedereen moet een kwaliteitsvolle groene ruimte in de buurt van zijn woning hebben, ook in het stadscentrum;
- Het gewestelijke groene netwerk uitbouwen: de groene ruimten onderling verbinden, zodat de soorten en de biodiversiteit in de stad zich verder kunnen ontwikkelen;
- In plannen en projecten rekening houden met de uitdagingen op gebied van natuur: bij elke beslissing de natuur in acht nemen, ook buiten de beschermde zones;
- Het ecologisch beheer van de groene ruimten uitbreiden en versterken: het beheer van de openbare ruimtes verbeteren en een goede samenwerking verzekeren tussen de verschillende beheerders;
- Wildleven en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen: natuurlijke habitats en soorten beschermen en herstellen; overlast van probleemsoorten (zoals vossen) beperken;
- Brusselaars sensibiliseren en mobiliseren voor biodiversiteit: in goede verstandhouding met de actoren op het terrein een overkoepelende communicatiestrategie uitstippelen die de kernboodschappen en de prioritaire doelgroepen identificeert. Deze doelstelling beoogt ook respect voor de openbare groene ruimten en hun infrastructuur;
- Het natuurbeheer verbeteren: bruggen bouwen en bestaande “natuurpartnerschappen” versterken tussen de private en publieke

spelers die betrokken zijn bij de ontwikkeling en inrichting van de groene en de openbare ruimten in het Gewest.

Het ontwerpplan werd opgesteld volgens de conclusies van een groot participatief project en werd door de Brusselse regering op 26 september 2013 goedgekeurd en daarna onderworpen aan een evaluatie en openbaar onderzoek.

Na afloop van het evaluatie-/overlegproces werd besloten dat de doelstellingen van het Natuurplan relevant zijn t.o.v. de uitdagingen die in het rapport over de staat van de natuur van 2012 werden geïdentificeerd. Het Natuurplan benadrukt ook de talrijke positieve gevolgen die door de uitvoering ervan worden verwacht: positieve gevolgen voor de biodiversiteit, voor het ecologisch netwerk en de groene en blauwe netwerken, en een globale verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in het Gewest.

De uitvoering van het plan in zones met een gebrek aan groene ruimten (centrumwijken, kanaalwijken...) zou zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit en een aanpassing aan de klimaatverandering. De vergroening van het stadscentrum zal ook de sociale ongelijkheid verminderen wat betreft de toegang tot groene ruimten en zal de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren, en bijgevolg de gezondheid van de omwonenden.



Biologische waarderingskaart regio R0
(bron: www.geopunt.be)

Landbouw

Ruimtelijk beleid

In uitvoering van het RSV stelde de Vlaamse overheid tussen 2004 en 2009 een gebiedsgerichte ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op. Op basis van deze ruimtelijke visies herbevestigde de Vlaamse Regering de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen voor ca. 538.000 ha agrarisch gebied. De regering besliste dat voor deze gebieden geen bestemmingswijzigingen nodig zijn en dat de agrarische bestemmingen op de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen behouden blijft, tenzij expliciet anders vermeld. Binnen deze herbevestigde agrarische gebieden heeft de landbouwsector dus de zekerheid dat de agrarische bestemming op lange termijn principieel behouden blijft.

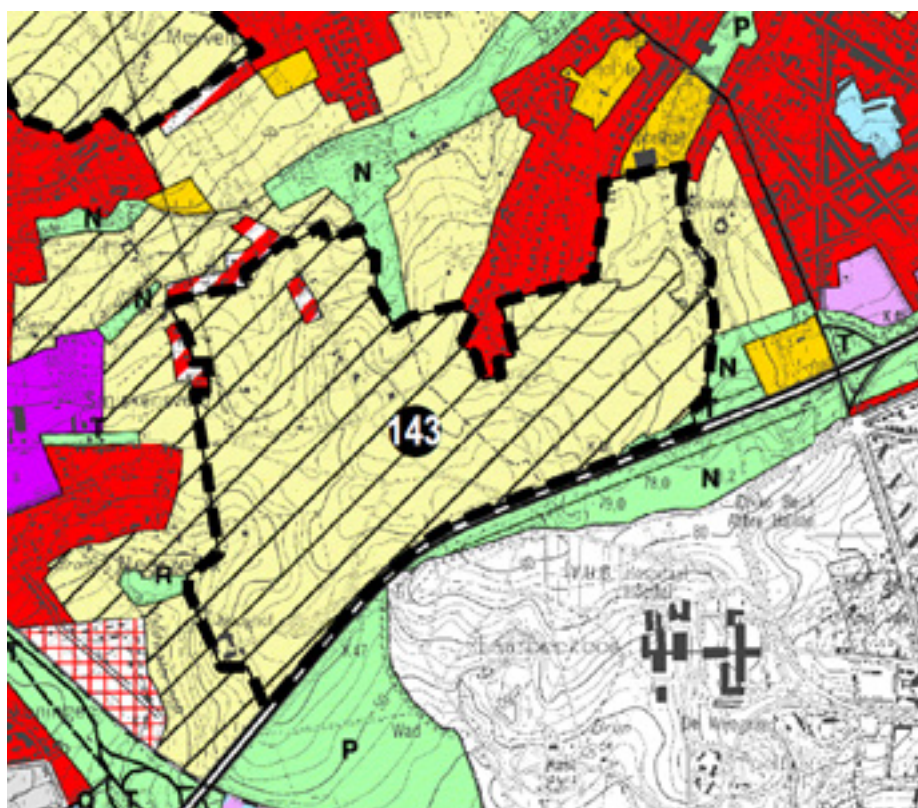
De omzendbrief RO/2010/01, betreffende het ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn, vervangt de omzendbrief RO/2005/01. Gewestelijke planningsinitiatieven: Bij een planologische aanpassing van het herbevestigd agrarisch gebied wordt waar mogelijk het planologisch evenwicht hersteld en zal een degelijk onderbouwde motivering en verantwoording gehanteerd worden conform deze omzendbrief.

Lokale planningsinitiatieven: Gemeentelijke en provinciale planningsinitiatieven mogen geen betekenisvolle afbreuk doen aan de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische macrostructuur.

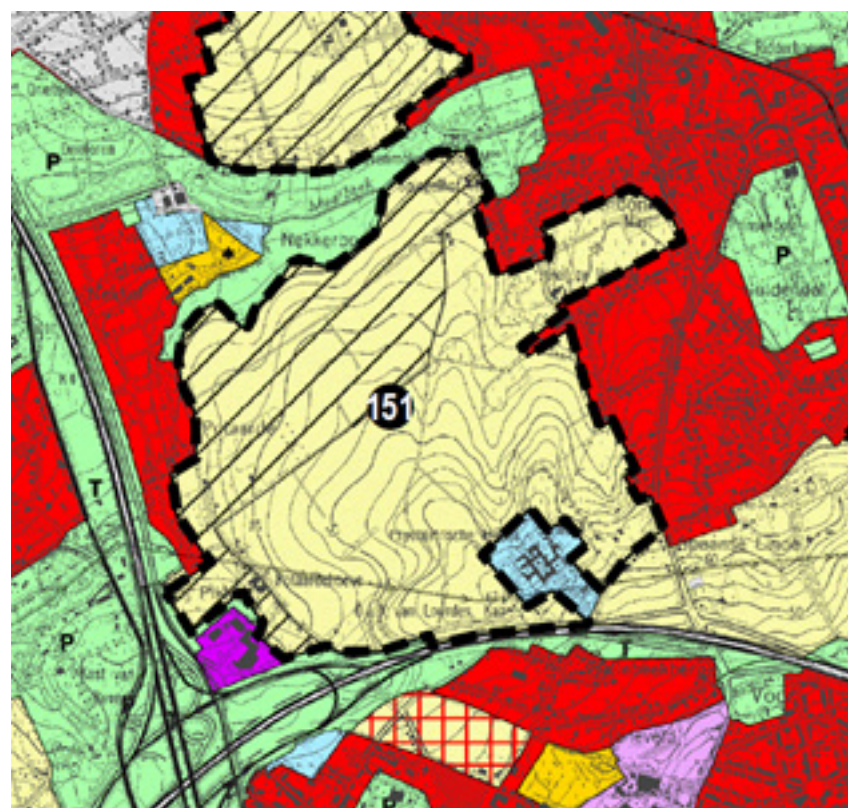
Vergunningenbeleid: Bij de beoordeling van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voor niet-agrarische functies in herbevestigde agrarische gebieden moet bij de advisering en besluitvorming voldoende terughoudend opgetreden worden, om een aantasting van de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur te vermijden. Daarom zal bij de beoordeling van vergunningsaanvragen, de functionele inpasbaarheid ten aanzien van de hoofdfunctie landbouw een bijzonder aandachtspunt zijn.

Ruilverkavelingsprojecten

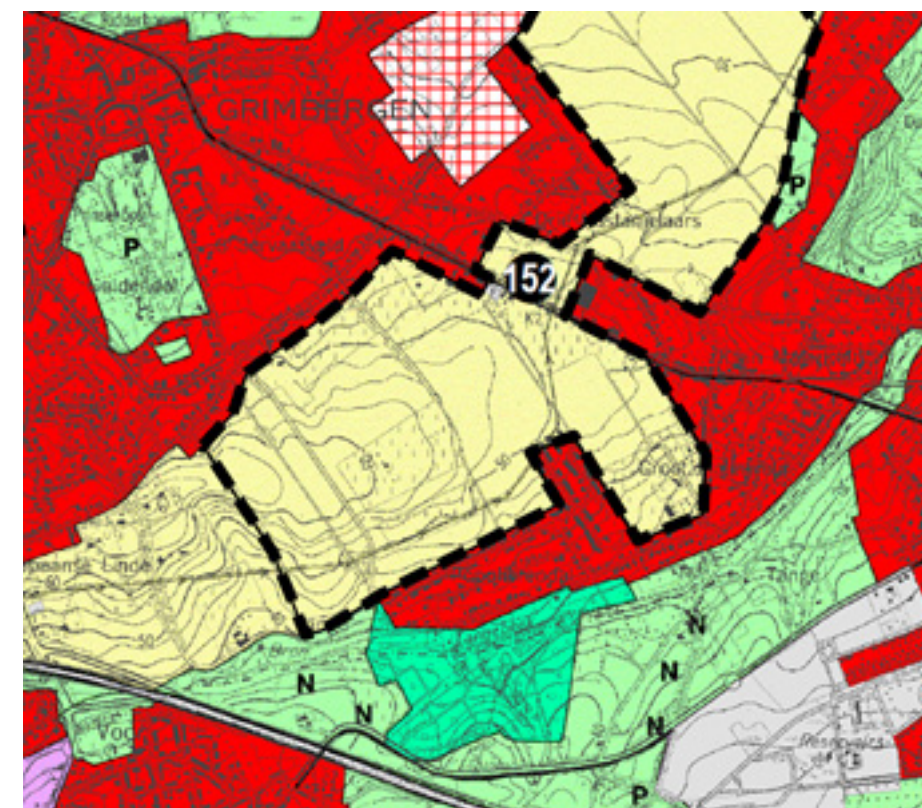
Op het grondgebied van het Vlaams Gewest zijn er geen ruilverkavelingsprojecten langs of in de onmiddellijke nabijheid van de RO.



Ter hoogte van Laarbeekbos, aan de noordzijde van de R0
Uitsnede uit het gewestplan



Tussen de A12 en Grimbergen
Uitsnede uit het gewestplan



Tussen Grimbergen en Vilvoorde
Uitsnede uit het gewestplan

In volgende paragrafen wordt het thema ‘water’ behandeld nabij het plangebied van de R0.

Onderstaande kaarten geven de watertoets weer voor het gehele projectgebied. Deze watertoetskaarten zijn niet juridisch bindend, maar zij zijn een instrument dat gebruikt wordt in verder onderzoek en gedurende het hele ontwerpproces.

Watertoets

Erosiegevoelige gebieden

Grote delen van de R0 zijn gelegen in erosiegevoelig gebied, aangeduid in groen.

Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Ten oosten liggen grote delen van de R0 in weinig gevoelig gebied (aangeduid in het groen), ten westen ligt de R0 veelal in matig gevoelig gebied (aangeduid in licht bruin). Een aantal locaties, gelinkt aan waterlopen, liggen in zeer gevoelig gebied (aangeduid in donker bruin). De meest opvallende zeer gevoelige zone, is gelegen langsheen de Zenne en het Kanaal Brussel-Rupel in Vilvoorde. Maar ook de valleien van de Woluwe, Tangebeek, Maalbeek en Molenbeek zijn zeer gevoelig voor grondwaterstroming.

Hellingenkaart

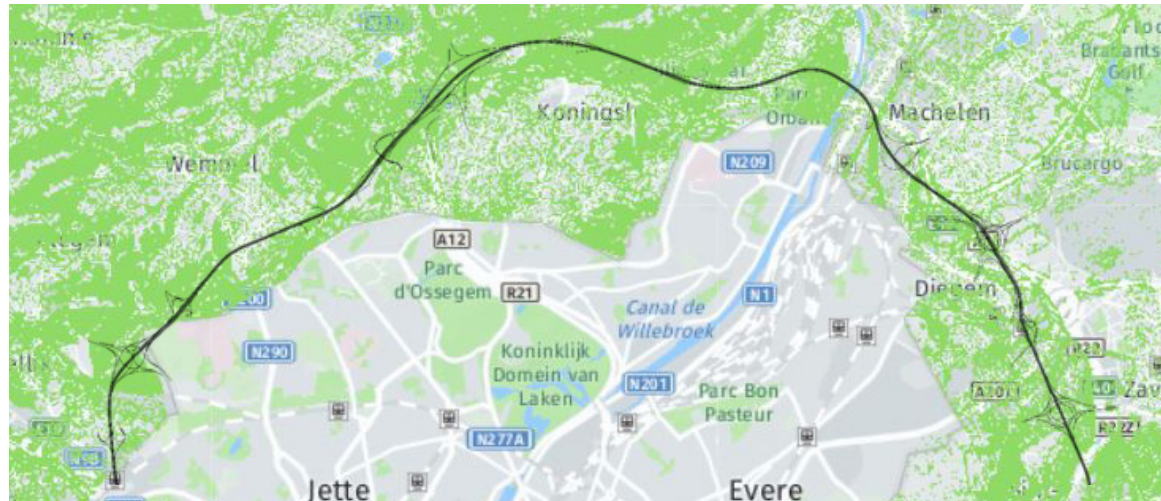
Op de hellingenkaart is de R0 zichtbaar als structuur, ten gevolge van de specifieke ligging van de R0 en de bermen langsheen de infrastructuur.

Infiltratiegevoelige bodems

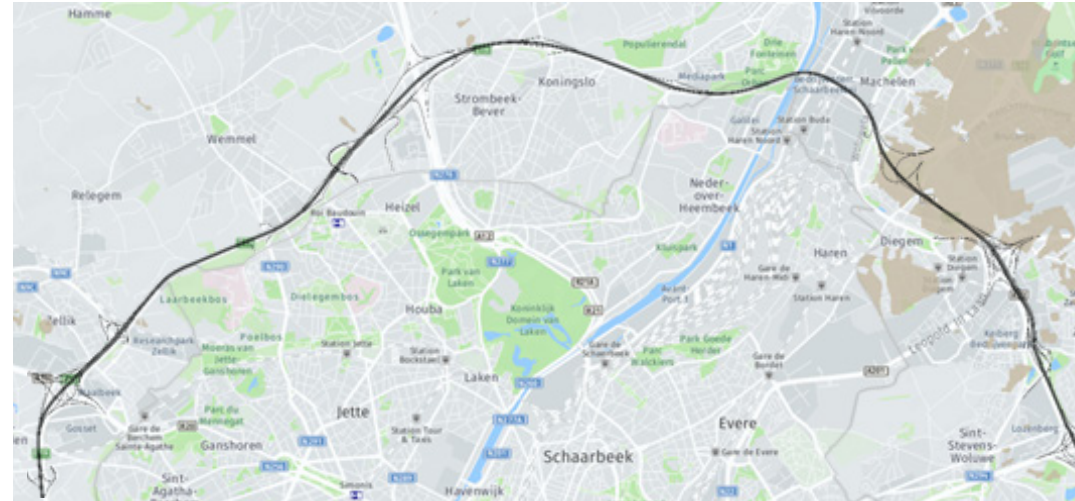
In Machelen en in kleinere mate Zaventem zijn er grote gebieden die infiltratie gevoelig zijn, deze gebieden bevinden zich langsheen de R0 tussen verkeerwisselaars van de A1/E19 en de A201 (aangeduid in het bruin). Er bevinden zich ook meerder kleine gebiedjes die infiltratiegevoelig zijn langsheen de ring.

Overstromingsgevoelige gebieden

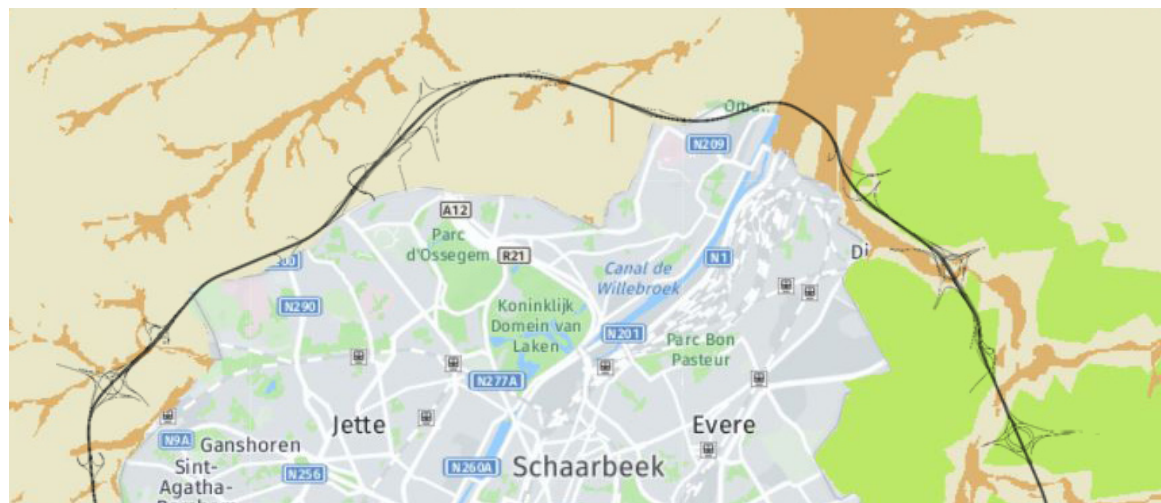
De overstromingsgevoelige gebieden bevinden zich voornamelijk in de valleien van waterlopen in de directe omgeving van de R0 zoals de Maalbeek, Molenbeek, Tangebeek en de Woluwe en hun zijbeken. Het betreft hoofdzakelijk mogelijk overstromingsgevoelig gebied (lichtblauw) en hier en daar ook effectief overstromingsgevoelig gebied (donkerblauw).



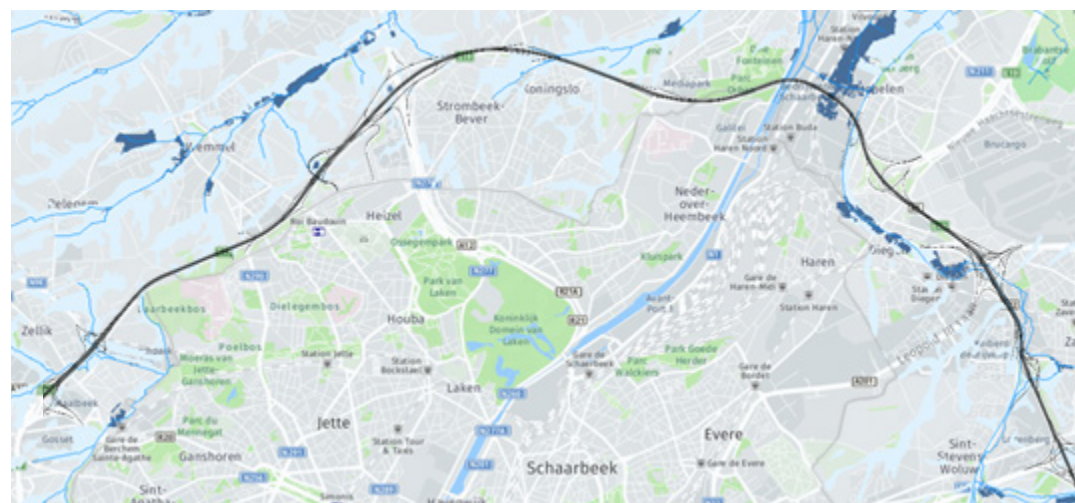
Watertoets – Erosiegevoelige gebieden (bron: www.geopunt.be)



Watertoets – Infiltratiegevoelige bodems (bron: www.geopunt.be)



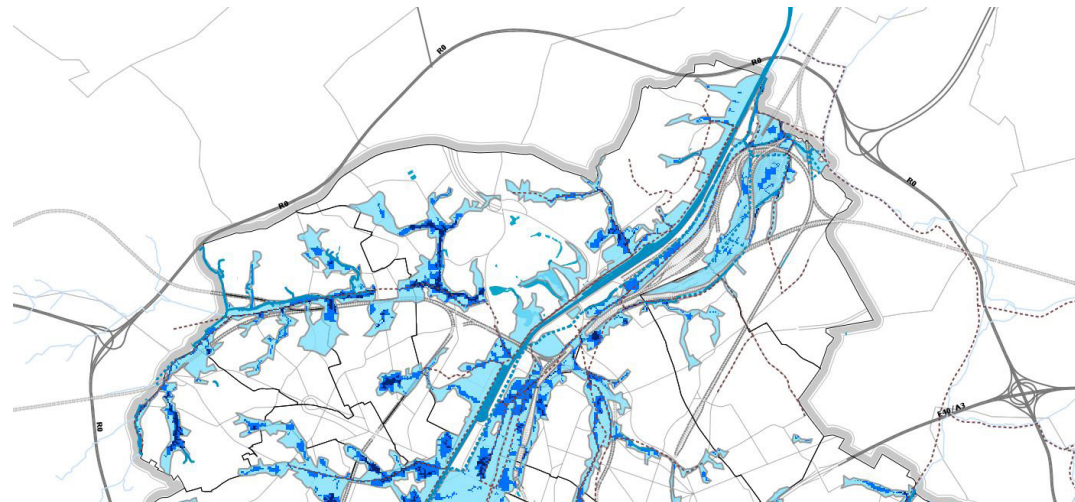
Watertoets – grondwaterstromingsgevoelige gebieden (bron: www.geopunt.be)



Watertoets – overstromingsgevoelige gebieden (bron: www.geopunt.be)



Watertoets – Hellingkaart (bron: www.geopunt.be)



Watertoets – overstromingsgevoelige gebieden Brussel (bron: <http://geoportal.ibgebim.be>)

- Overstromingsgevaarkaart: versie 2013
- Kleine kans
 - Middelgrote kans
 - Grote kans
- Hydrografische netwerk
- Waterlopen Vlaanderen-rand van Brussel
 - Waterloop
 - Overwelfde waterloop
 - Kanaal
 - Collector

Winterbedkaart

Er bevinden zich geen waterlopen met een winterbed in het plangebied.

Decreet Integraal Waterbeleid

Dit decreet Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003, gewijzigd door het wijzigingsdecreet Integraal Waterbeleid van 19 juli 2013, gecoördineerd op 15 juni 2018 tot het Waterwetboek, vormt het juridisch kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen. Het decreet bevat ook de omzetting van de kaderrichtlijn Water en Overstromingsrichtlijn. Het decreet:

- Legt de doelstellingen en beginselen van integraal waterbeleid vast. De multifunctionaliteit van watersystemen wordt hierin sterk benadrukt;
- Reikt een aantal instrumenten aan om het integraal waterbeleid beter in de praktijk te kunnen brengen: de watertoets, oeverzones, de instrumentenmix verwerving van onroerende goederen, aankoopplicht en vergoedingsplicht en de informatieplicht voor vastgoed in overstromingsgevoelig gebied;
- Bepaalt hoe de watersystemen ingedeeld worden in stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten, bekkens en deelbekkens;
- Vertaalt de indeling in watersystemen door in de organisatiestructuur en de planning van het integraal waterbeleid.

Het decreet Integraal Waterbeleid is een kaderdecreet en bevat enkel de grote lijnen voor het beleid. Uitvoeringsbesluiten maken het beleid concreet:

- Een eerste uitvoeringsbesluit (Organisatiebesluit, 9 september 2005) zorgt voor de geografische indeling van de watersystemen. Dit gebeurt door afbakening van de stroomgebieden, bekkens en deelbekkens in het Vlaamse Gewest. Daarnaast bevat dit besluit bijkomende bepalingen voor de werking van de overlegstructuren op de verschillende niveaus.
- Het uitvoeringsbesluit watertoets (20 juli 2006) geeft richtlijnen voor de toepassing van de watertoets aan de lokale, provinciale en gewestelijke overheden die vergunningen afleveren.
- Het uitvoeringsbesluit financiële instrumenten (24 juli 2009) geeft uitvoering aan de financiële instrumenten van het decreet Integraal Waterbeleid: de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht en de vergoedingsplicht.

Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken

Het bekkenspecifieke deel voor het Dijle-Zennebekken maakt deel uit van het stroomgebiedbeheerplan Schelde voor de periode 2016-2021. Het stroomgebiedbeheerplan bepaalt de hoofdlijnen van het integraal waterbeleid voor het desbetreffende stroomgebiedsdistrict en bevat maatregelen en acties om de waterkwaliteit te beschermen en te herstellen, om het duurzame gebruik van water op langere termijn te garanderen en om de negatieve impact van overstromingen op mens, milieu, cultureel erfgoed en economie te beperken. Het bekkenspecifieke deel focust op het waterbeleid in het Dijle-Zennebekken en bevat acties voor de oppervlaktewaterlichamen in het bekken. Er zijn twee speerpuntgebieden en elf aandachtsgebieden: IJse en Laan en Dijle I, II, V en VI, Getijdedijle & Getijdezenne, Weesbeek, Leibeek-Laakbeek, Zuunbeek, Voer, Woluwe en Nethen.

Algemene visie

Het Dijle-Zennebekken is een heel divers bekken, met enerzijds één van de meest verstedelijkte en dichtstbevolkte gebieden van Vlaanderen, en anderzijds met nog vrij landelijke, groene delen. Voor het watersysteem biedt deze diversiteit heel wat uitdagingen en mogelijkheden. De samenhang tussen de verschillende waterlopen (eigenlijk ‘watersystemen’ van bij elkaar horende waterlopen en hun valleien) komt tot uiting in de verschillende aspecten van het integraal waterbeleid.

Gebiedsgerichte klemtonen

- Woluwe:

De Woluwe ontspringt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en stroomt Vlaanderen binnen aan de grens van Sint-Lambrechts-Woluwe met Zaventem (Woluwedal). In Vilvoorde mondt de Woluwe uit in de Zenne.

Het stroomgebied wordt gekenmerkt door een sterke verstedelijking en veel verkeersinfrastructuur. Eigen aan het gebied is het systeem van moerriolen die parallel lopen met de belangrijkste waterlopen en waarin zowel afval-, grond- als regenwater wordt afgevoerd. Het gebied wordt regelmatig getroffen door overstromingen, vooral na hevige zomeronweders. De sterke verstedelijking zorgt immers voor zowel een snelle afvoer van regenwater als voor een gebrek aan ruimte voor water(buffering). Ook de moerriolen kunnen de hoge piekafvoeren vaak niet verwerken.

De toekomstvisie voor het gebied van de Woluwe concentreert zich vooral op het aanpakken van de wateroverlastproblematiek. Naast het zoeken van extra buffering moet er, gelet op de sterke verstedelijking in het gebied, ook gekeken worden naar alternatieve manieren van omgaan met overstromingen (FloodResilienCity project).

Verder is dit ook een ideaal gebied waar kan ingezet worden op het gebruik van water als een meerwaarde voor de (stedelijke) omgeving (herwaardering van de waterlopen, ‘water in de stad’). Ook al is de open ruimte relatief beperkt in het gebied en staat deze onder een zeer grote druk vanuit verschillende actoren, toch moet ook hier voldoende aandacht gaan naar water (erosieproblematiek, herinrichting waterlopen). Het landinrichtingsproject ‘Open Ruimtenetwerk Woluwebekken’ biedt hier kansen toe.

In het Woluwebekken is er ook nog veel werk aan de winkel wat waterkwaliteit betreft. Het doel is hier om het afvalwater uit de huidige moerriolen te halen, die nu zowel afval-, regen- als grondwater vervoeren en te verzamelen in nieuwe DWA-leidingen. De moerriolen blijven dan hun rol van regenwaterafvoer vervullen. De sterke verstedelijkingsgraad en de dense verkeersinfrastructuur maken echter dat de kostprijs van zuiveringsprojecten hier zeer hoog oploopt, en deze dus niet evident zijn om uit te voeren.

Het uitvoeren van bovenstaande visie is slechts mogelijk in overleg en samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een goede grensoverschrijdende samenwerking is dan ook essentieel in dit gebied.

- Zenne – Maalbeek – Aabeek:

Het deelgebied van de Zenne-Maalbeek-Aabeek ligt voornamelijk op het grondgebied van Grimbergen, Zemst, Mechelen Vilvoorde en Wemmel. Belangrijke knelpunten in dit deelgebied zijn de nog ontoereikende

waterkwaliteit en de zwaar verontreinigde waterbodem van de Zenne. Het langdurig ongezuiverd lozen van het afvalwater van de stad Brussel heeft hier sterk aan bijgedragen. De gedane inspanningen via de RWZI Brussel-Noord hebben tot op zekere hoogte voor een verbetering van de waterkwaliteit gezorgd, maar de verdere uitbouw en optimalisatie van de saneringsinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is noodzakelijk om de waterkwaliteit in het stroomafwaartse gedeelte van de Zenne te verbeteren. Daarnaast is de sanering van de verontreinigde waterbodem cruciaal om de ecologische toestand sterk te verbeteren.

De structuurkwaliteit van de waterlopen in dit deelgebied is doorgaans zwak, maar het stuk Zenne dat afgetakt is door de Zenne-afleiding te Weerde kent nog een zeer uitgesproken en zeldzaam meanderend patroon. Mogelijkheden voor vrije meandering, zoals op de Dijle stroomopwaarts Leuven, zouden hier onderzocht moeten worden en kunnen de structuurkwaliteit ondersteunen en versterken. De Zenne-afleiding zelf heeft een grotendeels betonnen bedding. Hier kan een bekleding die voldoet aan NTMB een hele verbetering van de structuurkwaliteit betekenen.

De overstromingsproblematiek ter hoogte van de Maalbeek en Tangebeek is reeds grondig onderzocht geweest en oplossingen ter bestrijding van wateroverlast op diverse overstromingsgevoelige locaties in Grimbergen en Vilvoorde worden uitgewerkt. Bij de inrichting van bijkomende overstromingsgebieden dienen steeds zoveel mogelijk ecologische herstelmaatregelen opgenomen worden die het ecologisch potentieel van de waterlopen kunnen verhogen.

Het verval op de Zenne zelf is vrij gering, maar de hellingsgraad van de zijlopen ten westen van het Zeekanaal Brussel-Schelde is een stuk groter. Verschillende erosieknelpunten rond de Maalbeek en Tangebeek dienen aangepakt te worden om water- en modderoverlast tot een minimum te herleiden.

- Neerpedebeek – Kleine Maalbeek:

Dit deelgebied bevindt zich in het westen van het Dijle-Zennebekken en situeert zich grotendeels binnen de gemeenten Asse, Dilbeek en Lennik. Om wateroverlast in Dilbeek en Lennik aan te pakken werden eerder al drie overstromingsgebieden, twee langs de Neerpedebeek (Molenbeek) en een ander langs de Pedegracht, ingericht. Vooraleer deze gebieden kunnen aangewend worden voor waterberging moet de waterkwaliteit aanvaardbaar zijn: hiertoe moet de nodige zuiveringsinfrastructuur aangelegd worden zodat ongezuiverd afvalwater niet langer rechtstreeks in de Neerpedebeek geloosd wordt. Het is dan ook van groot belang dat de al opgedragen zuiveringsprojecten prioritair worden uitgevoerd en dat de overige resterende noodzakelijke investeringen spoedig gebeuren, zodat de waterkwaliteit niet langer de waterberging in de weg staat.

Verschillende landbouwpercelen in Lennik en Dilbeek zijn sterk erosiegevoelig: verdere uitvoering van erosiebestrijdingsmaatregelen maar ook brongerichte maatregelen moeten bodemverlies op akkers en sedimenttransport naar de waterlopen beperken.

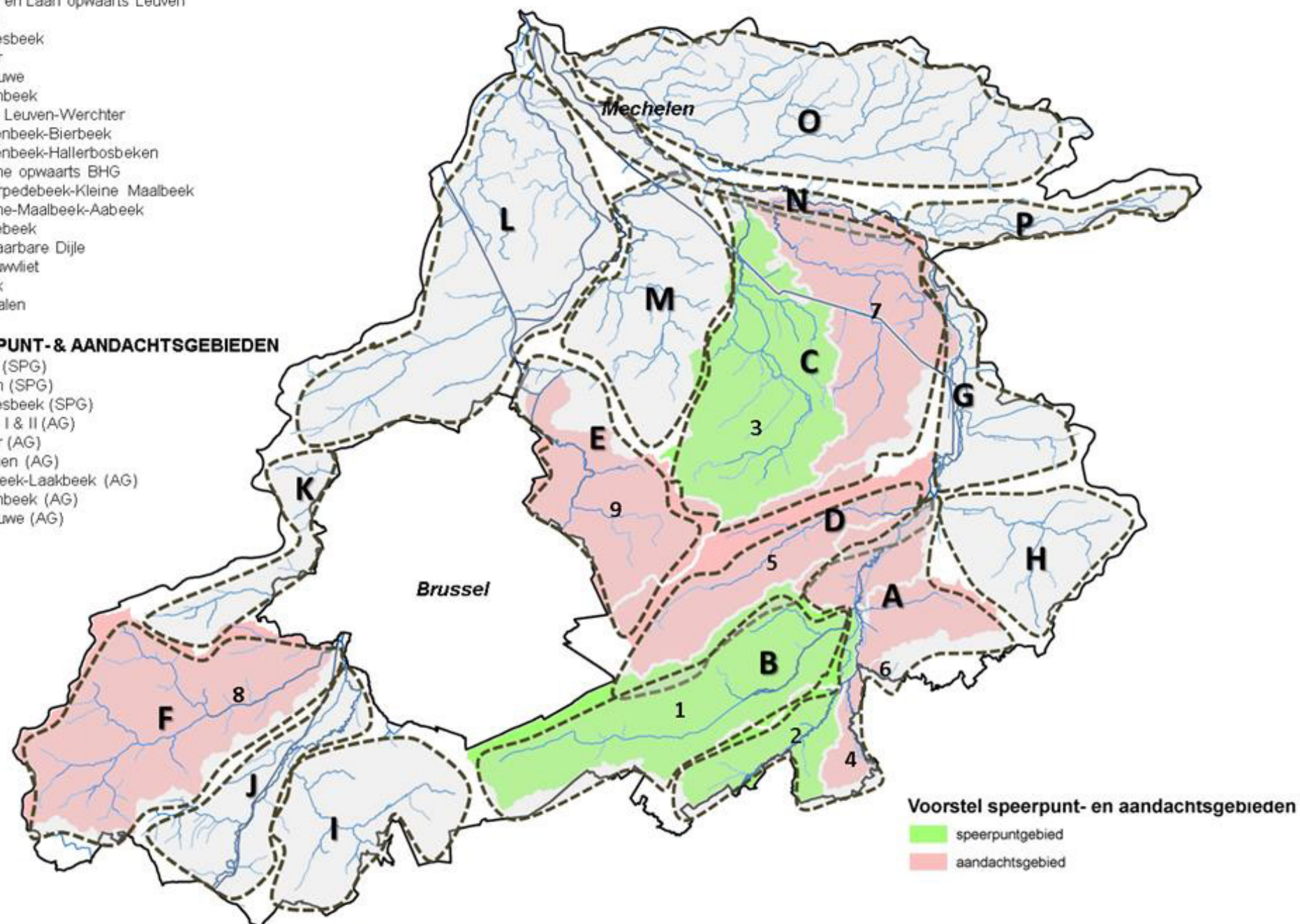
Regelmatig overleg met Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat al het water van dit deelgebied ontvangt, moet een integrale aanpak over de gewestgrenzen heen waarborgen.

CLUSTER

- A) Dijle en Laan opwaarts Leuven
- B) IJse
- C) Weesbeek
- D) Voer
- E) Woluwe
- F) Zuurbeek
- G) Dijle Leuven-Werchter
- H) Molenbeek-Bierbeek
- I) Molenbeek-Hallerbosbeken
- J) Zenne opwaarts BHG
- K) Neerpedebeek-Kleine Maalbeek
- L) Zenne-Maalbeek-Aabeek
- M) Barebeek
- N) Bevaarbare Dijle
- O) Vrouwvliet
- P) Laak
- Q) Kanalen

SPEERPUNT- & AANDACHTSGEBIEDEN

- 1) IJse (SPG)
- 2) Laan (SPG)
- 3) Weesbeek (SPG)
- 4) Dijle I & II (AG)
- 5) Voer (AG)
- 6) Nethen (AG)
- 7) Leibeek-Laakbeek (AG)
- 8) Zuurbeek (AG)
- 9) Woluwe (AG)



Dijle – Zennebekken met aanduiding van verschillende clusters
(bron: Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken)

Bekkenbrede acties

Bekkenbrede acties zijn acties die niet in te passen zijn onder een bepaald gebied maar wel in het bekken thuishoren. Deze acties dragen evenzeer bij tot het halen van de goede toestand in het bekken.

- Uitbouw en optimalisatie saneringsinfrastructuur;
- Diffuse bronnen aanpakken;
- Verbetering structuurkwaliteit en natuurlijke waterhuishouding;
- Sediment en waterbodems efficiënt aanpakken (incl. erosie).

Woluwe:

ACTIENR.	TITEL	INITIATIEFNER(S)	BETROKKENE(N)	ACTIE IFV KRLW	ACTIE IFV ORL
6_F_014	Bouwen van GOG's (Gecontroleerde OverstromingsGebieden) op de Woluwe en zijlopen	Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)	ANB, Dept. LV		H
6_F_147	Optimalisatie RO (Ring rond Brussel): aanleg infiltratie- en spaarbekken	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)			M

Actieprogramma Woluwe met H = prioriteit hoog en M = prioriteit midden (bron: Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken)

Zenne – Maalbeek – Aabeek:

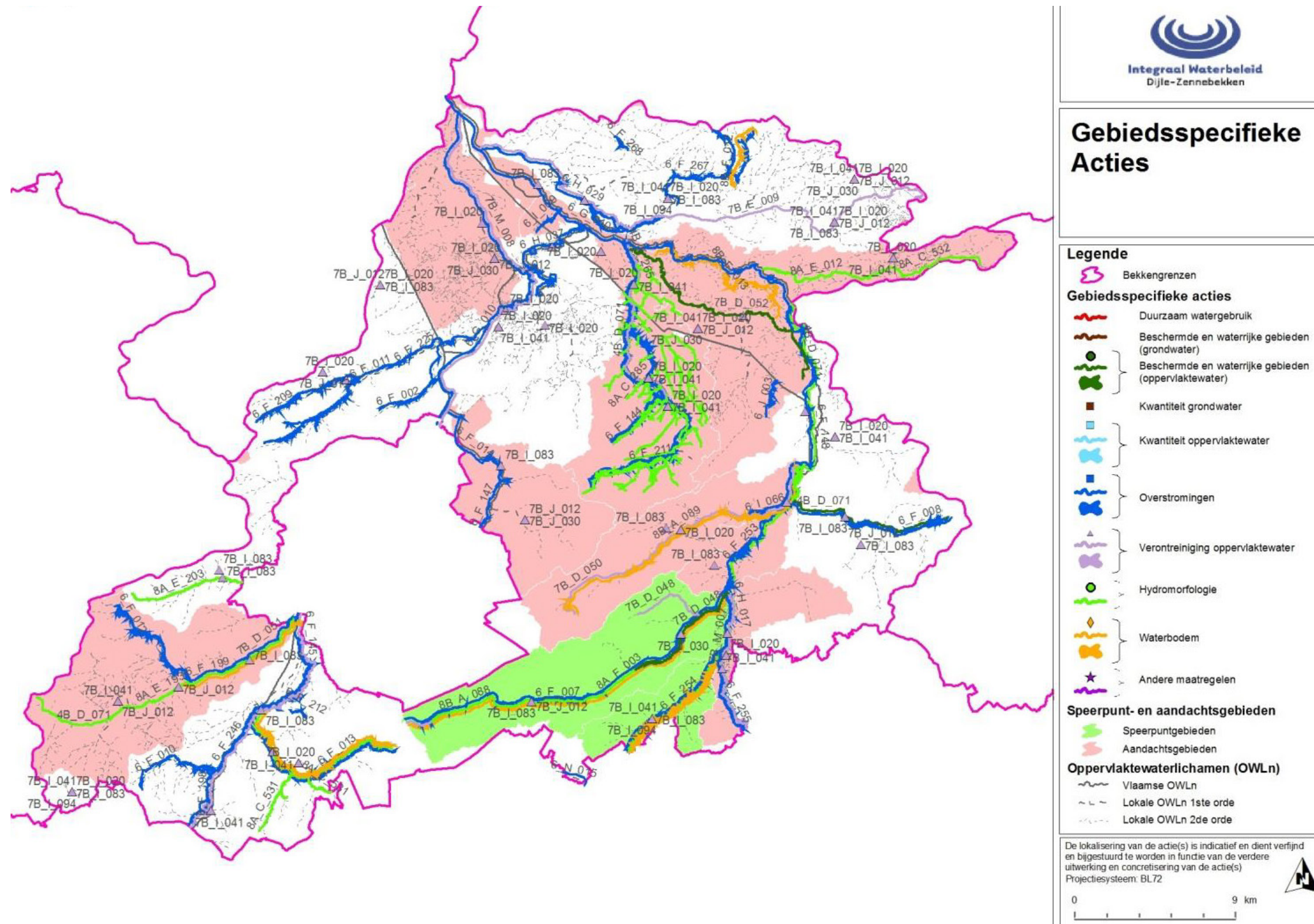
ACTIENR.	TITEL	INITIATIEFNER(S)	BETROKKENE(N)	ACTIE IFV KRLW	ACTIE IFV ORL
6_F_002	Bouwen van een GOG (Gecontroleerd OverstromingsGebied) op de Tangebeek te Vilvoorde/Grimbergen	Provincie Vlaams-Brabant	Dept. LV, ANB		H
6_F_011	Uitbreiding GOG (Gecontroleerd OverstromingsGebied) Nekkerbos op Maalbeek	Provincie Vlaams-Brabant	Gemeente Grimbergen, ANB		H
6_F_208	herinrichting parkgebied met aandacht voor extra waterberging langs de Reekbeek in Wemmel	Gemeente Wemmel	ANB, Dept. LV		H
6_F_209	Bouwen van een knip i.f.v. water bergen op de Amelvonnebeek t.h.v. de Brusselsesteenweg in Wemmel	Gemeente Wemmel			M
6_F_210	Bouwen van een GOG op de Moorbeek in Wemmel	Gemeente Wemmel	ANB, Dept. LV		M
6_F_225	Bouwen van een GOG op de Maalbeek in Wemmel	Gemeente Wemmel	ANB, Dept. LV		H
6_G_010	Sigmaplan ¹	Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z)	ANB, Dept. LV		H
7B_M_008	Grensoverschrijdend overleg met Wallonië en het BHG i.v.m. kwalitatief en kwantitatief waterbeheer in de Zennevallei	Bekkensecretariaat Dijle-Zennebekken Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)	Contrat de Rivière Senne / Coördinatie Zenne, provincie Vlaams-Brabant	x	

Actieprogramma Zenne, Maalbeek en Aabeek met H = prioriteit hoog en M = prioriteit midden (bron: Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken)

Neerpedebeek – Kleine Maalbeek:

ACTIENR.	TITEL	INITIATIEFNER(S)	BETROKKENE(N)	ACTIE IFV KRLW	ACTIE IFV ORL
8A_E_203	Analyse van hydromorfologische ontwikkelingsmogelijkheden en uitvoering van het meest gepaste structuurherstel voor de Molenbeek te Dilbeek	Provincie Vlaams-Brabant Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM)		x	

Actieprogramma Neerpedebeek en Kleine Maalbeek (bron: Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken)



De gebiedsspecifieke acties (bron: Stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 – 2021; Bekkenspecifiek deel Dijle – Zennebekken)

Waterbeheerplan (WBP)

Het Waterbeheerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil een geïntegreerd en globaal antwoord bieden op alle uitdagingen die in verband staan met het waterbeheer (rivieren, vijvers, drinkwater, grondwater, overstromingen, ...) in het Brussels Gewest. Het probeert een antwoord te bieden op de grote uitdagingen die met het waterbeheer verbonden zijn, om te komen tot een goede toestand van de waterlichamen en aquatische ecosystemen en een beter beheer van de overstromingsrisico's. Het vormt een actieve bijdrage tot de internationale planning die samen met de andere Belgische gewesten, Frankrijk en Nederland worden uitgevoerd op niveau van het internationaal hydrografisch Scheldedistrict. Het gaat gepaard met een Maatregelenprogramma, m.a.w. bevoorrechte concrete acties die zullen worden uitgevoerd via diverse politieke hefbomen (besluiten, toelagen, informatie, overheidsinvesteringen, ...).

Het opstellen van een WBP is een verplichting die voortvloeit uit de 'Kaderrichtlijn Water' (2000/60/EG) en de overstromingsrichtlijn. Die verplichting is omgezet in Brussels recht in de Ordonnantie van 20 oktober 2006. Om de 6 jaar moet het Waterbeheerplan geactualiseerd worden. Het tweede WBP is van kracht voor de periode 2016 – 2021.

WBP 2016 – 2021

Het Waterbeheerplan 2016-2021 sluit aan op het eerste plan, dat de periode 2009- 2015 besloeg. Op basis van een aantal nieuwe vaststellingen legt dit tweede plan milieudoelstellingen vast voor het oppervlakte- en grondwater en voor de beschermde gebieden.

Het wordt vergezeld van een Maatregelenprogramma, een volwaardig pakket acties die met prioriteit uitgevoerd moeten worden om die doelstellingen te halen. Naast het waarborgen van de waterkwaliteit wil dit nieuwe plan ook een geïntegreerd en globaal antwoord bieden op alle uitdagingen op gebied van waterbeheer. Zo omvat het de Europese verplichtingen inzake preventie en beheer van overstromingsrisico's en vormt het dus het logische verlengstuk van het Regenplan, goedgekeurd in 2008. Het draagt ook bij tot de internationale planning voor het stroomgebiedsdistrict van de Schelde.

Verplichte milieu-doelstellingen en aanvullende doelstellingen

Het Waterbeheerplan en het bijhorende Maatregelenprogramma doen meer dan louter de doelstellingen vastleggen die de 'Kaderrichtlijn Water' oplegt (goede kwaliteit van de oppervlaktewaterlichamen, goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater, correcte en billijke terugwinning van de kosten voor diensten verbonden aan het gebruik van water...). Het bevat ook een aantal aanvullende doelstellingen. Die houden rekening met het specifieke leefmilieu van het dichtbevolkte BHG. Daarom zijn een aantal

interventiepijlers ook gericht op het promoten van rationeel en duurzaam watergebruik, of op het beschermen van waterlopen, waterplassen en vochtige zones in een stedelijke omgeving, als biodiversiteits- en landschapergoedvectoren, die in stand gehouden moeten worden om de leefomgeving van de Brusselaars te verbeteren. Het plan besteedt ook aandacht aan water als bron van hernieuwbare energie.

Acht interventiepijlers

Het WBP en het bijhorende Maatregelenprogramma omvatten acht interventiepijlers, opgesteld op basis van een waterinventaris opgemaakt tussen 2012 en 2013 in samenwerking met de voornaamste actoren voor waterbeheer in het BHG.

Elke pijler beschrijft een reeks 'strategische doelstellingen' (algemene doelstellingen die gehaald moeten worden) en 'operationele doelstellingen' (subdoelstellingen die moeten helpen de algemene doelstelling te halen) die concrete maatregelen impliceren, vastgelegd als 'prioritaire acties'.

Waterbeheer in Brussel

- Het distributiewater:

De ononderbroken levering van kwaliteitsvol drinkwater is van fundamenteel belang voor Brussel, een stad met meer dan één miljoen inwoners en het economisch centrum van het land. Door de voortdurende ontwikkeling van de stad werd de plaatselijke waterwinning geleidelijk aan vervangen door de aanvoer van drinkwater van buiten het grondgebied.

o In 2012 heeft Vivaqua 66,8 miljoen m³ distributiewater verdeeld.

o Dat water wordt grotendeels gewonnen in het Waals Gewest (97,4%), hetzij in het grondwater (ongeveer 70%), hetzij in het oppervlaktewater.

o De rest (2,6%) is afkomstig van waterwinningen in het Zoniënwoud en in het Ter Kamerenbos.

o De zuivering van afvalwater:

Vandaag wordt 98% van het afvalwater dat geloosd wordt in de rioleringen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingezameld en behandeld in de twee zuiveringsstations (Zuid en Noord) voor het weer in de natuur terecht komt (de Zenne), maar die situatie is vrij recent. Er is de voorbije tien jaar aanzienlijk geïnvesteerd en er waren grote infrastructuurwerken om dat opvang- en zuiveringspercentage te halen en op die manier de impact van dat afvalwater op de kwaliteit van de rivier terug te dringen.

- Het oppervlaktewater:

Naast de vele beken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voldoen ook drie oppervlaktewaterlichamen aan de criteria vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water: de Zenne, het Kanaal en de Woluwe.

- Kwaliteit:

De fysisch-chemische en chemische kwaliteit van de Brusselse oppervlaktewaterlichamen wordt regelmatig gecontroleerd.

Het water van de Woluwe en van het Kanaal is relatief weinig verontreinigd, al kan de toestand niet goed worden genoemd.

De waterkwaliteit van de Zenne is problematischer: de overwelving van de waterloop in Brussel en de kunstmatige oevers van de rivier zijn een gesel voor de zuurstoftoevoer. De zwakke oxygenatie van het water en het te hoge gehalte verontreinigende stoffen verhinderen de ontwikkeling van levende organismen in het water. Analyses tonen evenwel aan dat sinds de opstart van de zuiveringsstations Zuid en Noord er een gevoelige algemene verbetering is van de fysisch-chemische en chemische kwaliteit van het Zennewater bij het verlaten van het gewestelijk grondgebied. Die verbetering heeft nu al een positieve invloed op de aanwezigheid van levende organismen in het water stroomopwaarts en stroomafwaarts van het Gewest.

Aan de meeste meetpunten blijkt dat de globale milieukwaliteit van de vijvers en waterlopen sinds 2007 identiek is gebleven of in sommige gevallen zelfs is verbeterd (het Kanaal bij het verlaten van het Gewest en het Ter Bronnenpark). In 2013 haalde het oppervlaktewater echter nergens een toereikende milieukwaliteit. In de meeste gevallen is het de magere aanwezigheid van vissen die de globale milieukwaliteitsindex van de drie waterlichamen omlaag haalt, in die zin dat het zwakste element inzake biologische kwaliteit bepaalt onder welke milieukwaliteitsklasse het waterlichaam valt.

- Blauw netwerk en regennetwerk:

Tal van maatregelen op het vlak van zuivering, reglementering of beheer moeten de ecologische en chemische kwaliteit van de waterlopen die het Gewest doorkruisen helpen verbeteren.

Het 'Blauwe Netwerk', in 1999 in het leven geroepen door het Gewest, wil in dat opzicht de aanwezigheid van water op het grondgebied opwaarderen door de waterlopen, vijvers en vochtige zones die van oudsher het waternet van het Gewest vormen weer op elkaar aan te sluiten. Via een geïntegreerde aanpak voor de herwaardering van het water in Brussel, wil het Gewest de continuïteit en de kwaliteit van het oppervlaktewaternet zo veel mogelijk

herstellen, zodat het water dat erin stroomt zuiver is. In die zin vervult het programma vier functies: hydraulisch, ecologisch, landschappelijk en sociaal/recreatief.

Naast de inspanningen geleverd voor het waternetwerk, noopt het herstel van de natuurlijke cyclus van het regenwater ook tot maatregelen op de schaal van een stroomgebied en zelfs van het hele Gewest. Dat is het doel van het 'Regennetwerk'. Het Regennetwerk is het geheel van voorzieningen die bijdragen tot het herstel van de natuurlijke watercyclus (en/of van zijn functies) stroomopwaarts van het natuurlijk waternetwerk (als uiteindelijk ontvangende milieu). Naast het voorkomen van overstromingen, wil het Regennetwerk ook de leefomgeving van de Brusselaars verbeteren door een sterkere aanwezigheid van water van goede kwaliteit. Het Gewest streeft ook naar een alternatief regenwaterbeheer door de aanleg te stimuleren van groendaken, greppels of sloten voor de opvang van water, of van nieuwe stadsrivieren.

- Het grondwater:

Ook de kwantiteit en de kwaliteit van het grondwater worden nauwlettend in het oog gehouden. Dat toezicht geldt voor vijf waterlichamen, afgebakend op basis van operationele (beheer-)criteria en criteria betreffende de toestand van het grondwater, in overleg met de regio's en lidstaten die in het stroomgebied van de Schelde liggen. Die vijf grondwaterlichamen, hieronder opgesomd van diepste naar meest oppervlakkige, zijn de volgende:

- o dat van de Sokkel en het Krijt dat zich uitstrekt in het centrale en noordelijke gedeelte van het Gewest (111 km²);
- o dat van de Sokkel in voedingsgebied, in het zuiden van het Gewest (51 km²);
- o dat van het Landeniaan dat onder het volledige grondgebied van het Gewest te vinden is (162 km²);
- o dat van het Ieperiaan (Heuvelstreek), in het noordwesten van het Gewest (21 km²);
- o dat van het Brusseliaan- en het Ieperiaanzand (of Brusseliaanzand) (89 km²) in het oosten van de Zennevallei.

- Toezicht op de kwantitatieve toestand:

48 meetpunten verspreid over de verschillende waterlichamen (situatie: eind 2012) zorgen voor het toezicht op de kwantitatieve toestand van het grondwater. Sinds 2012 wordt die monitoring aangevuld met de debietmeting van 11 bronnen.

De Kaderrichtlijn Water verplicht de lidstaten om tegen 2015 een 'goede kwantitatieve toestand' van de grondwaterlichamen te bereiken, en dus een evenwicht tussen de waterwinning en de aanvulling van water.

Het grondwater dat wordt gewonnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vooral bestemd voor consumptie door de mens, voor industrieel gebruik en voor de tertiaire sector. Er wordt ook gepompt om funderingen van bouwwerken droog te kunnen aanleggen, om overstromingen te vermijden in ondergrondse metro-infrastructuur of nog in het kader van saneringswerken van verontreinigde bodems.

In 2012 was het waterlichaam van het Brusseliaanzand goed voor meer dan 80% van de grondwatervolumes gewonnen in het Gewest. Het voorziet in het bijzonder de winningsinstallaties van VIVAQUA van water, bestemd voor consumptie door de mens.

Momenteel hebben de vijf watermassa's een goede kwantitatieve staat. Vermoedelijk zal dat ook tot 2021 zo blijven, als de huidige trends op het vlak van waterwinning en watertoevoer naar de grondwaterlagen identiek blijven. - Toezicht op de kwalitatieve toestand:

De doelstellingen voor 2015 vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water zijn gericht op een 'goede chemische toestand' van de waterlichamen, of anders gezegd het naleven van de kwaliteitsdoelstellingen en het uitblijven van een negatieve impact op de ecosystemen in het water en op het land die afhangen van het water.

23 monitoringpunten meten de algemene staat van de waterlichamen en hun evolutie (situatie 2012). Tien meetpunten voor operationele monitoring vervolledigen het algemeen toezicht op het waterlichaam van het Brusseliaanzand, dat het risico loopt om tegen 2021 geen goede chemische toestand te bereiken. Op basis van de monitoringresultaten tussen 2010 en 2012 bleken de waterlichamen van de Sokkel en het Krijt, van de Sokkel in voedingsgebied, van het Landeniaan en van het Ieperiaan (Heuvelstreek) zich in een goede chemische toestand te bevinden.

De chemische toestand van het waterlichaam van het Brusseliaan werd beoordeeld als middelmatig, zowel voor de nitraten, het tetrachloorethyleen (een vluchtige organische stof) als voor bepaalde pesticiden. In het Maatregelenprogramma van dit Waterbeheerplan zijn een aantal specifieke acties opgenomen om de kwaliteit van dit grondwaterlichaam te trachten op te krikken.

Vlaamse Afstromingsgevoelige Gebieden (VLAGG)

De VMM ontwikkelt een nieuwe kaart die de overstromingen door intense neerslag in Vlaanderen weergeeft. Deze zogenaamde VLAGG-kaarten, die afstromend hemelwater modelleren, zorgen voor nuttige achtergrondinformatie om knelpunten met betrekking tot afstromend hemelwater en overstromingen te detecteren. Deze kaarten zijn nog in opmaak.

Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 en Luchtbeleidsplan 2030

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 zowel het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 (VR 2018 2007 DOC 0830/2TER) als het Luchtbeleidsplan 2030 (VR 2018 2007 DOC 0831/2BIS) principieel goed. Hierin staan een aantal doelstellingen en maatregelen die relevant zijn voor het gebied Rand rond Brussel. De relevante strategische en operationele doelstellingen worden hieronder gegeven:

- Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -12% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens. Dit kan vertaald worden naar de vervoerregio Vlaams rand.
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40% (het autogebruik bedraagt maximaal 60%).
- In de sterk verstedelijkte vervoerregio's Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand bedraagt het aandeel duurzame modi minstens 50%.
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30%.
- We streven ernaar om in 2030 het aantal mensen dat woont langs een weg waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan de WGO-advieswaarde in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016. Zolang de WGO geen nieuwe advieswaarde voor de langdurige blootstelling aan NO₂ heeft bepaald, nemen we hierbij 20 µg/m³ als streefdoel aan. Na Antwerpen is de regio R0 de belangrijkste hotspot in Vlaanderen, in het bijzonder de noordostrand.
- In 2030 dringen we de kritische last voor vermesting terug zodat die in minder dan 62 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring dringen we terug zodat die in minder dan 47 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt. Voor de regio R0 is het Laarbeekbos relevant.

Maatregelen

We verminderen de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden

Er staan een aantal grote mobiliteitsdossiers op stapel die een impact hebben op de ontwikkeling van de mobiliteit in de twee zones met een verhoogde luchtverontreiniging als gevolg van het wegverkeer, met name in de agglomeratie Antwerpen en in de Vlaamse rand rond Brussel. Deze

dossiers hebben omwille van hun ingrijpende karakter op de automobilititeit in die zones een effect op de NO₂-concentraties, zowel op Vlaams niveau (achtergrondconcentratie) als lokaal (langs de wegen in kwestie). Op 17 maart 2017 sloten de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en enkele burgerbewegingen een toekomstverbond inzake de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Antwerpse regio. ...

Naast Antwerpen vormt de Vlaamse rand rond Brussel een belangrijk aandachtspunt. De optimalisering van de verkeersafwikkeling op de ring rond Brussel (project "Werken aan de Ring") biedt potentieel om de gezondheidsimpact van het verkeer op de ring te verminderen. Door de scheiding van het lokale en doorgaande verkeer verbeteren we zowel de doorstroming, de verkeersveiligheid als de blootstelling. Enerzijds speelt hierbij de verkeersgeneratie een rol (hoe meer verkeer, hoe meer emissies en hoe hoger de blootstelling). Anderzijds biedt de herinrichting van de ring de opportuniteit om via locatiekeuze (afstand tot de weg) en ruimtelijke ingrepen (bijvoorbeeld schermen of sleuven) de blootstelling te verminderen. Tegelijk wordt ingezet op de realisatie van fietssnelwegen (realisatie missing links fiets-GEN) en de uitbouw van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de regio door de realisatie van 'Brabantnet'. De potentiële effecten zijn in het kader van dit plan nog niet doorgerekend. Bij de verdere concrete uitwerking van de herinrichting van de ring rond Brussel zal de nodige aandacht gaan naar oplossingen voor het verbeteren van de blootstelling aan luchtverontreiniging door het verkeer op de ring. Samen met de inwoners van de omliggende gemeenten onderzoeken we hoe we met de werken aan de ring de leefbaarheid kunnen verhogen, hoe we sluipverkeer kunnen aanpakken en hoe we de luchtkwaliteit kunnen verbeteren en de geluidshinder beperken.

De milieueffectrapporten zullen de impact op de luchtkwaliteit van projecten in kaart blijven brengen. We bekijken hierbij zowel de globale impact op de emissies als de impact op de luchtkwaliteit en de lokale blootstelling. We kiezen voor de varianten met de minste impact en zetten extra milderende maatregelen in waar nodig. Dit verankeren we in de omgevingsvergunningen van de projecten. Hiertoe optimaliseren we dit proces.

We zorgen voor een vlotte doorstroming aan een gelijkmatige snelheid - we onderzoeken snelheidsaanpassingen

We onderzoeken onder welke voorwaarden snelheidsaanpassingen een significante positieve impact hebben op de luchtkwaliteit op knelpuntlocaties, zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen rond doorstroming en/of verkeersveiligheid. We laten daartoe de Nederlandse ENVIVER-module aanpassen aan de Vlaamse situatie en verzekeren de koppeling met VISSIM,

het verkeersmodel dat het Departement MOW gebruikt voor het uitvoeren van microsimulaties. Op basis daarvan integreren we de impact op luchtkwaliteit, samen met de doorstroming en/of verkeersveiligheid, in de beleidskeuzes rond snelheidsaanpassingen.

Trajectcontrole is minder geschikt voor ringwegen. Daar vinden veel weefbewegingen plaats. Om rijstrookwissels veilig uit te voeren, zijn snelheidsverschillen tussen verschillende weggebruikers nodig. We onderzoeken - waar relevant - via het ENVIVER-model of het toepassen van een lagere snelheid op de ringwegen een effect zou hebben op de luchtkwaliteit.

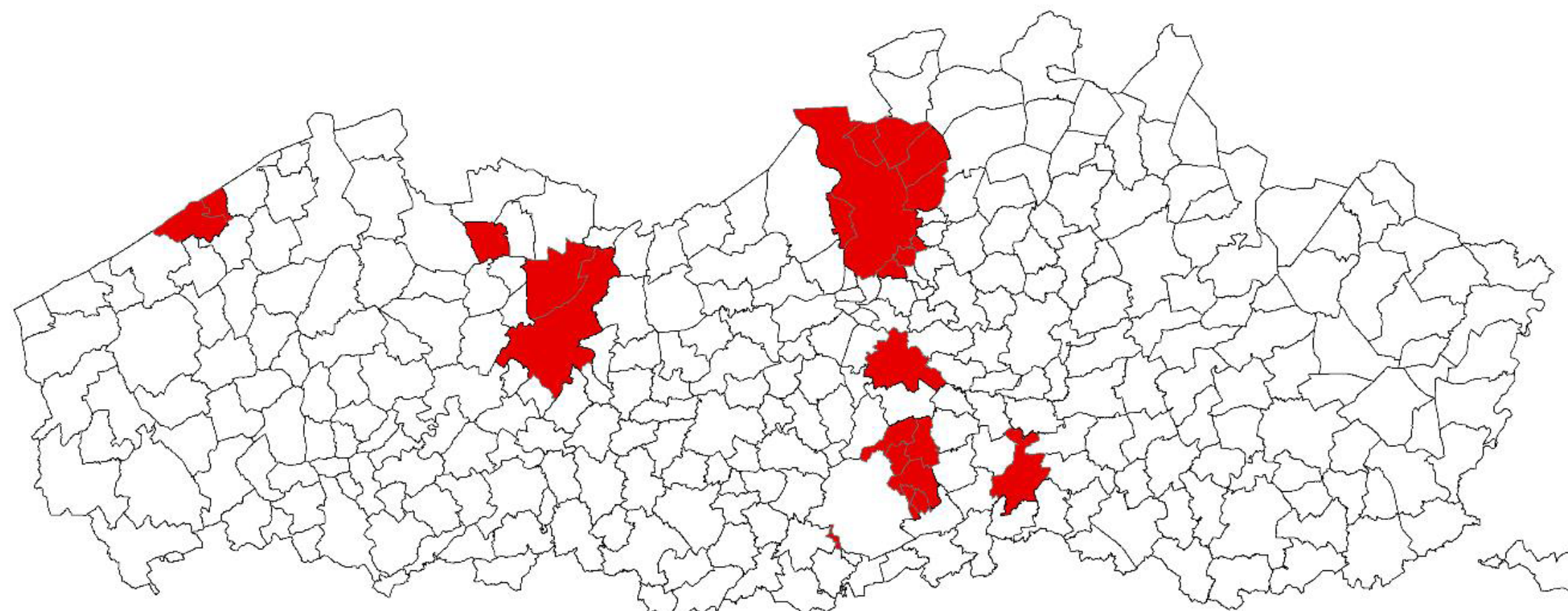
We zullen ook onderzoeken of het zinvol is om naast de aanpassing van de standaardsnelheid van 70 km/u buiten de bebouwde kom ook nog andere standaardsnelheidslimieten te wijzigen (bijvoorbeeld op 2x2-wegen met middenberm) in functie van een verbetering van de luchtkwaliteit.

We verminderen de impact van luchtverontreiniging door verkeer bij de (her)inrichting van (weg)infrastructuur

De omgeving waarin de verkeersemisies terechtkomen, speelt ook een belangrijke rol. Zo belemmert een aaneengesloten gebouwenwand de luchtcirculatie waardoor de luchtverontreiniging in street canyons blijft hangen en de lokale concentraties hoog oplopen. Schermen zorgen voor opstuwning en meer turbulentie waardoor de concentraties achter de schermen dalen. Ook afstand houden is belangrijk: hoe verder van de bron, hoe lager de concentraties. Een aantal van de mogelijke ruimtelijke ingrepen kwam eerder aan bod. In dit deel gaan we verder in op locatiespecifieke ruimtelijke ingrepen.

We optimaliseren de constructie van geluidsschermen in functie van de luchtkwaliteit

De wijze van constructie van geluidsschermen kan ook een baat opleveren voor de luchtkwaliteit. Door in te spelen op de verspreiding van de uitlaatgassen worden de bewoners meer of minder blootgesteld aan luchtverontreiniging. We gaan na welk potentieel effect technische geluidswerende constructies en materialen - die toegepast worden om de geluidshinder van sleuven te verminderen - kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Via een casestudie zullen we nagaan hoe deze technische maatregelen het spreidingspatroon van luchtverontreiniging beïnvloeden en welke baat er is naar blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen in de onmiddellijke omgeving. Op basis hiervan doen we aanbevelingen voor een optimalisatie van de plaatsing van constructies om de geluidshinder van open tunnels te verminderen in functie van een verbetering van de blootstelling aan luchtverontreiniging.



Legende

- doelstelling niet gehaald
- doelstelling gehaald

0 12,5 25 50 Kilometers



Gemeenten waar de middellangetermijndoelstelling niet wordt gehaald

We verminderen de blootstelling aan tunnelmonden

Aan tunnelmonden komen hoge concentraties aan stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (vooral de kleinste verkeer-gerelateerde fracties zoals BC) voor en dit in een zone van enkele honderden meters rond de tunnelmond. De plaatselijke verhoging hangt af van heel wat parameters zoals de lengte en de vorm van de tunnel, atmosferische omstandigheden (onder andere overheersende windrichting), reliëf van de omgeving (inclusief bebouwing) en de snelheid van de wagens. Deze verhoging kan ertoe leiden dat de Europese normen ver overschreden worden. Volgende maatregelen zullen we – indien technische haalbaarheid blijkt – in overweging nemen bij het ontwerp van nieuwe of bij aanpassing van bestaande tunnels:

- afzuigen van de lucht aan de tunnelmond en deze via voldoende een hoge schouw lozen;
- afzuigen van de lucht en deze nabehandelen (denox en/of ontstopping);
- iltering van lucht aan afritten in de tunnel (passieve filtering in plaats van actieve afzuiging door gebruik te maken van natuurlijke ventilatie in de tunnel);
- aandacht voor het ontwerp van afritten, omdat dit een impact heeft op de luchtstroom, zodat de pollutie gestuurd kan worden naar afritten of juist niet;
- schermen naast de weg aan de tunnelmond;
- tunnelmonden op verschillende plaatsen laten uitmonden (bijvoorbeeld in geval van 2 kokers met dezelfde rijrichting);
- halfopen overkapping op het einde van de tunnel zodat de verontreiniging wordt verspreid.

Verwachte impact luchtplan

Zonder bijkomend beleid zullen we de Europese jaargrenswaarde voor NO₂ (40 µg/m³) in 2030 nog overschrijden in een beperkt aantal street canyons in de agglomeraties Antwerpen en Gent en in een aantal centrumsteden, op een aantal locaties ter hoogte van de Antwerpse en Brusselse Ring, op een aantal segmenten van aanvoerwegen naar de Antwerpse ring en op een beperkte aantal plaatsen in de Antwerpse haven (ter info: 40 µg/m³ moes reeds in 2015 gehaald zijn). De WGO-advieswaarde voor langdurige blootstelling aan NO₂ stemt momenteel nog overeen met de Europese luchtkwaliteitsnorm maar wordt geactualiseerd. Zolang geen nieuwe WGO-advieswaarde bepaald is, nemen we 20 µg/m³ als streefdoel voor 2050 aan (zie paragraaf 3.1.2). Dit streefdoel zullen we zonder bijkomend beleid in 2030 nog overschrijden in een groot aantal street canyons verspreid over Vlaanderen. De grootste knelpunten doen zich voor in de agglomeraties en havengebieden van Antwerpen en Gent, langs de drukst bereden snel- en ringwegen, in enkele

centrumsteden, en in de noordostrand rond Brussel.

In 23 gemeenten zouden we zonder bijkomend beleid de doelstelling niet halen om in 2030 het aantal mensen dat in de gemeente wordt blootgesteld aan een jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³ te halveren ten opzichte van 2016 (zie Figuur 28). De problemen zouden zich vooral voordoen in Antwerpen en randgemeenten, de noordostrand rond Brussel, Leuven, Mechelen, de omgeving van Gent en de omgeving van Oostende.

De WGO-advieswaarde voor PM₁₀ (jaarnorm) zullen we zonder bijkomend beleid in 2030 nog overschrijden in de agglomeraties Antwerpen en Gent, in de haven van Antwerpen en heel beperkt in de haven van Gent, en overheen gans Vlaanderen nabij de drukst bereden snel- en ringwegen en invalswegen. De WGO-advieswaarde voor PM₁₀ (dagnorm) zullen we nog in een veel ruimer gebied overschrijden als we de maatregelen uit dit luchtplan niet nemen. Dat gebied strekt zich uit rond de agglomeraties en havengebieden van Antwerpen en Gent, rond diverse centrumsteden, rond de noordrand van Brussel en rond de drukst bereden snel- en ringwegen. De WGO-advieswaarde voor PM_{2.5} (jaarnorm) zullen we zonder bijkomend beleid in 2030 nog overschrijden in grote delen van Vlaanderen. Langsheen street canyons en snel- en ringwegen zullen de concentraties extra verhoogd zijn indien we geen maatregelen nemen. De WGO-advieswaarde voor PM_{2.5} (dagnorm) zullen we zonder bijkomend beleid in 2030 nog in gans Vlaanderen overschrijden. De mate van overschrijding zal het grootst zijn in en rond de grote agglomeraties en centrumsteden, en langs de snel- en ringwegen.

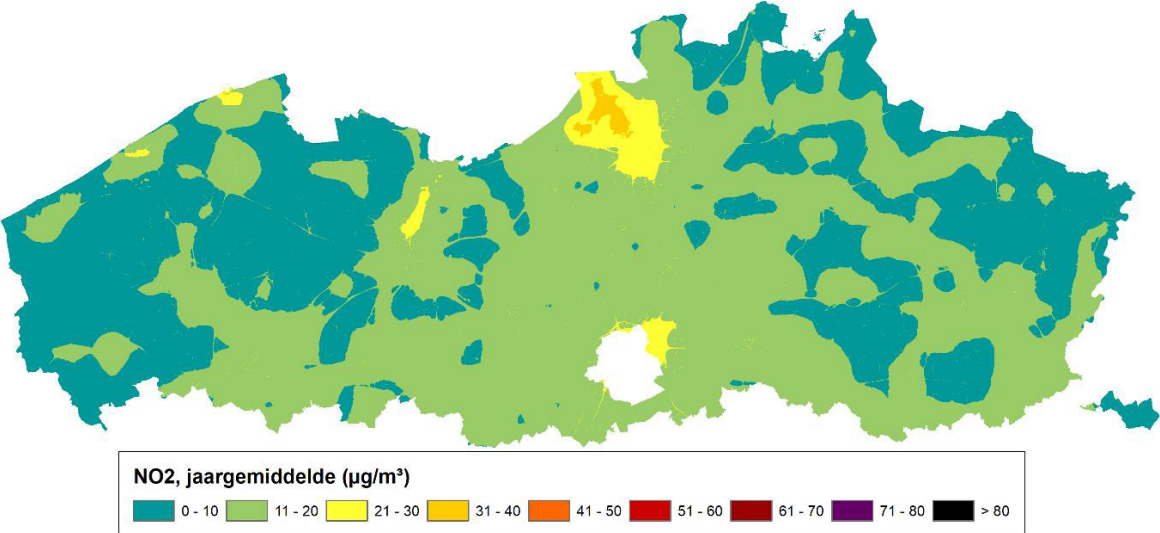
Op middellange termijn stellen we in dit plan twee doelstellingen met gezondheid als finaliteit voorop, namelijk een halvering van de gezondheidsimpact door langdurige blootstelling aan PM_{2.5} ten opzichte van 2005 (via een indicator over het aantal vroegtijdige sterfgevallen) en een halvering van het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan 20 µg/m³ ten opzichte van 2016, en dit in elke gemeente. ...

Ook in 3 gemeenten in de Brusselse noordostrand is het halen van de vooropgestelde middellange termijn doelstelling onzeker, namelijk in Machelen, Zaventem en Kraainem. Voor deze gemeenten is het moeilijk om aan de hand van de huidige prognoses uitspraken te doen over de haalbaarheid van de middellange termijn doelstelling omdat in het beleidsscenario de impact van het Brusselse beleid, zoals de invoering van de LEZ vanaf 1 januari 2018 en de optimalisatie van de Brusselse ring niet zijn meegenomen. De redenen daarvoor zijn dat de modellen de parksamenstelling in Brussel niet expliciet meenemen en dat de plannen voor de optimalisatie van de Brusselse ring

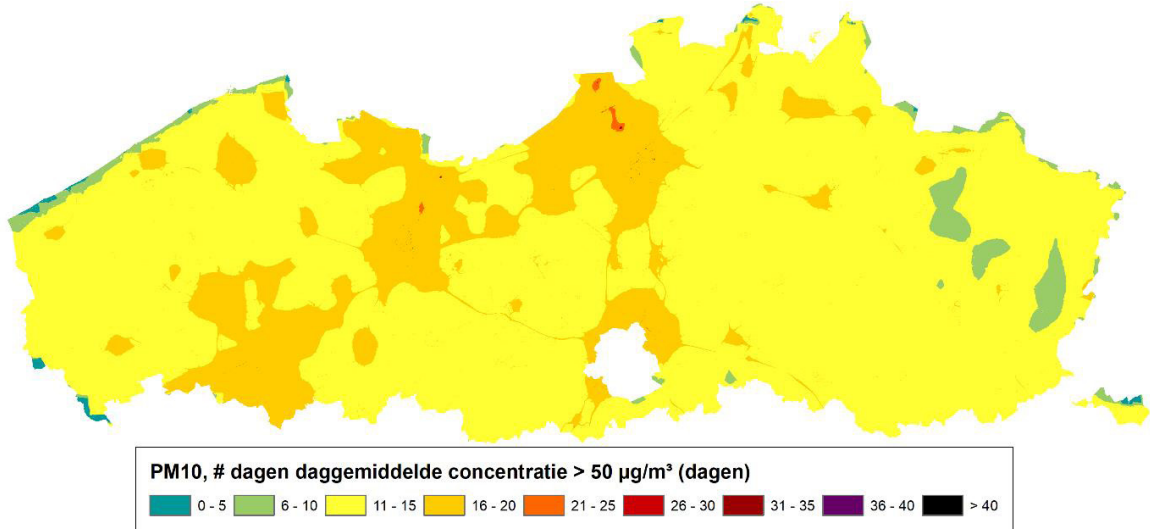
nog niet concreet genoeg zijn (zie We verminderen de impact van grote infrastructuur in en rond stedelijke gebieden).

Dit beleid zal de NO₂-concentraties in de Brusselse rand nog verder terugdringen. Verder is in het beleidsscenario enkel de impact van een vlakke kilometerheffing onderzocht. Onderzoek moet uitwijzen of een slimme kilometerheffing, die sterk gedifferentieerd is volgens tijd, locatie en voertuigkenmerken, het aantal gereden voertuigkilometers langs de Brusselse ring en zo ook de lokale NO₂-concentraties nog sterk kan terugdringen. Het is mogelijk dat bovenop het Vlaamse en Brusselse beleid daar nog lokale maatregelen nodig zijn (zoals de invoering van een LEZ) om de vooropgestelde doelstelling te halen.

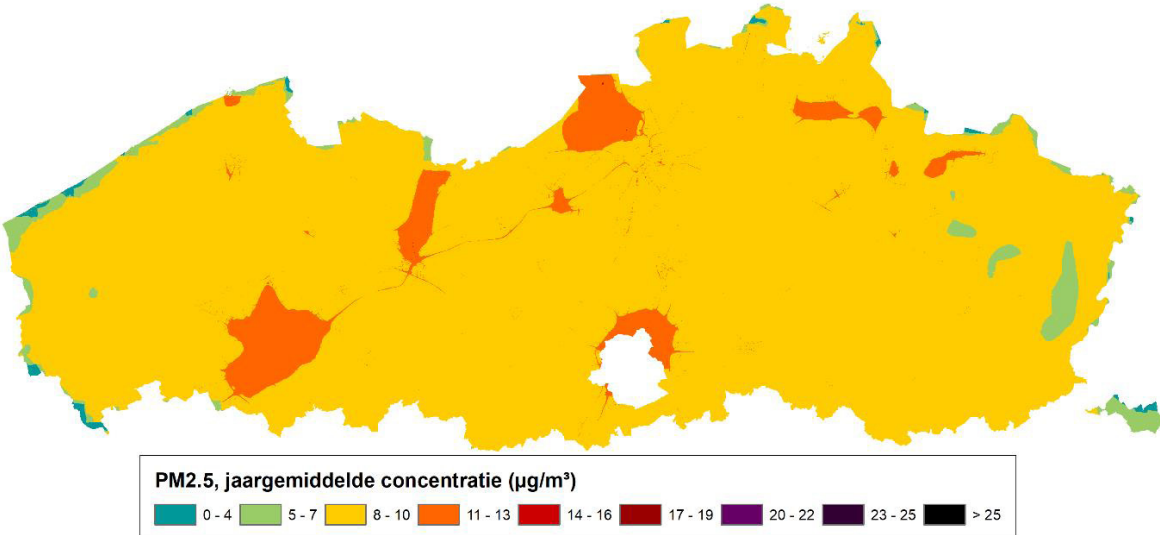
(ter info: de doorrekeningen gebeurden met een ander mobiliteitsscenario (lager aantal km) dan uiteindelijk beslist door de VR)



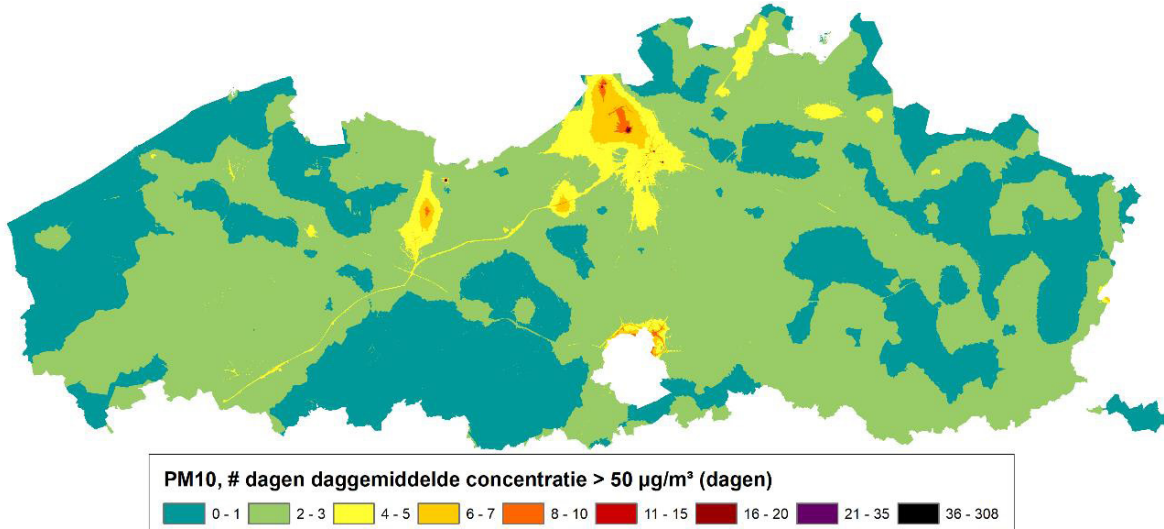
Gemodelleerde jaargemiddelde NO2-concentratie in 2025 volgens het beleidsscenario zoals berekend met het AURORA-RIO-IFDM-OSPM-model



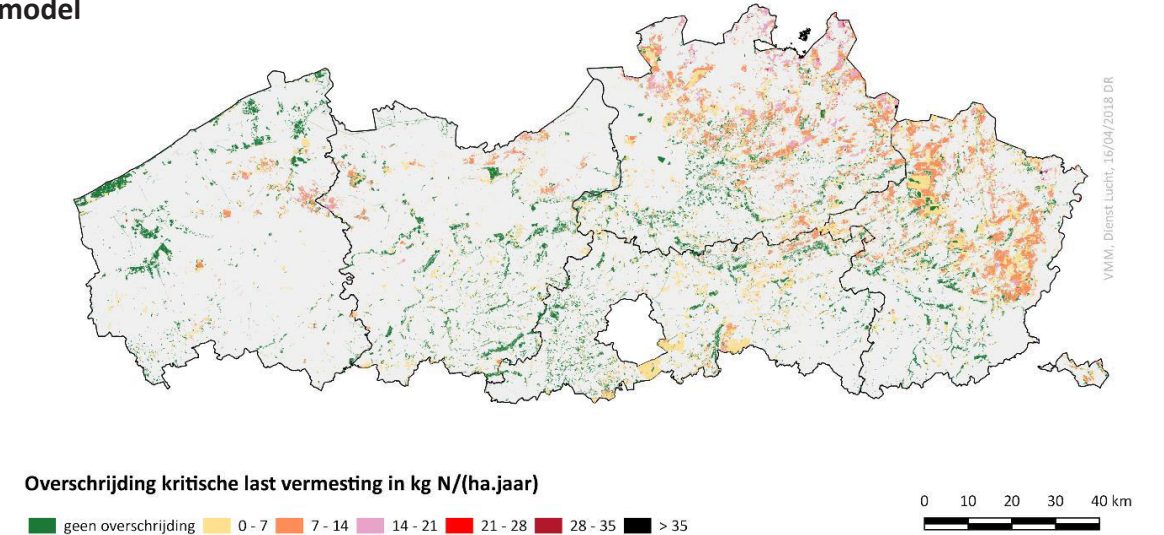
Gemodelleerde jaargemiddelde PM10-concentratie in 2030 volgens het beleidsscenario zoals berekend met het AURORA-RIO-IFDM-OSPM-model



Gemodelleerde jaargemiddelde PM2,5-concentratie in 2030 volgens het beleidsscenario zoals berekend met het AURORA-RIO-IFDM-OSPM-model



Gemodelleerd aantal dagen met een daggemiddelde concentratie > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 in 2030 volgens het beleidsscenario zoals berekend met het AURORA-RIO-IFDM-OSPM-model



Ruimtelijke spreiding van de overschrijding van de kritische last voor vermist in 2030 onder het beleidsscenario

Geluidactieplannen

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï (RL 2002/49/EG) worden geluidsactieplannen opgemaakt voor:

- belangrijke wegen,
- belangrijke spoorwegen,
- de luchthaven Brussel-Nationaal,
- de agglomeraties Antwerpen, Brugge en Gent.

Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaaï te beheersen. Ze zijn in eerste instantie gericht op de prioritaire problemen die we vaststellen op basis van geluidsbelastingkaarten.

De geluidsactieplannen worden in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidssituatie, en in ieder geval om de vijf jaar, geëvalueerd en zo nodig aangepast.

Er werden voor een eerste keer geluidsactieplannen vastgesteld in 2010-2011 (eerste implementatiefase). In 2016-2017 werden opnieuw geluidsactieplannen vastgesteld (tweede implementatiefase) die op dit moment in uitvoering zijn.

Momenteel worden geluidsactieplannen voor de periode 2019-2023 opgemaakt en dit op basis van de geluidsblootstelling zoals berekend in de geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016. Het openbaar onderzoek hiervoor werd afgerond op 11 januari 2019.

Op dit moment is de verwerking van de ontvangen inspraakreacties bij de geluidsactieplannen nog lopende. De geluidsactieplannen voor de periode 2019-2023 werden op dit moment nog niet definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen

Voor de opmaak van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen zijn het Departement Omgeving en het Agentschap Wegen en Verkeer met medewerking van Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid als bevoegde instanties. Het geluidsactieplan bevat hoofdzakelijk acties waarvoor Departement Omgeving, Agentschap Wegen en Verkeer of Departement Mobiliteit en Openbare Werken werden aangeduid als coördinerende instantie.

Prioritering op basis van plandrempels

De richtlijn omgevingslawaaï bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In voorliggend geluidsactieplan voor belangrijke wegen is dit doorvertaald als een 'plandrempeel'. De plandrempeel is geen wettelijk vastgelegde norm. Met behulp van de plandrempeel worden knelpunten voor wegverkeerslawaaï op de strategische geluidsbelastingkaarten gedetecteerd. Het vastleggen van de plandrempeel gebeurt op basis van de meest recente inzichten, en wordt bijgevolg herbekeken en indien nodig bijgestuurd in een volgend plan.

Ter prioritering van de op te lossen problemen wordt in het kader van het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen een plandrempeel gehanteerd van Lden > 70 dB.

Op te lossen problemen, te verbeteren situaties

Hieronder worden de methodieken toegelicht die in de verschillende rondes gehanteerd zijn voor het vaststellen van deze probleemzones.

Te verbeteren situaties op basis van de geluidskartering voor referentiejaar 2006

Op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten 1ste fase voor wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar (referentiejaar 2006), werd door AWW i.s.m. het Departement LNE de prioriteitenlijst geluid opgesteld. Deze lijst werd opgesteld om prioriteiten voor het plaatsen van geluidsschermen objectief vast te stellen.

De doorwerking van de prioriteitenlijst zorgt voor een efficiënte toewijzing van het beschikbare budget.

Bij de opmaak van de prioriteitenlijst geluid werd gestreefd naar de meest globale reductie van de hinder. Aangezien ernstige hinder en slaapverstoring al kan optreden bij lage geluidsniveaus werd ook rekening gehouden met woningen met een relatief lage geluidsbelasting. Bijgevolg zullen in de prioriteitenlijst geluid niet enkel de hoog belaste locaties opgenomen zijn, maar ook locaties met een grote woningdensiteit zijn mogelijk.

De woonzones die zijn opgenomen in de prioriteitenlijst geluid hebben een prioriteitscore van minstens 85,5. Zones met een hoge prioriteitscore kunnen uit de lijst verwijderd zijn omdat er bijvoorbeeld al maatregelen zijn getroffen (wijziging situatie sinds de opmaak van de geluidskaarten 2006

door bijvoorbeeld herstructurering, plaatsen geluidswerende constructie, projecten in het kader van een MER, veranderen wegverharding, ...).

Sinds 2012 neemt AWW maatregelen in het kader van de prioriteitenlijst geluid. Hieronder een overzicht van de stand van zaken van zones die zijn opgenomen op de prioriteitenlijst geluid in de Vlaamse rand rond Brussel:

In het kader van de opmaak van het geluidsactieplan (ronde 2, referentiejaar 2011 werden in de studie "doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg- en spoorverkeer (tweede fase)" knelpunten gedetecteerd op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2011. Deze knelpuntlijst houdt rekening met de plandrempeel van Lden > 70 dB en enkele bijkomende criteria.

De figuur hiernaats geeft een overzicht van de knelpuntlocaties ter hoogte van de Vlaamse rand rond Brussel.

Een voorstel van aanpak voor het nemen van maatregelen ter hoogte van knelpuntlocaties (onder beheer van AWW) zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de directieraad van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Deze maatregel is onder fiche WEG-2016-11 opgenomen in het ontwerp geluidsactieplan van de belangrijke wegen.

Te verbeteren situaties op basis van de geluidskartering voor referentiejaar 2016

Momenteel worden de locaties waar een 'stille wegverharding' bij heraanleg aangewezen is geactualiseerd op basis van de meest recente strategische geluidsbelastingkaarten (referentiejaar 2016).

Het uitgangspunt van het criterium om te bepalen op welke wegvakken een stille optie aangewezen is, is het aantal woningen binnen een bepaalde afstand tot het wegvak.

Een stille optie is aangewezen als aan minstens één van volgende kenmerken voldaan is:

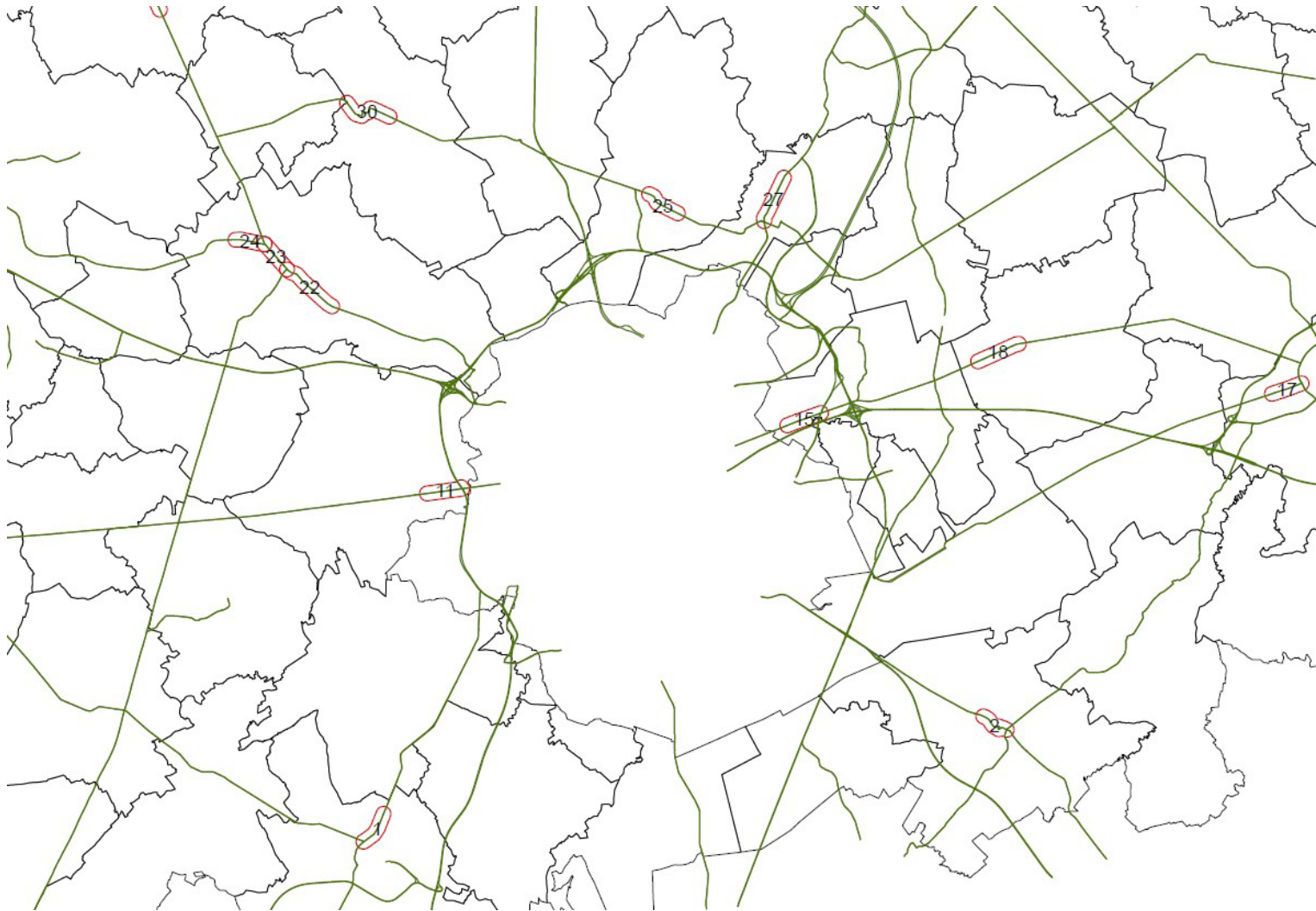
- per lopende kilometer liggen minstens 50 woningen binnen de richtafstand van Lden 60 dB

- per lopende kilometer liggen minstens 5 woningen binnen de richtafstand van Lden 70 dB

Het bovenstaande criterium dat wordt toegepast voor het bepalen van de wegvakken waar een stille optie aangewezen is, is dus veel ruimer dan het criterium dat wordt gehanteerd voor het aanduiden van de knelpuntlocaties. Het criterium voor stille wegverharding gaat al uit van een richtafstand van Lden 60 dB. Deze maatregel heeft bijgevolg een veel grotere reikwijdte dan de knelpuntlocaties. Deze maatregel is onder fiche WEG-2016-01 opgenomen in het ontwerp geluidsactieplan van de belangrijke wegen.

WegNr	Gemeenten	Kmpt begin	Kmpt eind	Lengte woonzone (m)	Stand van zaken Mei 2018
R0	Wezembeek- Oppem, Kraainem	27,70	24,50	3200	In onderzoek
A12	Grimbergen, Meise	3,10	4,50	1400	Schermen geplaatst
R0	Kraainem, Wezembeek- Oppem	24,40	28,85	4450	In onderzoek
R0	Zaventem, Kraainem	29,30	30,00	700	Onderzoek afgerond: schermen voorzien
R0	Grimbergen- Vilvoorde	42,10	39,20	2900	Onderzoek afgerond: opgenomen in MER R0
A4	Overijse, Oudergem	7,15	5,90	1250	Onderzoek afgerond: schermen voorzien

Te verbeteren situaties op basis van de geluidskartering voor referentiejaar 2006



Knelpunten wegverkeerslawaaai op basis van de Strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2011

Andere acties/maatregelen uit het ontwerp geluidsactieplan die relevant (kunnen) zijn in de Vlaams rand rond Brussel:

- Aanleggen van stille wegverhardingen op andere belangrijke gewestwegen met veel blootgestelden (WEG-2016-02, coördinerende instantie: AWW)
- Aanleggen van stille wegverharding conform dienstorder MOW/ AWW/2017/4 (WEG-2016-03, coördinerende instantie: AWW)
- Afwerkingstechniek beton NGCS opnemen in SB 250 (WEG-2016-04, coördinerende instantie: AWW)
- Beheersing van de verkeersgroei: verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift naar binnenvaart en het spoor. (WEG-2016-06, coördinerende instantie: Dep. MOW)
- Samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidsschermen. (WEG-2016-08, AWW)
- Renovatie van geluidsschermen op basis van renovatielijst (WEG-2016-10, AWW)
- In het goedgekeurd programma 2018 en indicatief programma 2019-2020 van AWW zijn volgende projecten opgenomen die voorzien zijn in het kader van de renovatielijst geluid:

Project	Project fasenr	locatie	jaar	Bedrag (in k euro)
Geluidsschermen Overijse	41286-1	A4 Overijse referentiepunten 6.15 tot 6.9	2019	2400
Afbraak geluidsschermen	40730-1	R0 Beersel referentiepunten 63,4 tot 65	2019	150
Afbraak geluidsschermen – Plaatsing nieuwe geluidsschermen	40730-2	R0 Beersel referentiepunten 63,4 tot 65	2019	3000

- De vervuiler en gebruiker betaalt – Wegenheffing (WEG-2016-14, coördinerende instantie: departement MOW)
- Opstellen van een beleidskader Leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (OMGEVING-2016-1, coördinerende instantie: Dep. Omgeving)
- Ontwikkelen van (ruimtelijke) instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaaï in ruimtelijk beleid (OMGEVING-2016-2, coördinerende instantie: Departement Omgeving)
- Beleidsonderbouwend onderzoek naar instrumenten die kunnen worden gehanteerd om rekening te houden met het aspect omgevingslawaaï in ruimtelijk beleid (OMGEVING-2016-3, coördinerende instantie: Departement Omgeving)
- In kaart brengen van geluidseffecten van nieuwe MER-plichtige ontwikkelingen (OMGEVING-2016-4, coördinerende instantie: Departement Omgeving)
- Actualisatie: MER-richtlijnenboek geluid en trillingen: Afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen op geluidsbelaste locaties (OMGEVING-2016-5, coördinerende instantie: Departement Omgeving)
- Aandacht besteden aan het behoud van gebieden met een goede geluidskwaliteit in landelijk gebied (OMGEVING-2016-6, coördinerende instantie: Departement Omgeving)
- Aandacht besteden aan het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied (OMGEVING-2016-7, coördinerende instantie: Departement Omgeving)

Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal

Voor de opmaak van het gewestelijk geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal is het Departement Omgeving aangeduid als bevoegde en coördinerende instantie.

Bij beslissing van de Vlaamse Regering van 10 juni 2016 werd het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal goedgekeurd (VR_2016_1006_DOC.0589-1). Het actieplan, met als planperiode 2016-2020, werd goedgekeurd in uitvoering van de 2e implementatieronde van de Europese richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï (2002/49/EG). De maatregelen beschreven onder hoofdstuk 11 van het actieplan 2016-2020 gaan specifiek uit van de gewestelijke bevoegdheden inzake de luchthaven Brussel-Nationaal en omvatten:

- § 11.1 een samenwerkingsakkoord, als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader op lange termijn;
- gewestelijke maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, gericht op het beheersen van de geluidsblootstelling binnen het ‘kerngebied’, dat werd afgebakend op basis van plandrempels, met de inzet van volgende instrumenten op Vlaams niveau:
 - § 11.2.1 de opmaak van een luchthavengebonden, gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP),
 - § 11.2.2 de operationalisering en bekendmaking van een akoestisch isolatievoorschrift,
 - § 11.2.3 een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen.

Voorts blijft het Vlaams gewest de geluidssituatie permanent opvolgen op basis van 9 permanente meetstations rond de luchthaven (§ 11.3). De luchthavenuitbater BAC zal binnen haar bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaveninstallaties en het gebruik van de luchthaveninfrastructuur bijkomende inspanningen doen met betrekking tot het beheersen van het grondgeluid. (§ 11.4).

Bovenstaande maatregelen hebben een sterke relatie met andere gebiedsgerichte initiatieven binnen de Vlaamse Rand. Met de goedkeuring van het actieplan door de Vlaamse Regering op 10 juni 2016 werden dan ook specifieke maatregelen uit het actieplan voor verdere opvolging opgenomen in de lijst van hefboomprojecten van het coördinatieplatform ‘Stand van de Rand’. Het betreft de volgende monitoringfiches binnen het beleidsveld ‘Omgeving’ :

SVR-projectfiche 1.1 - Afbakening van de economische poort luchthaven (GRUP);

SVR-projectfiche 1.2 - Het sluiten van een samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader op lange termijn;

SVR-projectfiche 1.3 - De operationalisering en de bekendmaking van (een voorschrift voor) akoestische isolatie voor woningen.

Deze projecten staan als volgt in relatie tot de maatregelen in hoofdstuk 11 van het voorgestelde actieplan:

Het SVR-project 1.1, de opmaak van een GRUP tot afbakening van de luchthaven als economische poort in uitvoering van het RSV, heeft een raakvlak met de onder § 11.2.1 voorgestelde maatregel tot opmaak van een luchthavengebonden GRUP gericht op het ‘kerngebied’, waarvoor nog een vervolgbeslissing van de Vlaamse Regering benodigd is. De inhoudelijke scope en afbakeningslijn van beide gewestelijke RUP’s zijn echter niet noodzakelijk gelijklopend. De SVR-projecten 1.2 en 1.3 zijn een directe verwijzing naar de maatregelen in het voorgestelde actieplan opgenomen onder respectievelijk § 11.1 en § 11.2.2.

Het actieplan werd intussen geactualiseerd in uitvoering van de 3e implementatieronde van de richtlijn. Het nieuwe (ontwerp) gewestelijk actieplan ‘omgevingslawaaï’ voor de luchthaven Brussel-Nationaal met als planperiode 2019-2023 is een beperkte actualisatie van het plan uit de 2e implementatieronde (2016-2020) waarbij bovenstaande maatregelen ongewijzigd zijn overgenomen. Het openbaar onderzoek over dit nieuwe ontwerp werd afgerond op 11 januari 2019.

Samenwerkingsakkoord (§ 11.1)

Passendbinnenalgemene,gewestelijkedoelstellingenomdegeluidsblootstelling aan hoge geluidsniveaus ten gevolge van verkeer substantieel te verminderen en nieuwe hindersituaties te voorkomen, zal specifiek voor de luchthaven Brussel-Nationaal ingezet worden op het verminderen van de impact van de luchthaven op haar omgeving. Vanuit een algemene, nader te vormen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving, zullen hiertoe afspraken gemaakt moeten worden tussen alle actoren en beleidsniveaus met de formulering van duidelijke milieudoelstelling(en).

De ‘evenwichtige aanpak’ zoals aangenomen door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, biedt hierbij een belangrijk, internationaal referentiekader voor het beheersen van de geluidsimpact van luchthaven(s) op hun omgeving. De toepassing van het principe van de ‘evenwichtige aanpak’ vormt een belangrijk uitgangspunt van EU-verordening 598/2014. In het kader van de toepassing van een ‘evenwichtige aanpak’, kunnen meerdere maatregelen (of een combinatie) van maatregelen overwogen worden:

- beperking van vliegtuiggeluid aan de bron,
- maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening,
- operationele procedures voor lawaaibestrijding,
- exploitatiebeperkingen.

In de context van de nationale luchthaven situeren zich de hierboven aangehaalde maatregelen binnen verschillende bevoegdheidsdomeinen, zowel federaal als gewestelijk. Met het oog op een homogeen en coherent beleid over de luchthaven Brussel-Nationaal is de afstemming van deze bevoegdheden essentieel. Hiervoor is het sluiten van een algemeen samenwerkingsakkoord de meest aangewezen weg.

Zowel de federale als de gewestelijke regeringen hebben in hun beleidsverklaring aangegeven in samenwerking te willen streven naar een duurzame, globale oplossing van de geluidsproblematiek rond de luchthaven. Zowel het federaal als het Vlaams regeerakkoord spreken in dat verband over het sluiten van een samenwerkingsakkoord. Overeenkomstig het Vlaams regeerakkoord moet dit samenwerkingsakkoord een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader vaststellen waarbij de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd wordt en de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven gestimuleerd.

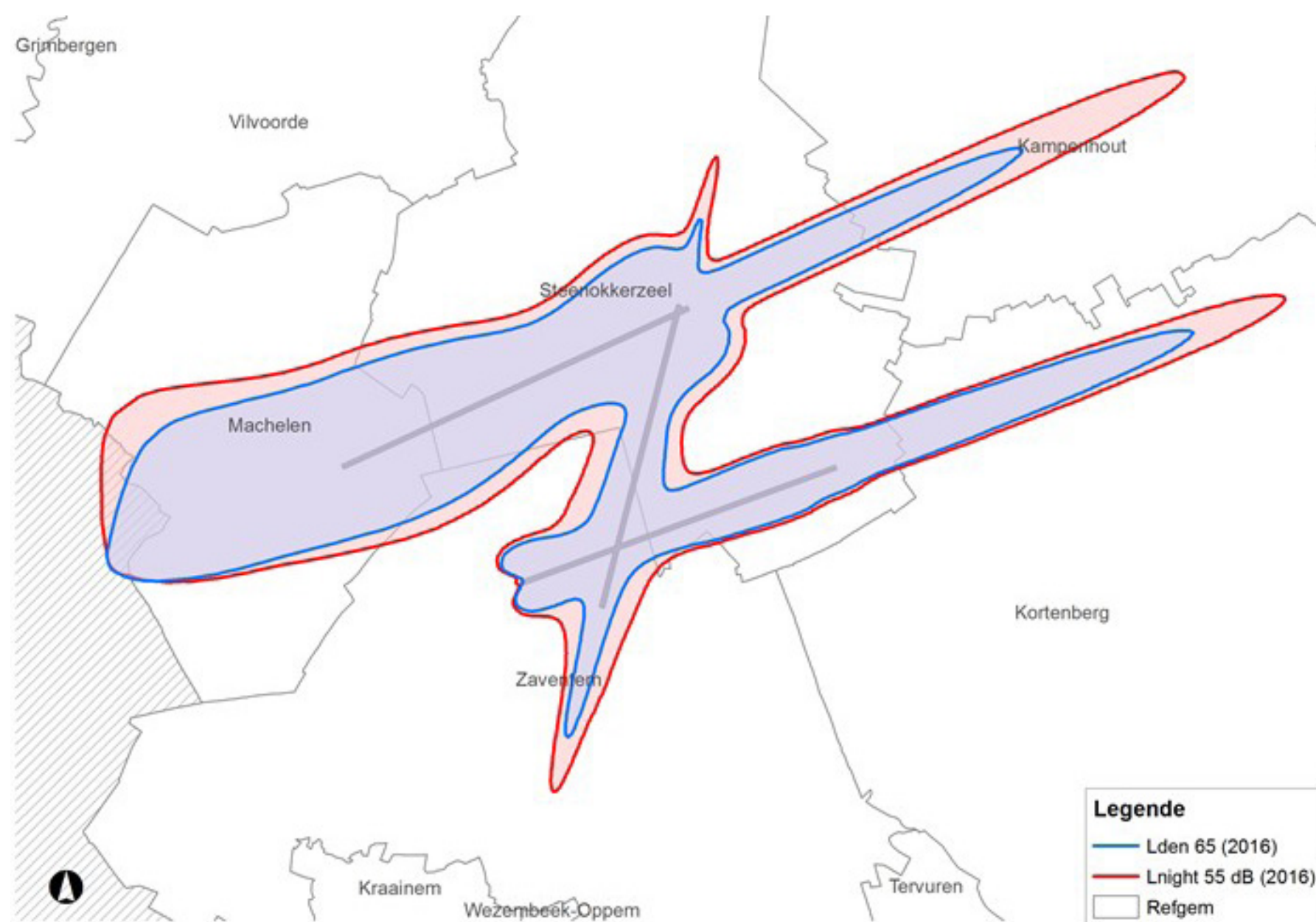
Tijdens de planperiode zal gestreefd worden naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord als onderdeel van de lange termijnstrategie. Het doel van een globaal samenwerkingsakkoord is te komen tot een gecoördineerd luchthavenbeleid, steunend op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met aspecten in verband met leefbaarheid en milieu.

Het samenwerkingsakkoord bevat minstens concrete afspraken over het exploitatiekader (vluchtprocedures en exploitatiebeperkingen), het algemeen beheer en de controle van de geluidsoverlast, alsook de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen inzake lawaaivermindering, de benodigde maatregelen om deze doelstellingen te realiseren met de toepassing van de ICAO ‘evenwichtige aanpak’, alsook de opvolging en de financiering ervan.

Het samenwerkingsakkoord legt bovendien de basis voor een gecoördineerde uitvoering van Europese verplichtingen ten aanzien van de luchthaven uit hoofde van de richtlijn ‘Omgevingsgeluid’ 2002/49/EG en de EU-verordening 598/2014 met betrekking tot de regels en procedures voor het vaststellen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen binnen het kader van een ‘evenwichtige aanpak’.

Gewestelijke maatregelen gericht op een ‘kerngebied’ (§ 11.2)

Relevante maatregelen in het kader van de vaststelling van een gebiedsprogramma ‘Vlaamse Rand’ zijn de gewestelijke maatregelen gericht op een kerngebied afgebakend op basis van plandrempels van Lden 65 dB en



Afbakening van het kerngebied (binnen Lden 65 en Lnight 55 dB van 2016)

Lnight 55 dB. Dit kerngebied (zie bijgaande figuur) situeert zich op grondgebied van de gemeenten Machelen, Zaventem, Kortenberg, Steenokkerzeel en Kampenhout.

De voorgestelde maatregelen omvatten maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, gericht op het beheersen van de geluidsblootstelling binnen dit ‘kerngebied’, waarvan de afbakening relatief stabiel is en onafhankelijk van wijzigingen in vliegprocedures (baangebruik en vliegroutes).

De voorgestelde maatregelen omvatten:

- de opmaak van een luchthavengebonden, gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) (§ 11.2.1)
- de operationalisering en bekendmaking van een akoestisch isolatievoorschrift (§ 11.2.2),
- een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen (§ 11.2.3).

De doelstelling van een preventief beleid op niveau van de ruimtelijke ordening, met als focus het kerngebied is tweeledig:

- 1) het vermijden van toekomstige (nieuwe) ontwikkelingen waarbij nog nieuwe geluidsgevoelige functies ontwikkeld worden in dit kerngebied;
- 2) het voorkomen dat nog woningen of andere geluidsgevoelige functies worden opgericht in dit kerngebied zonder aangepaste bouwkundige voorzieningen (akoestische isolatie en geluidsgedempte ventilatievoorzieningen).

Deze 2-ledige doelstelling vertaalt zich voor het beschouwde kerngebied in 2 sets van complementaire maatregelen: ruimtelijke (plannings)maatregelen en de operationalisering van een isolatievoorschrift.

Ruimtelijke planningsmaatregelen (§ 11.2.1)

Het uitgangspunt hierbij zijn de juridisch vastgelegde bestemmingsplannen. Mogelijke concrete maatregelen situeren zich op twee niveaus, waarbij op basis van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) de inhoud van juridische bestemmingsplannen wordt gewijzigd:

- het effectief veranderen van de bestemmingszone in een andere (niet-geluidsgevoelige) bestemming ;
- het wijzigen van de stedenbouwkundige voorschriften in bestaande bestemmingszones zodat gebiedsgericht en in functie van de geluidsblootstelling bijkomende voorwaarden opgelegd kunnen worden.

Het Vlaams Gewest zal een algemeen (gewestelijk) ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken ter operationalisering van gedifferentieerde ruimtelijke maatregelen. De focus ligt hierbij minstens op het kerngebied, afgebakend door de Lden-contour van 65 dB en de Lnight-contour van 55 dB van de strategische geluidsbelastingkaart 2016.

Dit luchthavengebonden GRUP zal opgemaakt worden in uitvoering van de aanduiding van de luchthaven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) als ‘poort van Vlaanderen’. In de aanloop naar een globaal RUP voor de luchthavenregio werd tijdens de planperiode een traject uitgetekend, waarbij op 4 sporen zal gewerkt worden:

- het opvolgen van lopende belangrijke vergunningsaanvragen en lopende projecten;
- het opvolgen van het initiatief van Brussels Airport Company (BAC) voor een strategische visie 2040;
- de opbouw van een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving;
- de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

In het kader van de opmaak van een luchthavengebonden GRUP zal de sectorale vraag tot ruimtelijke aanpak m.b.t. tot omgevingslawaaai afgewogen moeten worden ten aanzien van de ruimtebehoefte(n) van andere sectoren (industrie, natuur, landbouw, luchthaven- en verkeersinfrastructuur, wonen, recreatie, ...). Het betreft dus een algemene afweging van diverse belangen van specifieke actoren. Hierbij zullen meerdere ontwikkelingsscenario’s voor ruimtegebruik onderzocht worden. Het studiegebied kan in functie van de onderzochte scenario’s ruimer zijn dan het kerngebied afgebakend op grond van geluidsoverwegingen. De mogelijke ruimtelijke scenario’s zullen gevoed worden vanuit een ruime consultatie van diverse actoren en bevolkingsparticipatie. De scenario’s zullen in de mate van het mogelijke rekening houden met de gewenste beeldvorming op het terrein en aansluiten op de lokale, stedenbouwkundige visie over de ontwikkeling van het gebied, zoals die eventueel kan blijken uit lokale planningsinitiatieven.

De milieueffecten van de verschillende scenario’s van ruimtelijke ontwikkeling zullen nader beoordeeld en afgewogen worden in de begeleidende, geïntegreerde plan-MER-procedure. Na (formele) beslissing van de Vlaamse Regering tot opmaak van een luchthavengebonden GRUP op grond van de door haar goedgekeurde scenario’s zal de procedure voor opmaak van een plan-MER opgestart worden en kunnen verschillende scenario’s onderzocht en afgewogen worden. Ook kan parallel (en geïntegreerd) een

maatschappelijke kosten-baten analyse gebeuren om de milieu-, gezondheid- en maatschappelijk-economische belangen met elkaar af te wegen (met internalisering van de milieukosten).

Operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift (§ 11.2.2)

In Vlaanderen bestaat er geen akoestische isolatieverplichting voor woningen tegen buitenlawaaai. De eisen uit de in 2008 hernieuwde NBN-norm (NBN S01-400-1) gelden weliswaar als ‘code van goede praktijk’. In de praktijk worden de eisen nog maar op beperkte schaal toegepast in de woningbouw. Bovendien biedt de norm voor de toepassing rond luchthavens onvoldoende houvast. Akoestische isolatie kan een belangrijk milderend effect hebben op de hinderbeleving. Het stelt bewoners in staat om binnen bepaalde grenzen het akoestisch binnenklimaat te reguleren. In deze context moet ook de waarde van geluidsgedempte ventilatievoorzieningen in slaapvertrekken gezien worden ter vermindering of vermindering van nachtelijke slaapverstoring. Akoestische isolatie beïnvloedt uiteraard niet de geluidsbeleving van de buitenruimte (op terras, balkons, ...).

In uitvoering van het actieplan ronde 1 werd op gewestelijk niveau een set van ontwerpeisen ontwikkeld en de impact ervan berekend voor de situatie Brussel Nationaal rekening houdend met de immissierandvoorwaarden van de prognose 2020. De gedetailleerde (ontwerp) isolatie-eisen die ontwikkeld werden beschrijven de akoestische kwaliteitseisen waaraan de gevelisolatie van nieuwe woongelegenheden moet voldoen bij geluidsblootstelling aan vliegtuiggeluid. Dezelfde eisen kunnen opgelegd worden bij de sanering van bestaande situaties en bij verbouwing of renovatie van bestaande woningen. Uitbreiding is mogelijk naar andere geluidsgevoelige functies (vb. scholen, kinderdagverblijven, rusthuizen, ...).

De uitdaging tijdens de volgende planperiode is om deze ontwerpeisen te operationaliseren in een specifiek isolatievoorschrift voor woningbouw en hierrond een aantal acties op te zetten ter bekendmaking en ondersteuning van de toepassing van dit voorschrift in het bijzonder voor nieuwbouwprojecten binnen het ‘kerngebied’.

De voorgestelde acties omvatten stapsgewijs:

- (1) Invoering van een gewestelijk isolatievoorschrift voor woningbouw
De tijdens de vorige planperiode ontwikkelde ontwerpeisen vormen de basis voor een ‘isolatievoorschrift’ dat op gewestelijk niveau zal opgenomen worden in geschikte, verordenende instrumenten. De toepassing van het voorschrift is gericht op de woningbouw, in het bijzonder op gebouwen de geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn en waarvoor een bouw- of

verbouwingsaanvraag vereist is.

Tijdens de volgende planperiode zal het Vlaams gewest onderzoeken welke voor invoering ervan de meest geschikte instrumenten zijn. Mogelijke pistes zijn de opname in een (gewestelijke) stedenbouwkundige verordening of het inschrijven in sectorale (milieu)wetgeving.

(2) Ontwikkeling van ondersteunende instrumenten

Ter ondersteuning van de toepassing van het isolatievoorschrift zal het Vlaams Gewest onderzoeken op welke wijze ondersteunende instrumenten ontwikkeld kunnen worden. Hierin past de ontwikkeling van de nodige applicaties en databanken voor de dimensionering van de vereiste akoestische isolatie volgens internationale standaarden. De dimensionering van de benodigde akoestische isolatie vraagt immers een zekere (gespecialiseerde) kennis van akoestische begrippen en de akoestische performantie van bouwmaterialen en –systemen. Met het oog op een correcte dimensionering kan een rekentool ontwikkeld worden welke via een website van de Vlaamse overheid ter beschikking zal gesteld worden. Deze tool is gericht op kandidaat-bouwers, architecten, studiebureaus, bouwbedrijven ...

(3) Promotie en sensibilisering van het isolatievoorschrift

Het Vlaams Gewest zal bijkomend inzetten op maatregelen ter promotie van het isolatievoorschrift in de ruime omgeving van de luchthaven, gekoppeld aan sensibiliseringsacties rond vliegtuiggeluid. De initiatieven zijn gericht op volgende doelgroepen: (lokale) vergunningverleners, ruimtelijke planners, actoren in de vastgoedsector (makelaars, projectontwikkelaars, ...), kandidaat-bouwers, architecten, bouwbedrijven, ... en omvatten acties ter bewustmaking van doelgroepen van de mogelijke maatregelen ter bescherming tegen vliegtuiggeluid die genomen kunnen worden op gebouwniveau (akoestische isolatie en/of geluidsgedempte ventilatievoorzieningen). De aandacht zal hierbij tevens gaan naar synergiën die bij nieuwbouw mogelijk zijn tussen de hoogperformante eisen inzake geluidwering van bouwdelen en ventilatievoorzieningen en de steeds hogere eisen in Vlaanderen op het vlak van energieprestatie. Om geluidsdeskundigen en andere professionals (architecten, ingenieurs, bouwadviseurs, ...) te ondersteunen zal onderzocht worden in welke mate het Vlaams Gewest initiatieven kan nemen in verband met vorming en opleiding.

Onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen (§ 11.2.3)

In het kader van de invoering van een isolatieverplichting op gewestelijk niveau zal nader onderzocht worden of een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies kan ingevoerd worden voor het verbeteren van de akoestische

gevelisolatie van bestaande woningen, in de eerste plaats gericht op het kerngebied, en op welke basis dit programma gefinancierd kan worden. Dit zal tevens als aandachtspunt meegenomen worden in het kader van de onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord.

Erfgoed

In de onmiddellijke nabijheid van de R0 zijn volgende beschermingen van kracht:

- Beschermd cultuurhistorisch landschap ‘Kasteel van Groot-Bijgaarden’ met omgeving (K.B. 20/10/1947). Gelegen ten zuidwesten van het knooppunt Groot-Bijgaarden. Het kasteel is omgeven door een ringgracht, omvat bospartijen, terrassen en tuinen - aangelegd door architect Fuchs in 1903 - en is toegankelijk langs een brug en een poortgebouw. Los van het kasteel staat een donjon, grotendeels in baksteen opgetrokken en waarschijnlijk gebouwd in het begin van de 15de eeuw. Het huidige kasteel met geïntegreerde kapel werd in de 17de eeuw gebouwd, maar na 1910 ingrijpend aangepast en vergroot. De voormalige kasteelhoeve is buiten de ringgracht gelegen en werd ingericht als rijschool, het gebouw is in het begin van de 20ste eeuw in traditionele stijl gereconstrueerd.
- Beschermd stads- of dorpsgezicht ‘Hoeve Hooghof met omgeving’ (M.B. 03/02/1983) en ‘Uitbreiding omgeving’ (M.B. 18/07/1980). Voormalige abdijhoeve van Affligem waarvan de oorsprong zich situeert in het begin van de 12de eeuw. De benaming werd ontleend aan de ligging op een steile hoogte waardoor het hof de omringende weilanden domineert. Vandaag een gesloten hoevecomplex met diverse gebouwen geschikt rondom een ruime gekasseide binnenplaats. Omwille van hun historische waarde en historische gebondenheid met de hoeve en haar vroegere landerijen, werden percelen ten zuiden van de R0 eveneens beschermd als dorpsgezicht.

Op 13 juni 1980 werd de oorspronkelijke bescherming van het landschap met bijhorend monument vernietigd door de Raad van State. In 1983 werden zowel de hoeve als de oorspronkelijke afbakening van de omgeving, opnieuw beschermd. De huidige beschermingen bestaan dus uit:

- de als monument beschermde hoeve (beschermd op 03/02/1983)
- de als dorpsgezicht beschermde omgeving van de hoeve te noorden van de R0 (beschermd op 03/02/1983)
- de als dorpsgezicht beschermde omgeving van de hoeve ten zuiden van de R0 (beschermd op 18/07/1980)
- Op het grondgebied Jette is het Laarbeekbos beschermd als landschap (beschermd op 18 november 1976). Het bos grenst aan de R0.
- Beschermd monument ‘Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel’ (M.B. 08/12/2014). Beschermd monument ‘Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel met toegangshek en dreef’. Gelegen aan de Steenweg op Brussel nr. 397, ter hoogte van de bestaande afrit ‘Jette’ van de R0
- Beschermd monument ‘Hoeve Ronkelhof en omgeving’ (M.B. 20/03/2012). Beschermd monument bestaande uit historische hoeve en ruim gebied er om heen.
- Het domein Drie Fonteinen te Vilvoorde is een beschermd cultuurhistorisch landschap (M.B. 09/06/1976). Het ligt gedeeltelijk onder het viaduct van Vilvoorde. Het is een voormalig kasteeldomein van ongeveer 50 ha. Het heeft voor een belangrijk deel zijn aanleg als Engels landschap, daterend uit eind 18de eeuw, weten te behouden, met bossen, wandelwegen en parkzones. Verspreid over het domein staan historische gebouwen zoals de inkompaviljoentjes, de Lendrikkapel, de Neerhoeve, de oranjerie en het koetshuis met stallen.
- Beschermd cultuurhistorisch landschap ‘Pastorie en park Jourdain’ (M.B. 03/03/1976). Landschappelijk park – nu gemeentelijk park – aangelegd rond 1900 naast een tot eclectisch kasteel verbouwde hoeve. Het park ligt net ten westen van de R0.
- Beschermd monument ‘Pastorie van het park Jourdain’ (M.B. 03/03/1976). Pastorie in traditionele bak- en zandsteenstijl, gelegen in het park Jourdain.



Clubhuis Cercle Sportif
(bron: Vlaamse Gemeenschap)



Domein Drie Fonteinen
(bron: Vlaamse Gemeenschap)



Franse tuin bij het kasteel van Groot-Bijgaarden
(bron: Vlaamse Gemeenschap)



Hoeve Hooghof
(bron: Vlaamse Gemeenschap)



Hoeve Ronkelhof
(bron: Vlaamse Gemeenschap)



Park Jourdain
(bron: Vlaamse Gemeenschap)

LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE		
Dilbeek, Beschermd monument 'Kasteeldomein van Groot-Bijgaarden'	M.B. 08/03/1940	Kasteel van Groot-Bijgaarden, met ingebrip van het ingangsgebouw, de slottoren en de omheiningsmuur.
Dilbeek, Beschermd landschap 'Kasteel van Groot-Bijgaarden met omgeving'	M.B. 20/10/1947	Kasteeldomein omgeving door een ringgracht, met bospartijen, terrassen en tuinen, aangelegd in 1903. Het domein is toegankelijke langs een vijfboogige brug en een poortgebouw. De oudste delen van het poortgebouw zouden uit de 14 ^{de} eeuw stammen. Los van het kasteel staat een donjon, gebouwd begin 15 ^{de} eeuw en tussen 1910 en 1930 in oorspronkelijke staat gereconstrueerd. Buiten de ringgracht ligt de voormalige kasteelhoeve, nu in gebruik als rijschool.
Dilbeek, Beschermd landschap 'Pelgrimslaan'	M.B. 19/04/1955	Is een gedeeltelijke bescherming van het kasteeldomein van Groot-Bijgaarden. Het omvat eveneens het voormalige gemeentehuis en schoolhuis uit tweede helft van de 19 ^{de} eeuw.
Beschermd monument 'Signaal van Zellik'	M.B. 04/10/2018	Betonnen sculptuur, ook het Signaal van Zellik genoemd, naar ontwerp van beeldhouwer Jacques Moeschal in de middenberm van de autosnelweg E40 Brussel-Oostende aan het knooppunt met de ring rond Brussel in Groot-Bijgaarden.
Asse, Beschermd stads-en dorpsgezicht 'Kasteel van Zellik met omgeving'	M.B. 23/03/1987	Deze bescherming betreft het kasteel van Zellik met de omgeving met tuin.
Asse, Beschermd monument 'Kasteel van Zellik'	M.B. 23/03/1987	Classicistisch geïnspireerd kasteel, opgetrokken in 1780.
Asse, Beschermd monument 'Hoeve Hooghof'	M.B. 03/02/1983	Voormalige abdijhoeve van Affligem waarvan de oorsprong opklimt tot het begin van de 12de eeuw. Heden gesloten hoevecomplex waarvan de diverse bestanddelen geschikt zijn rondom de vier zijden van een gekasseide, nagenoeg vierkante binnenplaats.
Asse, Beschermd stads- en dorpsgezicht 'Hoeve Hooghof met omgeving'	M.B. 23/02/1983	Bescherming van de omgeving van de hoeve Hooghof omwille van de nog aanwezige landerijen rondom de hoeve.
Asse, Beschermd stads-en dorpsgezicht 'Hoeve Hooghof: uitbreiding omgeving'	M.B. 18/07/1980	Bescherming van een aantal percelen die behoren tot de oorspronkelijke landerijen van de hoeve Hooghof, doch nu gelegen aan de overzijde van de ring t.o.v. de hoeve.
Wemel, Beschermd monument 'Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel'	M.B. 08/12/2014	Beschermd monument 'Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel met toegangshek en dreef'. Gelegen aan de Steenweg op Brussel nr. 397, ter hoogte van de bestaande afrit 'Jette' van de R0
Wemmel, Beschermd monument 'Hoeve Ronkelhof en omgeving'	M.B. 20/03/2012	Beschermd monument bestaande uit historische hoeve en ruim gebied er om heen.
Meise, Beschermd landschap 'Nationale plantentuin van Meise'	K.B. 09/08/1967	Park in landschappelijke stijl van 143 hectare, ontstaan uit de samen-voeging van tot de 12de eeuw opklimmende domeinen: Meise en Bouchout, in 1879-1881 aangekocht door koning Leopold II voor zijn zuster Charlotte en omgewerkt tot één landschappelijk park met twee kastelen. In 1938 aangekocht door de Belgische Staat, vestiging van de Nationale Plantentuin. Diverse belangrijke collecties van onder meer magnolia en rododendron; een van de interessantste domeinen van België op historisch, landschappelijk, botanisch en dendrologisch gebied.
Grimbergen, Beschermd stads-of dorpsgezicht 'Kasteeldomein Het Prinsenhof'	M.B. 09/07/1980	Gemeentelijk park, aangelegd tijdens het derde kwart van de 18 ^{de} eeuw, bij een waterburcht, verbost tijdens de 19 ^{de} eeuw. Het huidige bos, deels aangeplant, omvat tal van oude bomen.
Grimbergen, Beschermd monument 'Kasteeldomein Het Prinsenhof: torens en verbindingsmuur kasteel'	M.B. 07/12/1959	De ruïnes van het kasteel Het Prinsenhof zijn beschermd als monument.

Grimbergen, Beschermd monument 'Kasteeldomein Het Prinsenhof: Paardenstallen	M.B. 09/07/1980	Paardenstallen, koetshuis en dienstgebouw van het prinsenkasteel, heden 't Guldendal.
Beschermd landschap 'Domein Drie Fonteinen'	M.B. 09/06/1976	
Beschermd landschap 'Floordambos'	M.B. 26/06/1991	
Beschermd monument 'Kasteel van Beaulieu: Herculeszaal'	M.B. 03/06/1950	
Beschermd monument 'Parochiekerk Onze-Lieve-Vrouw van Zeven Smarten: orgel'	M.B. 21/08/1979	
Beschermd monument 'Margapaviljoen: ingangskasteeltje'	M.B. 20/02/1939	
Beschermd monument 'Parochiekerk Sint-Catharina'	M.B. 25/03/1938	
Beschermd monument 'Oorlogsmonument ontworpen door Juul Reynaert'	M.B. 22/02/2013	
Beschermd monument 'Watermolen Duivenmolen'	M.B. 04/11/1976	
Beschermd stads- en dorpsgezicht 'Huis van Boisschot met omgeving'	M.B. 01/07/1987	
Beschermd monument 'Huis van Boisschot'	M.B. 01/07/1987	
Beschermd monument 'Kerk van de Saint-Anthony's Parish'	M.B. 30/09/2014	
Beschermd monument 'Parochiekerk Sint-Pancratius'	M.B. 25/03/1938	
Beschermd landschap 'Park Jourdain' ¹	M.B. 12/04/1978	Landschappelijk park – nu gemeentelijk park – aangelegd rond 1900 naast een tot eclectisch kasteel verbouwde hoeve. Het park ligt net ten westen van de R0.
Beschermd monument 'Pastorie van het park Jourdain'	M.B. 03/03/1976	Pastorie in traditionele bak- en zandsteenstijl, gelegen in het park Jourdain
Beschermd monument 'Standbeeld Joséphine-Charlotte met plantsoen'	M.B. 30/09/2014	

¹ Het beschermingsbesluit werd deels vernietigd bij arrest van de Raad van State van 12 april 1978. De vernietiging heeft betrekking op drie percelen gelegen te Kraainem – Sterrebeek sectie A nr. 243 / d2, nr. 245 c2 en nr. 245 h2

Beschermd monument 'Kasteeldomein de Burbure: kasteel'	M.B. 19/04/1982	
Beschermd stads- en dorpsgezicht 'Kasteeldomein de Burbure'	M.B. 21/12/2001	
Beschermd stads- en dorpsgezicht 'Sint-Pietersplein en omgeving'	M.B. 19/04/1982	
Beschermd monument 'Parochiekerk Sint-Pieters'	M.B. 02/06/1988	

Zone Wemmel

In de zone Wemmel zijn heel wat gebouwen te vinden die opgenomen zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Maar een klein aantal gebouwen bevindt zich in de directe omgeving van de R0 zoals het industrieel complex Warnimont, het Signaal van Zellik dat zich op de R0 bevindt en de Sint-Antoniuskapel die zich vlak naast de verkeerswisselaar op de A12 bevindt. Er bevinden zich ook een aantal beschermde monumenten in de onmiddellijke omgeving van de R0 zoals het Kasteel van Groot-Bijgaarden, het Stadhuis en de Parochiekerk Sint-Egidius die allen gelegen zijn in het beschermde cultuurhistorische landschap Kasteeldomein van Groot-Bijgaarden. In Asse is de Hoeve Hooghof een beschermd monument en de akkers errond zijn een beschermd stads- en dorpsgezicht. Dit gebied wordt doorkruist door de R0. In Wemmel is de Hoeve Ronkelhof en omgeving een beschermd monument net zoals het Clubhuis Cercle Sportif Saint-Michel die zich in de nabije omgeving van de R0 bevinden. In Jette zijn het Laarbeekbos, Moeras van Jette en het Poelbos aangeduid als beschermde landschappen, het Laarbeekbos raakt net aan de R0.

Zone Vilvoorde

De dorpskernen in de zone Vilvoorde herbergen een groot aantal relictten die vastgesteld zijn op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het betreft hoofdzakelijk woningen maar ook andere gebouwen met een historische waarde. Ter hoogte van de verkeerscomplexen A12 en A1/E19 liggen er een aantal bouwkundige relictten vlak aan de R0, zoals de begraafplaats van Strombeek-Bever. In de onmiddellijke omgeving van de R0 zijn er beschermde monumenten te vinden: het Kasteel Beaulieu, in de ruimere omgeving bevinden zich de parochiekerk Sint-Gertrudis in Machelen en een oorlogsgedenkteken in Streek-Bever. Domein Drie Fonteynen in Vilvoorde is een beschermd cultuurhistorisch landschap dat doorkruist wordt door het viaduct van Vilvoorde.

Zone Zaventem

In de zone Zaventem zijn er heel wat gebouwen in de directe omgeving van de R0 die vastgesteld zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het betreft voornamelijk woningen met een historische waarde in de woonkernen van Zaventem en Diegem. Een aantal van deze gebouwen liggen vlak naast de R0. Daarnaast zijn er ook een aantal beschermde monumenten te vinden in Zaventem zoals de Parochiekerk Sint-Martinus en het huis van Boisschot met omgeving wat ook een beschermd stads- en dorpsgezicht is. In Diegem zijn onder andere de Watermolen, Duivenmolen, die zich vlak naast de R0 bevindt,

en de parochiekerk Sint-Catharina aangeduid als beschermd monument. Net buiten Zaventem in Kraainem is er ook een beschermd cultuurhistorisch landschap te vinden: het Park Jourdain met de pastorie dat ook een beschermd monument is en vlak naast de R0 is gelegen.

☒ Inventaris

☐ Monument

☐ Landschap

☒ Patrimonium

☐ Monument Bescherming Definitief besluit

☐ Monument Bescherming Aanvraag procedure

☐ Monument Bewaarijst Definitief besluit

☐ Monument Bewaarijst aanvraag procedure

☐ Geheel Bescherming Definitief besluit

☐ Geheel Bescherming aanvraag procedure

☐ Geheel Bewaarijst Definitief besluit

☐ Geheel Bewaarijst Aanvraag procedure

☐ Landschap Bescherming Definitief besluit

☐ Landschap Bescherming Aanvraag procedure

☐ Landschap Bewaarijst Definitief besluit

☐ Landschap Bewaarijst Aanvraag procedure

☐ Archeologische Landschap Bescherming Definitief besluit

☐ Archeologische Landschap Bescherming Aanvraag procedure

☐ Archeologische Landschap Bewaarijst Definitief besluit

☐ Archeologische Landschap Bewaarijst Aanvraag procedure

☒ Beheersplannen

☐ Gebieden geen archeologie

☒ Wetenschappelijke inventarissen

☒ landschapsatlas

☐ historische tuinen en parken

☐ houtige beplantingen

☐ archeologische zones

☒ bouwkundig erfgoed - gehelen

☒ bouwkundige erfgoed - relictten

☐ orgels

☒ Erfgoedlandschappen (indicatief)

☒

☒ Beschermd Onroerend Erfgoed

☒ cultuurhistorische landschappen

☐ archeologische sites

☒ stads- en dorpsgezichten

☒ monumenten

☐ overgangszones

☒ Vastgestelde Inventarissen

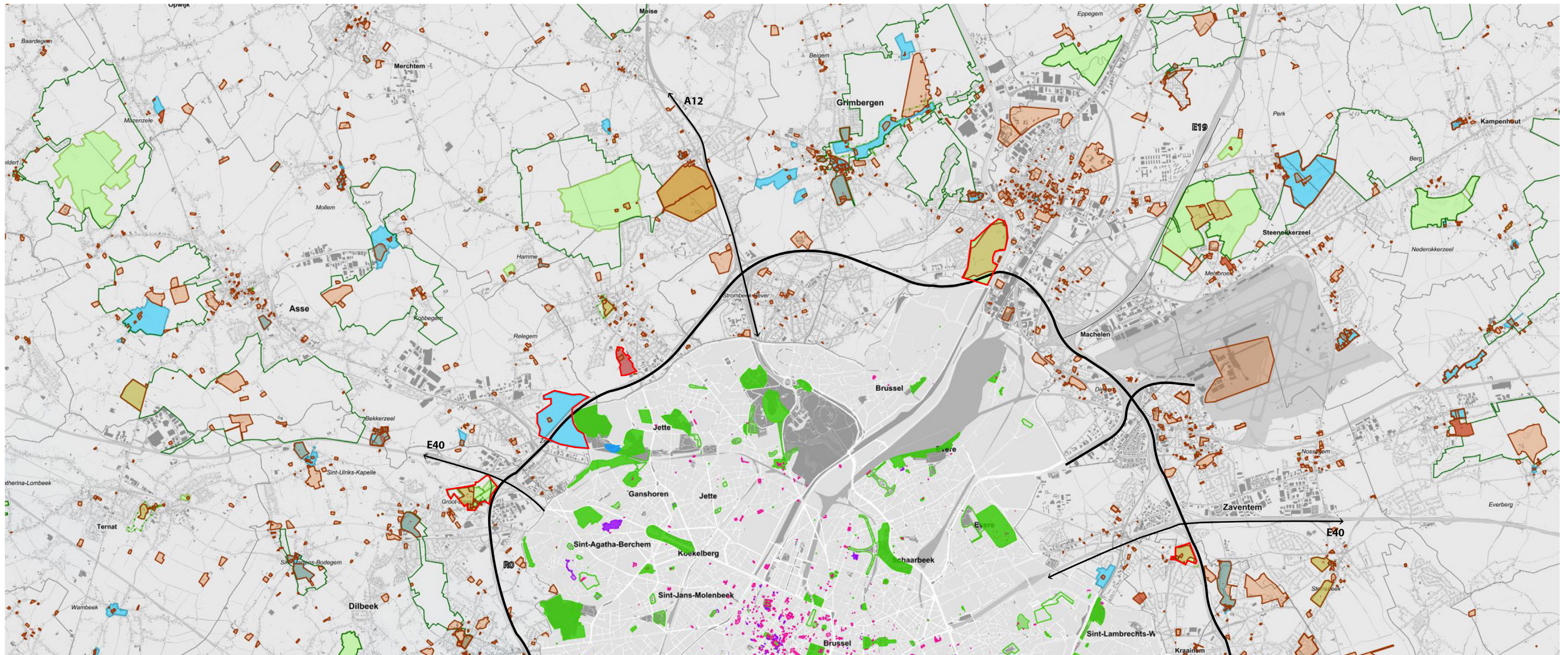
☐ landschapsatlas

☐ historische tuinen en parken

☐ houtige beplantingen

☐ archeologische zones

☒ bouwkundig erfgoed



Beschermde monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten (bron: geo.onroerenderfgoed.be)

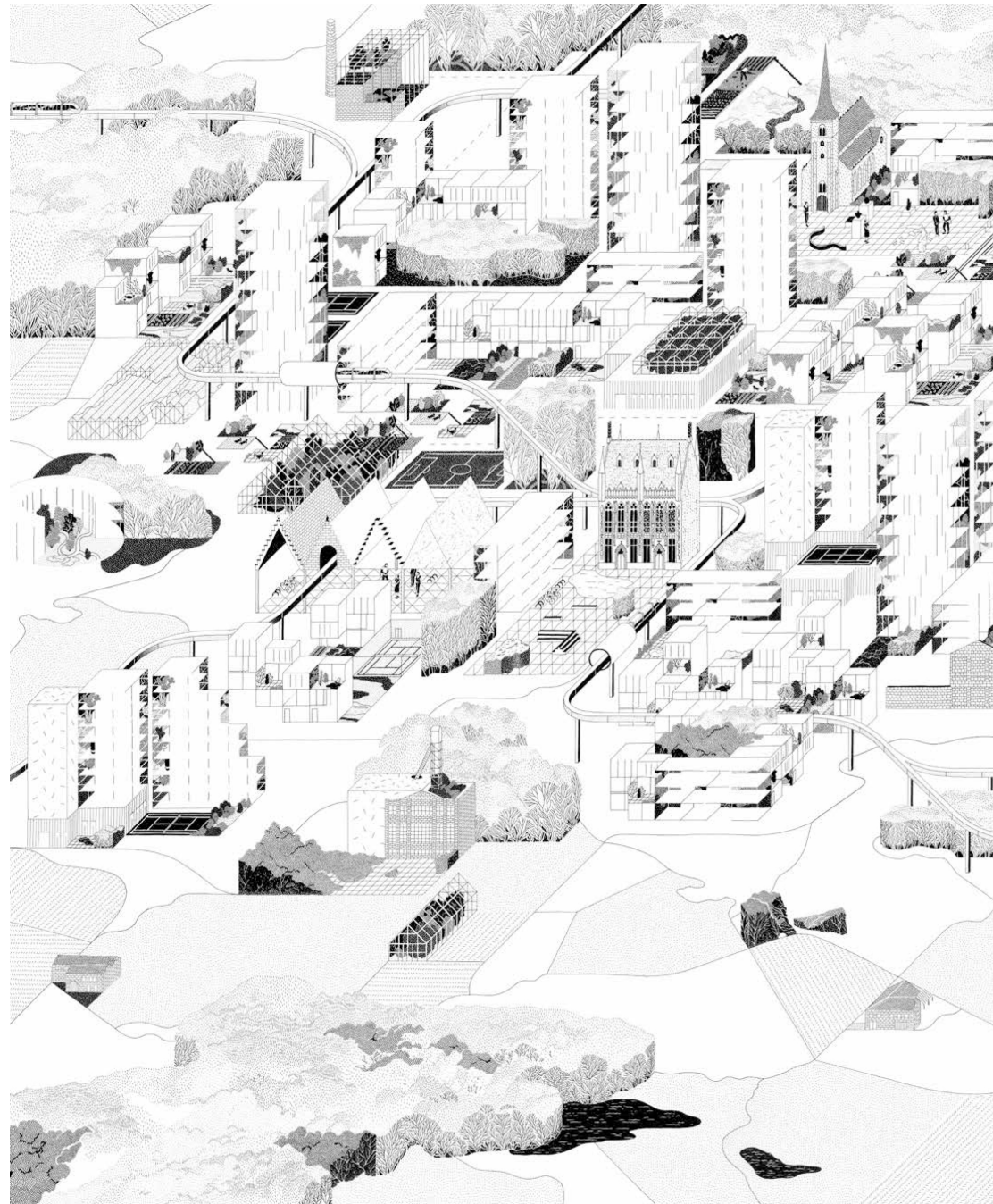
Beschermde monumenten, landschappen, stads- en dorpsgezichten van het Brussels Gewest

(bron: www.mybrugis.irisnet.be)

Datum: 31 maart 2011
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Vlaamse Bouwmeester Meerjarenprogramma 2017-2020
Opdrachtgever: De Vlaamse Regering

Vlaams Bouwmeester Meerjarenprogramma

Het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester werd op 31 maart 2017 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In het meerjarenprogramma pleit de bouwmeester onder meer voor **‘anders ontwerpen en bouwen voor meer levenskwaliteit en open ruimte’**. Hierbij is het cruciaal om in te zetten op samenwerking voor meer aaneengesloten open ruimte en op een beter inzicht in de rol en waarde van landschaps- en ecosystemen. Dit maakt samenwerking over de grenzen heen noodzakelijk, ook voor de grote ‘armaturen’ van de Brusselse regio, zoals de luchthaven van Zaventem, de Brusselse ring en het Zoniënwoud.



© Éva Le Roi

Vlaams Bouwmeester
Meerjarenprogramma 2017-2020



Ruimte maken
voor mens
en natuur

BWMSTR
2017–2020

(bron: Vlaams Bouwmeester – Meerjarenprogramma 2017-2020)

Datum: 2016
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Provincie Vlaams-Brabant, Ruimte Vlaanderen, OVAM, perspective.brussels en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Opdrachtgever: Departement Omgeving

Een territoriaal ontwikkelingsprogramma voor de Brusselse Noordrand

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand is een eerste aanzet tot intensief overleg en gezamenlijke beleidsvoorbereidende kennisopbouw sinds 1989. De moeilijke zoektocht, met vallen en opstaan, probeert een constructieve visie naar voor te schuiven en tegelijkertijd de bevoegdheden van de verschillende gewesten en bestuurlijke niveaus te respecteren. Het voorliggende Noordrand programma heeft bewust gekozen om zo concreet mogelijk aan de slag te gaan, met werven en projecten waar een bereidheid van alle betrokkenen is om de samenwerking vorm te geven. De wereldverbeteraar en dromer die schuilt in elk van ons schuift naar de achtergrond om te tonen dat een ambitieuze grensoverschrijdende samenwerking in de praktijk mogelijk is. Het intensief proces van kennisdeling en kennisopbouw plaatst zich binnen het intergewestelijk forum voor Ruimtelijke Ordening, waar de drie Belgische gewesten deel van uitmaken.

Territoriaal ontwikkelingsprogramma

Een territoriaal ontwikkelingsprogramma is een nieuw instrument in het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid. Het kadert in de vernieuwing van het plansysteem naar aanleiding van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van het Brussels Gewest. We gebruiken volgende definitie:

“Een territoriaal ontwikkelingsprogramma brengt relevante belanghebbenden samen om in een bepaald gebied vanuit gemeenschappelijke doelstellingen tot (een programma van) realisaties op korte en middellange termijn te komen.”

Deelgebieden

Concreet is de Noordrand het gebied tussen :
Van Praet – Heizel – Vilvoorde – Luchthaven – Nossegem – Marcel Thiry – Diamant en Josaphat. De Noordrand beslaat dus een deel van Brussel en een deel van het Vlaams Gewest.

Het werkingsgebied van Noordrand bestaat uit vijf deelgebieden die gekenmerkt worden door een specifiek ruimtelijk functioneren. Voor elk deelgebied worden de ruimtelijke kenmerken kort beschreven, en wordt een zicht gegeven op de uitdagingen en de urgentie. Dit vormt het middellange termijn perspectief dat richtinggevend is voor het formuleren van het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma (T.OP).

De ontwikkeling van gedeelde kennis en een gedeelde visie staat niet in elk deelgebied even ver. Dit houdt in dat ook de mogelijkheden voor grensoverschrijdende samenwerking niet gelijk zijn. De urgentie en de opportuniteiten om samen te werken zullen bepalen in welke deelgebieden er concrete voorstellen kunnen geformuleerd worden. Belangrijk is dat deze voorstellen op korte termijn kunnen doorwerken in realisaties op het terrein.

Het werken in deelgebieden gebeurt zonder de ruimtelijke continuïteit en intergewestelijke coherentie van de Noordrand uit het oog te verliezen.

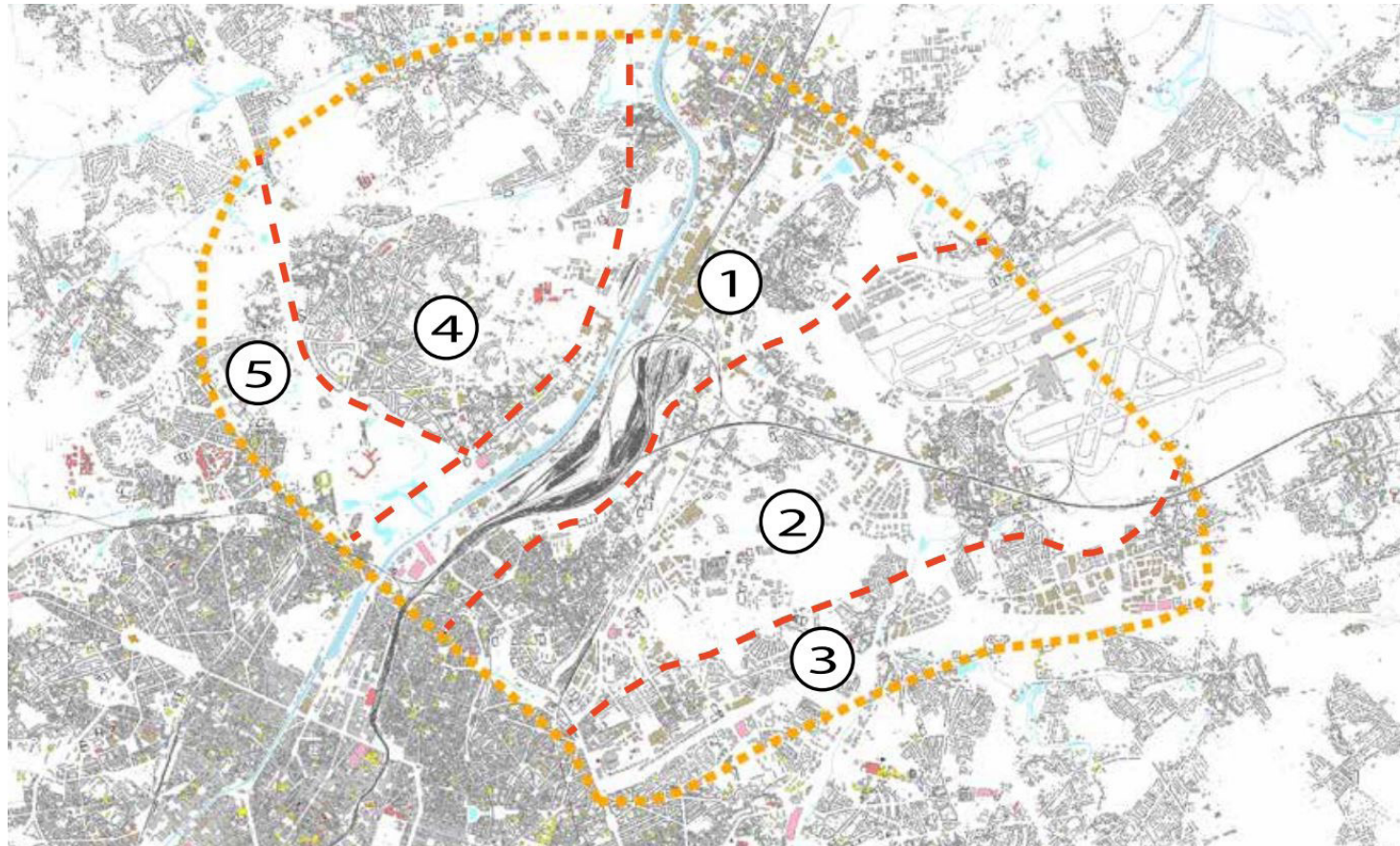
Realisatiegericht werken via Werven

De Noordrand is van Brussel is een dynamisch en complex gebied met grote ruimtelijke uitdagingen. Brussel is de meest metropolitane stad van het land, en de verstedelijkte kernen van Strombeek-Bever, Vilvoorde, Machelen en Zaventem vormen het deel van het Vlaams grondgebied dat er ruimtelijk bij aansluit. Er staat een kluwen aan projecten op stapel en er zijn veel actoren actief. Heel wat initiatieven overlappen of beïnvloeden elkaar. Afstemming is vaak moeilijk.

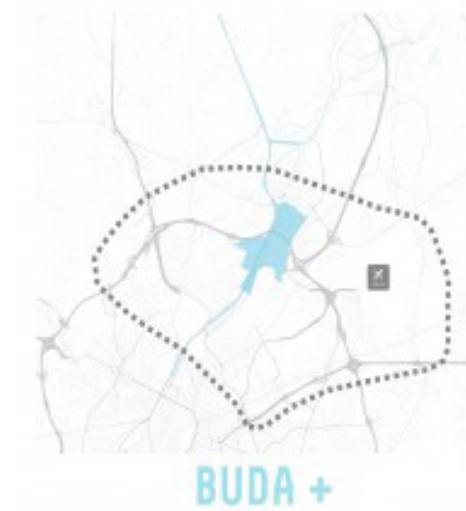
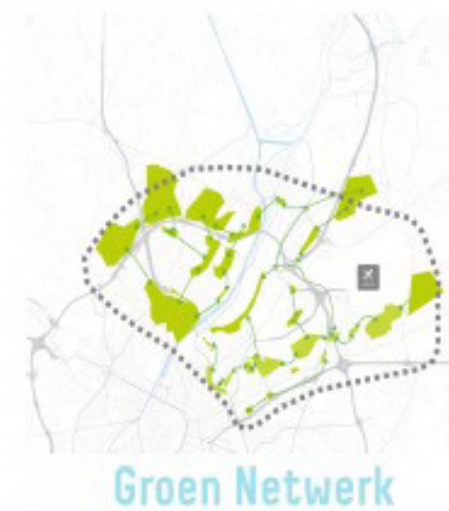
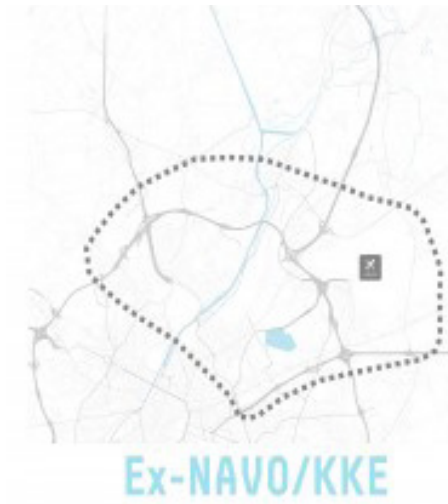
Departement Omgeving (Vlaamse overheid), perspective.brussels (Brussels Hoofdstedelijk Gewest), provincie Vlaams-Brabant en OVAM hebben de handen in elkaar geslagen voor het uitwerken van een territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.OP) voor dit gebied. Via concrete ‘werven’ wordt een onderbouwde visie op het gebied op het terrein gestimuleerd.

- Werf Ex-Navo- Defensie Kwartier
- Werf Europese Boulevard
- Werf Groen Netwerk
- Werf Buda+
- Werf Transit Oriented Development

Meer informatie is te vinden op:
<https://brussels.topnoordrand.be/nl>



Werkgebied Noordrand met 5 deelgebieden (Bron: Actieprogramma T.OP Noordrand december 2016)



Realisatiegericht werken via werven (Bron: brussels.topnoordrand.be/nl)

Actieprogramma

Voor de verschillende deelgebieden zijn volgende uitdagingen gedefinieerd:

1. Gedeelde vallei:
 - Bijkomende werkgelegenheid;
 - Vervuilde en onderbenutte terreinen en gebouwen activeren;
 - Afgestemde ontwikkeling van het gelaagd mobiliteitsnetwerk en de bijkomende economische activiteiten en woningen;
 - Verbeteren van de leefkwaliteit in de gedeelde vallei (betere publieke ruimte, nabijheid van groen, verhogen van veiligheidsgevoel, voorzien van ondersteunende diensten);
 - Water en natuurlijk systeem als drager voor ruimtelijke ontwikkelingen.
2. Europese boulevard:
 - Herontwikkeling van leegstaande en onderbenutte gebieden (Keiberg, ex-Navo-Defensie, Bordet) gekoppeld aan de verbetering van het meerlagig mobiliteitsnetwerk;
 - Aan elkaar rijgen van de open ruimten zodat het gevarieerd landschap op de mentale kaart komt en actief gebruikt wordt;
 - Beter benutten van de sterke internationale aanwezigheid; de Europese boulevard als toegang tot Brussel, Vlaanderen en België: ‘rol de rode loper uit voor de welkome gasten’.
3. Leuvensesteenweg – E40:

De belangrijkste uitdaging van de Leuvensesteenweg – E40 bestaat uit het opzetten van een samenwerking rond het ontwikkelen van een meerlagig mobiliteitsnetwerk en een samenhangende open ruimte. Rond de knooppunten in het mobiliteitsnetwerk kan stedelijke verdichting worden voorzien.
4. NOH – Strombeek – Kassei:

In het kader van T.OP Noordrand werd rond dit gebied nog weinig kennis verzameld. Het formuleren van concrete uitdagingen is nog niet mogelijk.
5. Heizel:

De degelijke stedenbouwkundige aanleg om de internationale roeping waar te maken is de belangrijkste uitdaging in dit gebied. T.OP Noordrand kan hier

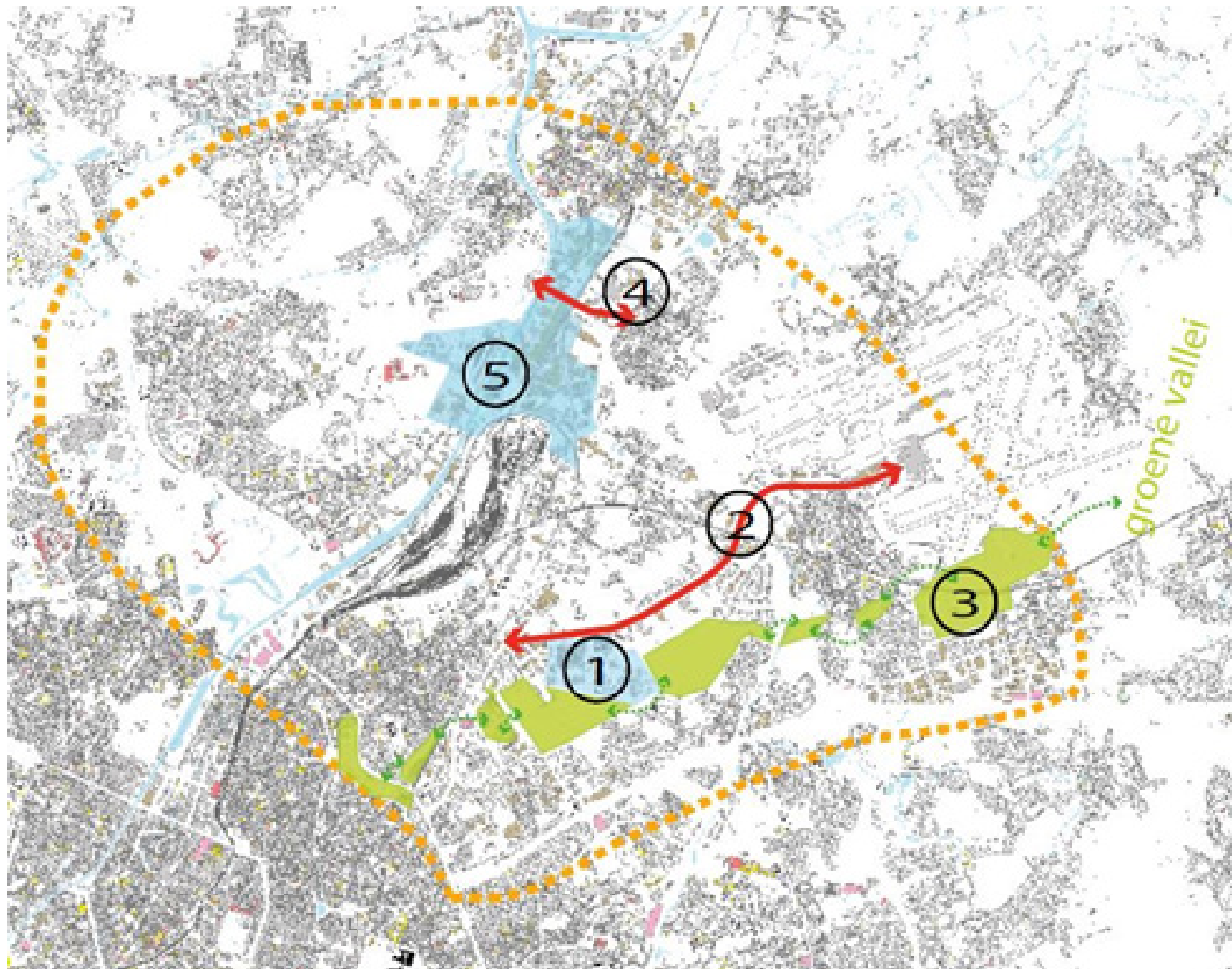
een meerwaarde bieden door het onderling afstemmen van de verschillende projecten. Een goede afstemming tussen de lopende acties op (inter) gewestelijk en lokaal niveau is noodzakelijk om te komen tot een gedragen beslissing over de toekomstige grote infrastructuur zoals het Eurostadion en de ontsluiting ervan. Dit vormt een voorwaarde voor het opstarten van concrete werven.

Uit de deelgebieden werden 5 werven gekozen, die op korte termijn de doelen van T.OP Noordrand waar kunnen maken:

- Masterplan voor de voormalige NAVO-site in Evere;
- Aantrekkelijk maken van de verouderde BUDA-site in Vilvoorde;
- De ruimtelijke mogelijkheden van de Europese boulevard tussen het station Bordet in Evere en de luchthaven in Zaventem beter benutten;
- Werk maken van de groene link van Josaphatpark in Schaarbeek via Evere sport naar het Woluweveld en Nossegemdelle in Zaventem. Verder kan zo de verbinding gemaakt worden met de Groene Vallei Midden-Brabant in Steenokkerzeel;

Zo wordt ook de Oude Zandgroeve ‘Van Pachtenbeke’ in de toekomst ontwikkeld als publiek park, met het herstel van de holle weg langs het park.

- Ontwikkelen van de strategische knooppuntenlocatie Kerklaan-Broekstraat in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen.
- Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand wordt opgevolgd door een stuurgroep met vertegenwoordiging van de verschillende administraties van beide gewesten die een belangrijke ruimtelijke impact hebben en een vertegenwoordiging van het provinciebestuur. Zodra het actieprogramma teruggekoppeld is met beide ministers, zullen ook zij vertegenwoordigd zijn in de stuurgroep.
- De opvolging van de werven gebeurt door een technische werkgroep die specifiek wordt samengesteld voor elke werf (elke werf heeft een eigen voortgang en beslissingsstructuur). Elke technische werkgroep bestaat uit de vier partners van T.OP Noordrand, de betrokken gemeentebesturen en belanghebbenden.



Groene link Josaphat – Woluweveld – Nossegemdalle (bron: Actieprogramma T.OP Noordrand)



Inplanting Oude Zandgroeve Van Pachtenbeke

Datum: 2015
Status: Goedgekeurd
Studiebureau: Agence Ter
Opdrachtgever: De Vlaams Bouwmeester

Metropolitan landscapes

Binnen de studie “Metropolitan Landscapes” wordt de ontwikkeling van een landschappelijke eenheid in de Molenbeekvallei via een productief park gestimuleerd.

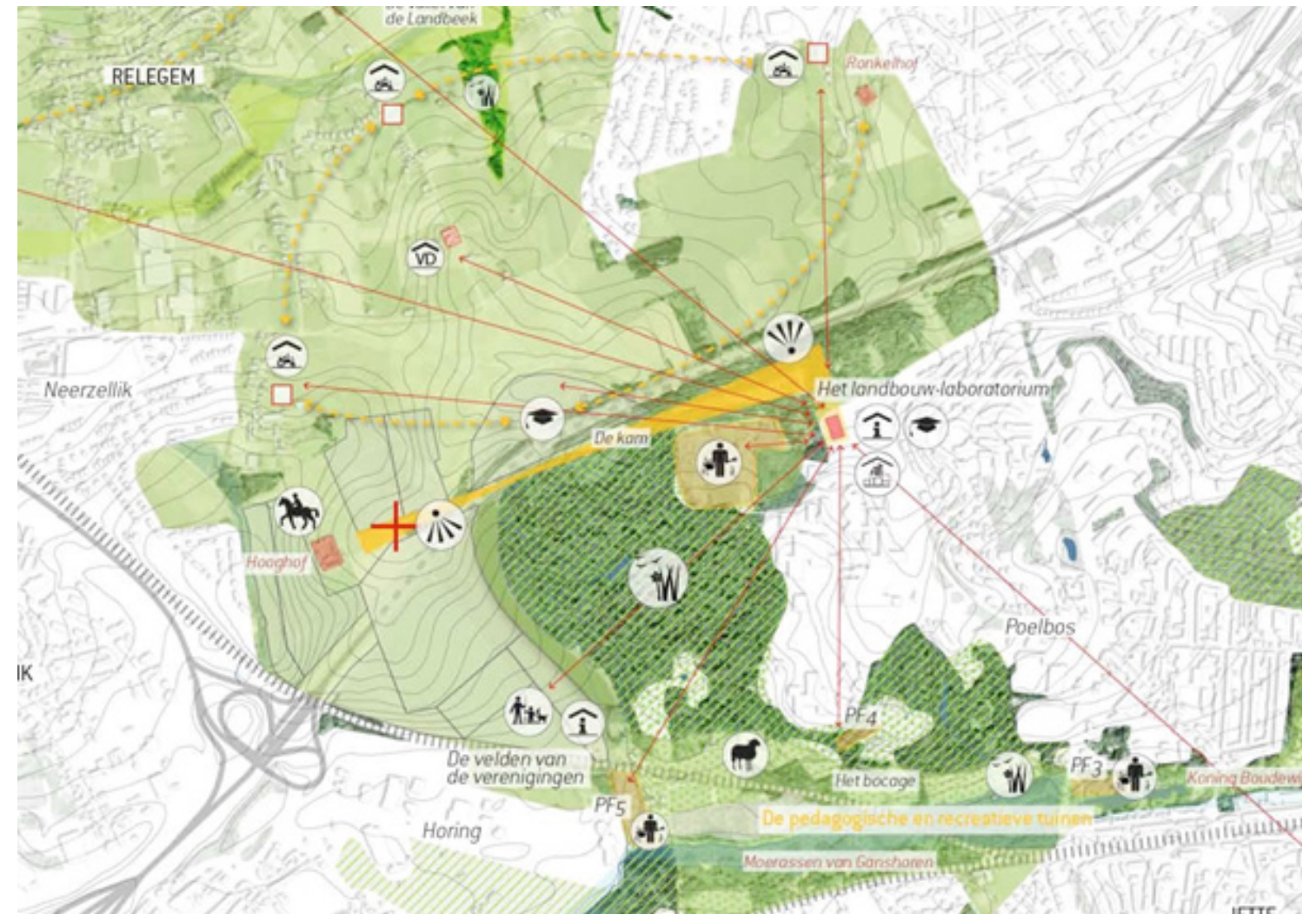
De basispunten zijn:

- De Molenbeekvallei toont een vrijwel unieke continuïteit binnen de metropool van zowel landbouw- als natuurlijke terreinen binnen de R0.
- De gronden van de Molenbeekvallei en van de omliggende landbouwplateaus zijn vruchtbaar en van goede kwaliteit. Het lijkt dan ook evident deze te beschermen om zo ook de voedselproductie van de metropool en de lokale economie te bewaren.
- De aanwezigheid van verschillende initiatieven rond productiviteit op de site of in de omgeving (e.g. Parckfarm), zet aan om dit onderwerp meer globaal te gebruiken en te versterken. De uitdaging bestaat er dan ook in om een continuïteit van productieve ruimtes te creëren die daarnaast ook een sociale en recreatieve functie hebben, door ze ook meteen te linken aan de landelijke boerderijen en stadsboerderijen, aan stedelijke publieke voorzieningen en transportassen (e.g. de site van Tour & Taxis).
- De ontwikkeling van een duurzame metropolitane voedselstrategie tussen Brussel en zijn productieve Vlaamse periferie staat eveneens centraal. De strategie heeft twee principiële assen. De eerste bestaat uit het beschermen en maximaal herwaarderen van de vruchtbare gronden, zowel in het dense weefsel als in de meer landelijke periferie. Het is belangrijk om de diversificatie van de strategieën naar voren te brengen, voornamelijk wanneer ze sociale, ecologische en economische noden combineren. De landbouwbedrijven moeten dan ook maximaal beschermd worden. De tweede werkas betreft het verkorten van de distributie- en consumptiecircuits van de voedingsproducten en landbouwgrondstoffen.
- Een publiek grondbeheer op strategische gebieden van de Molenbeekvallei, zou de mogelijkheid kunnen bieden om evenement- en recreatieve ruimten voor de stad te ontwikkelen, terwijl ook het productieve aspect van deze plaatsen behouden blijft.
- Ten slotte bieden de open ruimten in de Molenbeekvallei de mogelijkheid om een echte «landschaps- en ecologische infrastructuur» in te richten door te werken aan natuurlijke continuïteiten, efficiënte ecosystemen, maar ook door de verbreding van het gebruik van de plaatsen. De open ruimten van de Molenbeekvallei kunnen mogelijks een referentie worden om de verstedelijking te gidsen met het oog op een duurzame ontwikkeling.

De verschillende ruimtelijke elementen, principes en acties van het productief park zijn gerelateerd aan het uitzetten van een duurzame landbouwstrategie voor het territorium van de Molenbeekvallei. Het landbouw-laboratorium speelt hierin dan ook een cruciale rol voor het park, om de landbouwers, verenigingen, R&D en de bewoners samen te brengen rond gemeenschappelijke doelstellingen en middelen. Deze doelstellingen moeten gebaseerd zijn op een model dat sterke waarden draagt voor het territorium, die gemakkelijk identificeerbaar zijn voor de bewoners en die de ecologische en productieve waarde van de vallei bewaren.



Zone Wemmel – de Molenbeekvallei, visie Agence Ter, Metropolitan Landscapes



Zone Wemmel – de Molenbeekvallei, visie Agence Ter, Metropolitan Landscapes

Toekomstverkenningen van het Laarbeekbos en omgeving

De Afdeling Groene Ruimten (Leefmilieu Brussel) is beheerder van het Laarbeekbos en aanliggende groengebieden (Natura2000 gebieden), samen goed voor ongeveer 100 ha openbare groene ruimte. AGR is vragende partij samen met het provinciebestuur voor een kwalitatief zeer sterke ecologische, landschappelijk en recreatieve verbinding over de R0. Een ecoduct met een lengte van ongeveer 80 m zoals nu voorgesteld wordt in de eerste plannen is een goede aanzet, maar de ambitie moet hoger liggen. De AGR vraagt de bouw van een ecoduct met een lengte van minstens 300 m (1).

Aansluitend op het ecoduct moet een ecoraster (nr 2 op kaart, geel-rode stippenlijn) aangelegd worden, zodat de fauna efficiënt naar het ecoduct wordt geleid en de verkeersveiligheid met betrekking tot aanrijdingen met wild kan verzekerd worden. De AGR vraagt een omheiningstructuur die de R0 afschermt vanaf de spoorlijn tot de afrit Jette. Zodoende is de ‘trechtering’ van het wild voldoende groot. Aan de oostelijke zijde van de R0 ten zuiden van het ecoduct dient het wildraster vervangen te worden door een geluidsmuur. Deze muur moet zorgen voor een terugdringen van de geluidshinder van de R0, om zo de kwaliteit van de bestaande én toekomstige groengebieden op een aanvaardbaar niveau te brengen. Om de waardevol geachte zichtrelaties vanop de R0 met het landschap (meer in het bijzonder de Brusselse zijde) niet teniet te doen, moet gewerkt worden met doorzichtige structuren. Er bestaan al verschillende voorbeelden van in het buitenland. Deze zullen echter wel een visuele impact met zich meedragen.

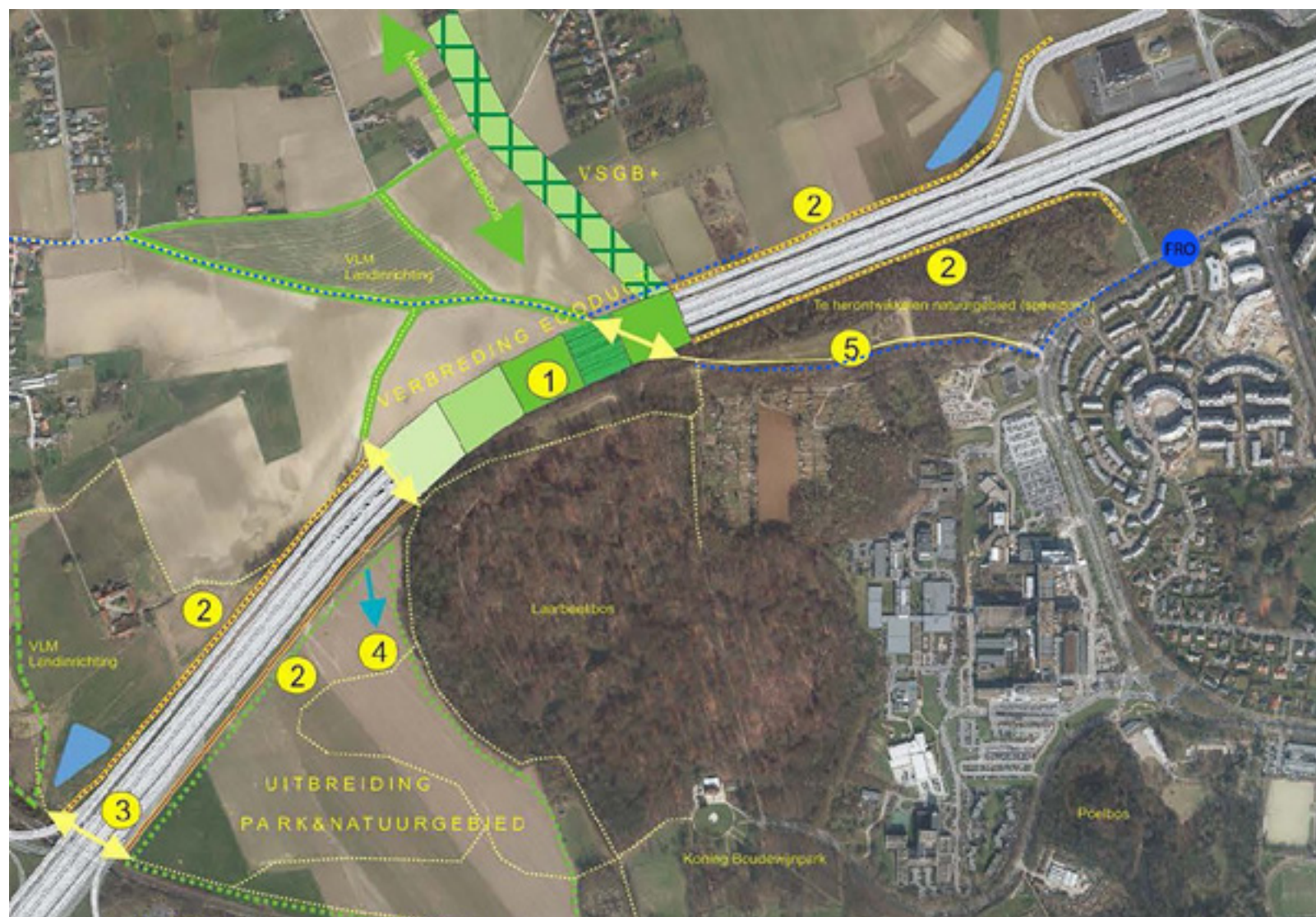
De aanleg van het noodzakelijke wildraster langsheen de R0 en de uitbouw van nieuwe groengebieden aan beide zijden van de R0 maken een secundaire doorgang voor fauna, maar ook voor recreatieve ontsluiting, noodzakelijk. Daarom moet bij de heraanleg/verbreding van de R0 een bredere onderdoorgang (3) gemaakt worden parallel aan (maar best gescheiden van) de spoorlijn. Het moet een volwaardige (dus voldoende brede) doorgang zijn voor voetgangers, fietsers en fauna (gemengde doorgang).

Ook dient men ervoor te zorgen dat er geen water meer afgevoerd wordt naar de Laarbeek die aan het Natura2000-gebied Laarbeekbos grenst, met uitzondering van de drainagewaters van nieuw aangelegde bermen/taluds. Een degelijk onderzoek van de hydrografische structuur is van belang om ervoor te zorgen dat er geen vervuild water naar Laarbeek gaat. Hier beoogt de AGR een brondebiet. Influx van water van de R0 of komend van de overzijde van de R0 (akkercomplexen) dient vermeden te worden. Het regenwater van de R0 moet lateraal worden afgevoerd naar een buffer/infiltratiebekkens. Er wordt gevraagd om alle bufferbekkens landschappelijk verregaand te

integreren, lokale infiltratiemogelijkheden maximaal te benutten en een secundaire natuurfunctie toe te kennen. De overstorten van de bekkens naar het beekstelsel moeten voorzien zijn van een zandvang en performante KWS-filters.

In het kader van de heraanleg van de Pontbeeklaan (Horinkpark- Kerremansbos - VLM-project),-voorlopig buiten de perimeter van de werf van de R0, zou moeten onderzocht worden of de ‘Pontbeek’ daar terug aan de oppervlakte kan gebracht worden. Hier is dan extra buffering mogelijk die zeker landschappelijk en ecologisch interessanter is dan de buffering in de bekkens vlakbij de verkeerswisselaar te Groot-Bijgaarden (waar men volgens het plan het aantal bufferbekkens en hun opvangcapaciteit flink vergoot). Hier kan een win-win-situatie bereikt worden.

Ten slotte is de werf van de verbreding van de R0 een opportuniteit om dit verwaarloosde gebied op te waarderen op het vlak van natuurwaarde, landschappelijke kwaliteit en recreatieve mogelijkheden. De zone van de steile taluds wordt best ontoegankelijk gehouden. Op de hoger gelegen delen kan met een extensieve aanleg en dito beheer een publieke groene ruimte gecreëerd worden met een sterke natuurwaarde (afwisseling open en meer gesloten milieus) die een welgekomen aanvulling is op het Laarbeekbos, waardoor deze laatste ontlast kan worden van de actuele over-recreatie. De bevolking blijft in de perimeter trouwens toenemen en de bereikbaarheid van de site zal door de aanleg van de tramlijn (Brabantnet) nog verder vergroten. Een avonturenterrein (speelbos), honden-zone,... zijn te onderzoeken pistes. Andere mogelijkheden werden ook ontwikkeld in de studie van Metropolitan Landscapes (stedelijke landbouw, panorama, intergewestelijke promenade, ...).



Zone Wemmel – visie Laarbeekbos en groengebieden (AGR, Leefmilieu Brussel)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.3.Andere beleidsplannen en visies

Datum: 2019
Status: Projectperiode 01/09/2016 – 31/08/2019
Studiebureau: Regionaal Landschap Brabantse Kouters vzw, VLM en de Gemeenten Asse, Wemmel, Meise en Grimbergen
Opdrachtgever: Departement Omgeving

Regionet Oost-Brabant

‘Regionet Oost-Brabant’ werd door BUUR initieel uitgewerkt als casestudy voor het SBO-project “Orderin’F”, waarin samen met verschillende universiteiten de relatie tussen hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en onze ruimtelijke ordening werd bestudeerd.

Het regionet omvat de vervoerregio van Leuven en komt ruwweg overeen met het gebied tussen het Brussels Gewest en de provincie Limburg. Deze regio staat voor grote demografische en economische uitdagingen, wat onlosmakelijk verbonden is met de groeiende mobiliteitsproblemen waarmee de regio reeds kampt. Het Federaal Planbureau voorspelt voor de Leuvense regio 12% meer inwoners tegen 2030 (minimum scenario). Dit betekent dat de regio afstevent op een toename van 15% tot 30% extra wegverkeer tegen 2030. Om het wegverkeer te stabiliseren op het huidige niveau zouden de verplaatsingen met openbaar vervoer of fiets moeten verdubbelen (en een daling van het wegverkeer met 20%).

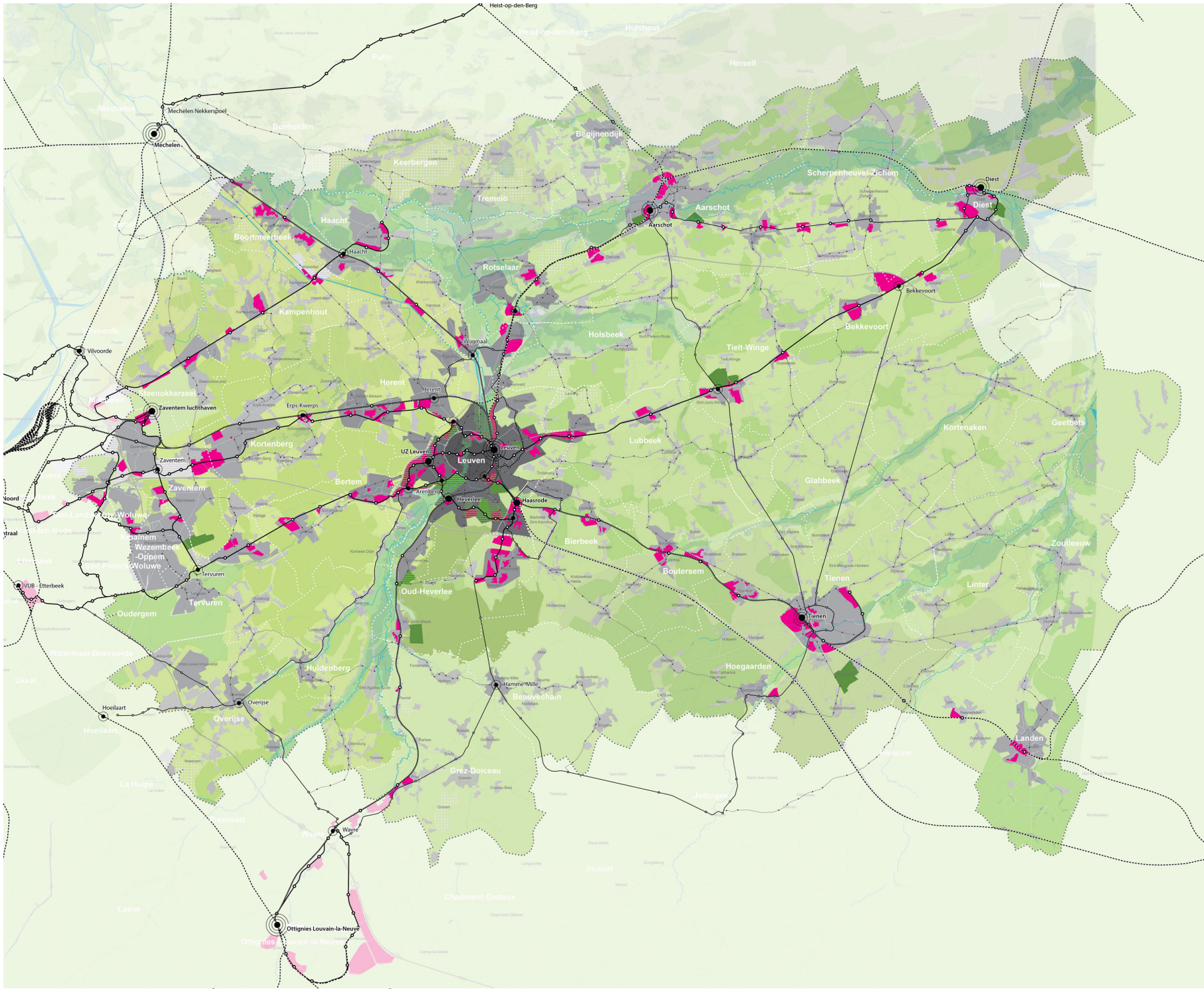
Regionet Oost-Brabant zet daarom in op de uitbouw van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en (snelle) fietsverbindingen, als hefboom voor een duurzame ruimtelijke ordening. Concreet wordt voorgesteld om de verwachte bevolkingsgroei hoofdzakelijk te bundelen aan de haltes van hoogwaardige openbaar vervoersassen (HOV). De bundeling van woningen en bijhorende voorzieningen binnen deze HOV-corridors moet zorgen voor de nodige kritische massa voor openbaar vervoer, zodat dit op een economisch verantwoorde manier kan uitgebouwd worden. Tegelijk vergroot zo’n bundeling ook het draagvlak voor de uitbouw van dagelijkse voorzieningen in de woonkernen, daar waar nu veel dorpscentra kampen met het verdwijnen van winkels en andere voorzieningen.

Dit ruimtelijke ontwikkelingsmodel van een hoogdynamische structuur langsheen HOV-assen, impliceert ook dat de huidige ruimtelijke ordening wordt bijgestuurd. Dit kan bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten, dat toelaat om verdichting rond HOV-haltes te combineren met afbouwen van ontwikkelingsrechten op een andere, minder goed bereikbare locatie.

De casestudy heeft intussen heel wat losgemaakt. Regionet won de Vlaamse Planningsprijs en werd erkend als strategisch Vlaams Project. De Provincie Vlaams-Brabant besliste haar ruimtelijk beleid volgens dit project bij te sturen. Begin 2015 hebben de provincie, de Stad Leuven, De Lijn, AWV, NMBS, Interleuven en Ruimte Vlaanderen beslist om een interbestuurlijke

samenwerking op te starten. Deze actoren gaan na hoe hun ruimtelijk en mobiliteitsbeleid onderling kan worden afgestemd conform de principes van Regionet. Een eerste pilootproject bestaat in de uitbouw van een hoogwaardige OV-lijn Diest – Leuven – Tervuren.

Naast deze top-down aanpak wilde BUUR ook graag een bottom-up sensibilisering opzetten. Daarom werd het voortouw genomen in het project “autoluwe binnenstad” in het kader van Leuven Klimaatneutraal 2030. Via dit project was het doel om zoveel mogelijk maatschappelijke actoren te mobiliseren om de Leuvense binnenstad tegen 2020 versneld autoluw te maken. Het opzet van een grootschalig experiment moet het bestuur en de bevolking overtuigen van de effectiviteit en de meerwaarde van een autoluw stadscentrum.



Regionet Oost-Brabant (bron: www.buur.be)

01 Beleidsplannen en visies ■ 1.2.Ruimte ■ 1.2.3.Andere beleidsplannen en visies

Datum: 2020
Status: 1ste Projectperiode: 01/09/2016 – 31/08/2019
2de Projectperiode: 01/02/2020 – 31/01/2023
Studiebureau: Regionaal Landschap Brabantse Kouters vzw, VLM, ANB en de Gemeenten Asse, Wemmel, Meise, Grimbergen & Stad Vilvoorde
Opdrachtgever: Departement Omgeving

Strategisch Project Groene Noordrand

In het noordwesten van de Vlaamse Rand ligt een verrassend landelijk open ruimtegebied. De Maalbeekvallei met eeuwenoude watermolens en weidse open kouters met prachtige uitzichten op Brussel bepalen er het landschap.

Bijna onzichtbaar is dit gebied echter ook een strijdveld. De druk uit de groeiende stad is enorm. Er is een stijgende vraag naar woon- en (be) leefruimte. Bedrijvigheid en grote private (shoppingcentra, transporthubs,...) en publieke projecten zoals de RO-optimalisatie en het Brabantnet, leggen een extra druk op dit gebied. Die grote dynamiek en investeringsprojecten bieden echter ook kansen. Het snoer van natuur- en bosgebieden kan gebufferd, verbonden en ontsloten worden doorheen de woon- en industriegebieden en op, onder en langs de vernieuwde grote infrastructuur. Op de kouters kunnen landbouw, natuurverweving en zachte recreatie hand in hand gaan.

De vele uitdagingen kunnen niet worden aangepakt als alleenstaande projecten. Ze moeten in een samenhangend geheel benaderd worden waarin harde functies in relatie staan tot de zachte kwaliteiten van het gebied. Niet voor niets heeft Vlaanderen daarom van het flankerend beleid in de Noordrand een prioriteit gemaakt en naast 'Werken aan de Ring' ook het 'Gebiedsprogramma Vlaamse Rand rond Brussel' opgestart.

Het Strategisch Project Groene Noordrand bouwt verder op het fundament dat de voorbije jaren werd gelegd: de eerste terreinrealisaties zijn een feit, plannen liggen klaar om uitgevoerd te worden, andere studies zijn in voorbereiding. Dit doen we in een breed en sterk partnerschap. De gezamenlijk gedragen visie voor het projectgebied fungeert als leidraad en het 'Gebiedsprogramma Vlaamse Rand rond Brussel' als kapstok voor de ruimere omgeving. Groene Noordrand neemt hierbij de rol op van bruggenbouwer en trekker van deeltrajecten. We zorgen voor kruisbestuiving met grote investeringsprojecten waardoor ambitieuze doelstellingen voor natuur en landschap haalbaar worden. Hierbij inspireren we met voorbeeldprojecten, maar dagen ook uit om altijd beter, toekomstgericht, klimaatbestendig te ontwerpen.

De Vlaamse Rand gaat grondig op de schop de komende jaren. Terwijl de eerste deelprojecten al in uitvoering zijn, moeten de grootste beslissingen nog genomen worden. Het Strategisch Project zal hierbij pleiten vóór en werken aan een Groene Noordrand, zodat toekomstige generaties na alle grote projecten net nog méér kunnen genieten van dit landelijke én randstedelijke landschap.

Strategische doelstellingen

Drie strategische doelstellingen vormen onze leidraad en sluiten aan bij het bovenlokale (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en Provinciale Visie Ruimte) en lokale beleid:

1. Open Ruimte: naar een veerkrachtig, klimaatbestendig, duurzaam en meerlagig ruimtegebruik met een evenwichtige invulling van de open ruimte dragers natuur, water, landbouw en recreatie.
 - Robuuste groenblauwe dooradering door open ruimte én bebouwde ruimte (dorps- en stedelijk weefsel, natuur dicht bij, ...)
 - Integraal waterbeheer: waterbeheersing, waterkwaliteit & biodiversiteit
 - Veerkrachtige landbouwgebieden die voedsel- en landbouwproductie garanderen, maar ook andere ecosysteemdiensten leveren (biodiversiteit, waterbuffer, klimaat, recreatie, ...).
 - Een beleefbare Groene Noordrand: het 'Maalbeekpad', 'Tangebeekpad' en 'route Van Basiliek tot Basiliek' als bovenlokale recreatieve en toeristische kapstokken van een kwalitatief recreatief netwerk langsheen verschillende landschaps-, natuur- en cultuurkamers.
2. Landschappelijk benaderen van grote infrastructuurprojecten (o.a.. Brabantnet, RO, ...). Kansen grijpen tot integratie én ontsnippering in het groene, recreatieve en open ruimtenetwerk.
3. Meer doen met minder ruimte: ruimtelijk rendement van het huidig ruimtebeslag verhogen, met maatwerk voor leefkwaliteit, verhogen van klimaatbestendigheid en beperken en terugdraaien van verharding.

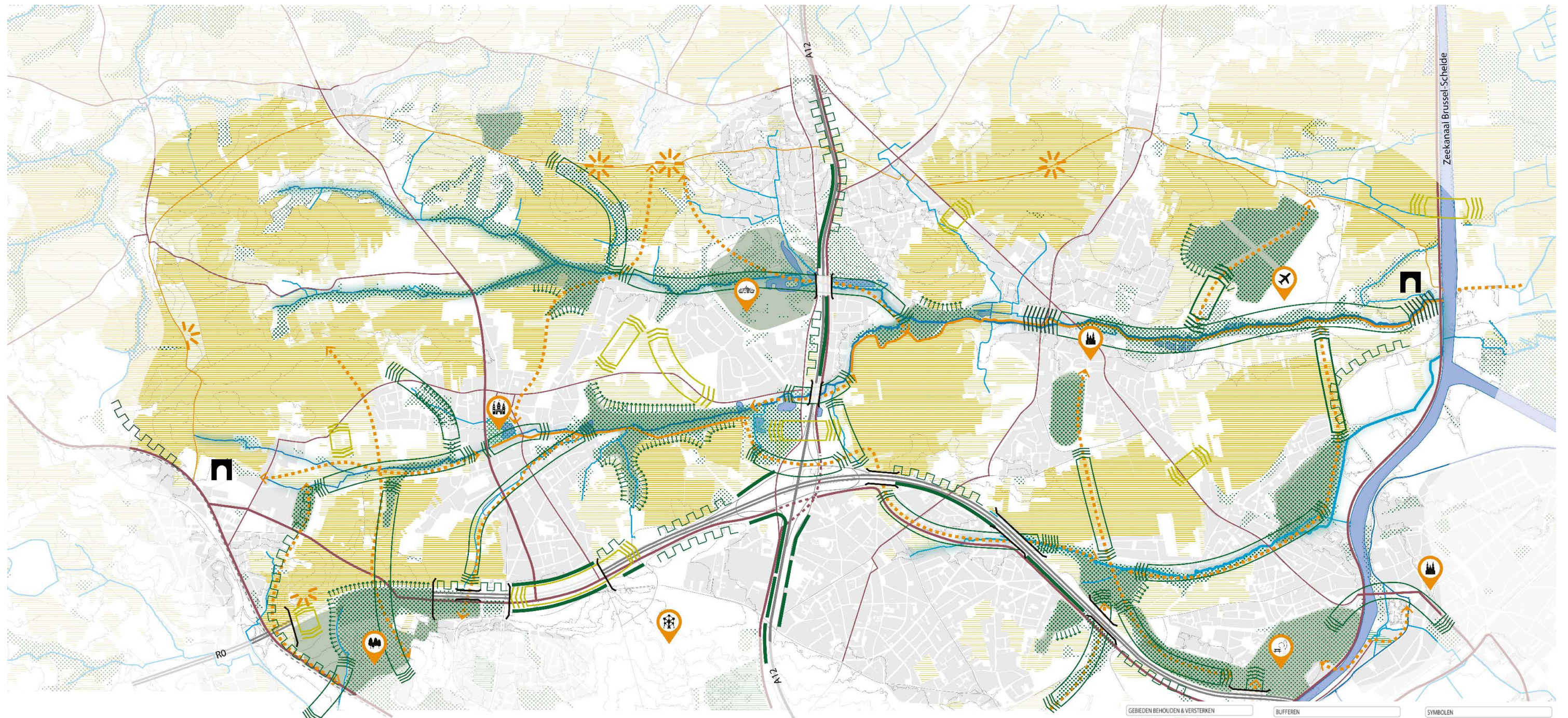
Ruimtelijke landschapsvisie voor de noordrand

De belangrijkste concepten in de Groene Noordrandvisie:

- Behouden
 - Het behoud van de open ruimte.
 - Het behouden van de reeds aanwezige groenblauwe valleien met hun groenkernen (park- én boslandschappen, nattere ruigten en weilanden).
 - Het duurzaam bestendigen van landbouw op de kouters.
 - Het behouden van het landbouwlandschap (weilanden, kleinere akkers), met naast duurzame landbouw plaats voor natuur of recreatie, functioneel met elkaar verweven.

- Het behouden van openruimte-zichtrelaties.
- Het behouden van de reeds aanwezige recreatieve fiets- en wandelooradering.
- Het opwaarderen van de vallei en vrijwaren van bijkomende bebouwing in de vallei.

- Versterken
 - Het versterken van het blauwgroene parelsnoer van bestaande en potentieel nieuwe groengebieden in de vallei.
 - Het versterken van de aanwezige groenkernen, mét bosuitbreiding aansluitend op de bestaande boskernen.
 - Het versterken van het kouter- & landbouwlandschap.
 - Integraal waterbeheer: meer plaats voor water ter versterking van het bufferend vermogen en ecologische structuurkwaliteit, streven naar betere waterkwaliteit.
- Verbinden
 - Versterken en/of creëren van robuuste groenverbindingen (van ecologische bermen, over netwerk van kleine landschapselementen tot extra bos) tussen groenkernen zowel in de valleien en op de heuvelkammen, als tussen deze assen in.
 - Het creëren van robuuste groenblauwe verbindingen doorheen de dorpskernen.
 - Het actief inzetten op bestendigen en/of realiseren van open verbindingen tussen de verschillende openruimtekamers.
 - Het creëren van missing-links in het recreatieve (wandel- en fiets) netwerk, zodat de gehele Groene Noordrand doorwaadbaar wordt én linken gelegd worden met de ruimere omgeving van de Brabantse Kouters.
 - Het opheffen van de barrièrewerking door harde infrastructuur op de groenblauwe en recreatieve netwerken.
- Bufferen- Integreren
 - Het landschappelijk integreren en sturen van infrastructuurwerken (o.a. Ring0, Brabantnet, Fietssnelwegen, gebouwen, ...).
 - Het (groen)bufferen van gebouwen en harde infrastructuur, landschappelijk en breed waar ruimtelijk mogelijk, eerder beperkt in een meer stedelijke context.



Groene Noordrand - visie gewenste open ruimte structuur (bron: Strategisch Project Groene Noordrand)

Van visie, via verfijnd studiewerk tot terreinrealisatie

Wegens de complexiteit en de grootte van het projectgebied lopen momenteel verschillende studies waarbij een verfijning van de Groene Noordrand-gebiedsvisie beoogd wordt, wordt ingezoomd en een antwoord wordt gezocht op specifieke vraagstukken in bepaalde deelgebieden. Dit moet via ontwerpend onderzoek en inrichtingsvoorstellen leiden tot concrete acties op het terrein. Vandaag zijn al enkele hefboomprojecten of quick-wins in uitvoering. Daarnaast worden enkele ruimtelijke processen (oa. opmaak RUP's, ontwikkelingen, ...) in de regio door het SP-team opgevolgd en hierbij wordt de Groene Noordrandvisie bewaakt. Een opsomming gemaakt van de belangrijkste processen en projecten:

Verfijnd studiewerk lopend (van macro- over meso- naar microschaal):

- Integraal Project Maalbeek – i.s.m. Bekkensecretariaat Dijle-Zennebekken / Vlaamse Milieumaatschappij / Provincie Vlaams-Brabant
- Voorbereidende studie Landinrichtingsplan Groene Noordrand - i.s.m. gemeenten Asse, Wemmel, Grimbergen en met opvolging en financiële steun van Vlaamse Landmaatschappij
- Pillootcase 'Voedsel+Land+Schap: van Hooghof tot Ronkelhof' - i.s.m. gemeenten Asse, Wemmel en met opvolging en financiële steun van Vlaamse Landmaatschappij
- Beheersplan 'Gehucht Amelgem & omgeving' – i.s.m. gemeenten Meise, Merchtem, Wemmel met financiering via Agentschap Onroerend Erfgoed
- Programma 'Werken aan de Ring' – De Werkvennootschap
- Gebiedsprogramma 'Vlaamse Rand rond Brussel' – Departement Omgeving
 - Open Ruimte Netwerk in en rond Brussel
 - Slimme verdichting
 - Urbane bossen
 - Bospotenties & Bebossing in de regio – i.s.m. Regionaal Landschap Brabantse Kouters / Agentschap voor Natuur & bos / Vlaamse Landmaatschappij / Provinciaal Steunpunt Bos

(Hefboom)projecten 'in uitvoering'

- 'Groene Rand'-projecten:
 - Motte & Reekbeek (Wemmel) – i.s.m. gemeente Wemmel en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Agentschap voor Natuur & Bos
 - Van Reek tot Motte en verder (Wemmel) – i.s.m. gemeente Wemmel en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Agentschap voor Natuur & Bos

- 'Natuur in je Buurt'-projecten:
 - Psychiatrisch Centrum Sint-Alexius (Grimbergen) – i.s.m. Psychiatrisch Centrum Sint-Alexius en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Agentschap voor Natuur & Bos
- 'Biodiversiteit'-projecten:
 - Pastorietuin (Meise) - i.s.m. gemeente Meise en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Provincie Vlaams-Brabant
- '360°-Erfgoed'-projecten:
 - Kelder Domein 3 Fonteynen (Vilvoorde)- i.s.m. Stad Vilvoorde en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Provincie Vlaams-Brabant, Agentschap voor Natuur en Bos en Stad Vilvoorde
 - Paviljoen Pastorietuin (Meise)- i.s.m. gemeente Meise en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Provincie Vlaams-Brabant
- 'Behoud & Waarderen Onroerend Erfgoed'-projecten:
 - Achterstallig onderhoud 'Kastanjedreef Domein Ter Tommen (Grimbergen)' – in aanvraag- i.s.m. gemeente Grimbergen en Regionaal Landschap Brabantse Kouters, met financiële steun van Provincie Vlaams-Brabant
- Landinrichtingsproject 'Vlaamse Rand':
 - Landinrichtingsplan 'Hooghof & omgeving' (Asse) – Vlaamse Landmaatschappij i.s.m. gemeenten Asse en Wemmel.
 - Landinrichtingsplan 'Oostelijke Maalbeekvallei' (Grimbergen) – Vlaamse Landmaatschappij i.s.m. gemeente Grimbergen
- Kleinschalige inrichtingsprojecten met kleine landschapselementen bij particulieren – i.s.m. Regionaal Landschap Brabantse Kouters met financiële steun van de provincie Vlaams-Brabant
- Gericht inzetten Beheerovereenkomsten in de Groene Noordrand – i.s.m. Vlaamse Landmaatschappij

Opvolgen van ruimtelijke processen:

- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord
- Beleidsplan Ruimte (Asse)
- Beleidsplan Ruimte (Wemmel)
- PRUP Bomaco (Asse)
- Herontwikkeling Stillemanssite (Asse)
- Ontwikkeling Researchpark – Green energy Park (Asse)
- RUP Douwe Egberts (Grimbergen)
- RUP Potaarde (Grimbergen)
- ...



Situering project (bron: www.rlgc.be)



Kouterplan Bever

Datum: 2020-2021
Status: Lopende
Studiebureau: BUUR-Antea-Hesselteer
Opdrachtgever: perspective.brussels, Departement Omgeving Vlaanderen, Leefmilieu Brussel, Agentschap Natuur en Bos en OVAM

Studie Open Ruimte Netwerk in en rond Brussel

De 20e eeuwse rand rond Brussel is een dynamisch en complex gebied met grote ruimtelijke uitdagingen. Een van die uitdagingen is het versterken van biodiversiteit en eco-systeemdiensten* in een stedelijke omgeving. Een intergewestelijke studie moet het mogelijk maken om een gemeenschappelijke landschappelijke en ecologische visie uit te werken waar open ruimte als structurerend element voor een gezonde stedelijke groei kan fungeren.

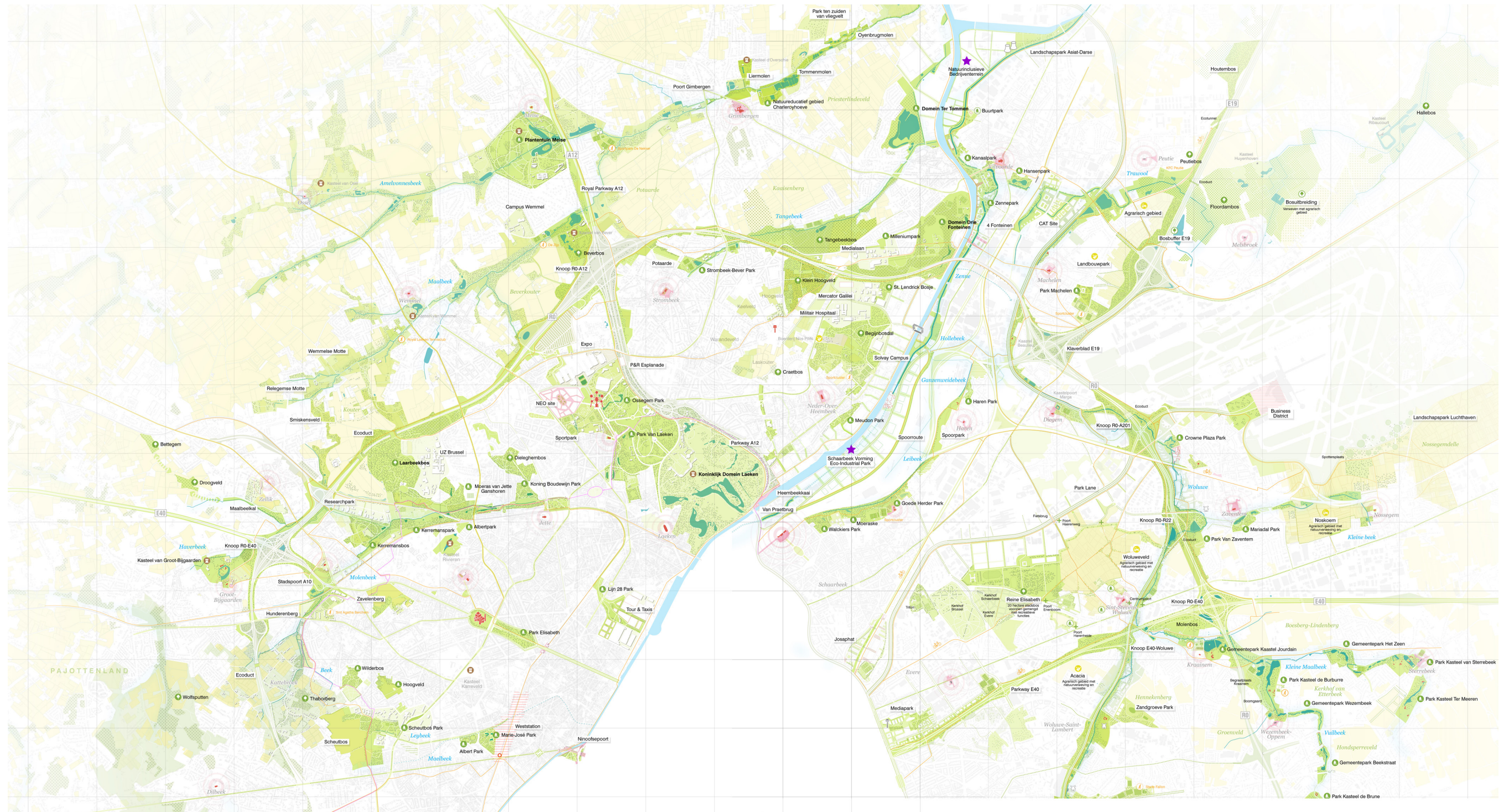
Het betreft een studie (2020-2021) door BUUR-Antea-Hesselteer in gezamenlijke opdracht van perspective.brussels, Departement Omgeving Vlaanderen, Leefmilieu Brussel, Agentschap Natuur en Bos en OVAM en opgevolgd door o.a. de Vlaamse en Brusselse bouwmeesters, VMM, VLM en het Departement Landbouw en Visserij.

De studie omvat volgende 4 fases :

1. Analyse van de open ruimte in Brussel en de rand
2. Visie 'Open ruimte netwerk Noordrand'
3. Actieplan 'Open ruimte netwerk Noordrand'
4. Mogelijke Dienstencentrale 'Open Noordrand'

Het **doel** van de opdracht is een ambitieuze, gezamenlijk gedragen visie te ontwikkelen voor een duurzaam en regionaal samenhangend open ruimte netwerk in en rond Brussel met robuuste corridors tussen stad en buitengebied voor o.a. biodiversiteit, water, koelte, lokale landbouw en actieve mobiliteit.

Essentieel is dat het een visie betreft die geoperationaliseerd kan worden in de projecten en instrumenten van de verschillende partners in samenwerking met lokale besturen, gebruikers, investeerders en eigenaars van open ruimte gebieden. Deze partners zullen dan ook vanaf het najaar bij de studie betrokken worden.



Visie Noordrand (bron: Studie Open Ruimte Netwerk in een rond Brussel, BUUR-Antea-Hesselteer)

02

BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND

BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND

Omtrent de juridische toestand komen de volgende aspecten aan bod:

1. Overzichtskaart
2. Bovenlokale en lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen
3. Buurt- en voetwegen

Plangebied

Het planzgebied is gelegen in het Vlaams Gewest, waar het gewestplan 25 Halle-Vilvoorde-Asse (KB 07/03/1977) van toepassing is. De laatste goedgekeurde gewestplanwijziging dateert van 17 juli 2000. In eerste instantie moet opgemerkt worden dat het gewestplan naast de ingekleurde bestemmingszones ook lijnvormige elementen bevat die evenzeer een verordenende kracht hebben. De R0 is op het gewestplan ingetekend als ‘bestaande autosnelweg’ (code 1500). Daarnaast zijn diverse wegen aangeduid als ‘bestaande hoofdverkeersweg’ (code 150c). Dit is een lijnvormige bestemming die samen geldt met de hoofdbestemming volgens de grondkleur (woongebied, buffergebied, ...). Verschillende op- en afritten zijn eveneens als bestaande hoofdverkeersweg aangeduid.

Zone Wemmel

De R0 in de zone Wemmel grenst hoofdzakelijk aan open ruimtegebieden die bestemd zijn als agrarisch gebied, natuurgebied, parkgebied of bosgebied (Laarbeekbos). Enkel t.h.v. woonzones komen smalle zones voor, bestemd als bufferzone. In de nabije omgeving van de R0 komen verschillende gebieden voor die bestemd zijn als woonzone: de woonkernen van Zellik, Jette en Wemmel. Er bevinden zich ook verschillende gebieden van openbaar nut zowel in Vlaanderen als Brussel: Parking C en de Heizel, UZ-Brussel en de sportinfrastructuur in Zellik. Aan de armen van de verkeerswisselaar R0-A10/E40 zijn ook een aantal zones bestemd als industriegebied. In de woonkern van Wemmel grenzend aan de R0 komen naast gebieden voor wonen ook een aantal gebieden voor die bestemd zijn als zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo’s en recreatiegebieden.

Zone Vilvoorde

In de zone Vilvoorde grenst de R0 grotendeels aan gebieden die bestemd zijn als parkgebied, natuurgebied, agrarisch gebied of bufferzone.

- Ter hoogte van Strombeek Bever is dit een smalle bufferstrook.
- Ter hoogte van Vilvoorde betreft dit grote natuurgebieden of parken (Drie Fonteinen en Populierendal).
- Ter hoogte van Grimbergen betreft dit grote historische kouters.

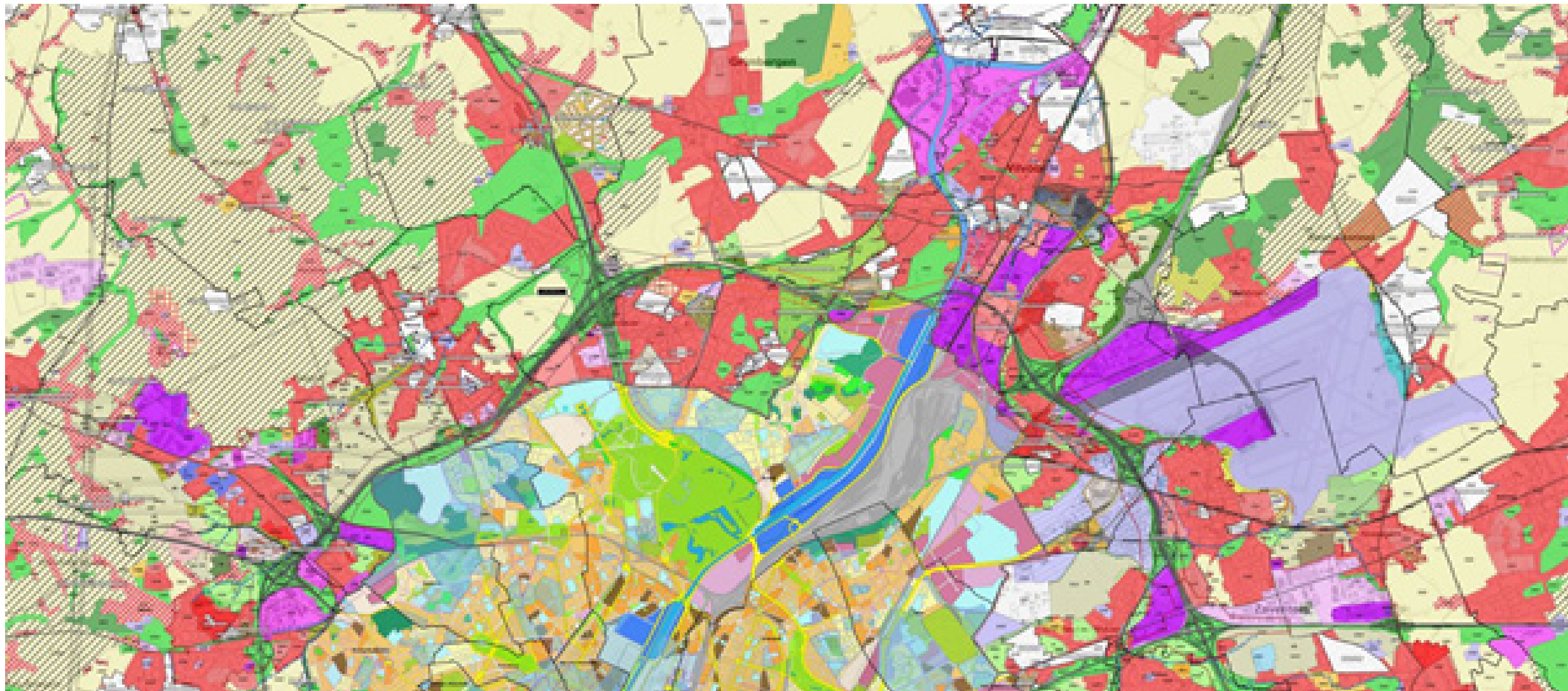
Enkel in de zone van het viaduct van Vilvoorde en langs het kanaal zijn er andere bestemmingen te vinden:

- Industriegebied en gebied voor stedelijke ontwikkeling in Vlaanderen
- Stedelijke industriegebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

In de nabije omgeving van de R0 bevinden zich de woonkernen van Strombeek Bever, Grimbergen, Vilvoorde en Machelen. Deze zones zijn logischerwijs bestemd als woonzone. In de nabije omgeving bevinden zich ook een aantal kantoor en dienstenzones (Medialaan) en zones voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (Begraafplaats Strombeek Bever en een psychiatrisch centrum).

Zone Zaventem

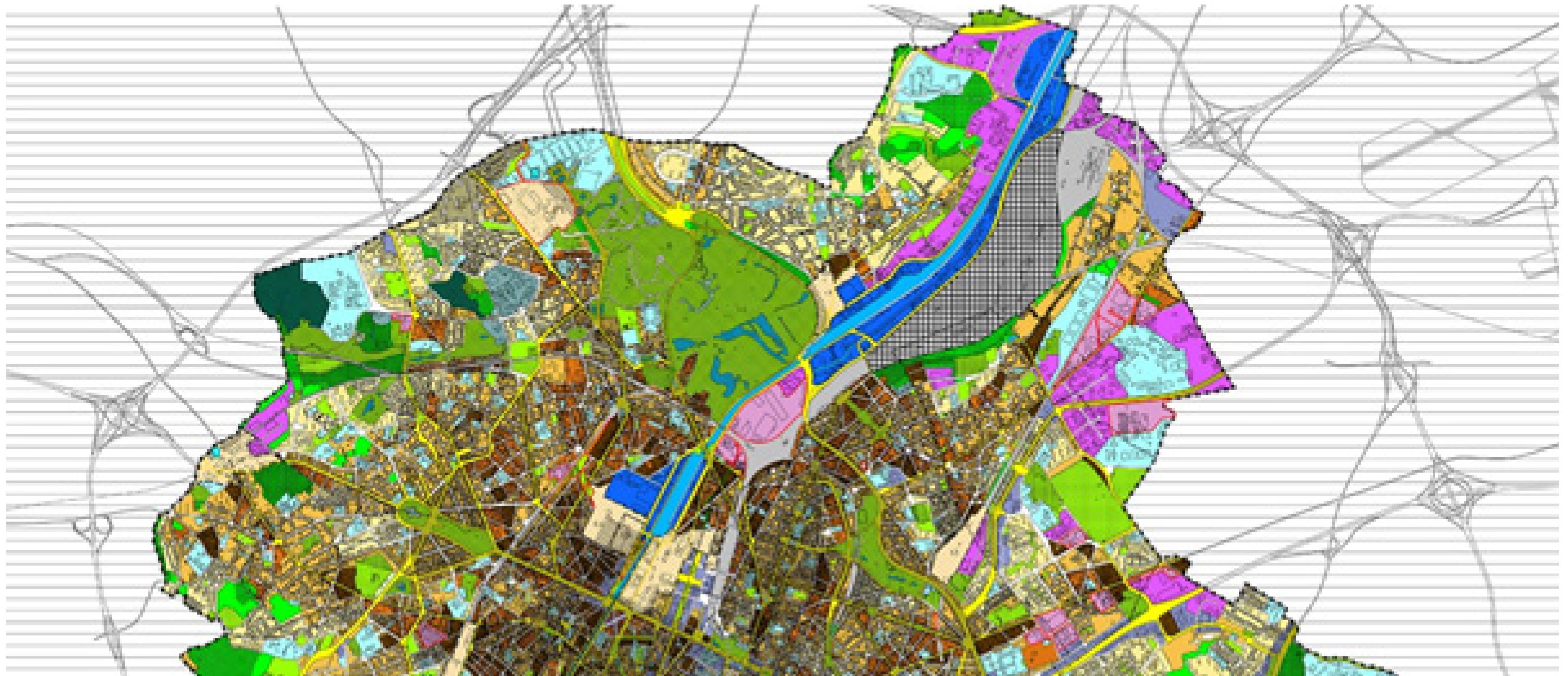
In de zone Zaventem is de R0 bijna volledig gelegen in een smalle strook die bestemd is als bufferzone of als parkgebied. Enkel een kleine zone tussen de H. Henneaulaan en de N2 en grenzend aan de R0 is bestemd als woonuitbreidingsgebied. In de huidige situatie is er een groene bufferzone voorzien tussen deze woonwijk en de R0. In de directe omgeving van de R0 zijn een groot aantal gebieden gelegen die bestemd zijn als gebied voor luchthaven gerelateerde kantoren en diensten, industriegebieden en gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut waaronder de nationale luchthaven valt. In de nabije omgeving zijn de drie woonkernen Diegem, Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe aangeduid als woonzone. Een aantal historische kouters zijn bestendigd in het gewestplan en bestemd als agrarisch gebied al dan niet met ecologisch belang.



Uitsnede van het gecoördineerd bestemmingsplan voor het plangebied

Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het plangebied is op een heel klein gedeelte gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar het GBP van toepassing is, met name het gedeelte gelegen in stad Brussel t.h.v. Domein Drie Fonteinen. Daarnaast raakt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het plangebied t.h.v. het Laarbeekbos in Jette. Het GBP bepaalt de algemene indeling in gebieden binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Gewestelijk Bestemmingsplan (bron: www.stedenbouw.irisnet.be, 2017)

Afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) en aansluitende open ruimtegebieden

Voor een deel van het plangebied werd het gewestelijke RUP voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (VSGB) en aansluitende open ruimte gebieden opgemaakt. Dit gewestelijk RUP werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2011. Diverse onderdelen van het GRUP werden echter vernietigd door de Raad van State.

Overzicht van de vernietigde Artikels:

- artikel A.1.6 “Natuurgebied”
- artikelen C0.2, C4.1, C4.3, C5.1.1, C5.1.3, C5.1.4, C5.1.5, C6.4, C6.5, C6.6, C6.7, C8.1, C8.2, C8.3, C8.4, C8.5, C8.6, C8.7 en C8.12
- artikel A5.4 van de cluster A5 en A6 “Drogenbos Kanaal- Noordelijke ontsluiting (buiten projectgebied)
- artikel A1.1 “Specifiek regionaal bedrijventerrein voor kleinhandel”
- clusters A3 Bergensesteenweg en A4 Biest- Hoeve Bretonne (buiten projectgebied)
- cluster B6 “Kattebroek- Hof te Elegem” (Dilbeek)
- cluster C3 : Reconversiegebied Vilvoorde – Machelen
- artikel B2.3 “Stationsomgeving” te Zellik
- “Cluster A7 : Lot” (buiten projectgebied)
- artikel A5.1.8
- deelgebied “C2.1 Gebied voor wonen en park” te Grimbergen.
- de grond betreft gelegen aan de Parklaan te Tervuren, kadastraal bekend 1ste afdeling, sectie C, nr. 8/a (buiten projectgebied)
- artikel A1.3 “Gemengd regionaal bedrijventerrein”

Voor enkele vernietigde delen werd de procedure hernomen:

- Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 maart 2015
- Afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden- cluster A3 Bergensesteenweg en cluster A4 Biest- Hoeve Bretonne, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 8 april 2015
- Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster C3 ‘Reconversiegebied Vilvoorde - Machelen’, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 22 januari 2016. Dit gewestelijk RUP is vernietigd bij arrest van de Raad van State van 22-12-2017, nr 240.302.

Enkele algemene bepalingen

Algemene vaststelling: in het gewestelijk RUP zijn de R0 zelf en de bijhorende knooppunten nooit opgenomen in de deelplannen. M.a.w. het gewestelijk RUP doet geen uitspraak over het openbaar domein van de ring, noch door een bestemmingszone vast te leggen, noch via een overdruk. Voor het tracé van de ring zelf, blijft het gewestplan dus van kracht.

Uitzondering: de aanduiding van waterlopen loopt door over de wegenistracés. Het betreft een aanduiding in overdruk. Dit betekent dat voor werken binnen de ring rekening moet worden gehouden met de desbetreffende artikels.

Overzicht GRUP VSGB en aansluitende open ruimte gebieden

Zone Wemmel

Ter hoogte van het knooppunt Groot-Bijgaarden zijn enkele open ruimte bestemmingen van kracht. Het betreft Artikel B1.4 Gemengd open ruimtegebied, Artikel B1.5 Gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde. Langs de Molenbeek is Artikel B2.2 Natuurgebied van toepassing. Het betreft hoofdzakelijk bestemmingswijzigingen van buffergebied op het gewestplan.

Het ruime gebied ten noorden van de R0 wordt bestemd als bouwvrij agrarisch gebied. Op het gewestplan was dit landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Aan de zuidzijde van de R0 legt het gewestelijk RUP geen nieuwe bestemmingen vast. Het gewestplan blijft van toepassing (parkgebied, natuurgebied en bufferzone).

Ter hoogte van de Steenweg op Brussel (N290) valt nog een specifieke bestemmingswijziging te vermelden. Een gedeelte van het recreatiegebied is gewijzigd naar gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde (Artikel B9.2). Het overige gedeelte van het recreatiegebied alsook de zones natuurgebied en bufferzone behouden de bestemming volgens het gewestplan.

Het gewestelijk RUP VSGB voorziet een herbestemming voor parking C van gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut naar gebied voor gemengde activiteiten (GA – Artikel C1.1).

Zone Vilvoorde

Aan de noordzijde van Grimbergen is het reservegebied voor woonwijken grotendeels herbestemd naar gebied voor wonen en park (Artikel C2.1). De percelen ten noordwesten van de Oude Mechelsestraat en de Landhuizenlaan en ook de percelen tussen deze straten en de R0 krijgen in het RUP VSGB de

bestemming bosgebied (Art C2.3). Dit vervangt deels de bestemmingszone buffer van het gewestplan. Twee bestaande verkaveling in bosgebied worden via een aanduiding in overdruk op het grafisch plan opgeheven.

Deelgebied “C2.1 Gebied voor wonen en park” te Grimbergen is vernietigd bij arrest van de Raad van State.

De gedeeltelijk herbestemming naar bosgebied werd echter niet vernietigd door dit arrest en blijft dus van kracht.

Ter hoogte van het afrittencomplex Grimbergen / Spaanse Linde (Hellebeekstraat) wordt een deel agrarisch gebied herbestemd naar bosgebied (Art C2.3) en gemengd open ruimte gebied (Art C2.2).

In de zuidoostelijke oksel van het complex Vilvoorde-Koningslo is een gedeelte parkgebied omgezet naar gemengd regionaal bedrijventerrein (GRB Art C2.4).

Tussen het kanaal en de Woluwelaan voorziet het gewestelijk RUP aan weerszijden van de ring zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en zones voor gemengde activiteiten. De zone tussen de Woluwelaan en de afrit van de R0 naar de Woluwelaan ligt in parkgebied.

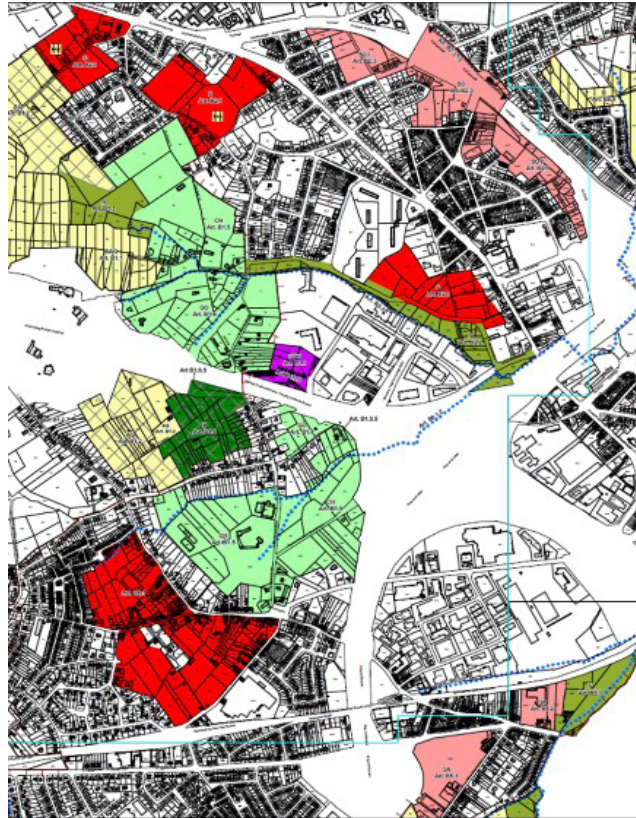
Dit gedeelte van het gewestelijk RUP VSGB is vernietigd door een arrest van de Raad van State.

Een gedeelte is echter hernomen via de opmaak van het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster C3 ‘Reconversiegebied Vilvoorde - Machelen’, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 22 januari 2016.

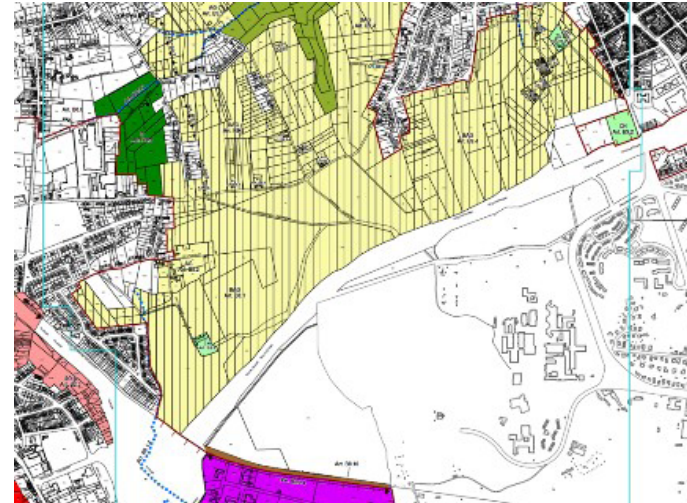
Dit GRUP is ook weer vernietigd door het arrest van de Raad van State van 22 december 2017.

Deelplan 1 van het gewestelijk RUP ‘Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem’ voorziet nog steeds een kleine zone parkgebied langs de Woluwelaan. Hier werd het oorspronkelijke gewestelijk RUP hernomen. In het gewestplan had deze zone de bestemming ‘Groengebied’.

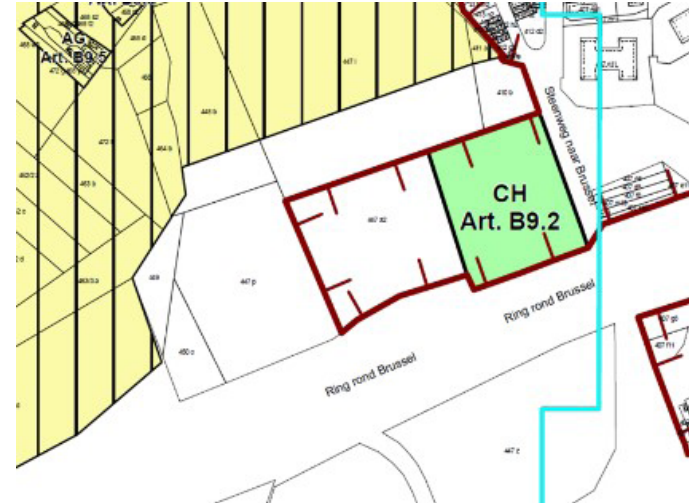
GRUP afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)



Kaartblad 4: Groot-Bijgaarden en Zellik



Kaartblad 5: Zellik



Bestemmingswijziging ter hoogte van de Steenweg op Brussel (N290)



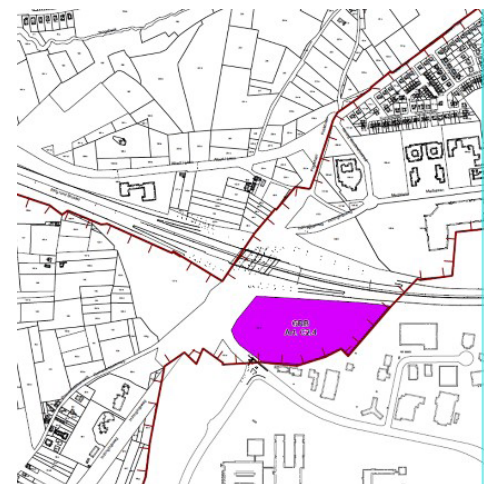
Kaartblad 6 - Parking C



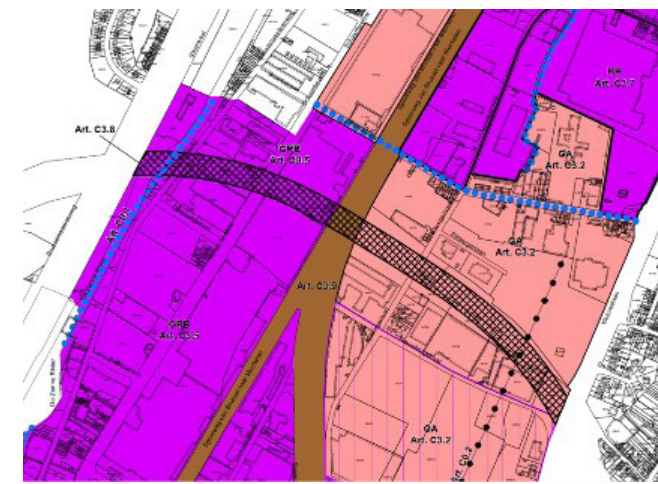
Deelgebied C2.1



Deelgebied afrittencomplex Grimbergen / Spaanse Linde



Deelgebied Vilvoorde - Koningslo



Gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster C3 'Reconversiegebied Vilvoorde - Machelen'



Parkgebied langs de Woluwelaan

02 Bestaande juridische toestand ■ 2.2.(Boven)lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Zone Zaventem

Aan de noordzijde van de R0 is de zone Brucargo bestemd als specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven (L, Art. C5.1). Dit artikel is gedeeltelijk vernietigd door een arrest van de Raad van State (vernietiging van de artikels C5.1.1, C5.1.3, C5.1.4, C5.1.5).

Deze bestemmingswijziging is hernomen via het gewestelijk RUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden- cluster Zaventem'.

Ter hoogte van de Lodewijk de Greefstraat zijn delen woongebied en bufferzone omgezet naar zone voor gemengde activiteit (GA Art C6.7). Ten opzichte van de R0 blijft er nog een gedeelte bufferzone (volgens het gewestplan) langs de R0 liggen.

Deze bestemmingswijziging is vernietigd door een arrest van de Raad van State.

Deze bestemmingswijziging is hernomen via het gewestelijk RUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden- cluster Zaventem'.

Tussen de spoorlijn Brussel-Leuven en de Henneaulaan is een zone bestemd voor gemengde activiteiten (GA ART C7.4). Op het gewestplan was deze zone bestemd als industriegebied.

De zone Lozenberg wordt deels bestemd als kleinhandelszone en deels als gemengde regionaal bedrijventerrein. Op het gewestplan had deze zone verschillende bestemmingen: industriegebied, KMO-zone, ontginningsgebied met grondkleur KMO-zone en gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten.

Te vermelden is dat de grenzen van het de bestemmingszones van het gewestelijk RUP samenvallen met de perceelsgrenzen. Dit is niet geval voor het gewestplan waar de zonegrenzen achter de grenzen van het openbaar domein vallen. Ter hoogte van het knooppunt met de E40 is er echter een uitzondering, waar de gewestplanbestemming tot tegen de zone voor de R0 is ingetekend.

Dit is het geval voor de bestemmingszone industriegebied aan de binnenzijde van de ring en het woonuitbreidingsgebied aan de buitenzijde van de ring. De zone ten zuidwesten van het knooppunt van de R0 met de E40 wordt bestemd als gemengd open ruimte gebied (GO Art. C6.3). Op het gewestplan was deze zone als buffer ingekleurd.

De zone verder ten zuiden wordt bestemd als parkgebied (P Art. C6.4). Deze zone was ook al parkgebied op het gewestplan.

De bestemmingswijziging naar parkgebied is vernietigd door een arrest van de Raad van State.

Deze bestemmingswijziging is hernomen via het gewestelijk RUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden- cluster Zaventem'.

Het gebied ten zuidoosten van het knooppunt van R0 – E40 krijgt in het gewestelijk RUP VSGB de bestemming agrarisch gebied (AG Art C6.1). Het agrarisch gebied komt tot tegen de zuidelijke rand van de autosnelweg. Dit is een wijziging ten opzichte van het vroegere gewestplan, die een bufferzone voorzag tussen het agrarisch gebied en de snelweg. Via een arcering in overdruk is het gebied ook aangeduid als natuurverwevingsgebied. De functies natuurbehoud en landbouw zijn nevens geschikt. Gebouwen en gelijkaardige constructies zijn niet toegelaten.

(opmerking: artikel C6.6, de blauwe zone, werd wel vernietigd door de Raad van State, maar hernomen in het gewestelijk RUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden- cluster Zaventem')

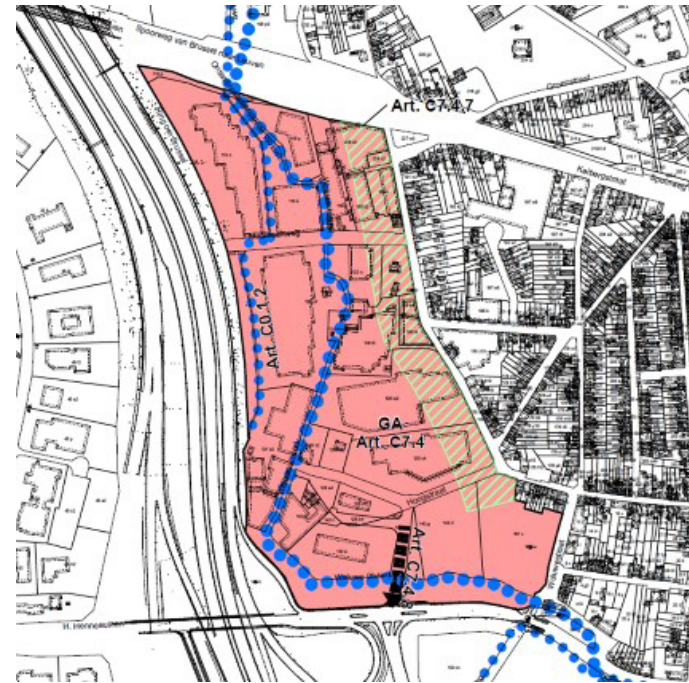
GRUP afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)



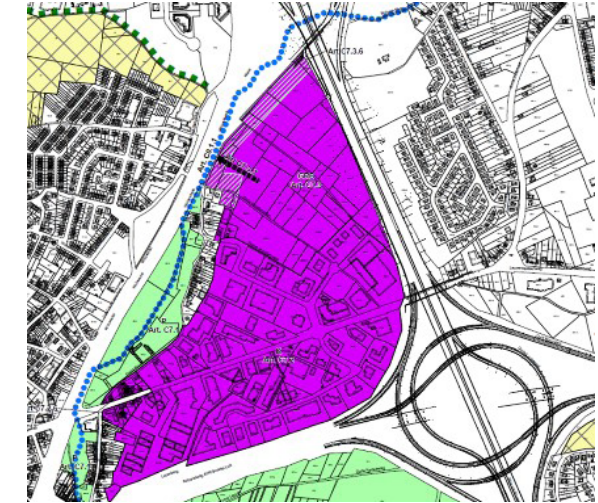
Zone Brucargo



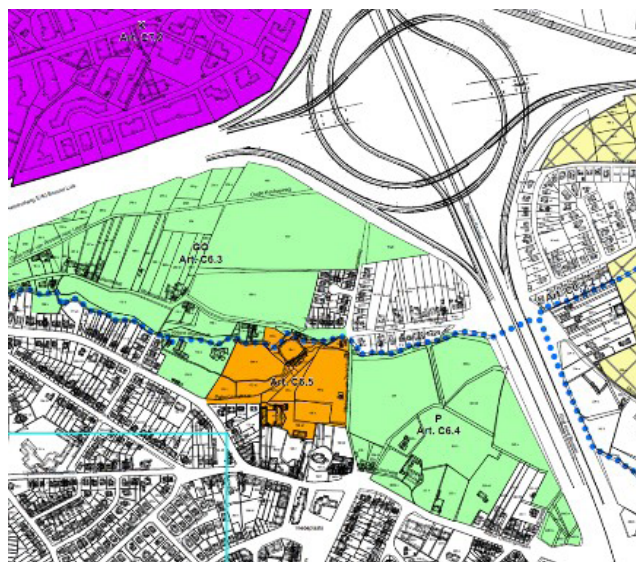
Lodewijk de Greefstraat



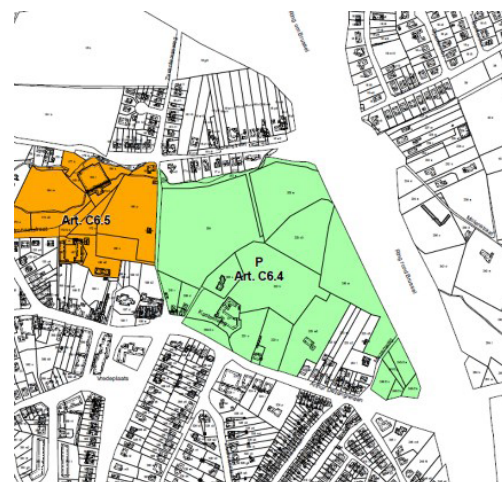
Henneaulaan



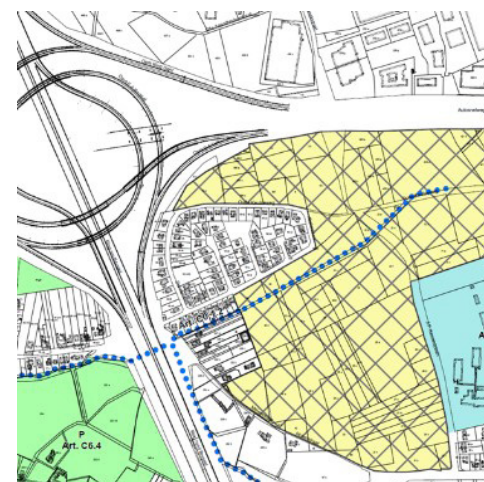
Zone Lozenberg



Knooppunt Sint-Stevens-Woluwe



Gewestelijk RUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem'



Gebied ten zuidoosten van het knooppunt van R0 - E40

GRUP Sneltram A12 Willebroek - Brussel

Het Gewestelijk RUP voor de Sneltram werd principieel definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 12/01/2018, en werd na advies van de Raad Van State definitief vastgesteld op 23 februari 2018.



Traject ringtrambus (bron: www.brabantnet.be)



Traject luchthaventram (bron: www.delijn.be)

02 Bestaande juridische toestand ■ 2.2.(Boven)lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

GRUP VSGB flankerend beleid

Omdat het gaat om een regio met zeer specifieke problemen en gevoeligheden wil de Vlaamse Regering haar plannen niet zomaar doorvoeren. Er komen begeleidende maatregelen op het vlak van mobiliteit, economie & werk, wonen & huisvesting, welzijn, onderwijs & jeugd, open ruimte, ontvangst & integratie, toerisme en geluidshinder. De uitwerking van dat zogenaamde flankerend beleid werd overgelaten aan het Coördinatieplatform VSGB, een werkgroep met leden uit de verschillende Vlaamse, provinciale en gemeentelijke administraties en beleidsniveaus. De werkgroep volgt dossiers op als het Vlaams-Brabantse luik van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn (met het plan om enkele trams aan te leggen rond de hoofdstad), het nieuwe planprogramma van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) in de brede Rand en het Investeringsfonds voor Grond- en Woonbeleid Vlabinvest. Dossiers die betrekking hebben op de ruime luchthavenregio zijn overgeheveld naar de Task Force die de Stand van de Rand coördineert.

Toegepast per zone geeft dit:

- Zone Wemmel

De focus op de verfijning van het open ruimtenetwerk in het gebied Zellik - Groot-Bijgaarden ligt op het vrijwaren van de structuurbepalende beekvalleien en waardevolle landbouwgebieden als dragers van open ruimtegebieden en -verbindingen tussen het buitengebied en het blauwgroen netwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijzondere aandacht gaat echter uit naar de doortocht van de vallei van de Maalbeek doorheen het verstedelijkt weefsel.

- Zone Vilvoorde

Deze cluster is gelegen ten westen van het luchthavengebied, tussen het zeekanaal Brussel-Rupel en de R22. De zuidelijke begrenzing is de gewestgrens. De cluster is gelegen op grondgebied van de stad Vilvoorde en de gemeente Machelen. De cluster omvat enkel de delen die door de Vlaamse overheid worden herbestemd. Aansluitend zijn delen gelegen die door de stad Vilvoorde worden herbestemd.

Het reconversiegebied wordt gekenmerkt door een menging van functies: oude industriële activiteiten, leegstaande panden of sites, actieve hedendaagse bedrijven, woningen, grootschalige detailhandel enz. De gronden en gebouwen van Renault zijn prominent aanwezig. Het viaduct van Vilvoorde (R0) loopt over het gebied heen.

De reconversie van de voormalige industriële site Vilvoorde- Machelen langs het kanaal moet leiden tot een kwalitatieve en complementaire versterking van het centrum van Vilvoorde. De uitbouw van een nieuw 'stadsdeel' is een verrijking voor het VSGB en geeft tegelijkertijd het reconversiegebied een nieuw elan. Voor de realisatie van een volwaardige stedelijke ontwikkeling is een gemengde en diversifieerde ontwikkeling van het gebied een voorwaarde. Daarbij horen kantoren, bedrijven, woonmogelijkheden, gemeenschapsvoorzieningen, detailhandel en recreatieve functies. De verweving van functies staat voorop, in het bijzonder in de gebieden die aansluiten op de stations. Een kwalitatieve ontwikkeling van woonomgevingen in het gebied is enkel mogelijk indien wordt afgestemd met de geluidsproblematiek vanwege de nabijgelegen luchthaven en R0.

1. Gemengde en gedifferentieerde ontwikkeling van het reconversiegebied, afgestemd op de stations en het OV;
2. Noord-zuid gerichte lijnvormige (groene en recreatieve) verbindingen;
3. Kerklaan als structurerende oost-west as voor de zachte weggebruiker;
4. Hiërarchie in de ontsluitingsinfrastructuur.

Bestemmingswijzigingen

Op basis van deze ruimtelijke visie worden volgende grote lijnen geformuleerd voor de herbestemming van de verschillende gebieden in het cluster:

- De langgerekte voormalige Renaultgebouwen, de sites voor de brownfieldprojecten Uplace NV, BPI NV (Rittweger) en Robelco NV (Access Park), en de zone achter het station van Vilvoorde, worden voorzien als gebieden voor gemengde activiteiten. Voor ieder gebied gelden andere klemtonen in de mogelijke verweving van toekomstige activiteiten.
- De strook aan de oostzijde van de spoorweg langsheen Vondelgracht en doorgetrokken Rittwegerlaan wordt een kantorenzone. Deze kantorenzone krijgt een parkachtige inrichting.
- De zone van Makro wordt herbestemd tot kleinhandelszone.
- De CAT-site wordt voorzien als gebied voor transport, distributie en logistiek.
- De zuidelijke delen van het gebied, gelegen in de spieën tussen kanaal, de spoorwegen en de R22 behouden een functie als gemengd regionaal bedrijventerrein.

- Zone Zaventem

Het ruime Zaventemse strekt zich uit vanaf de vlakte van Parking C in het noordwesten tot aan het park van Tervuren in het zuidoosten. Langs de dichtbebouwde kom van Strombeek-Bever daalt het gebied af naar de vallei van de Tangebeek, het Zeekanaal en de Zenne waar het een vrij vlak reliëf kent.

Gewenste ruimtelijke structuur

Een belangrijke basis voor de uitwerking van het gewenst kader is de realisatie van het open ruimte netwerk. De talrijke ingesloten open ruimte gebieden zijn structurerend voor het ruime Zaventemse.

Daarnaast zal een sterker ingegroende Woluwevallei bijdragen tot de uitbouw van het netwerk, door de aansluiting met het boscomplex van Sterrebeek – Bertem, het park van Tervuren in het zuidelijk deel, een sterk geherwaardeerde vallei richting Drie Fonteynen en Floordam in het meer noordelijk deel van deze deelruimte.

In dit kader van de ingroening van de Woluwevallei zijn reeds projecten aan de gang. Zo zal de inrichting van groengebieden langs de Woluwelaan als publieke parken gebeuren in een context van het herstel van de Woluwebeek als waterloop. Het versterken en verbinden van de aanwezige groene restzones langsheen de Woluwelaan tot een openbaar buurtpark voor de woonzones is ook onderdeel van de strategie. Het park bevindt zich enerzijds in de bufferzone naast de verbindingsweg Budasteenweg – Broekstraat en anderzijds binnen de percelen langsheen de Woluwelaan en het parkgebied in de zone Donjon.

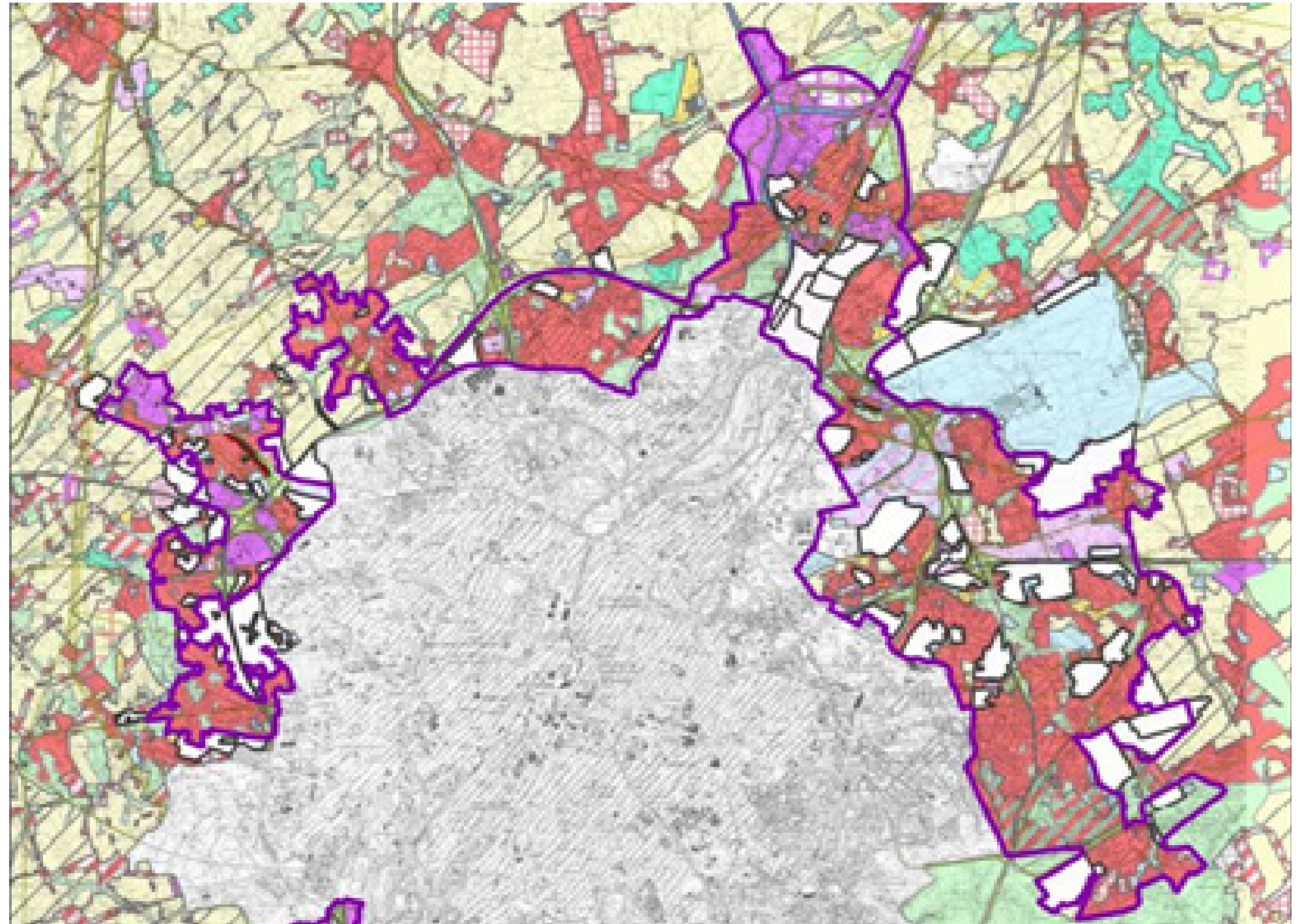
Voor de omgeving van Grimbergen ligt de nadruk bij de uitbouw van het open ruimte netwerk in het versterken van bestaande meer verspreid ingeplante bosgebieden tot een samenhangende bosgordel tussen Grimbergen, Vilvoorde, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Asse (Zellik). Dit concept wordt grotendeels vorm gegeven en uitgewerkt door het Brueghelproject. Daarnaast vormt de verbinding tussen twee structurerende elementen van het open ruimte netwerk- de Tangebeekvallei en het indringend landbouwgebied Potaarde- een essentieel gegeven.

De reconversie van de voormalige industriële site Vilvoorde- Machelen langs het kanaal moet leiden tot een kwalitatieve en complementaire versterking van dit centrum. Het masterplan voor de reconversie van het gebied Vilvoorde - Machelen vormt de basis voor de ontwikkeling van deze nieuwe stedelijke ruimte. Een kwalitatieve ontwikkeling van woonomgevingen in het gebied is

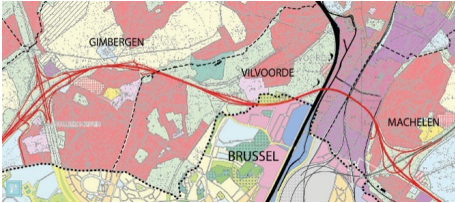
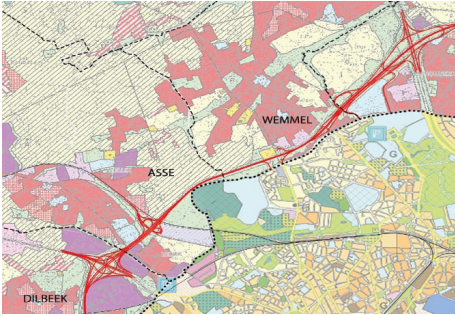
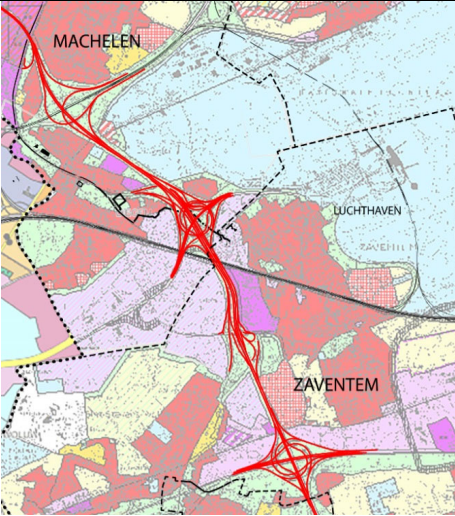
enkel mogelijk indien wordt afgestemd met de geluidsproblematiek vanwege de nabijgelegen luchthaven en R0.

De aanwezigheid van de luchthaven blijft voor de economische ontplooiing in de regio een belangrijke motor. In afstemming met de resultaten van het Stand van de Rand-overleg worden bedrijventerreinen, grenzend aan het luchthavengebied, bij voorkeur aangesneden voor luchthaven-gerelateerde activiteiten, zoals transport, distributie en logistiek. Ook de relatie tussen de luchthaven en het administratief hart van Brussel blijft structuurbepalend en krijgt gestalte in de A201, die meer en meer het imago krijgt als stadsboulevard, maar een inrichting kan behouden als autosnelweg. De ontplooiing van deze as blijft gericht op het aantrekken van hoofdkwartieren en internationale zetels. De aanleg van een boulevard betekent het integreren van volwaardige stedelijke OV-mogelijkheden (metro, tram enz.) en het waarmaken van de internationale allure door een kwalitatieve aanleg van het openbaar domein als volwaardige publieke ruimte. De Airport Village is het eindpunt van deze as.

Wegens de heersende mobiliteitsdruk in het gebied moet worden ingezet op een maximale uitbouw van de OV-voorzieningen. De uitvoering van het GEN netwerk, de mogelijke aanleg van tramlijnen naar het station van Vilvoorde en de luchthaven van Zaventem moeten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunen. Tevens zijn optimaliseringen in het infrastructuurnet noodzakelijk. De voorziene parallelbaan langs R0, de aanpassingen aan R22, voorzien in het streefbeeld, het diaboloproject, bijkomende buslijnen naar de luchthaven, de potentiële GEN halte t.h.v. Kerklaan en een voorstel van tracé voor de ontsluiting van een lange afstandsparking ten zuiden van de luchthaven vormen de basis voor de verbeterde ontsluiting.



Het projectgebied is deels gelegen binnen het VSBG.

JURIDISCHE RANDVOORWAARDEN		
Juridische randvoorwaarde	status	Relevante elementen
BESTEMMINGSPLANNEN		
Gewestplan 25 Halle-Vilvoorde-Asse en Gewestplanwijziging 	KB 07/03/1977 MB 17/07/2000	<u>Zone Wemmel</u> De R0 in de zone Wemmel grenst hoofdzakelijk aan open ruimtegebieden die bestemd zijn als landschappelijk waardevol agrarisch gebied, natuurgebied en parkgebied. Tussen de woonkernen en de R0 liggen meestal bufferzones, ook de knooppunten liggen in buffergebied. Aan de armen van de verkeerswisselaar R0-A10/E40 zijn verschillende zones bestemd als industriegebied. <u>Zone Vilvoorde</u> Aan de noordzijde van de R0 liggen bijna uitsluitend open ruimte gebieden tussen de ring en de kernen van Grimbergen en Vilvoorde: agrarisch gebied, parkgebied en natuurgebied. Aan de zuidzijde liggen de woongebieden van Strombeek bijna of tot helemaal tegen de R0, in sommige gevallen is er nog een smalle bufferzone tussen de ring en het woongebied. Ter hoogte van het complex Vilvoorde-Koningslo ligt een kantoor- en dienstzone (Medialaan). De terreinen onder en aan weerszijden van het viaduct van Vilvoorde zijn bestemd als industriegebied en stedelijk ontwikkelingsgebied.
		<u>Zone Zaventem</u> In deze zone liggen de R0 en de bijhorende verkeerscomplexen praktisch volledig in de bestemmingszone ‘buffergebied’. Vaak gaat het om een zeer smalle bufferstrook ten opzichte van de aangrenzende bestemmingszones. Specifieke bestemmingszones in de omgeving zijn de gebieden voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten en het woonuitbreidingsgebied ‘Daal’ (grotendeels gerealiseerd). Tussen de Leuvensesteenweg en de E40 bevinden zich grote KMO-zones. <u>Lijnvormige elementen</u> Het gewestplan bevat naast de ingekleurde bestemmingszones ook lijnvormige elementen die evenzeer een verordenende kracht hebben. De R0 is op het gewestplan ingetekend als ‘bestaande autosnelweg’ (code 1500). Daarnaast zijn diverse wegen aangeduid als ‘bestaande hoofdverkeersweg’ (code 150c). Dit is een lijnvormige bestemming die samen geldt met de hoofdbestemming volgens de grondkleur (woongebied, buffergebied, ...). Verschillende op- en afritten zijn eveneens als bestaande hoofdverkeersweg aangeduid.
Gewestelijk RUP Afbakening VSGB en aansluitende open ruimte gebieden	BVR 16/12/2011 <i>(Diverse onderdelen van het GRUP werden vernietigd door de Raad van State. De vernietigde delen worden niet vermeld in deze tekst. Bijgewerkt tot en met 10 juli 2018)</i>	<u>Algemeen</u> In het gewestelijk RUP zijn de R0 zelf en de bijhorende knooppunten nooit opgenomen in de deelplannen. M.a.w. het gewestelijk RUP doet geen uitspraak over het openbaar domein van de ring, noch door een bestemmingszone vast te leggen, noch via een overdruk. Voor het tracé van de ring zelf, blijft het gewestplan dus van kracht. De (symbolische) aanduiding van waterlopen loopt door over de wegenistracés. Het betreft een aanduiding in overdruk. Dit betekent dat voor werken aan de ring rekening moet worden gehouden met de desbetreffende artikels. <u>Bestemmingswijzigingen zone Wemmel</u>

Ter hoogte van het knooppunt Groot-Bijgaarden zijn enkele open ruimte bestemmingen van kracht. Het betreft Artikel B1.4 Gemengd open ruimtegebied, Artikel B1.5 Gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde. Langs de Molenbeek is Artikel B2.2 Natuurgebied van toepassing. Het betreft hoofdzakelijk bestemmingswijzigingen van buffergebied op het gewestplan.

Het ruime gebied ten noorden van de R0 wordt bestemd als bouwvrij agrarisch gebied. Op het gewestplan was dit landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Ter hoogte van de Steenweg op Brussel (N290) valt nog een specifieke bestemmingswijziging te vermelden. Een gedeelte van het recreatiegebied is gewijzigd naar gemengd openruimtegebied met cultuurhistorische waarde (Artikel B9.2). Het overige gedeelte van het recreatiegebied alsook de zones natuurgebied en bufferzone behouden de bestemming volgens het gewestplan.

Het gewestelijk RUP VSGB voorziet een herbestemming voor parking C van gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut naar gebied voor gemengde activiteiten (GA – Artikel C1.1).

Bestemmingswijzigingen zone Vilvoorde

Aan de noordzijde van Strombeek is het reservegebied voor woonwijken grotendeels herbestemd naar gebied voor wonen en park (Artikel C2.1). De percelen ten noordwesten van de Oude Mechelsestraat en de Landhuizenlaan en ook de percelen tussen deze straten en de R0 krijgen in het RUP VSGB de bestemming bosgebied (Art C2.3). Dit vervangt deels de bestemmingszone buffer van het gewestplan. Twee bestaande verkavelingen in bosgebied worden via een aanduiding in overdruk op het grafisch plan opgeheven. Deelgebied "C2.1 Gebied voor wonen en park" te Grimbergen is vernietigd bij arrest van de Raad van State. De gedeeltelijk herbestemming naar bosgebied werd echter niet vernietigd door dit arrest en blijft dus van kracht.

Ter hoogte van het afrittencomplex Grimbergen / Spaanse Linde (Hellebeekstraat) wordt een deel agrarisch gebied herbestemd naar bosgebied (Art C2.3) en gemengd open ruimte gebied (Art C2.2).

In de zuidoostelijke oksel van het complex Vilvoorde-Koningslo is een gedeelte parkgebied omgezet naar gemengd regionaal bedrijventerrein (GRB Art C2.4).

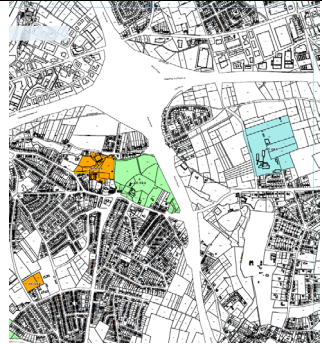
Bestemmingswijzigingen zone Zaventem

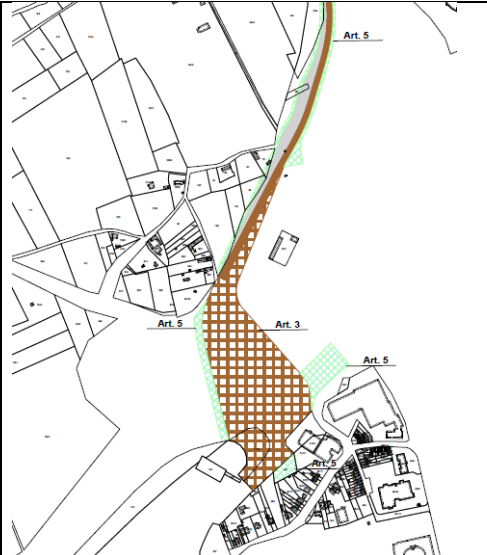
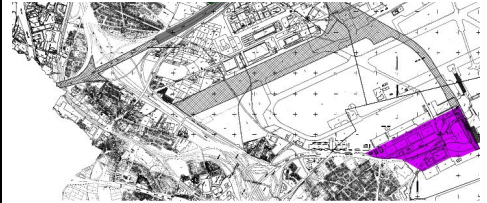
Tussen de spoorlijn Brussel-Leuven en de Hennaullaan is een zone bestemd voor gemengde activiteiten (GA ART C7.4). Op het gewestplan was deze zone bestemd als industriegebied.

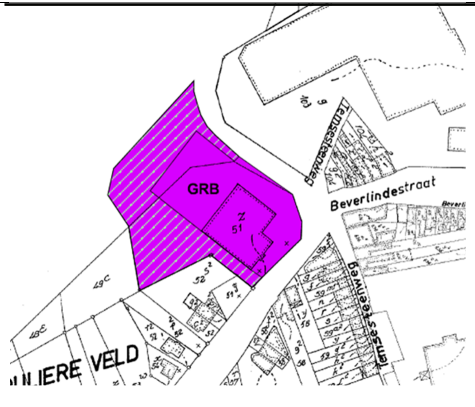
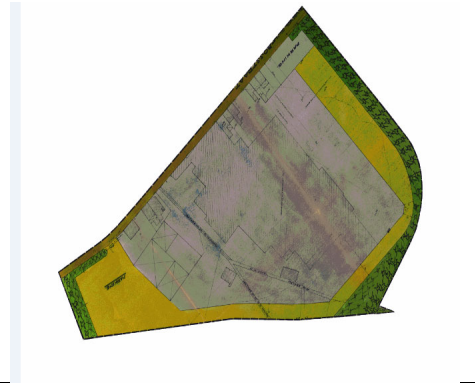
De zone Lozenberg wordt deels bestemd als kleinhandelszone en deels als gemengde regionaal bedrijventerrein. Op het gewestplan had deze zone verschillende bestemmingen: industriegebied, KMO-zone, ontginningsgebied met grondkleur KMO-zone en gebied voor luchthavengerelateerde kantoren en diensten.

De zone ten zuidwesten van het knooppunt van de R0 met de E40 wordt bestemd als gemengd open ruimte gebied (GO Art. C6.3). Op het gewestplan was deze zone als buffer ingekleurd. De zone verder ten zuiden wordt bestemd als parkgebied (P Art. C6.4). Deze zone was ook al parkgebied op het gewestplan. De bestemmingswijziging naar parkgebied is vernietigd door een arrest van de Raad van State.

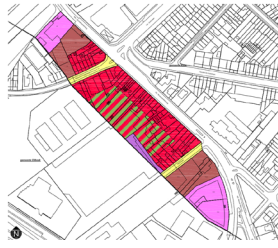
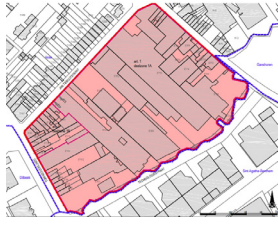
212

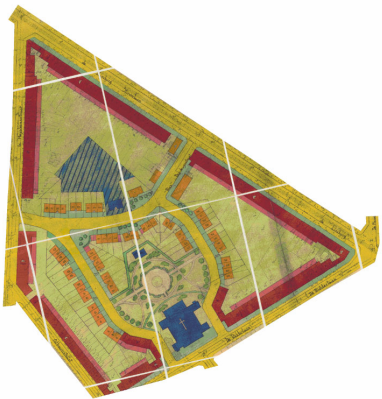
		Het gebied ten zuidoosten van het knooppunt van R0 – E40 krijgt in het gewestelijk RUP VSGB de bestemming agrarisch gebied (AG Art C6.1). Het agrarisch gebied komt tot tegen de zuidelijke rand van de autosnelweg. Dit is een wijziging ten opzichte van het vroegere gewestplan, die een bufferzone voorzag tussen het agrarisch gebied en de snelweg. Via een arcering in overdruk is het gebied ook aangeduid als natuurverwevingsgebied. De functies natuurbehoud en landbouw zijn nevensgeschikt. Gebouwen en gelijkaardige constructies zijn niet toegelaten.
Gewestelijk RUP Afbakening VSGB en aansluitende open ruimte gebieden Cluster Zaventem 	BVR 20/03/2015	De Raad van State vernietigde op 17 juni 2014 het gewestelijk RUP VSGB en aansluitende open ruimte gebieden voor wat betreft de cluster Zaventem. Met dit gewestelijke RUP worden de vernietigde artikels terug ingevoerd. <u>Deelplan 1</u> Het gewestelijk RUP ‘Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem’ voorziet een klein parkgebied langs de Woluwelaan. In het gewestplan had deze zone de bestemming ‘Groengebied’. Aan de noordzijde van de R0 is de zone Brucargo bestemd als specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven. Ter hoogte van de Lodewijk de Greefstraat zijn delen woongebied en bufferzone omgezet naar zone voor gemengde activiteit. Ten opzichte van de R0 blijft er nog een gedeelte bufferzone (volgens het gewestplan) langs de R0 liggen. <u>Deelplan 3</u>
		Het beschermde landschap ‘Pastorie en park Jourdain’ wordt bestemd als parkgebied. Deze zone was ook al parkgebied op het gewestplan.
Gewestelijk RUP Brabantnet – Sneltram A12	BVR 23/02/2018	Het GRUP omvat het tracé van de sneltram langsheen de A12 op het Vlaams grondgebied, één van de drie prioritair te behandelen tramlijnen van het Brabantnet. Het GRUP omvat de ruimte die nodig is voor de harde traminfrastructuur, eventuele aanpassingen aan de lokale wegenis en de aangrenzende stroken die kunnen ingezet worden voor de landschappelijke inpassing. De verschillende bestemmingszones voor het grafisch plan van het RUP werden bepaald op basis van het referentieontwerp. Enkel de bestemmingswijzigingen nodig voor de realisatie van de traminfrastructuur werden opgenomen in het RUP. Lokale opportuniteiten nabij haltes, zoals Park&Rides en verbindingen voor fietsers en voetgangers, vereisen geen bestemmingswijzigingen. Daarom worden deze niet mee opgenomen in het RUP. Vanaf grondgebied Meise ligt de zone voor spoorinfrastructuur parallel aan de A12, aan de westzijde van de A12. Het gebied voor spoorinfrastructuur is bestemd voor alle harde infrastructuur, met inbegrip van de nodige technische voorzieningen.

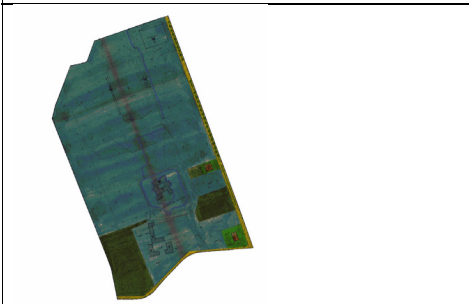
		Op de meeste plaatsen is er ten westen van de zone voor spoorinfrastructuur een overdrukzone voor landschappelijk en functionele inpassing. Het betreft een groene inpassing maar ook visuele buffering, taluds, infrastructuur voor langzaam verkeer, grachten, veiligheidsstroken, afstandsstroken, ... De onmiddellijk aanliggende wegenis wordt aangeduid met een indicatieve overdruk van de aslijn. Wegenis die niet aansluitend is maar aangepast of aangelegd moet worden in functie van de aanleg van de tramlijn, wordt opgenomen in gebied voor weginfrastructuur. Ter hoogte van de kruising met de R0 wordt geen zone voor spoorinfrastructuur afgebakend maar bevat het RUP een ruimere overdrukzone voor spoorinfrastructuur. Dit komt omdat er nog onvoldoende duidelijkheid is over de toekomstige verkeersknoop. Er wordt daarom de nodige ruimte voorzien om verschillende uitvoeringswijzen mogelijk te maken.
Gewestelijk RUP Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem 	BVR 10/03/2006 Gedeeltelijk opgeheven door het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C4 Open ruimte Luchthavenlaan te Machelen	Ter hoogte van het knooppunt Machelen is het gewestelijk RUP Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem van kracht. Ter hoogte van de R0 voert dit RUP geen bestemmingszones in, enkel overdrukken. Het betreft de overdruk Artikel 2 ‘Gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur’. Op het uiteinde van de A201 is een zone voor Regionaal bedrijventerrein voor luchthaven gebonden bedrijven (artikel 3) voorzien.
		Verder blijven de bestemmingen volgens de grondkleur van toepassing. Ter hoogte van het knooppunt Machelen gaat het om bufferzone volgens het gewestplan. In de strook aan de noordelijke rand van de luchthaven van Zaventem gaat het om bufferzone en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut volgens het gewestplan.
Gewestelijk RUP Gemengd Regionaal bedrijventerrein “Weiveld Noord-Oost” 	BVR 30/05/2008	Ter hoogte van Leuvensesteenweg en Mechelsesteenweg te Zaventem ligt een gewestelijk RUP voor een gemengd regionaal bedrijventerrein. Het gewestelijk RUP herbestemt woonzone, bufferzone en zone voor bedrijvigheid volgens het gewestplan naar zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein. In het noorden van het plangebied is in overdruk een zone voor buffergroen aangeduid. Dit gewestelijk RUP ligt ten noorden van de op-en afrit Sterrebeek (E40).
Gewestelijk RUP Gemengd regionaal bedrijventerrein SIMLA NV te Grimbergen	BVR 20/07/2006	Ter hoogte van de Gentsestraat te Grimbergen is er een gewestelijk RUP voor een zonevreemd bedrijf. Het gewestelijk RUP herbestemt bufferzone volgens het gewestplan naar zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein. Aan de rand is in overdruk een zone voor buffergroen aangeduid. Dit gewestelijk RUP ligt aan de noordelijke rand van het bedrijventerrein Strombeek West, vlakbij het knooppunt van de R0 met de A12 (ten zuiden van de R0).

		
Provinciaal RUP PIVO-domein te Asse	MB 05/09/2008	Provinciaal RUP voor de ontwikkeling van niet-hinderlijke economische activiteiten, een doortrekkersterrein en een sociaal woonproject (ca. 80 woonegelegenheden). Er zal bedrijfsruimte voor jonge ondernemers aangeboden worden.
		
Dilbeek, BPA Roekhout (gedeeltelijk opgeheven door het gewestelijk RUP VSGB)	MB 28/05/1996	BPA voor de verfijning van de bestemmingszone 'industriegebied' op het gewestplan. Aan de westelijke rand werden een smalle strook en 2 onbebouwde percelen door het gewestelijk RUP VSGB en aansluitende open ruimte gebieden omgezet naar gemengd regionaal bedrijventerrein.
Dilbeek, BPA Zonevremde Bedrijven (fase 1): De Schrijver & Ideal Standard & Wabco Belgium	Goedgekeurd 6 mei 2008 Opgegeven door het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden	Deelplan van het sectoraal BPA Zonevremde Bedrijven Fase 1 voor 2 bedrijven gelegen langs de Petrus Bayensstraat, ter hoogte van de open afrit Groot-Bijgaarden – dansaertlaan van de R0.
Dilbeek, BPA Industriezone (nr.6)	Goedgekeurd 9 maart 1978	
		
Dilbeek, BPA Zwanenhof (Groot-Bijgaarden)	Goedgekeurd 13 januari 1997	

		
Dilbeek, RUP Bosstraat	GR 03/09/2013 BD 12/12/2013	Het RUP voorziet in een kwalitatieve woonontwikkeling van het binnengebied tussen de Brusselstraat en de Bosstraat, ter versterking van de kern van Groot-Bijgaarden. Daarnaast wordt de wijk Nieuwenbos uitgebreid. In het plangebied komen ongeveer 100 nieuwe woningen. Daarnaast is er ruimte voor verschillende gemeenschapsvoorzieningen: uitbreiding van de begraafplaats, behoud van 3 bestaande voetbalvelden, uitbreiding van de tennisclub met overdekte velden in hal of 'ballon', uitbreiding van de Don Boscoschool met bijkomende schoolgebouwen en sportinfrastructuur, bouw van een wooncomplex, activiteitscentrum en kamers voor tijdelijke opvang voor de vzw De Poel, bouw van een sociale campus met een dienstencentrum. Een groenstructuur is een belangrijk element voor de woonkwaliteit en zorgt voor samenhang tussen de gemeenschapsvoorzieningen. De ontsluiting van de sportinfrastructuur wordt verbeterd en de toegang tot de school wordt veiliger gemaakt. Het RUP voorziet een fietsparking aan de school met een ontsluiting richting Konijnenberg.
Dilbeek, RUP Bijgaardenhof	Goedgekeurd 25/03/2018	Het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op te maken met het oog op de herontwikkeling van de voormalige bedrijfssite van Makady
		

Asse, BPA De Zwaan	Goedgekeurd 29 augustus 2005	
Asse, gemeentelijk RUP Zonevreemde bedrijven: De Smet Gupafa	BD 20/06/2008	Het betreft een deelplan van het RUP Zonevreemde bedrijven van de gemeente Asse. Het bedrijf Gupafa ligt gedeeltelijk in industriezone en gedeeltelijk in buffergebied. Het gemeentelijk RUP voorziet een gedeeltelijke bestemmingswijziging van buffergebied naar zone voor bedrijfsgebouwen, parking en verhardingen om de gedeeltelijke zonevreemdheid op te lossen.
Asse, gemeentelijk RUP Sylvania 	BD 29/07/2016	Het RUP werd opgemaakt naar aanleiding van het arrest RvS nr. 226.811 van 19 maart 2014 waarbij het artikel B2.3 “Stationsomgeving” te Zellik van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden” werd vernietigd. Door de gedeeltelijke vernietiging van het gewestelijk RUP werd de bestemming KMO-zone volgens het gewestplan terug van kracht. Het gemeentelijk RUP wijzigt de bestemming naar woonzone en zone voor wegenis. Het RUP voorziet een afwerking van de bebouwing aan de Frans Timmermansstraat en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar een achterliggend perceel.
Asse, RUP Den Bol 	Goedgekeurd 25/03/2018	In het RUP wordt industriegebied omgezet naar woon-/ kleinhandelsgebied waar ook diensten de mogelijkheid hebben om zich te vestigen.
Asse, RUP Kerremans 	Goedgekeurd 25/03/2018	Het RUP heeft de bestemming en voorschriften van het geldende gewestplan gewijzigd en biedt zo een planologisch kader voor de herontwikkeling van het gebied naar stedelijk woongebied.

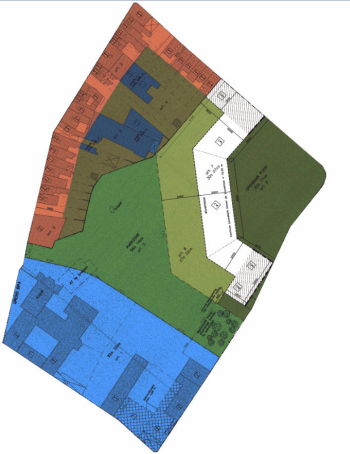
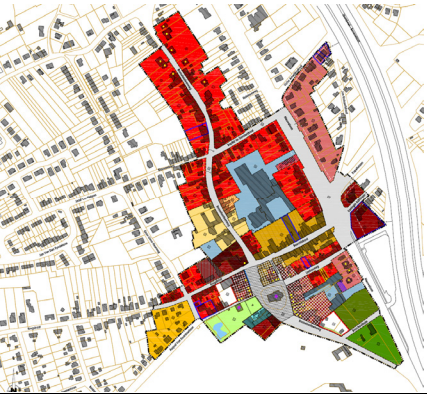
Wemmel, BPA Sint-Engelbertus	MB 11/09/1953 en MB 24/03/1961	BPA voor de detaillering van de bestemmingszone 'woongebied' volgens het gewestplan.	Grimbergen, BPA Zonevreemde bedrijven: Texaco N.V.	MB 13/06/2007 Opgegeven door het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C1 Heizel parking C.	
			Grimbergen, BPA nr.4 Strombeek	MB 29/09/1989	BPA ter verfijning van de woonzone op het gewestplan. Het plan bakent zones af voor respectievelijk open, half-open en gesloten bebouwing en een zone voor collectieve bebouwing (appartementen met 2 tot 3 bouwlagen). Omheen de meergezinswoningen moet een park worden aangelegd. Deze parkzone met appartementen situeert zich ten noorden van de Romeinsesteenweg. Het BPA voorziet tevens een parkzone tussen Bergdal en Strombeeklinde.
	GR 23/06/2016	De gemeente Wemmel wenst met dit RUP voor de kernwoongebieden op haar grondgebied het maximum aantal woonlagen en bouwlagen vast te stellen, ter vervanging van de gewestplanvoorschriften (die het aantal woonlagen beperkt tot 2), en in overeenstemming met de voorschriften van het GRUP VSGB. Daarnaast wil de gemeente voor deze kernwoongebieden enkele specifiek ruimtelijke oplossingen bieden. De gemeente wenst zo een gedifferentieerd beleid te voeren tussen zones waar behoud van het een kleinschalig residentieel patrimonium wordt vooropgesteld en zones waar verdichting door middel van verhoogd aantal woonlagen kan gebeuren.	Grimbergen, BPA Strombeek-Bever: J. Van Elewijkstraat- Lindelaan- Lakensestraat	MB 24/08/2006	BPA ter verfijning van de woonzone op het gewestplan. Het plan bakent zones af voor respectievelijk open, half-open en gesloten bebouwing en zones voor kleine nijverheid.
Grimbergen, BPA Potaerde	MB 12/02/2003	Het BPA is opgemaakt in functie van de toen bestaande bedrijvigheid (Douwe Egberts) en mogelijke uitbreiding ervan. Aan zuidzijde (aan de kant van de R0) wordt een groenscherm voorzien, aan de noordelijke en noordoostelijke rand een ruime bufferzone.			

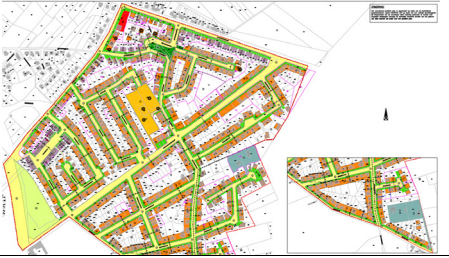
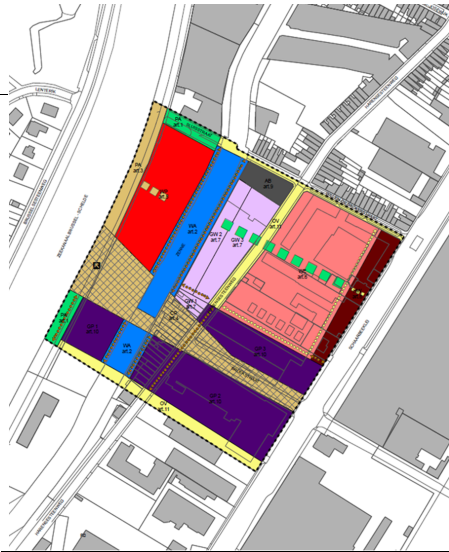
Grimbergen, BPA nr.2 Strombeek-Bever 	MB 07/09/2006	Het BPA ordent gedetailleerd een deel van de kern van Strombeek. De voorschriften voorzien half-open bebouwing. De zone rondom de Nijverheidslaan is het lokaal bedrijventerrein Strombeek-Bever Oost. Deze zone is in het BPA bestemd voor artisanale bedrijven en kleine nijverheid.
Grimbergen, BPA Prinsenbos 	MB 14/09/2006	BPA voor de bestendiging van de bestaande toestand, om te dienen als park met sociale en recreatieve functie. De ruïnes van het kasteel en alle gebouwen van de voormalige kasteelhoeve moeten bewaard blijven en zorgvuldig onderhouden of hersteld worden.
Grimbergen, BPA Tangedal- Groot Molenveld 	MB 20/07/1994	Het BPA legt een zone voor sportaccommodatie vast. Het plan voorziet 2 voetbalterreinen met aansluitende de bijhorende voorzieningen. Langsheen de beek voorziet het BPA een lineaire zone voor publiek toegankelijk bos en park.
Grimbergen, BPA Strombeek-Bever: Singel 	MB 24/08/2006	BPA voor het sportcentrum van Strombeek-Bever en omgeving. Het sportcentrum, volgens het gewestplan gelegen in parkgebied, wordt door het BPA herbestemd naar een publieke en recreatieve zone. Het BPA ordent tevens de woonblokken omheen de Singel.

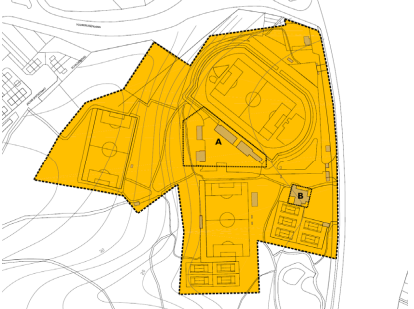
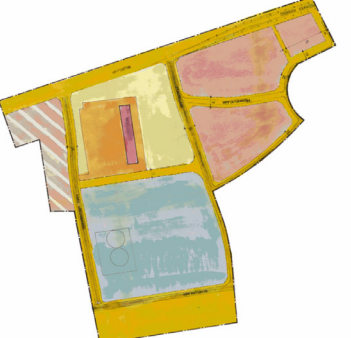
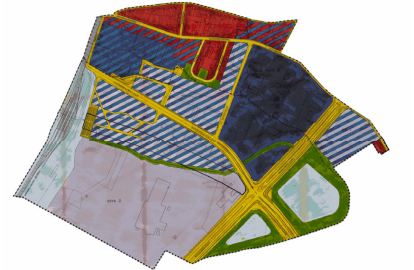
02

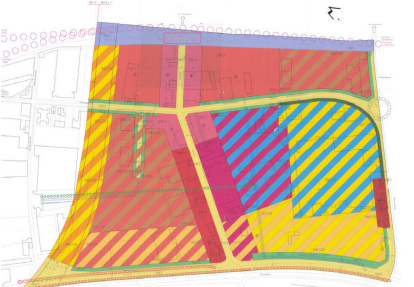
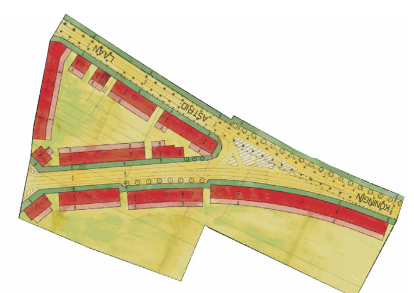
Bestaande juridische toestand

2.2.Bovenlokale en lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Grimbergen, BPA Kloosterweide 	MB 24/08/1999	Het BPA bestemt een zone voor culturele activiteiten en onderwijs aan het Sint-Amandsplein. Centraal in het bouwblok is een park voorzien en op de hoek van de Brouwerijstraat en de Kloosterstraat een openbaar plein. Tussen het park en het plein is er een zone voor hoogbouw met centraal tot 4 bouwlagen met bewoonbaar dakvolume. Langs de Grimbergsesteenweg blijven de woonfunctie en de handelszaken behouden.
Grimbergen, RUP Reconversie Douwe Egbertssite	In opmaak	Het RUP wordt opgemaakt ter herziening van het BPA nr. 48 'Potaerde'. Dit BPA werd opgemaakt in functie van de activiteiten van Douwe Egberts. Nu het bedrijf weggetrokken is, wordt het BPA aangepast aan de huidige economische noden. Volgende doelstellingen worden geformuleerd: • Intensifiëring en diversifiëring van de bedrijvigheid. Het is wenselijk meerdere (kleinschalige) activiteiten te voorzien op de site. • Mix van zowel kantoren, bedrijven als recreatie toelaten. • De uitstraling van de site versterken. De beeldkwaliteit moet inspelen op de zichtlocatie (onder andere vanop de verkeerswisselaar R0/A12.
Grimbergen, Sectoraal BPA Zonevreemde bedrijven deelplan Engineering De Witte nv	MB 14/12/2006	Langs de N202 ligt een deelplan van het gemeentelijk sectoraal BPA Zonevreemde bedrijven. Het betreft het deelplan Engineering De Witte nv.
Meise, RUP Drytoren	BD 27/08/2009	RUP voor het parkdomein Drytoren. Het RUP maakt het mogelijk om het originele totaalconcept voor het park alsnog te realiseren. Centraal in het domein wordt een bouwzone voorzien volgens de visie van het oorspronkelijke ontwerp. De bestemming 'parkgebied' volgens het gewestplan wordt verfijnd zodat de bestemmingsvoorschriften en inrichtingsbepalingen beter afgestemd zijn op zowel de bestaande situatie als de historische visie.
Meise, RUP Meise Centrum 	BD 20/09/2012	Herziening en uitbreiding van het BPA Centrum. Het RUP voert een differentiatie van het woonweefsel door, o.a. met het oog op verdichting van de kern. Het RUP voorziet tevens in een verweving van functies in het centrum. Daarnaast is er aandacht voor het behoud van de historische structuren en het waardevol erfgoed.
Meise, gemeentelijk RUP Molenkouter	BD 11/09/2012	Het plangebied bevindt zich in het zuidoosten van Meise, in het oostelijke deel van de woonkern Meise. Het RUP wijzigt het bestaande BPA Molenkouter om verouderde voorschriften te vervangen en de ontwikkeling van het gebied te faciliteren. Dit past binnen de intentie om de kern van Meise verder te versterken. Het RUP maakt ook de ontwikkeling van een nog niet aangesneden binnengebied mogelijk. Het aantal toegelaten woonlagen wordt vastgelegd op 3, op een beperkt aantal plaatsen wordt dit verhoogt tot 4. De autorijschool en de handelszaken langs de Kapellelaan kunnen door het RUP behouden

		blijven. Daarnaast wijzigt het RUP de rooilijnen ter hoogte van het kruispunt van de Kapellelaan met de Vilvoordsesteenweg.
Vilvoorde, gemeentelijk RUP Koningslo-Hoogveld-Tangebeek	BD 16/04/2006	Het noordelijk deel situeert zich tussen de Tangebeekvallei en de R0. Het gaat om natuurgebied, bosgebied en parkgebied op het gewestplan. Het RUP bestemt het gebied bijna volledig als zone voor bos en natuurontwikkeling. Het onderscheid tussen bos, park en natuurgebied volgens het gewestplan vervalt dus. Het gedeelte ten zuiden van de ring bestemt de open ruimte als landschapspark. Het betreft vroeger parkgebied op het gewestplan.
Vilvoorde, gemeentelijk RUP De Molens 	BD 10/05/2012	Het RUP is een planologische vertaling van het masterplan voor De Molens en De Vaert. Het RUP kadert tevens in het brownfieldconvenant voor de herontwikkeling van het gebied. Het beoogt de reconversie van de kanaalzone in Vilvoorde, van een verlaten industriële site naar een nieuw stadsdeel met ruimte voor wonen, werken en recreëren.

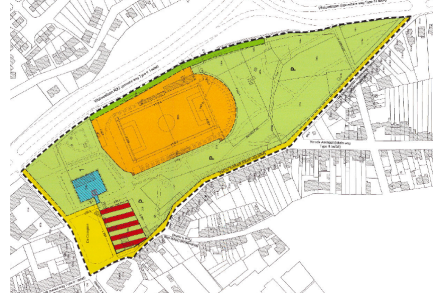
		
Vilvoorde, BPA nr. 9ter en nr. 9E Hoogveld	MB 02/10/1989 en MB 07/02/1994	Dit BPA werd samen met de BPA's nrs. 10 en 11 opgemaakt om de ruimtelijke ontwikkeling van een groot gedeelte van Hoogveld langs de Albert I-laan te organiseren. Het BPA voorziet een zone voor Hoogbouw en een zone voor vrijstaande en gekoppelde woningen. Een derde gedeelte van het plangebied was reeds bebouwd met vrijstaande woningen.
		
Vilvoorde, BPA nr. 10 Twee Leeuwenweg	MB 24/02/1994	Het BPA voorziet een zone voor Businesspark, aansluitend op de zone voor Mediapark. Het BPA voorziet ook een ca. 3ha parkzone, ter compensatie van het gedeelte parkzone dat in het BPA Mediapark van bestemming werd gewijzigd. De parkzone bestaat voor ongeveer de helft uit een buurtpark. De andere helft is een bufferzone op een verhoogde berm als verbinding tussen het Tangebeekbos en het domein Drie Fontein. De buffer is tevens de scheiding tussen het businesspark in het zuiden van het plangebied en de woonzone aan de noordkant.
		
Vilvoorde, BPA Achter Mima	MB 07/01/2003	Het BPA ordent de zone langsheen de Luchthavenlaan. Het gebied wordt voorzien voor economische functies(dienstverlening en kantoren). De reservatiestrook, die oorspronkelijk op het gewestplan stond ingetekend, wordt opgeheven. Langs de Leuvensesteenweg moet de woonfunctie opgewaardeerd worden en het zwaar verkeer verminderen. De economische functies worden er teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.
	Door de vernietiging van zowel het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C3 Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, als het 'herstel-RUP' voor deze cluster, is dit BPA terug van toepassing.	
Vilvoorde, BPA Mediapark	MB 31/07/1991	Dit BPA verfijnt de bestemmingszone voor kantoren en diensten zoals vastgelegd in het gewestplan. Rondom de zone voor mediapark geldt aan de noordzijde een achteruitbouwstrook ten opzichte van de Medialaan en aan de andere zijden, dus ook ten opzichte van de R0, een groenbuffer.
		
Machelen, BPA Bedrijvenzone Kerklaan	BVR 18/07/2002	De BPA's nr. 8, nr. 11 – Bedrijvenzone Kerklaan en nr. 12 Bedrijvenzone Viaduct werden opgemaakt omdat deze gebieden gekenmerkt werden

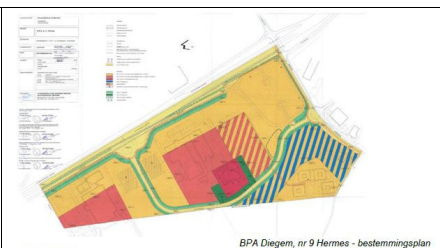
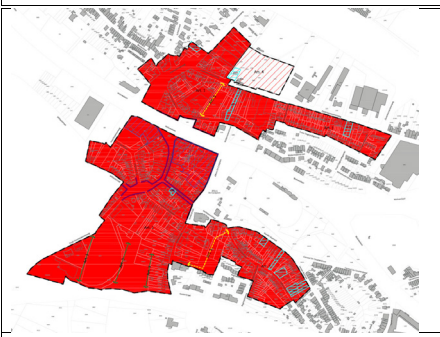
	Door de vernietiging van zowel het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C3 Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, als het 'herstel-RUP' voor deze cluster, is dit BPA terug van toepassing.	door leegstand en verouderde infrastructuur. Bedoeling is om de gebieden te heroriënteren naar zones met hoogwaardige goed uitgeruste bedrijventerreinen, hoogwaardige stedelijke voorzieningen en een verdichting van de economische activiteiten.
Machelen, BPA Bedrijvenzone Viaduct	BVR 18/07/2002	Het BPA Bedrijvenzone Kerklaan voorziet specifiek in de inplanting van een station, een stedelijke ontwikkeling langs de Kerklaan, een kleinhandelszone rondom de Makro-winkel en de inpassing van het viaduct in de omgeving.
	Door de vernietiging van zowel het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C3 Reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, als het 'herstel-RUP' voor deze cluster, is dit BPA terug van toepassing.	De BPA's nr. 8, nr. 11 – Bedrijvenzone Kerklaan en nr. 12 Bedrijvenzone Viaduct werden opgemaakt omdat deze gebieden gekenmerkt werden door leegstand en verouderde infrastructuur. Bedoeling is om de gebieden te heroriënteren naar zones met hoogwaardige goed uitgeruste bedrijventerreinen, hoogwaardige stedelijke voorzieningen en een verdichting van de economische activiteiten.
Machelen, BPA Hoek Roelantsstraat- H. Brounsstraat	Opgeheven door het gemeentelijk RUP Machelen centrum	Het BPA Bedrijvenzone Viaduct voorziet voornamelijk hoogwaardige bedrijventerreinen.
	MB 04/05/1966	BPA voor een verkaveling in woonuitbreidingsgebied.
Machelen, BPA Nr.2	Gedeeltelijk opgeheven door het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C4 Open ruimte Luchthavenlaan te Machelen	
Machelen, BPA Bosweg	MB 28/05/1996	BPA voor het centrale residentieel gedeelte van Machelen, met aansluitend het gemeentelijk park en de gemeentelijke sportinfrastructuur.
Machelen, BPA Zonevreemde terreinen en gebouwen: Parc Donjon Diegem, Machelen, RUP Donjon	Opgeheven door het gemeentelijk RUP Donjon GR 27/06/2016	
	Door de vernietiging van het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C6, artikelen C.6.4, C.6.5, C.6.6 en C.6.7 is dit RUP opnieuw van kracht	Het RUP voorziet een parkzone langs de Woluwelaan. Een gedeelte van het parkgebied krijgt beperkte mogelijkheden voor horeca en gemeenschapsvoorzieningen.

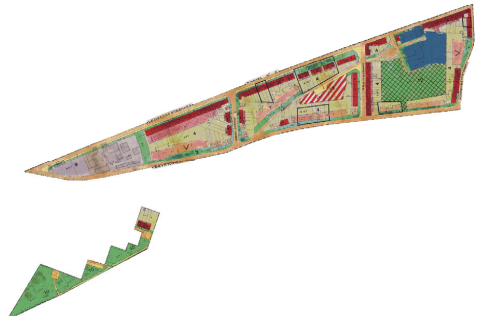
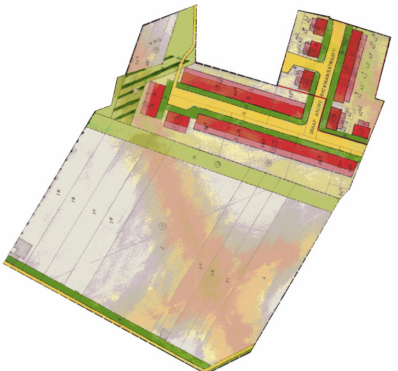
02

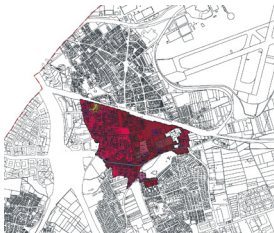
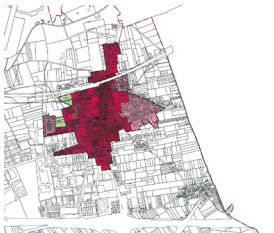
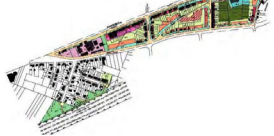
Bestaande juridische toestand

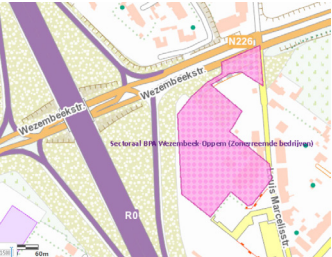
2.2.Bovenlokale en lokale bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

		
Machelen, BPA Zonevrije terreinen en gebouwen: Park Diegem	MB 27/06/2007	Gemeentelijk BPA voor de herbestemming van zonevrije sportinfrastructuur ten zuiden van de R22 Woluwelaan, gelegen in bufferzone volgens het gewestplan. Het centraal gelegen sportveld wordt bestemd als zone voor dagrecreatie. De terreinen er om heen behouden grotendeels de bestemming parkgebied. Het plangebied omvat ook de site van het margapaviljoen, opgenomen op de lijst van bouwkundig erfgoed. Het poortgebouw van de vroegere vijftiende-eeuwse burcht van de opeenvolgende heren van Diegem is beschermd als monument. Het oude kasteel werd einde 20 ^{ste} eeuw vervangen door een rechthoekig paviljoen, dat dienst doet als cultureel centrum.
	Door de vernietiging van het gewestelijk RUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C6, artikelen C.6.4, C.6.5, C.6.6 en C.6.7 is dit RUP opnieuw van kracht	
Machelen, BPA Zonevrije terreinen en gebouwen: Kosterstraat Machelen	MB 27/06/2007	Gemeentelijk BPA voor de herbestemming van zonevrije voetbalterreinen langs de Kosterstraat, gelegen in bufferzone volgens het gewestplan. Het BPA herbestemt de terreinen naar zone voor dagrecreatie met open karakter.
		
Machelen, BPA Centrum (Diegem)	MB 16/04/1993	
	Grotendeels opgeheven door het RUP Diegem-centrum.	
Machelen, BPA Kerkveld	MB 10/10/1997	BPA voor de ordening van een residentiële inbreiding in woongebied.
	Opgeheven door het gewestelijk RUP VSGB en aansluitende open ruimte gebieden	
Machelen, BPA De Kleet en De Kleet voorschriften	MB 29/10/1999 en MB 06/02/2004	
	Opgeheven door het RUP Pegasuspark.	
Machelen, BPA Bedrijfszone Hermes	MB 08/12/2004	Het BPA bedrijfszone Hermes dateert van na de laatste gewestplanwijziging. Het detailleert de zone voor luchthaven

		gerelateerde kantoren en diensten zoals vastgelegd in het gewestplan. Het BPA legt ook het tracé van de Nieuwe Hermeslaan vast, die zorgt voor de interne ontsluiting van de zone en tevens de Grensstraat verbindt met de A201.
Machelen, gemeentelijk RUP Machelen Centrum	GR 22/09/2015	Het RUP vloeit voort uit 2 eerder opgemaakte studies: een beeldkwaliteitsplan en een ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Het RUP 'Machelen Centrum' heeft tot doel om de noodzakelijke mogelijkheden en randvoorwaarden te creëren in functie van kernvernieuwing en kernversterking, volgens een lange termijnvisie en binnen de hedendaagse context van het ruimtelijke ordeningsbeleid. Eén van de essentiële elementen is het verhogen van het toegelaten aantal woonlagen. Langsheen de belangrijkste winkellijnen van de kern worden bijkomende mogelijkheden voorzien die het toelaten om winkel- en handelsruimten in te richten. Het RUP voorziet ook maatregelen met betrekking tot omgevingsgeluid. Bij nieuwbouw of verbouwingen dient verplicht voldoende aandacht besteed te worden aan geluidsisolerende maatregelen teneinde hinder van omgevingsgeluid te minimaliseren binnen de woongebouwen. Op verschillende plaatsen binnen de kern voorziet het RUP bijkomende trage verbindingen. Ter hoogte van de Kerklaan voorziet het RUP een groene zichtas met vrijliggende fiets- en voetgangerszones en veel openbaar groen, ondermeer de realisatie van een bomenrij tussen de Woluwelaan en de Dorpsstraat.
		
Machelen, RUP Diegem Centrum		Het RUP creëert de noodzakelijke mogelijkheden en randvoorwaarden om tot kernvernieuwing en kernversterking te kunnen komen. Het bestaande woonweefsel moet meer flexibel benut kunnen worden.
		Daarvoor wordt de beperking tot 2 woonlagen opgeheven, weliswaar op een selectieve manier. Daarnaast voorziet het RUP ook verschillende centrumfuncties op een flexibele manier met elkaar verweven kunnen worden. In projectzones kan een verdere verdichting gerealiseerd worden, mits het naleven van bijzondere voorwaarden rond ruimtelijke inpassing en beeldkwaliteit.
Machelen, gemeentelijk RUP Pegasus Park	GR 17/08/2017.	Dit gemeentelijk RUP beoogt de beperkte wijziging van het BPA De Kleet te Diegem. Volgens het BPA mogen zich op het bedrijventerrein enkel luchthavengerelateerde kantoren en diensten vestigen. Het RUP zal dit verruimen naar andere bedrijven en diensten. Het RUP heeft tevens tot doel de kwaliteit van de werkomgeving op te waarderen, onder andere door het toelaten van extra activiteiten en voorzieningen en door de aanleg van groene zones.
		
Zaventem, BPA Harenheide	07/07/2004	
	Opgeheven door het gewestelijk RUP	

	Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden, cluster C6 Open ruimte netwerk Machelen – Zaventem – Kraainem – Wezembeek-Oppem	
Zaventem, BPA Esstraat (Sint-Stevens-Woluwe)	KB 22/02/1990, Gedeeltelijk opheffen	BPA voor de gedetailleerde inrichting van verschillende bouwblokken tussen de Bevrijdingslaan en de N2-Leuvensesteenweg.
		
Zaventem, BPA Berreveld	MB 15/10/1981	BPA voor de detaillering van de gewestplanzones woongebied en KMO-zone in het uiterste westen van de gemeente.
		
Zaventem, BPA Boesberg	MB 29/07/1980	BPA voor de gedetailleerde ordening van een woonzone in het noordwesten van deelgemeente Sterrebeek, tussen de Tramlaan en de Zavelstraat.
		
Zaventem, RUP Keiberg	GR 26/11/2018	De Keiberg is een bedrijventerrein dat dateert van de jaren '80 en is gelegen aan de Hector Henneaulaan, vlakbij de Ring rond Brussel. De Keiberg telt vandaag zo'n 91 bedrijven maar sinds enkele jaren staat ongeveer 25% van de gebouwen leeg. Omdat langdurige leegstand leidt tot verloedering van de site wil de gemeente Zaventem een reconversie van het bedrijventerrein opstarten. Via de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan wil men nagaan hoe de invulling van het bedrijventerrein zo slim mogelijk kan gebeuren.

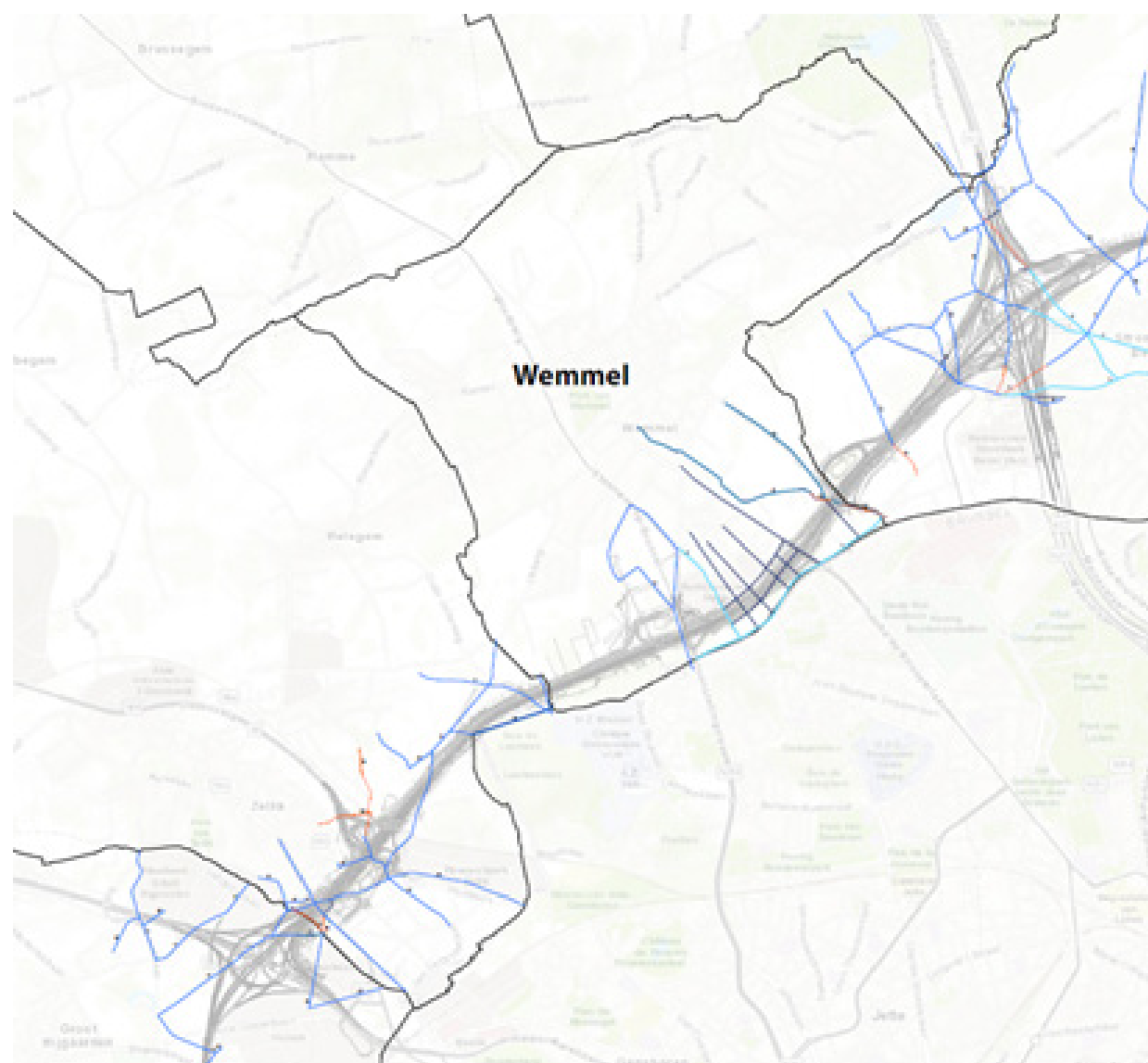
Zaventem, RUP Kernen Zaventem-Noord	Goedgekeurd 23/09/2019	Met deze RUP's wordt ingezet op kwalitatief woongebied, waarbij belangrijke aandacht dient uit te gaan naar gabariet in plaats van het aantal woonlagen. De gemeente opteert daarom bewust om in de RUP's Kernen Zaventem niet meer te spreken over het 'aantal woonlagen', maar enkel het maximaal 'aantal bouwlagen' te bepalen door het vastleggen van een maximale bouwhoogte in de stedenbouwkundige voorschriften van de RUP's.
		
Zaventem, RUP Kernen Zaventem-Zuid	Goedgekeurd 23/09/2019	
		
Zaventem, RUP Kernen Kernen Sint-Stevens-Woluwe	Goedgekeurd 23/09/2019	
		
Zaventem, RUP Kernen Sterrebeek	Goedgekeurd 23/09/2019	
		
Zaventem, RUP Kernen Kernen Nossegem	Goedgekeurd 23/09/2019	
		
Zaventem, RUP Kernen Kernen Nossegem	Goedgekeurd 23/09/2019	De wijziging heeft als afbakening het gedeelte tussen de Bevrijdingslaan en de Leuvensesteenweg; het BPA nummer 6 bis genoemd. De huidige herziening herneemt dezelfde grenzen als deze van het BPA nr. 6 bis. Het resterend gedeelte van het BPA nr. 6 is vervallen.
		

		Hierbij wil men dan ook verder gaan dan de huidige toegelaten gewestplanbestemming die enkel luchthavengerelateerde kantoren en diensten toelaat.
Wezembeek-Oppem BPA Zonevreemde bedrijven 	MB 11/02/2003	Het bedrijf Steenacker werd tijdens de inventarisatie en analyse van de zonevreemde bedrijven weerhouden voor de opmaak van een zonevreemd BPA. Het BPA komt tegemoet aan het invullen van een bestemming die overeenstemt met de feitelijke toestand. Daarbij wordt voorzien in uitbreidingsmogelijkheden op korte termijn op de eigen percelen en op de aangrenzende percelen. Het BPA is in het westen begrensd door de RO en de afrit 'Wezembeek-Oppem'.
Wezembeek-Oppem BPA Beekstraat 	MB 05/05/200	De reden voor de opmaak van een beperkt BPA in de Beekstraat, was enerzijds de zone rond de gebouwen gelegen Beekstraat 156 -158 die aan een totale sanering toe was, en anderzijds de verkeersveiligheid. Bedoelde gebouwen zijn gelegen tussen het kruispunt met enerzijds de Jan Baptist Overloopstraat en anderzijds de Jan Baptist De Keyzerstraat en de Van Severlaan. Het BPA wijzigt de bestemming van parkgebied naar woonzone. Op die manier konden de gebouwen opnieuw een duidelijke rol spelen in de sociale en economische context van de plaats. Tijdens de piekuren was het doorgaande verkeer vrij intensief aangezien via de Jan Baptist De Keyzerstraat de verbinding met de Wezembeeklaan en de Ring 0 gelegd werd. Schikkingen werden getroffen om de Jan Baptist De Keyzerstraat in één richting om te zetten vanaf het kruispunt met de Beekstraat tot aan de Wezembeeklaan.
Wezembeek-Oppem, RUP Kloostertuin  Grafisch plan deelplan 1	GR 29/06/2015	Het RUP is opgemaakt om het ingesloten woongebied tussen de Wezembeeklaan, Louis Marcelisstraat en Jan Baptist De Keyzerstraat bouwrijp te maken. Doelstelling is een belevingsvolle en weldoordachte woonomgeving te creëren, rekening houdende met de uitgesproken kwaliteiten en de 'genius loci' van de Kloostertuin en haar omgeving. Het RUP bestaat uit 3 deelplannen.
Wezembeek- Oppem, RUP Nieuw Administratief Centrum (NAC) 	GR 21/03/2016	Het RUP wordt opgemaakt om de bouw van het nieuwe gemeentelijk Administratief Centrum mogelijk te maken. Het Nieuwe Administratieve Centrum (NAC) zal de bestaande gemeentediensten huisvesten samen met de verschillende gemeentelijke loketten, de gemeentelijke bibliotheek en een polyvalente zaal. Tevens zal er onderzocht worden of de gemeentelijke OCMW-diensten eveneens een onderdak kunnen krijgen in het nieuwe NAC. Naast de oprichting van het Nieuw Administratief Centrum voorziet het RUP in de ontwikkeling van het ingesloten woongebied tussen de Louis Marcelisstraat, de Jan Baptist De Keyzerstraat, de Europalaan en 't Veldeke. Bij de ontwikkeling van dit woongebied streeft de gemeente naar een kwalitatieve woonomgeving en de versterking van het lokale dorpskarakter.

Buurt- en voetwegen

In het projectgebied zijn heel wat buurt- en voetwegen aanwezig die de R0 kruisen. Een groot deel van deze wegen zijn juridisch nog steeds geldig, een klein deel van de wegen is afgeschaft, verbreed of verplaatst. Hier en daar zijn er zelfs nieuwe wegen aangelegd. In het kader van de herinrichting van de R0-Noord wordt bekeken of een apart proces doorlopen wordt om te bepalen welke buurt- en voetwegen al dan niet behouden zullen blijven, dan wel of deze (voor wat betreft de buurtwegen gelegen binnen het Vlaamse gewest) op geïntegreerde wijze binnen de planningsprocedure gewijzigd of opgeheven zullen worden.

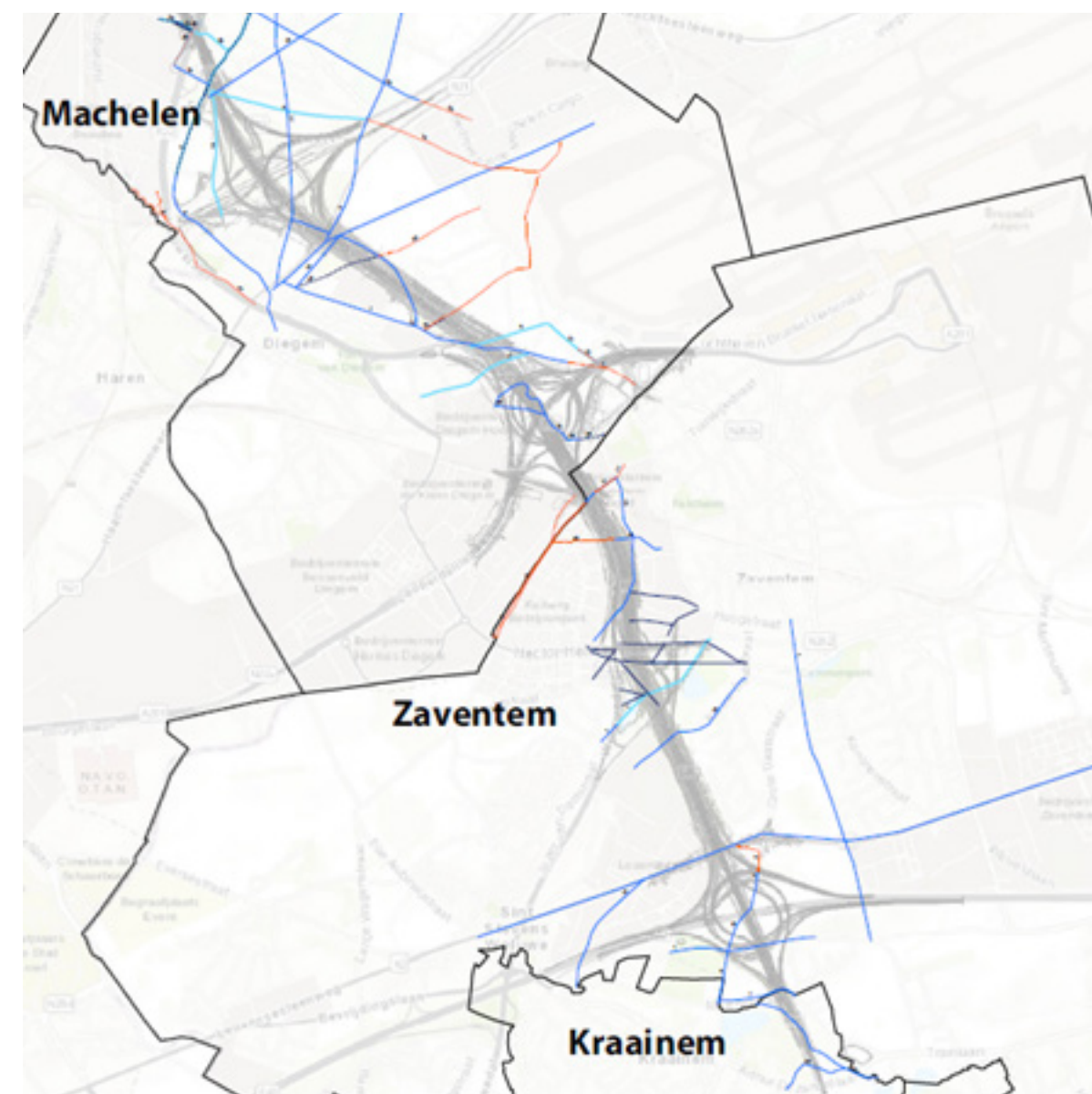
Atlas der buurtwegen zone Wemmel



Atlas der buurtwegen zone Vilvoorde



Atlas der buurtwegen zone Zaventem



Atlas der Buurtwegen:

- nog steeds geldig
- afschaffing
- afschaffing, verbreding
- nieuwe weg
- verbreding
- verbreding, verplaatsing
- verplaatsing