

# Stand van de Rand

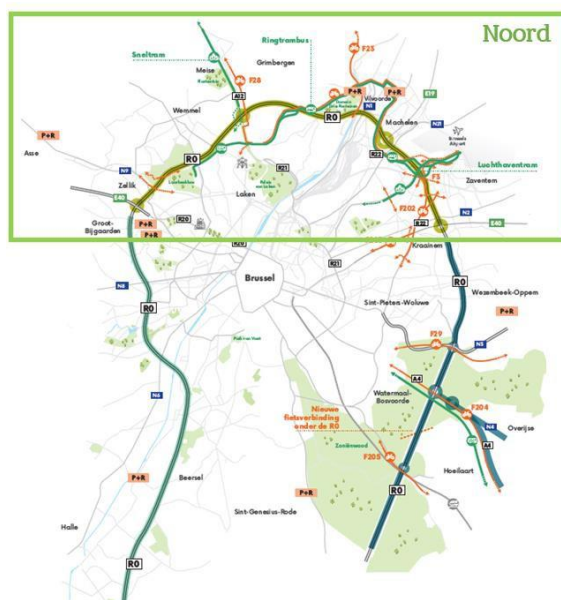
## Beleidsveld Omgeving

### Projectfiche 1.1a. Gebiedsprogramma Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0) – deel noord

#### Probleemstelling en doelstelling van het project

Naar aanleiding van de goedkeuring van de startnota GRUP Ruimtelijk herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel noord nam de Vlaamse Regering volgend besispunt op in haar beslissing: *“De Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister, bevoegd voor buitenlands beleid en onroerend erfgoed, de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit, openbare werken, Vlaamse rand, toerisme en dierenwelzijn en de Vlaamse minister, bevoegd voor omgeving, natuur en landbouw, te gelasten met het uitwerken en uitvoeren van flankerende maatregelen bij de betrokken departementen en agentschappen van de Vlaamse Overheid in het kader van het programma Werken aan de Ring. Het flankerende programma zal worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. De uitvoering wordt opgevolgd door het coördinatieplatform “Stand van de Rand”,.”*

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling is de motor om de ruimtelijke transformatie te realiseren. We maken werk van gezamenlijke gebiedsprogramma's hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten die hiervoor een hefboom vormen, waarbij we financieringsmogelijkheden bundelen om mobiliteits- en omgevingsdoelstellingen gebiedsgericht, coherent en geïntegreerd te realiseren. We leggen hiervoor een relatie met bestaande gebiedsplatformen.



Het gebiedsprogramma zal werken op 3 thema's:

- Groenblauwe dooradering van het gebied versterken:
  - meer ruimte voor water

- versterking open ruimte systeem, ook in de bebouwde omgeving
- productieve landschappen
- Knooppuntontwikkeling versterken via een geïntegreerde uitvoering van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid
  - ruimtelijke ontwikkeling op geschikte verdichtings- of transformatielocaties
  - ontharding op niet geschikte verdichtings- of transformatielocaties
- Omgevingskwaliteit in het gebied verbeteren

De fiche Noord spitst zich toe op het noordelijk gebied omgeving R0, E40-E40 en is gelinkt aan de fiche over R0-noord en Brabantnet. Ook in projecten opgenomen in andere fiches zoals de fiche rond bijkomend toegankelijk groen en landinrichting wordt uitvoering gegeven aan thema's zoals opgenomen in het gebiedsprogramma.

Hoewel de Luchthaven van Zaventem geen deel uitmaakt van het flankerend beleid i.f.v. Werken aan de Ring, worden de acties hierrond mee opgenomen in deze fiche. Gezien de ligging van de Luchthaven in de directe omgeving van de R0 is het echter logisch om de acties mee te integreren in deze fiche.



## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme  
Martelaarsplein 7

1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Veerle Van Hassel**

Dirk Boutsgebouw (VAC Leuven)

Departement Omgeving – Afdeling GOP

Diestsepoort 6 bus 91

3000 LEUVEN

### Meewerkende organisaties

De Werkvennootschap, Departement Omgeving, Departement MOW, ANB, VLM, VMM, L&V, BAC, FOD Mobiliteit, Belgocontrol, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, provincie Vlaams-Brabant, gemeenten Zaventem, Machelen en Steenokkerzeel, Dilbeek, Asse, Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Kraainem, Stad Brussel, POM Vlaams-Brabant, Citydev, perspective.brussels, Haven van Brussel, OVAM, VOKA, BECI, Brusselse Havengemeenschap Gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, NMBS, De Lijn, MIVB, ministerie van Defensie, VLAIO, Team Vlaams Bouwmeester, Team bouwmeester maître architecte,...

### Uitvoerders van het project

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

### Financiering

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Projectenmonitor	April 2020	Afgerond	In een volgende fase voor de projectenmonitor wordt een intekentool voorzien waardoor actoren in het gebied zelf projecten kunnen intekenen. Er zullen hiervoor protocollen dienen opgemaakt te worden.
Projectenmonitor – online tool	April 2021	Afgerond	De intekentool werd binnen het DOMG ontwikkeld en online geplaatst. Na een periode van testen door enkele nauwbetrokken actoren, zal deze tool binnen de Vlaamse Rand gepromoot worden i.f.v. de gebiedswerking.
Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel	Fase 1 t.e.m. fase 3: afgerond begin 2022 Fase 4: opdrachtcentrale vanaf begin 2022 t.e.m. begin 2026	Fase 1 t.e.m. 3: afgerond. Fase 4: op schema	I.f.v. de gebiedswerking en om de visie te realiseren voor het openruimte netwerk werd begin 2022 een opdrachtcentrale opgestart waarvan de verschillende Vlaamse instanties en de gemeenten in de rand rond Brussel actief gebruik kunnen maken.

Studie Labo Ruimte – 20 <sup>ste</sup> eeuwse randgebied van en rond Brussel	Aug 2022 Fase 1: Diagnose – februari 2020 tot april 2021 Fase 2: ontwerpend onderzoek – juni 2021 tot maart 2022 Fase 3: synthese – mei 2022 tot september 2022	Op schema	Na oplevering van de diagnose (fase 1 ) werd het ontwerpend onderzoek op 3 casegebieden uitgewerkt en opgeleverd. De synthesefase start op.
Economische poort Luchthaven - spoor 1:	Divers	Op schema	Opvolging is reguliere taak
Economische poort Luchthaven - spoor 2:	Pm	Uitgesteld	
Economische poort Luchthaven - spoor 3: Studies	Pm	Nog niet gestart	Er werden wel enkele voorbereidende studies uitgevoerd. De opmaak van de lange termijnvisie kan pas starten wanneer een samenwerkingsakkoord werd getekend door de verschillende regeringen.
Economische poort Luchthaven - spoor 4	Pm Juni 2024	Nog niet gestart	Het lange termijnspoor kan pas starten wanneer een samenwerkingsakkoord getekend door de verschillende regeringen. In het Geluidsactieplan Luchthaven Brussel-Nationaal werd bepaald dat voor het kerngebied tegen het einde van de planperiode van het geluidsactiesplan (juni 2024) een startdocument wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering.
NAVO-Defensie	najaar 2023	Op schema	Er werden al heel wat voorbereidende studies afgerond. Opmaak PAD/GRUP is gestart. Op 22/4/2021 keurde de Brusselse Regering de strategische visie PAD Defensie goed en op 21/05/2021 keurde de Vlaamse Regering de startnota GRUP Defensie goed. De scopingnota werd gepubliceerd op de website

			van het Departement in het najaar van 2021.
BUDA+	Divers	Op schema	Verschillende initiatieven lopen en worden afgestemd binnen de kernwerkgroep en stuurgroep Buda+. In het kader van de Optimalisatiestudie worden actiefiches besproken die in het najaar verder worden verfijnd. Parallel loopt een intergewestelijke mobiliteitsstudie.
Strategisch project Vilvoorde-Machelen	Periode 2019-2022	Op schema	Startvergadering vond plaats op 5 juli 2019
Ontwerpend onderzoek Romeinsesteenweg/Parking C	Eind 2021	Afgerond	Het eindrapport werd afgerond en gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving.
Strategisch project Groene Noordrand	Periode 2020-2023	Op schema	
Slimme verdichting	Eind 2021	Afgerond	

## Stand van zaken juni 2022

In het kader van het gebiedsprogramma lopen 3 acties die gaan over de volledige Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0).

### Projectenmonitor

De projectenmonitor is een bundeling van lopende projecten, processen, initiatieven, visies en acties in de Vlaamse Rand rond Brussel. De projectenmonitor structureert, visualiseert en deelt alle kennis over projecten op een eenvoudige manier voor alle actoren binnen het gebied. Op termijn moet het een online applicatie zijn die de projecten visualiseert aan de hand van project-/achtergrondinformatie (bv. naam project, type project, status,...) en een grafische weergave op kaart. Het betreft projecten die nog in de informele fase zitten of nog niet in een officiële procedure zijn opgenomen.

De ruimtelijke uitdagingen met betrekking tot mobiliteit, leefbaarheid,... in de rand rond Brussel zijn groot. Zo staan er bv. grote infrastructuurprojecten op stapel (bv.: werken aan de Ring) die enerzijds inspelen op de mobiliteitsuitdaging in het gebied, en anderzijds ook inspelen op uitdagingen met betrekking tot leefbaarheid in het gebied.

Het doel is om een zo volledig mogelijk overzicht te krijgen van (bovenlokale) lopende projecten, processen, visies en acties in het projectgebied. Hierdoor ontstaan meekoppelkansen en dus gedeelde en elkaar versterkende winsten voor het gebied. Het doel is immers te streven naar een coherente gebiedsontwikkeling voor de Vlaamse Rand rond Brussel.

In het verleden (2015) werd reeds in het kader van TOP Noordrand een protocol afgesloten tussen het toenmalige Ruimte Vlaanderen en het toenmalige Brussel Stedelijke Ontwikkeling in functie van de opstart van een projectenmonitor. Op termijn zou het bedoeling moeten zijn om de projectenmonitor langs Vlaamse zijde te integreren of samen te brengen met de projectenmonitor die langs Brusselse zijde wordt ontwikkeld.

### **Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel**

De studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel is een samenwerking tussen Departement Omgeving, OVAM, ANB, Perspective Brussels en Leefmilieu Brussel. Heel wat andere overheidsinstanties worden eveneens bij de studie betrokken.

Het doel van de opdracht is om via een geïntegreerde aanpak te komen tot de ontwikkeling van een ambitieuze, gezamenlijk gedragen landschappelijke visie m.b.t. de versterking en uitbouw van een regionaal samenhangend open ruimtenetwerk in en rond Brussel. Een netwerk dat de economische en demografische ontwikkelingen ondersteunt en diverse functies (landschappelijk, ecologisch, recreatief, voedselvoorziening, klimaat, ecosystemisch, gezondheid en leefbaarheid) integreert.

Belangrijkste doelstelling is het operationaliseren van deze visie in de projecten en instrumenten van de verschillende partners (RPA, RUP, landinrichtingsplannen, gebiedsprogramma's, lokale projecten, bijkomende oppervlakte toegankelijk groen, bos, Brussels Natuurplan, groen netwerk, vergunningenbeleid,...) in samenwerking met lokale besturen, gebruikers, investeerders en eigenaars van open ruimte gebieden.

De studie wordt uitgevoerd in 3 luiken (+ 1 optioneel luik - dienstencentrale):

- Macroschaal: volledige gebied in en rond Brussel
- Mesoschaal: zone noord, E40-E40
- Microschaal: cases binnen zone noord

Het resultaat van **deel 1**, de analyse van de open ruimte in en rond Brussel, is een atlas die bestaat uit 2 grote delen: een ruimtelijke analyse en een analyse van het ruimtelijk beleid en de lopende projecten. De lezing gebeurde op de verschillende schalen en geeft inzicht in de dynamische netwerken waaruit het territorium bestaat en daarnaast geeft het een evaluatie van het gebied door middel van lopende projecten en visies.

In **deel 2** werd een visie ontwikkeld op macroschaal, deze benadrukt een reeks robuuste open ruimte corridors waarbij het doel is deze te verbinden om zo coherente corridors te vormen.

In **deel 3** werd gefocust op ontwerpend onderzoek d.m.v. workshops en werden acties in bepaalde gebieden gedefinieerd.

In het **4<sup>de</sup> deel** is i.f.v. de gebiedswerking een opdrachtcentrale opgericht om zo tot realisaties in het gebied te komen.

### **Studie Labo Ruimte transformatie van het 20<sup>ste</sup>-eeuwse randgebied van en rond Brussel**

De Labo Ruimtestudie is een samenwerking tussen Departement Omgeving (T.OP Noordrand, gebiedsprogramma R0), Perspective Brussels, Team Vlaams Bouwmeester en Brussels Bouwmeester. Met de opdracht 'Transformatie van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel' starten we een analytisch en prospectief onderzoek op naar de ruimtelijke transformatie en transitie van het bebouwd weefsel in het 20ste-eeuwse randgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse omliggende steden en gemeenten. De verkenning staat in functie van verder ontwerpend onderzoek naar de kwaliteitsvolle transformatie van het bebouwde weefsel, rekening houdend met de nieuwe 21<sup>ste</sup>-eeuwse opgaven op vlak van mobiliteit, water, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, en veranderingen in gebruik en spreiding van functies. De verkenning is dus meer dan louter een kaartenbundel die statistische gegevens verzamelt, maar moet - via een ontwerpgerichte, ruimtelijke lezing - ook de kwaliteiten, de beleving en het gebruik in beeld brengen en uitmonden in de formulering van een aantal sleutelkwesties die we via ruimtelijke instrumenten kunnen aanpakken.

Het verkennend onderzoek schakelt zich in in een breder meso-verhaal dat zijn oorsprong heeft in het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) en het afbakeningsproces. Het VSGB kijkt in het bijzonder naar 3 'regio's' rond het BHG, met name het ruime Zaventemse (de regio strekkende van Grimbergen tot Tervuren), Zellik-Groot-Bijgaarden en de zuidelijke Kanaalzone.

Bijzondere aandacht gaat in dit VSGB uit naar:

- het open ruimte netwerk

- reconversie, verdichting, sanering en hergebruik van bedrijvigheid en woongebieden waar mogelijk
- de luchthaven van Zaventem als economische trekpleister op internationaal niveau
- nauw overleg met de betrokken gemeenten, provincies en verschillende organisaties

Daarnaast schakelt het verkennend onderzoek zich eveneens in in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van het Brussels gewest. In dit plan worden volgende 4 grote thema's naar voor geschoven:

- Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.
- Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel kent heel wat stedenbouwkundige en maatschappelijke opgaves, onder meer op vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, etc. We zien twee gewesten die vervlochten zijn met elkaar maar op een totaal andere manier omgaan met een kwestie zoals de verstedelijkingsdruk.

Dit onderzoek verloopt gelijktijdig met de studie open ruimtenetwerk in en rond Brussel, waarin gefocust wordt op het open ruimtenetwerk. We bewaken gedurende het proces de complementariteit tussen beide studies.

Een verkenningsteam maakte in een eerste fase een diagnose op van het ruimtelijk functioneren en de uitdagingen voor dit gebied, en bundelde de resultaten in een atlas. Deze atlas is een niet exhaustieve collectie van thematische informatie die het ruimtelijke functioneren van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel beschrijft. Dit document richt zich in het bijzonder op de gebouwde ruimte en haar transformatiepotentieel en is opgemaakt in functie van de randvoorwaarden voor stedelijke vernieuwing.

In een tweede fase stond het verkenningsteam van fase 1, in opdracht van het partnerschap van het onderzoek, in voor de coördinatie van ontwerpend onderzoek op een aantal cases, uitgevoerd door andere ontwerpteams.

Een team ging aan de slag rond het thema 'de bereikbare stad' op de as Jette-Zellik-Asse. Zij onderzochten hoe zachte modi (fietsen, wandelen, micromobiliteit,...) een hefboom kunnen worden voor een nieuw type (stads)project.

Een tweede team ging aan de slag op de Woluwevallei tussen Kraainem en Sint-Lambrechts-Woluwe en onderzocht daar de opgave van 'de leefbare stad' en bracht in kaart hoe een waterbewuste stadsontwikkeling opgezet kan worden, over de gewestgrenzen heen.

Op de zone Erasmus in Anderlecht werkte een derde team rond het thema 'de dubbele korrel'. Ze gingen op zoek naar manieren om om te gaan met schaalverschillen in de bebouwing, en hoe we in de confrontatie van campussen of grootschalige metropolitane voorzieningen enerzijds, en het kleinschaliger woonweefsel anderzijds meer en beter kunnen inzetten op nabijheid, op meervoudig en zorgvuldiger ruimtegebruik.

Er werden gemeenschappelijke werksessies voorzien, zodat de drie teams bevindingen kunnen uitwisselen om zo elk specifieke kennis te ontwikkelen.

Nu de 2<sup>de</sup> fase afgerond is, volgt nog een synthesefase waarin de inzichten uit het hele traject gebundeld worden.

### **Economische poort luchthaven**

Voor de economische poort Luchthaven 'Brussels Airport Zaventem' werden in het verleden al verschillende initiatieven genomen (START, gewestplanwijzigingen, RUP VSGB, Geluidsactieplan). Momenteel lopen hier ook tegelijkertijd verschillende initiatieven van de Vlaamse overheid, van

andere besturen en private partijen. De fiches 1.2 en 1.3 hebben ook rechtstreeks met de luchthaven te maken en worden hier niet verder behandeld.

Voor een stabiele toekomst van de luchthaven dienen afspraken te worden gemaakt over de vliegroutes en dit op initiatief van de federale bevoegde minister.

De omgeving van de luchthaven is een zeer dynamisch gebied, waar heel veel initiatieven door elkaar lopen. De nodige opmaak van een visie voor deze omgeving en de doorwerking in andere plannen en programma's moet vertrekken van deze dynamische context. We werken dan ook op vier verschillende sporen die elk hun eigen voortgang kennen maar uiteraard zoveel mogelijk op elkaar afgestemd zijn.

1. Opvolgen lopende belangrijke vergunningsaanvragen en lopende projecten

In dit spoor worden de lopende belangrijke dossiers in de ruime omgeving van de Luchthaven opgevolgd. De nadruk ligt hier op de projecten op de luchthaven (BAC, Ministerie van Defensie, Brucargo), de projecten die de directe toegankelijkheid van de luchthaven organiseren en de grootschalige economische (her)ontwikkelingen, zoals Pegasuspark, Bessenveld, Vuurberg, Ex-Navo site. Hierin is ook aandacht voor de voortgang van ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest, zoals het Knooppunt Bordet (Metro 3), Da Vinci I & II en Navo.

De belangrijkste projecten die momenteel op de luchthaven opgevolgd worden, zijn het hervergunningstraject van de luchthaven en de ontwikkeling van het Airport Business District (ABD). Deze ontwikkeling van ABD past in de strategische visie 2040 (zie hieronder).

2. Opvolgen van het initiatief van Brussels Airport Company (BAC) voor een strategische visie 2040

Brussels Airport Company is reeds enkele jaren bezig met de voorbereiding van een masterplan voor de 'Lucht'zijde en een masterplan voor de 'Land'zijde van de luchthaven. Het communicatietraject rond deze interne visieopbouw werd uitgesteld, onder meer door de aanslagen op 22 maart 2016. Op 18 november 2016 lanceerde BAC haar strategische visie 2040, waarbij de luchthaven haar verdere ontwikkeling op een open en transparante manier wil uitbouwen, in dialoog met alle betrokkenen. (zie ook

<https://www.brusselsairport2040.be/nl>)

BAC blijft verantwoordelijk voor dit spoor.

3. Opbouw van een gedragen lange termijn visie op de Luchthaven en de ruime omgeving van de economische poort

De lopende initiatieven van BAC maakt een gedragen en gedeelde visie om de ruime omgeving van de luchthaven meer dan ooit noodzakelijk.

Het betreft de ontwikkeling van een visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten:

- economische ontwikkeling: ontwikkeling van de vraag, aanbod op het terrein, ontwikkelingsstrategieën, visie op bedrijvzones rond de luchthaven, gevolg op werkgelegenheid;
- ontwikkeling mobiliteit: vertaling van de economische ontwikkelingsstrategie(ën) naar verkeersstromen op de verschillende modi (voor passagiers, vracht en werknemers) en in de lucht (aantal bewegingen, soort vliegtuigen), visie over opvang verkeersnoden, knelpuntenmatrix;
- infrastructurele ontwikkeling: vertaling van de ontwikkelingsstrategie(ën) naar noodzakelijke infrastructuur op en rond de luchthaven;
- leefbaarheid en milieu: impact ontwikkelingsstrategie(ën) op leefbaarheid en milieu (geluid, licht, luchtkwaliteit, mobiliteit, ...), visie over leefbaarheid en milieu, afstemming ontwikkelingsstrategie(ën) en visie leefbaarheid en milieu.



Om tot een gedragen visie te komen, die ook in de praktijk kan omgezet worden, is het noodzakelijk dat alle betrokken partners van bij de start worden betrokken in een proces van collectief leren rond de luchthaven. Niet alleen de verschillende betrokken overheden (Federaal, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaams Gewest, Provincie, Gemeenten) maar ook de publieke en private investeerders en de bevolking moeten op een correcte manier betrokken worden bij de gezamenlijke opbouw van deze visie.

In eerste instantie starten we enkele verkennende deelstudies op, die naast inhoudelijke voorbereiding ook de bouwstenen moeten leggen voor een politiek akkoord tussen de twee gewesten en de federale overheid waarin het nut en de noodzaak van de opbouw van een gedeelde visie wordt vastgelegd. Zoals ook aangegeven in het Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal (oktober 2021-juni 2024), zal de lange termijnvisie voor de luchthavenregio op zich laten wachten zolang er geen politiek akkoord is tussen de twee gewesten en de federale overheid.

4. Opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan met bijhorende beoordelingen en impactanalyses (oa Plan MER)

De verwachting is dat zowel de strategische visie 2040 als de economische visie voor de luchthavenregio aanleiding zal geven tot bestemmingswijzigingen. Zoals ook aangegeven in het Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal (oktober 2021-juni 2024) is een flankerend beleid voor de luchthaven maar voldoende effectief indien de geluidscontouren voldoende stabiel zijn. Zolang er geen politiek akkoord is tussen de twee gewesten en de federale overheid, zal de lange termijnvisie en dus het planningsproces (GRUP) op zich laten wachten.

Het geluidsactieplan geeft wel aan dat aangezien het kerngebied, afgebakend door de Lden-contour van 65 dB en de Lnight-contour van 55 dB van de strategische geluidsbelastingkaart 2016, een voldoende stabiel gebied is, op korte termijn toch al kan gestart worden met de inzet van een gepast instrumentarium voor een maatregelenmix binnen dit kerngebied. In het geluidsactieplan wordt bepaald dat tegen het einde van de planperiode (juni 2024) ten minste een startdocument met doelstellingen en plan van aanpak (bv. startnota i.f.v. een bewarend GRUP) i.f.v. de inzet van instrumenten voor het kerngebied, kan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

### **NAVO/Defensie**

De Defensie-site strekt zich uit over een gebied van 90 hectare langs de Leopold III-laan en bevindt zich voor een deel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gemeentes Evere en Brussel-Stad) en voor een deel in het Vlaams Gewest (gemeente Zaventem). Een derde van de site werd in mei 2017 vrijgemaakt naar aanleiding van de verhuis van de NAVO-activiteiten. De rest van de gebouwen huisvest het bilateraal samenwerkingsprogramma 'Partnerschap voor vrede' en het huidige hoofdkwartier van Defensie (Kwartier Koningin Elisabeth).

TOP Noordrand wil samen met de andere partners komen tot een duurzaam, ambitieus en intergewestelijk coherent plan voor de ontwikkeling van de vrijgekomen terreinen en de nabije omgeving dat een voorbeeld stelt voor de toekomstige ontwikkelingen in dit stadsdeel, met volgend stedenbouwkundig principe:

- een geconcentreerde verdichting in een strook van +- 400 m langs de Leopold 3-laan;
- een coherent landschap met verschillende gebruiken (natuur, recreatie, landbouw) ten zuiden daarvan.

Door de ligging van de Defensie-site op de gewestgrens vormt de reconversie ervan een pilootproject voor interregionaal overleg. Er werd een gewestelijk akkoord (24/5/2019) gesloten ter afstemming van een Brussels Richtplan van Aanleg (RPA) en een Vlaams Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de site en omgeving.

Er werd ook een federaal akkoord (29/5/2019) gesloten dat de inplantingszones bepaalt voor een nieuw Defensie-Hoofdkwartier en een 5e Brusselse Europese school op de site. Vanaf 2020 sturen perspective en Omgeving samen een multidisciplinair team aan voor de stedenbouwkundige en milieu-onderzoeken en de opmaak van een GRUP en RPA voor de Defensie-site en omgeving. De startnota i.f.v. het GRUP werd in mei 2021 goedgekeurd. Gezien de complexiteit van de intergewestelijke (politieke) afstemming verwachten we dat de procedure voor het GRUP afgerond zal zijn in de loop van 2023. In tussentijd zullen het ministerie van Defensie en de Regie der Gebouwen vergunningsaanvragen indienen en starten met de uitvoering.

#### **Buda+**

De bedrijvenzone Buda is gelegen op de grens van Vilvoorde, Machelen en de stad Brussel. De zone heeft een rijk industrieel verleden. Vele bedrijven binnen dit gebied zijn echter verouderd of staan leeg. Gezien de verloedering van vele panden trekt de klassieke verhuurmarkt geen sterke ondernemers aan. Bedrijven die op de rand van het legale werken, worden hierdoor aangetrokken. Deze problematiek wordt nog versterkt doordat het om een grensgebied gaat tussen twee gewesten. Zowel de Stad Brussel als Vilvoorde hebben aan dit gebied minder aandacht besteed en het te lang als een achterkant van de stad beschouwd.

Nochtans zitten er grote kansen in de bestaande activiteiten en het gebied, om te komen tot een attractieve, economisch veerkrachtige en circulaire plek. Onbenutte ruimte kan ingezet worden om nieuwe activiteiten aan te trekken en nieuwe, bijkomende werkgelegenheid te creëren.

Overheid en investeerders zorgen naast werkgelegenheid ook voor opleiding gericht op het gebied en een deel van de ruimte kan gebruikt worden om innovatieve en niet-traditionele leerplekken te creëren. Het gebied biedt veel potentieel, maar er is nood aan een overkoepelende gewestgrensoverschrijdende toekomstvisie voor het gebied. Een passende organisatiestructuur om een duurzame samenwerking tussen bedrijven, overheden, eigenaars en specifieke lokale stakeholders te voorzien is nodig. Deze werf wil daartoe bijdragen.

In dit kader werd een eerste aftastend ontwerpend onderzoek door het provinciebestuur en de POM in 2015 opgestart voor een beperkt deel van de bedrijvenzone en gekaderd binnen de segmentatiestudie van het Vlaamse Gewest en de Internationale architectuur biënnale van Rotterdam (IABR) met als thema 'the next economy'. De resultaten van deze studie tonen aan dat er enerzijds nood is aan een inzet op de optimalisatie en differentiatie van de activiteiten en anderzijds aan een ruimtelijk kader dat de verschillende projecten integreert en een kwalitatieve herontwikkeling in relatie met de ruimere omgeving waarborgt.

De aanleg van de nieuwe halteplaats Kerklaan, de ringtram en de twee fietssnelwegen die het gebied doorkruisen kunnen aangegrepen worden om deze ruimtelijke ambitieverhoging voor het gebied te realiseren.

Het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand wil met de BUDA+ werf samen met de andere partners komen tot een ambitieus plan voor de herontwikkeling van de bedrijvenzone Buda. In 2018 werd een kaderovereenkomst getekend tussen Departement Omgeving, OVAM, Provincie Vlaams-Brabant, perspective.brussels, Citydev, POM Vlaams-Brabant, stad Brussel, stad Vilvoorde en gemeente Machelen. In de eerste stuurgroep (2019) werden toetredende partnerovereenkomsten besproken met de Haven van Brussel, VOKA Vlaams-Brabant, VOKA Metropolitan, BECI en de Brusselse Havengemeenschap.

Om deze doelstellingen te bereiken, worden volgende hefboomen voorgesteld:

- De overgang naar circulaire economie: binnen Buda+ houdt dit in dat we zoveel mogelijk toegevoegde waarde binnen het gebied willen houden.
- De ondersteuning van bedrijven in gezonde bedrijfsontwikkeling door hen doorheen hun levenscyclus te accommoderen: van opleiding tot start-up tot volwaardig bedrijf. Dit houdt ook nieuwe vormen van samenwerking tussen private en publieke actoren in.
- Stedenbouwkundige optimalisatie van het gebied.

- De interne en externe promotie van de zone door middel van het faciliteren van acties in de publieke ruimte, communicatie campagnes, evenementen,... zij het georganiseerd door één van de partners, zij het door externe actoren.
- Zoeken naar en implementeren van oplossingen voor de mobiliteitsproblemen, met de focus op de lokale schaal, maar met aandacht voor de grotere vraagstukken van beide gewesten

In de tweede stuurgroep, die wegens Covid-19 werd uitgesteld tot januari 2021, bespraken de partners de voortgang van het samenwerkingsverband en gaf men groen licht voor de verdere uitwerking van de deelgebieden van de optimalisatiestudie (gefinancierd door de provincie). In de eerste helft van mei werden actiefiches gedeeld met de verschillende betrokken instanties in de werkgroep. Dit als doorvertaling van het ontwerpend onderzoek dat werd uitgevoerd in 6 'wervende werven'. In het najaar worden de acties verder verfijnd.

### **Strategisch project Reconvertiegebied Vilvoorde-Machelen**

Voor het reconversiegebied, gelegen op het grondgebied van de stad Vilvoorde en de gemeente Machelen, werd door de provincie van Vlaams-Brabant een masterplan opgesteld. De site is ook opgenomen binnen de afbakening van het Vlaams Strategische gebied rond Brussel.

Het Departement Omgeving subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project Reconvertiegebied Vilvoorde Machelen startte met een derde subsidieperiode (subsidieperiode 1: 01.10.2011 - 01.10.2014, subsidieperiode 2: 01.01.2015 - 31.12.2017 en subsidie 3: 05.07.2019 – 04.07.2021).

De derde aanvraag werd ingediend door de stad Vilvoorde, samen met de gemeente Machelen, de provincie Vlaams-Brabant en de POM Vlaams-Brabant. In deze subsidieperiode zal de inzet gericht worden op een beperkter gebied, en is gekozen voor een versterkte inzet met een team van twee programmaregisseurs. Inhoudelijk ligt de focus op vier deelgebieden: CAT-site, Broeksite, Renaultgebouw en Kerklaan.

### **Omgeving Romeinsesteenweg/Parking C**

Het Departement Omgeving wenst aan de hand van participatief ontwerpend onderzoek scenario's voor de ontwikkeling in het gebied Romeinsesteenweg en Parking C bijeen te brengen. Het is hierbij belangrijk om de belangrijkste actoren nauw te betrekken bij dit ontwerpend onderzoek. Het doel is om de convergentiepunten en discussiepunten naar voor te brengen aan de hand van varianten voor de ontwikkeling van het gebied, die compatibel zijn met de ontwikkelingen op Brussels grondgebied. Finaliteit is dus niet dé visie te ontwikkelen voor de site, wel om punten te vinden waarover men het eens of oneens is. Deze studie is afgerond. Het is duidelijk dat i.f.v. deze omgeving en het programma verder onderzoek nodig is. Dit kan pas verdergezet worden als enkele cruciale juridische knelpunten zijn uitgeklaard.

### **Strategisch project Groene Noordrand**

Het Departement Omgeving subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project Groene Noordrand startte met een tweede subsidieperiode (subsidieperiode 1: 2016 - 2019, subsidieperiode 2: 2020 - 2023).

Het Strategisch Project Groene Noordrand beoogt de uitbouw van een duurzaam, leefbaar, beleefbaar en veerkrachtig open ruimte gebied in de Noordrand rond Brussel, met een groen-blauw-oranje netwerk (natuur-water-recreatie) dat zich uitstrekt over het stroomgebied van de Maalbeek. Een geïntegreerde aanpak van landschapsherstel, natuurinrichting, ontsluiting voor zachte recreatie, erfgoed en verweving met duurzame landbouw in de hele valleizone en aangrenzende kouters, kan een positief antwoord bieden op actuele en toekomstige dynamieken in en grenzend aan het gebied. Tegenover harde ontwikkelingen zoals de herinrichting van de R0, het nieuwe Eurostadion en andere ontwikkelingen op Parking C aan de Heizel, sneltramlijnen van het Brabantnet, de voortschrijdende verstedelijking etc. worden kwalitatieve zachte groen-blauw-oranje ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus geponeerd.

De dynamiek in de regio, het complexe karakter in ruimte en tijd van de verschillende planningsprocessen en de diversiteit van instrumenten om tot uitvoering te komen (Landinrichting, uitvoering Beheersplan Onroerend Erfgoed, flankerende maatregelen in het kader van de afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel (VSGB), grote investeringsprojecten, reguliere werking van de verschillende overheden, private investeringen....) is van die aard dat er een helikopterzicht en onderlinge afstemming nodig is. Samenwerking tussen de verschillende spelers en schaalniveaus in het gebied is hierbij het sleutelwoord.

### **Slimme verdichting**

Er werd in 2020 door het Departement Omgeving een opdracht gegund “Begeleiding van workshops i.f.v. het identificeren van de meest strategisch gelegen gebieden voor het verhogen van de leefomgevingskwaliteit en het streven naar meer ruimtelijk rendement in de rand rond Brussel (noordelijk deel R0 – van E40 tot E40)”. De opdracht wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant. Verdichting heeft immers een belangrijke link met het ruimtelijk beleidsplan.

De opdrachthouder begeleidt de opdrachtgever bij de organisatie van minstens twee workshops met de betrokken actoren in het gedefinieerde gebied in de rand rond Brussel (omgeving R0).

In de vorm van een enquête zijn plekken geïdentificeerd voor het verhogen van het ruimtelijk rendement, maar ook de plekken die hiervoor eventueel niet geschikt zijn. Op basis van de enquêteresultaten werden er twee thematische workshops met gebiedsgerichte cases uitgewerkt. De studie is afgerond. Resultaten worden meegenomen binnen de werking van het Team Vlaamse Rand van het Departement Omgeving.

## Projectfiche 1.1b. Gebiedsprogramma Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0) – deel Oost

### Probleemstelling en doelstelling van het project

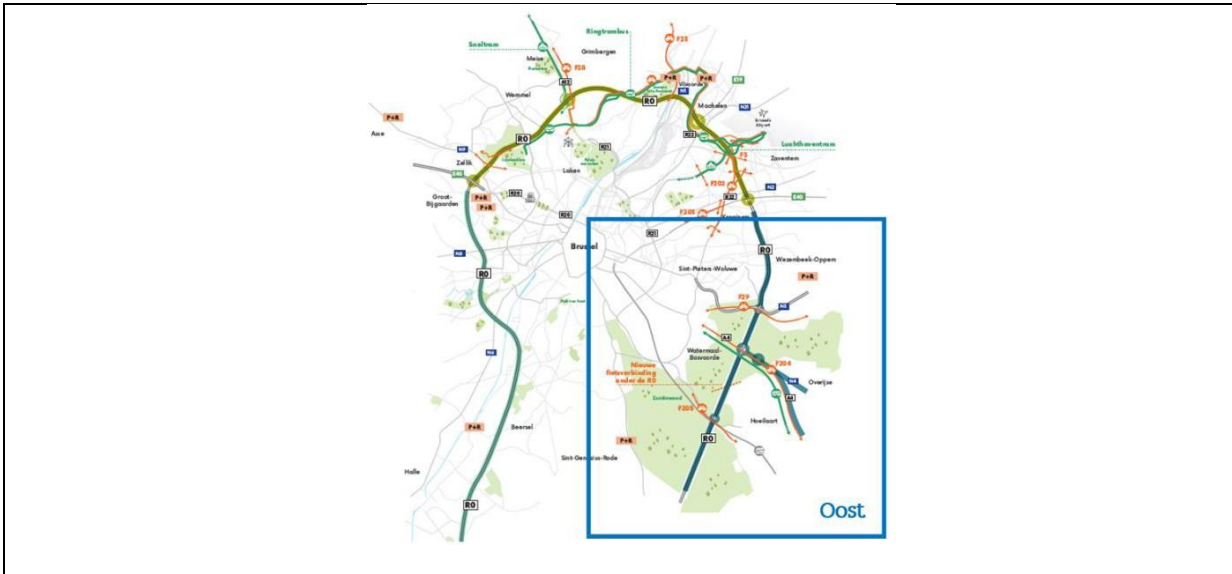
Naar aanleiding van de goedkeuring van de startnota GRUP Ruimtelijk herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel noord nam de Vlaamse Regering volgend besispunt op in haar beslissing: *“De Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister, bevoegd voor buitenlands beleid en onroerend erfgoed, de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit, openbare werken, Vlaamse rand, toerisme en dierenwelzijn en de Vlaamse minister, bevoegd voor omgeving, natuur en landbouw, te gelasten met het uitwerken en uitvoeren van flankerende maatregelen bij de betrokken departementen en agentschappen van de Vlaamse Overheid in het kader van het programma Werken aan de Ring. Het flankerende programma zal worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. De uitvoering wordt opgevolgd door het coördinatieplatform “Stand van de Rand”;*”.

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling is de motor om de ruimtelijke transformatie te realiseren. We maken werk van gezamenlijke gebiedsprogramma's hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten die hiervoor een hefboom vormen, waarbij we financieringsmogelijkheden bundelen om mobiliteits- en omgevingsdoelstellingen gebiedsgericht, coherent en geïntegreerd te realiseren. We leggen hiervoor een relatie met bestaande gebiedsplatformen.

Het gebiedsprogramma zal werken op 3 thema's:

- Groenblauwe dooradering van het gebied versterken:
  - meer ruimte voor water
  - versterking open ruimte systeem, ook in de bebouwde omgeving
  - productieve landschappen
- Knooppuntontwikkeling versterken via een geïntegreerde uitvoering van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid
  - ruimtelijke ontwikkeling op geschikte verdichtings- of transformatielocaties
  - ontharding op niet geschikte verdichtings- of transformatielocaties
- Omgevingskwaliteit in het gebied verbeteren

De fiche Oost spitst zich toe op het oostelijk gebied omgeving R0 en is gelinkt aan de fiche over R0-oost. Ook in projecten opgenomen in andere fiches zoals de fiche rond bijkomend toegankelijk groen en landinrichting wordt uitvoering gegeven aan thema's zoals opgenomen in het gebiedsprogramma.



## Contactgegevens

### a) - Bevoegd minister(s):

Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Martelaarsplein 7

1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

### b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Veerle Van Hassel**

Dirk Boutsgebouw (VAC Leuven)

Departement Omgeving – Afdeling GOP

Diestsepoort 6 bus 91

3000 LEUVEN

[veerle.vanhassel@vlaanderen.be](mailto:veerle.vanhassel@vlaanderen.be)

## Meewerkende organisaties

De Werkvennootschap, Departement Omgeving, Departement MOW, ANB, VLM, VMM, L&V, BAC, FOD Mobiliteit, Belgocontrol, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, provincie Vlaams-Brabant, gemeenten Zaventem, Machelen en Steenokkerzeel, Dilbeek, Asse, Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Kraainem, Stad Brussel, POM Vlaams-Brabant, Citydev, perspective.brussels, Haven van Brussel, OVAM, VOKA, BECI, Brusselse Havengemeenschap Gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, NMBS, De Lijn, MIVB, ministerie van Defensie, VLAIO, Team Vlaams Bouwmeester, Team bouwmeester maître architecte,...

## Uitvoerders van het project

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

## Financiering

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

Voortgang			
Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Projectenmonitor	April 2020	Afgerond	In een volgende fase voor de projectenmonitor wordt een intekentool voorzien waardoor actoren in het gebied zelf projecten kunnen intekenen. Er zullen hiervoor protocollen dienen opgemaakt te worden.
Projectenmonitor – online tool	April 2021	Afgerond	De intekentool werd binnen het DOMG ontwikkeld en online geplaatst. Na een periode van testen door enkele nauwbetrokken actoren, zal deze tool binnen de Vlaamse Rand gepromoot worden i.f.v. de gebiedswerking.
Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel	Fase 1 t.e.m. fase 3:afgerond begin 2022 Fase 4: opdrachtcentrale vanaf begin 2022 t.e.m. begin 2026	Fase 1 t.e.m. 3: afgerond. Fase 4: op schema	I.f.v. de gebiedswerking en om de visie te realiseren voor het openruimte netwerk werd begin 2022 een opdrachtcentrale opgestart waarvan de verschillende Vlaamse instanties en de gemeenten in de rand rond Brussel actief gebruik kunnen maken.
Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid	Zomer 2022	Start	In samenwerking met de VLM, het Departement Omgeving en het BHG (perspective en Leefmilieu Brussel) wordt voor het zuidelijk deel van de Vlaamse Rand rond Brussel een gezamenlijke studie opgestart als complement van het reeds afgeronde noordelijke deel. Op die manier willen we komen tot een openruimtenetwerk voor de volledige rand in en rond Brussel.
Studie Labo Ruimte – 20 <sup>ste</sup> eeuwse randgebied van en rond Brussel	Aug 2022 Fase 1: Diagnose – februari 2020 tot april 2021 Fase 2: ontwerpend onderzoek – juni 2021 tot maart 2022	Op schema	Na oplevering van de diagnose (fase 1 ), werd het ontwerpend onderzoek op 3 casegebieden uitgewerkt en opgeleverd. De synthesefase start op.

	Fase 3: synthese – mei 2022 tot september 2022		
Strategisch project Horizon+	3de periode 2021-2024	Op schema	
Strategisch project Walden	Aug 2021-Aug 2024	Op schema	
GRUP GEN-spoor L124 en fietsnelweg F207	Plenaire vergadering mei 2022	Op schema	

## Stand van zaken juni 2022

In het kader van het gebiedsprogramma lopen 3 acties die gaan over de volledige Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0).

### Projectenmonitor

De projectenmonitor is een bundeling van lopende projecten, processen, initiatieven, visies en acties in de Vlaamse Rand rond Brussel. De projectenmonitor structureert, visualiseert en deelt alle kennis over projecten op een eenvoudige manier voor alle actoren binnen het gebied. Op termijn moet het een online applicatie zijn die de projecten visualiseert aan de hand van project-/achtergrondinformatie (bv. naam project, type project, status,...) en een grafische weergave op kaart. Het betreft projecten die nog in de informele fase zitten of nog niet in een officiële procedure zijn opgenomen.

De ruimtelijke uitdagingen met betrekking tot mobiliteit, leefbaarheid,... in de rand rond Brussel zijn groot. Zo staan er bv. grote infrastructuurprojecten op stapel (bv.: werken aan de Ring) die enerzijds inspelen op de mobiliteitsuitdaging in het gebied, en anderzijds ook inspelen op uitdagingen met betrekking tot leefbaarheid in het gebied.

Het doel is om een zo volledig mogelijk overzicht te krijgen van (bovenlokale) lopende projecten, processen, visies en acties in het projectgebied. Hierdoor ontstaan meekoppelkansen en dus gedeelde en elkaar versterkende winsten voor het gebied. Het doel is immers te streven naar een coherente gebiedsontwikkeling voor de Vlaamse Rand rond Brussel.

In het verleden (2015) werd reeds in het kader van TOP Noordrand een protocol afgesloten tussen het toenmalige Ruimte Vlaanderen en het toenmalige Brussel Stedelijke Ontwikkeling in functie van de opstart van een projectenmonitor. Op termijn zou het bedoeling moeten zijn om de projectenmonitor langs Vlaamse zijde te integreren of samen te brengen met de projectenmonitor die langs Brusselse zijde wordt ontwikkeld.

### Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel

De studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel is een samenwerking tussen Departement Omgeving, OVAM, ANB, Perspective Brussels en Leefmilieu Brussel. Heel wat andere overheidsinstanties worden eveneens bij de studie betrokken.

Het doel van de opdracht is om via een geïntegreerde aanpak te komen tot de ontwikkeling van een ambitieuze, gezamenlijk gedragen landschappelijke visie m.b.t. de versterking en uitbouw van een regionaal samenhangend open ruimtenetwerk in en rond Brussel. Een netwerk dat de economische en demografische ontwikkelingen ondersteunt en diverse functies (landschappelijk, ecologisch, recreatief, voedselvoorziening, klimaat, ecosystemisch, gezondheid en leefbaarheid) integreert.

Belangrijkste doelstelling is het operationaliseren van deze visie in de projecten en instrumenten van de verschillende partners (RPA, RUP, landinrichtingsplannen, gebiedsprogramma's, lokale projecten, bijkomende oppervlakte toegankelijk groen, bos, Brussels Natuurplan, groen netwerk, vergunningenbeleid,...) in samenwerking met lokale besturen, gebruikers, investeerders en eigenaars van open ruimte gebieden.



De studie wordt uitgevoerd in 3 luiken (+ 1 optioneel luik - dienstencentrale):

- Macroschaal: volledige gebied in en rond Brussel
- Mesoschaal: zone noord, E40-E40
- Microschaal: cases binnen zone noord

Het resultaat van **deel 1**, de analyse van de open ruimte in en rond Brussel, is een atlas die bestaat uit 2 grote delen: een ruimtelijke analyse en een analyse van het ruimtelijk beleid en de lopende projecten. De lezing gebeurde op de verschillende schalen en geeft inzicht in de dynamische netwerken waaruit het territorium bestaat en daarnaast geeft het een evaluatie van het gebied door middel van lopende projecten en visies.

In **deel 2** werd een visie ontwikkeld op macroschaal, deze benadrukt een reeks robuuste open ruimte corridors waarbij het doel is deze te verbinden om zo coherente corridors te vormen.

In **deel 3** werd gefocust op ontwerpelijk onderzoek d.m.v. workshops en werden acties in bepaalde gebieden gedefinieerd.

In het **4<sup>de</sup> deel** is i.f.v. de gebiedswerking een opdrachtcentrale opgericht om zo tot realisaties is het gebied te komen.

### **Studie Labo Ruimte transformatie van het 20<sup>ste</sup>-eeuwse randgebied van en rond Brussel**

De Labo Ruimtestudie is een samenwerking tussen Departement Omgeving (T.OP Noordrand, gebiedsprogramma R0), Perspective Brussels, Team Vlaams Bouwmeester en Brussels Bouwmeester. Met de opdracht 'Transformatie van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel' starten we een analytisch en prospectief onderzoek op naar de ruimtelijke transformatie en transitie van het bebouwd weefsel in het 20ste-eeuwse randgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse omliggende steden en gemeenten. De verkenning staat in functie van verder ontwerpelijk onderzoek naar de kwaliteitsvolle transformatie van het bebouwde weefsel, rekening houdend met de nieuwe 21<sup>ste</sup>-eeuwse opgaven op vlak van mobiliteit, water, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, en veranderingen in gebruik en spreiding van functies. De verkenning is dus meer dan louter een kaartenbundel die statistische gegevens verzamelt, maar moet - via een ontwerpgerichte, ruimtelijke lezing - ook de kwaliteiten, de beleving en het gebruik in beeld brengen en uitmonden in de formulering van een aantal sleutelkwesties die we via ruimtelijke instrumenten kunnen aanpakken.

Het verkennend onderzoek schakelt zich in in een breder meso-verhaal dat zijn oorsprong heeft in het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) en het afbakeningsproces. Het VSGB kijkt in het bijzonder naar 3 'regio's' rond het BHG, met name het ruime Zaventemse (de regio strekkende van Grimbergen tot Tervuren), Zellik-Groot-Bijgaarden en de zuidelijke Kanaalzone.

Bijzondere aandacht gaat in dit VSGB uit naar:

- het open ruimte netwerk
- reconversie, verdichting, sanering en hergebruik van bedrijvigheid en woongebieden waar mogelijk
- de luchthaven van Zaventem als economische trekpleister op internationaal niveau
- nauw overleg met de betrokken gemeenten, provincies en verschillende organisaties

Daarnaast schakelt het verkennend onderzoek zich eveneens in in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van het Brussels gewest. In dit plan worden volgende 4 grote thema's naar voor geschoven:

- Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.
- Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel kent heel wat stedenbouwkundige en maatschappelijke opgaves, onder meer op vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, etc. We zien twee gewesten die vervlochten zijn met elkaar maar op een totaal andere manier omgaan met een kwestie zoals de verstedelijkingsdruk.

Dit onderzoek verloopt gelijktijdig met de studie open ruimtenetwerk in en rond Brussel, waarin gefocust wordt op het open ruimtenetwerk. We bewaken gedurende het proces de complementariteit tussen beide studies.

Een verkenningsteam maakte in een eerste fase een diagnose op van het ruimtelijk functioneren en de uitdagingen voor dit gebied, en bundelde de resultaten in een atlas. Deze atlas is een niet exhaustieve collectie van thematische informatie die het ruimtelijke functioneren van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel beschrijft. Dit document richt zich in het bijzonder op de gebouwde ruimte en haar transformatiepotentieel en is opgemaakt in functie van de randvoorwaarden voor stedelijke vernieuwing.

In een tweede fase stond het verkenningsteam van fase 1, in opdracht van het partnerschap van het onderzoek, in voor de coördinatie van ontwerpend onderzoek op een aantal cases, uitgevoerd door andere ontwerpteams.

Een team ging aan de slag rond het thema 'de bereikbare stad' op de as Jette-Zellik-Asse. Zij onderzochten hoe zachte modi (fietsen, wandelen, micromobiliteit,...) een hefboom kunnen worden voor een nieuw type (stads)project.

Een tweede team ging aan de slag op de Woluwevallei tussen Kraainem en Sint-Lambrechts-Woluwe en onderzocht daar de opgave van 'de leefbare stad' en bracht in kaart hoe een waterbewuste stadsontwikkeling opgezet kan worden, over de gewestgrenzen heen.

Op de zone Erasmus in Anderlecht werkte een derde team rond het thema 'de dubbele korrel'. Ze gingen op zoek naar manieren om om te gaan met schaalverschillen in de bebouwing, en hoe we in de confrontatie van campussen of grootschalige metropolitane voorzieningen enerzijds, en het kleinschaliger woonweefsel anderzijds meer en beter kunnen inzetten op nabijheid, op meervoudig en zorgvuldiger ruimtegebruik.

Er werden gemeenschappelijke werksessies voorzien, zodat de drie teams bevindingen kunnen uitwisselen om zo elk specifieke kennis te ontwikkelen.

Nu de 2<sup>de</sup> fase afgerond is, volgt nog een synthesefase waarin de inzichten uit het hele traject gebundeld worden.

### **Strategisch project Horizon+**

Het Departement Omgeving subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Voor het strategisch project Horizon+ loopt een derde subsidieperiode. De tweede subsidieperiode werd recent beëindigd en de provincie is bezig met de eindrapportage als voorwaarde voor een doorstart naar het derde subsidietraject. Het strategisch project Horizon+ wil de gemeenten en het Zoniënwoud beter met elkaar verbinden door een functieversterking van de open ruimte binnen het bebouwd perifeer landschap. De gemeenten Tervuren, Overijse, Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode wensen deze verstedelijking duidelijk te begrenzen en de resterende open ruimte binnen het bebouwd perifeer landschap te vrijwaren en een duidelijke rol te geven. Het project zet daarom prioritair in op de ontwikkeling van recreatieve onthaalpoorten naar het Zoniënwoud en open ruimteverbindingen via binnengebieden.

De derde subsidieperiode heeft een verhoogde ambitie betreft bovenlokale initiatieven. Er worden vier projectgroepen opgestart: intergemeentelijk beleidsplan, interbestuurlijk beeldskwaliteitplan, interbestuurlijk RUP en verordeningen, en tot slot draagvlakvorming. De startdatum van het project werd bepaald op september 2021.

**Strategisch project Walden**

Het Departement Omgeving subsidieert strategische projecten (SP) in uitvoering van het RSV. Walden staat voor Wouden, Akkers en Landschappen Langsheen de Dijlevallei Ecologisch laten Netwerken. Dit SP wil binnen het grondgebied van de 4 deelnemende gemeenten Oud-Heverlee, Huldenberg, Bertem en Leuven inzetten op ruimtelijke complexe uitdagingen en op de realisatie van voorbeeldprojecten die de ambities van Brabantse Wouden waarmaken.

Inmiddels is er een coördinator aangesteld via de Provincie. ANB start de procedure om een medewerker in te schakelen. De startdatum werd bepaald op augustus 2020. De eerste ambitie is een longlist van projecten en werven te herwerken tot een shortlist.

**GEN-spoor L124 en fietssnelweg F207**

Het geïntegreerde planningsproces dat wordt opgestart omvat de uitbreiding van de bestaande spoorlijn L124, van 2 naar 4 sporen i.k.v. de realisatie van het GEN en de aanleg van een fietssnelweg (F207) parallel aan de spoorweg op het grondgebied van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode om zo de ontbrekende link te realiseren tussen Wallonië en Brussel. In functie van de realisatie van de geplande werken voor het GEN is een bestemmingswijziging noodzakelijk.

## Projectfiche 1.1c. Gebiedsprogramma Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0) – deel West

### Probleemstelling en doelstelling van het project

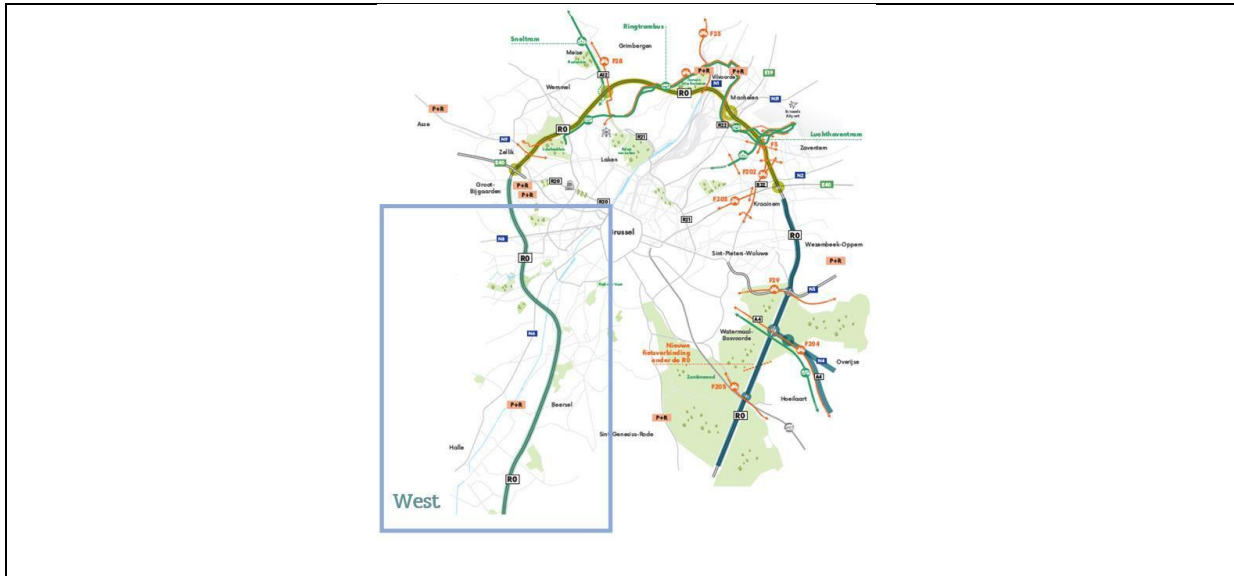
Naar aanleiding van de goedkeuring van de startnota GRUP Ruimtelijk herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel noord nam de Vlaamse Regering volgend beslispunt op in haar beslissing: *“De Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister, bevoegd voor buitenlands beleid en onroerend erfgoed, de Vlaamse minister, bevoegd voor mobiliteit, openbare werken, Vlaamse rand, toerisme en dierenwelzijn en de Vlaamse minister, bevoegd voor omgeving, natuur en landbouw, te gelasten met het uitwerken en uitvoeren van flankerende maatregelen bij de betrokken departementen en agentschappen van de Vlaamse Overheid in het kader van het programma Werken aan de Ring. Het flankerende programma zal worden voorgelegd aan de Vlaamse regering. De uitvoering wordt opgevolgd door het coördinatieplatform “Stand van de Rand”;*”.

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling is de motor om de ruimtelijke transformatie te realiseren. We maken werk van gezamenlijke gebiedsprogramma's hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten die hiervoor een hefboom vormen, waarbij we financieringsmogelijkheden bundelen om mobiliteits- en omgevingsdoelstellingen gebiedsgericht, coherent en geïntegreerd te realiseren. We leggen hiervoor een relatie met bestaande gebiedsplatformen.

Het gebiedsprogramma zal werken op 3 thema's:

- Groenblauwe dooradering van het gebied versterken:
  - meer ruimte voor water
  - versterking open ruimte systeem, ook in de bebouwde omgeving
  - productieve landschappen
- Knooppuntontwikkeling versterken via een geïntegreerde uitvoering van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid
  - ruimtelijke ontwikkeling op geschikte verdichtings- of transformatielocaties
  - ontharding op niet geschikte verdichtings- of transformatielocaties
- Omgevingskwaliteit in het gebied verbeteren

De fiche West spitst zich toe op het westelijk gebied omgeving R0. Ook in projecten opgenomen in andere fiches zoals de fiche rond bijkomend toegankelijk groen en landinrichting wordt uitvoering gegeven aan thema's zoals opgenomen in het gebiedsprogramma.



## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Veerle Van Hassel**

Dirk Boutsgebouw (VAC Leuven)  
Departement Omgeving – Afdeling GOP  
Diestsepoort 6 bus 91  
3000 LEUVEN

[veerle.vanhassel@vlaanderen.be](mailto:veerle.vanhassel@vlaanderen.be)

## Meewerkende organisaties

De Werkvennootschap, Departement Omgeving, Departement MOW, ANB, VLM, VMM, L&V, BAC, FOD Mobiliteit, Belgocontrol, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, provincie Vlaams-Brabant, gemeenten Zaventem, Machelen en Steenokkerzeel, Dilbeek, Asse, Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Kraainem, Stad Brussel, POM Vlaams-Brabant, Citydev, perspective.brussels, Haven van Brussel, OVAM, VOKA, BECI, Brusselse Havengemeenschap Gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, NMBS, De Lijn, MIVB, ministerie van Defensie, VLAIO, Team Vlaams Bouwmeester, Team bouwmeester maître architecte,...

## Uitvoerders van het project

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

## Financiering

Departement Omgeving en andere bevoegde overheden, afhankelijk van het voorwerp van de actie.

## Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Projectenmonitor	April 2020	Afgerond	In een volgende fase voor de projectenmonitor wordt een intekentool voorzien waardoor actoren in het gebied zelf projecten kunnen intekenen. Er zullen hiervoor protocollen dienen opgemaakt te worden.
Projectenmonitor – online tool	April 2021	Afgerond	De intekentool werd binnen het DOMG ontwikkeld en online geplaatst. Na een periode van testen door enkele nauwbetrokken actoren, zal deze tool binnen de Vlaamse Rand gepromoot worden i.f.v. de gebiedswerking.
Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel	Fase 1 t.e.m. fase 3:afgerond begin 2022 Fase 4: opdrachtcentrale vanaf begin 2022 t.e.m. begin 2026	Fase 1 t.e.m. 3: afgerond. Fase 4: op schema	I.f.v. de gebiedswerking en om de visie te realiseren voor het openruimte netwerk werd begin 2022 een opdrachtcentrale opgestart waarvan de verschillende Vlaamse instanties en de gemeenten in de rand rond Brussel actief gebruik kunnen maken.
Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid	Zomer 2022	Start	In samenwerking met de VLM, het Departement Omgeving en het BHG (perspective en Leefmilieu Brussel) wordt voor het zuidelijk deel van de Vlaamse Rand rond Brussel een gezamenlijke studie opgestart als complement van het reeds afgeronde noordelijke deel. Op die manier willen we komen tot een openruimtenetwerk voor de volledige rand in en rond Brussel.
Studie Labo Ruimte – 20 <sup>ste</sup> eeuwse randgebied van en rond Brussel	Aug 2022	Op schema	Na oplevering van de diagnose (fase 1 ), werd het ontwerpend onderzoek op 3

	Fase 1: Diagnose – februari 2020 tot april 2021 Fase 2: ontwerpend onderzoek – juni 2021 tot maart 2022 Fase 3: synthese – mei 2022 tot september 2022		casegebieden uitgewerkt en opgeleverd. De synthesefase start op.
Strategisch project Zennevallei	Periode 2020-2023	Op schema	
GRUP Bedrijvenzone 3 Fontein	Scopingnota gepubliceerd in januari 2022	Op schema	Voorbereiding ontwerp GRUP en plan-MER. Voorontwerp RUP: najaar 2022
GRUP Laekebeek (Lot)	Goedkeuring startnota door VR in het najaar 2022	Opstartfase	Voorbereiding startnota en procesnota

### Stand van zaken juni 2022

In het kader van het gebiedsprogramma lopen 3 acties die gaan over de volledige Vlaamse Rand rond Brussel (omgeving R0).

#### Projectenmonitor

De projectenmonitor is een bundeling van lopende projecten, processen, initiatieven, visies en acties in de Vlaamse Rand rond Brussel. De projectenmonitor structureert, visualiseert en deelt alle kennis over projecten op een eenvoudige manier voor alle actoren binnen het gebied. Op termijn moet het een online applicatie zijn die de projecten visualiseert aan de hand van project-/achtergrondinformatie (bv. naam project, type project, status,...) en een grafische weergave op kaart. Het betreft projecten die nog in de informele fase zitten of nog niet in een officiële procedure zijn opgenomen.

De ruimtelijke uitdagingen met betrekking tot mobiliteit, leefbaarheid,... in de rand rond Brussel zijn groot. Zo staan er bv. grote infrastructuurprojecten op stapel (bv.: werken aan de Ring) die enerzijds inspelen op de mobiliteitsuitdaging in het gebied, en anderzijds ook inspelen op uitdagingen met betrekking tot leefbaarheid in het gebied.

Het doel is om een zo volledig mogelijk overzicht te krijgen van (bovenlokale) lopende projecten, processen, visies en acties in het projectgebied. Hierdoor ontstaan meekoppelkansen en dus gedeelde en elkaar versterkende winsten voor het gebied. Het doel is immers te streven naar een coherente gebiedsontwikkeling voor de Vlaamse Rand rond Brussel.

In het verleden (2015) werd reeds in het kader van TOP Noordrand een protocol afgesloten tussen het toenmalige Ruimte Vlaanderen en het toenmalige Brussel Stedelijke Ontwikkeling in functie van de opstart van een projectenmonitor. Op termijn zou het bedoeling moeten zijn om de projectenmonitor langs Vlaamse zijde te integreren of samen te brengen met de projectenmonitor die langs Brusselse zijde wordt ontwikkeld.

#### Studie Open ruimtenetwerk in en rond Brussel

Het doel van de opdracht is om via een geïntegreerde aanpak te komen tot de ontwikkeling van een ambitieuze, gezamenlijk gedragen landschappelijke visie m.b.t. de versterking en uitbouw van een regionaal samenhangend open ruimtenetwerk in en rond Brussel. Een netwerk dat de economische en demografische ontwikkelingen ondersteunt en diverse functies (landschappelijk, ecologisch, recreatief, voedselvoorziening, klimaat, ecosystemisch, gezondheid en leefbaarheid) integreert.

Belangrijkste doelstelling is het operationaliseren van deze visie in de projecten en instrumenten van de verschillende partners (RPA, RUP, landinrichtingsplannen, gebiedsprogramma's, lokale projecten, bijkomende oppervlakte toegankelijk groen, bos, Brussels Natuurplan, groen netwerk, vergunningenbeleid,...) in samenwerking met lokale besturen, gebruikers, investeerders en eigenaars van open ruimte gebieden.

De studie wordt uitgevoerd in 3 luiken (+ 1 optioneel luik - dienstencentrale):

- Macroschaal: volledige gebied in en rond Brussel
- Mesoschaal: zone noord, E40-E40
- Microschaal: cases binnen zone noord

Het resultaat van **deel 1**, de analyse van de open ruimte in en rond Brussel, is een atlas die bestaat uit 2 grote delen: een ruimtelijke analyse en een analyse van het ruimtelijk beleid en de lopende projecten. De lezing gebeurde op de verschillende schalen en geeft inzicht in de dynamische netwerken waaruit het territorium bestaat en daarnaast geeft het een evaluatie van het gebied door middel van lopende projecten en visies.

In **deel 2** werd een visie ontwikkeld op macroschaal, deze benadrukt een reeks robuuste open ruimte corridors waarbij het doel is deze te verbinden om zo coherente corridors te vormen.

In **deel 3** werd gefocust op ontwerpend onderzoek d.m.v. workshops en werden acties in bepaalde gebieden gedefinieerd.

In het **4<sup>de</sup> deel** is i.f.v. de gebiedswerking een dienstencentrale opgericht worden om zo tot realisaties is het gebied te komen.

### **Studie Labo Ruimte transformatie van het 20<sup>ste</sup>-eeuwse randgebied van en rond Brussel**

De Labo Ruimtestudie is een samenwerking tussen Departement Omgeving (T.OP Noordrand, gebiedsprogramma R0), Perspective Brussels, Team Vlaams Bouwmeester en Brussels Bouwmeester. Met de opdracht 'Transformatie van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel' starten we een analytisch en prospectief onderzoek op naar de ruimtelijke transformatie en transitie van het stedelijk weefsel in het 20ste-eeuwse randgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse omliggende steden en gemeenten. De verkenning staat in functie van verder ontwerpend onderzoek naar de kwaliteitsvolle transformatie van het bebouwde weefsel, rekening houdend met de nieuwe 21<sup>ste</sup>-eeuwse opgaven op vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, en veranderingen in gebruik en spreiding van functies. De verkenning is dus meer dan louter een kaartenbundel die statistische gegevens verzamelt, maar moet - via een ontwerpgerichte, ruimtelijke lezing - ook de kwaliteiten, de beleving en het gebruik in beeld brengen en uitmonden in de formulering van een aantal sleutelkwesties die we via ruimtelijke instrumenten kunnen aanpakken.

Het verkennend onderzoek schakelt zich in in een breder meso-verhaal dat zijn oorsprong heeft in het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) en het afbakeningsproces. Het VSGB kijkt in het bijzonder naar 3 'regio's' rond het BHG, met name het ruime Zaventemse (de regio strekkende van Grimbergen tot Tervuren), Zellik-Groot-Bijgaarden en de zuidelijke Kanaalzone.

Bijzondere aandacht gaat in dit VSGB uit naar:

- het open ruimte netwerk
- reconversie, verdichting, sanering en hergebruik van bedrijvigheid en woongebieden waar mogelijk
- de luchthaven van Zaventem als economische trekpleister op internationaal niveau
- nauw overleg met de betrokken gemeenten, provincies en verschillende organisaties

Daarnaast schakelt het zich eveneens in in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van het Brussels gewest. In dit plan worden volgende 4 grote thema's naar voor geschoven:

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



- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie.
- Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen.

Het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel kent heel wat stedenbouwkundige en maatschappelijke opgaves, onder meer op vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid, kwaliteit en betaalbaarheid van wonen, etc. We zien twee gewesten die vervlochten zijn met elkaar maar op een totaal andere manier omgaan met een kwestie zoals de verstedelijkingsdruk.

Dit onderzoek verloopt gelijktijdig met de studie open ruimtenetwerk in en rond Brussel, waarin gefocust wordt op het open ruimtenetwerk. We bewaken gedurende het proces de complementariteit tussen beide studies.

Een verkenningsteam maakte in een eerste fase een diagnose op van het ruimtelijk functioneren en de uitdagingen voor dit gebied, en bundelde de resultaten in een atlas. Deze atlas is een niet exhaustieve collectie van thematische informatie die het ruimtelijke functioneren van het 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel beschrijft. Dit document richt zich in het bijzonder op de gebouwde ruimte en haar transformatiepotentieel en is opgemaakt in functie van de randvoorwaarden voor stedelijke vernieuwing.

In een tweede fase stond het verkenningsteam van fase 1, in opdracht van het partnerschap van het onderzoek, in voor de coördinatie van ontwerpend onderzoek op een aantal cases, uitgevoerd door andere ontwerpteams.

Een team ging aan de slag rond het thema 'de bereikbare stad' op de as Jette-Zellik-Asse. Zij onderzochten hoe zachte modi (fietsen, wandelen, micromobiliteit,...) een hefboom kunnen worden voor een nieuw type (stads)project.

Een tweede team ging aan de slag op de Woluwevallei tussen Kraainem en Sint-Lambrechts-Woluwe en onderzocht daar de opgave van 'de leefbare stad' en bracht in kaart hoe een waterbewuste stadsontwikkeling opgezet kan worden, over de gewestgrenzen heen.

Op de zone Erasmus in Anderlecht werkte een derde team rond het thema 'de dubbele korrel'. Ze gingen op zoek naar manieren om om te gaan met schaalverschillen in de bebouwing, en hoe we in de confrontatie van campussen of grootschalige metropolitane voorzieningen enerzijds, en het kleinschaliger woonweefsel anderzijds meer en beter kunnen inzetten op nabijheid, op meervoudig en zorgvuldiger ruimtegebruik.

Er werden gemeenschappelijke werksessies voorzien, zodat de drie teams bevindingen kunnen uitwisselen om zo elk specifieke kennis te ontwikkelen.

Nu de 2<sup>de</sup> fase afgerond is, volgt nog een synthesefase waarin de inzichten uit het hele traject gebundeld worden.

### **Strategisch project Slimme transformatie in de verstedelijkte Zennevallei**

Het Departement Omgeving subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project Slimme transformatie in de verstedelijkte Zennevallei startte met een derde subsidieperiode (subsidieperiode 1: 2011-2014, subsidieperiode 2: 2015-2018, subsidieperiode 3: 2020-2023).

Het strategisch project wil een antwoord bieden op actuele uitdagingen, zoals klimaatsverandering, demografische groei, versnippering van de ruimte en de nood aan zuinig ruimtegebruik. Het transformatieproces dat het project beoogt, zet in op vernieuwing en opwaardering van de economische structuur en het huidig woonweefsel, en dit met behoud en versterking van de waardevolle openruimtestructuren. De transformatie wordt getoetst aan het vernieuwde gewestelijk en provinciaal ruimtelijk beleid.

Het strategisch project geeft met verschillende partners en organisaties samen dit transformatieproces vorm door de uitwerking van volgende 3 thema's:

1. De infrastructurele en ruimtelijke uitbouw van openbaarvervoersknooppunten en fietsroutenetwerk
2. Het integraal beschermen en versterken van het watersysteem van de Zennevallei
3. Het optimaliseren van bedrijventerreinen door zuinig ruimtegebruik en samenwerking met ondernemers

Er zal ook ruimte gegeven worden aan creatieve en vernieuwende oplossingen door coalitievorming met het middenveld, actoren en organisaties. De samenwerking zal inzetten op concrete acties en gebieden om de transformatie van de Zennevallei te realiseren.

### **Bedrijvenzone Drie Fonteinen**

In uitvoering van een onderdeel van de visie van het strategisch project Zennevallei werd een geïntegreerd planningsproces opgestart i.f.v. de bedrijvenzone Drie Fonteinen. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bedrijvenzone Drie Fonteinen' zal de stedenbouwkundige voorschriften actualiseren om de bedrijventerreinen op een optimale manier te laten ontwikkelen.

Het algemene doel van dit ruimtelijk uitvoeringsplan is de optimalisatie van de bedrijvenzone 'Drie Fonteinen', door:

- de ontwikkeling van verlaten of onbebouwde sites en de intensivering van onderbenutte bedrijvensites
- het vergroten van de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel voor personen- als goederenverkeer
- het versterken van het groen-blauwe netwerk en het beperken van de risico's op wateroverlast
- het verbeteren van het woon- en leefmilieu van de aangrenzende woongebieden.

De bedrijvenzone is nagenoeg volledig volgebouwd. Het plan maakt dus niet de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein mogelijk, maar moet ervoor zorgen dat de bestaande bedrijvenzone ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft voor diverse soorten bedrijfsactiviteiten. Dit kan voor een deel gebeuren door vernieuwingsoperaties van de bedrijven zelf. Maar er zijn ook investeringen nodig in het openbaar domein of door bedrijven gezamenlijk om het bedrijventerrein als geheel aantrekkelijk te houden. Al deze grote en kleine vernieuwingsacties worden gezamenlijk de optimalisatie van de bedrijvenzone genoemd.

### **Laekebeek**

In uitvoering van een onderdeel van de visie van het strategisch project Zennevallei wordt een geïntegreerd planningsproces opgestart i.f.v. optimalisatie van de bedrijvenzone Laekebeek. Daarnaast wordt ook een gebiedsgerichte visie geformuleerd voor de woonomgeving Lot en de omliggende openruimte gebieden.

## **Projectfiche 1.2. Het sluiten van een samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader op lange termijn**

### **Probleemstelling en doelstelling van het project**

In het (ontwerp) gewestelijk actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal, met als planperiode 2019-2023, is als maatregel opgenomen dat het Vlaams Gewest als onderdeel van een lange termijnstrategie zal streven naar de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewesten, steunend op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar ruime omgeving, waarbij voldoende garanties worden ingebouwd voor de leefbaarheid van de omgeving enerzijds en de ontwikkeling van de luchthaven als belangrijke economische poort anderzijds.

Hiermee wordt een nadere invulling gegeven aan het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 dat wenst in te zetten op een gedegen en evenwichtig luchthavenakkoord en wenst te streven naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die tot vandaag op de luchthaven weegt.

Het doel van een globaal samenwerkingsakkoord is een afstemming van federale en gewestelijke bevoegdheden om te komen tot een meer gecoördineerd luchthavenbeleid, dat een rechtszeker en coherent kader moet bieden voor de vliegroutes, de geluidsreglementering, de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven, alsook een rechtszeker kader voor het bouwen en wonen in de luchthavenregio.

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.

In het kader van de toepassing van een 'evenwichtige aanpak', zoals aangenomen door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, kunnen meerdere maatregelen (of een combinatie) van maatregelen overwogen worden om een vooropgestelde milieudoelstelling voor een bepaalde luchthaven te bereiken, namelijk:

- 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 mogelijke maatregelen binnen verschillende bevoegdheidsdomeinen, zowel federaal als gewestelijk, waarbij de afstemming van de uitoefeningen van deze bevoegdheden uitermate aangewezen, zo niet noodzakelijk, is.

De toepassing van de evenwichtige aanpak in het kader van het geluidbeheer rond luchthavens is structureel verankerd in Europese regels. Het gewenste samenwerkingsakkoord moet dan ook de basis leggen voor een gecoördineerde uitvoering van Europese verplichtingen ten aanzien van de luchthaven uit hoofde van de richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai 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.

Mogelijk met sub-projecten (later te bepalen).

De federale regering heeft het initiatiefrecht voor dit project.

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Martelaarsplein 7

1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

Departement Omgeving

Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO)

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel

**Rudi Geens**

[rudi.geens@vlaanderen.be](mailto:rudi.geens@vlaanderen.be)

De afdeling BJO fungeert hier enkel als aanspreekpunt voor de rapportering over dit dossier, niet als verantwoordelijke voor de voortgang. Gezien dit een uitgesproken politiek dossier is, is op Vlaams niveau het kabinet van de minister van Omgeving de trekkende organisatie voor dit dossier.

### Meewerkende organisaties

Federale Regering

Departement MOW

### Uitvoerders van het project

Federale regering in samenwerking met de gewestregeringen

### Financiering

/

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Goedkeuring door de Vlaamse Regering op 10 juni 2016 van het gewestelijk actieplan Omgevingslawaaï voor de luchthaven	Juni 2016	gerealiseerd	

Brussel-Nationaal in uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG			
Goedkeuring van het gewestelijk actieplan Omgevingslawaaï voor de luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG (ronde 3) met als planperiode 2019-2023)	Medio 2020	gerealiseerd	<p>Het actieplan (ronde 3) werd op 15 oktober 2021 door de Vlaamse Regering definitief goedgekeurd.</p> <p>Het sluiten van een samenwerkingsakkoord als maatregel uit het ontwerp actieplan 2019-2023, werd hierin bevestigd.</p> <p>Het plan heeft een aangepaste looptijd van oktober 2021 tot juni 2024.</p>

### Stand van zaken juni 2022

Tijdens de vorige legislatuur werd er nog geen concreet perspectief geboden op een globaal samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader voor de luchthaven op lange termijn.

Het politieke overleg in het voorjaar 2017 was gericht op de behandeling van de twee belangenconflicten die door de Vlaamse Regering op 22 december 2016 en 21 februari 2017 werden ingeroepen tegen de beslissing van voormalig Brussels minister van Leefmilieu Céline Fremault van 19 mei 2016 inzake de schrapping vanaf 1 januari 2017 van de tolerantie­marge op de vaststelling van overtredingen van de Brusselse normen voor het luchtverkeer. Het belangenconflict tussen de Gewesten inzake de Brusselse normen werd behandeld op het Overlegcomité, in bilaterale gesprekken tussen bevoegde ministers en daarnaast ook in thematische werkgroepen ter objectivering van een aantal elementen in het luchthavendossier. In het kader daarvan werd het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen overheden weliswaar aangehaald als een element van een duurzame oplossing en als basis voor een nader te ontwikkelen flankerend beleid.

Sinds het aantreden van de nieuwe federale regering (De Croo I) in oktober 2020 zijn er nog geen concrete besprekingen tussen de regeringen gevoerd over de inhoud en timing van een mogelijk samenwerkingsakkoord. In het federaal regeerakkoord van 30 september 2020 is wel opgenomen dat de regering wenst te werken aan een evenwichtige oplossing voor het probleem van de geluidshinder en de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven geconfronteerd wordt. Hiertoe zal de federale regering een ontwerp van evenwichtige vliegwet uitwerken. In de beleidsnota van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet wordt bovendien nader overleg tussen regeringen aangekondigd om het kader vast te stellen waarbinnen verdere werkzaamheden moeten worden verricht om tot evenwichtige oplossingen te komen. Ook wenst hij in dialoog te gaan met alle belanghebbenden in het luchthavendossier.

Met de oprichting van een overlegplatform op initiatief van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet werd intussen een concreet perspectief geboden voor een structureel overleg en dialoog met alle belanghebbenden. Hiermee geeft minister Gilkinet een antwoord op het vonnis van 30 mei 2018 dat

de Belgische Staat verplicht om een Staten-Generaal samen te roepen met het oog op het sluiten van een pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst.

Met de oprichting van dit overlegplatform wenst hij een constructieve dialoog tussen alle belanghebbenden van de luchthaven Brussel-Nationaal aan te moedigen, en wil hij verbeteringen identificeren en aanbrengen aan de huidige situatie. Dit overlegplatform, waarin zowel verenigingen van omwonenden, lokale overheden, gewesten als andere belanghebbenden vertegenwoordigd zijn, is voor het eerst samengekomen op 30 september 2021. Sindsdien komt het platform regelmatig samen.

Parallel heeft het kabinet van federaal minister Gilkinet intussen ook het initiatief genomen om het overlegproces met de gewesten terug te activeren met de organisatie van werkgroepvergaderingen, waaraan wordt deelgenomen door vertegenwoordigers van het kabinet Gilkinet en de 3 gewestregeringen.

Een aantal juridische procedures, met mogelijke repercussies op de verdere besluitvorming in het luchthavendossier, hebben in eerste aanleg wel hun uitkomst gekregen, maar intussen werden nieuwe procedures opgestart of zijn beroepsprocedures nog in behandeling.

## Projectfiche 1.3. De operationalisering en de bekendmaking van een voorschrift voor de akoestische isolatie van woningen

### Probleemstelling en doelstelling van het project

In Vlaanderen bestaat er geen akoestische isolatieverplichting voor woningen tegen buitenlawaai. De eisen uit de Belgische norm NBN S01-400-1:2008 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.

In eerder onderzoek 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 werden ontwikkeld beschrijven de akoestische kwaliteitseisen waaraan de gevelisolatie van nieuwe woonegelegenheden 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 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' zoals gedefinieerd in het op 15 oktober 2021 door de Vlaamse Regering goedgekeurde geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van ronde 3 van de EU-richtlijn 2002/49/EG.

Sub-projecten hierbij zijn:

- *Invoeren van een gewestelijk isolatievoorschrift voor woningbouw*

De eerder ontwikkelde ontwerpeisen (cf. geluidsactieplan Brussel-Nationaal 1<sup>e</sup> ronde) 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 die geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn en waarvoor een bouw- of verbouwingsaanvraag vereist is.<sup>1</sup> Het Vlaams gewest zal 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.<sup>2</sup>

- *Ontwikkelen van ondersteunende instrumenten*

Ter ondersteuning van de toepassing van het isolatievoorschrift zal onderzocht worden op welke wijze ondersteunende instrumenten ontwikkeld kunnen worden. Hierin past

<sup>1</sup> , Dit stemt overeen met het huidige toepassingsbereik van de akoestische isolatienorm voor de woningbouw NBN S01-400-1: 2008 (momenteel in herziening).

<sup>2</sup> Het concrete implementatietraject zal ook afhankelijk zijn van de mate waarin het voorschrift beperkt wordt tot de luchthaven Brussel-Nationaal of ook andere regionale luchthavens worden betrokken. Een combinatie met bijkomende isolatie-eisen voor weg- en spoorverkeerslawaai kan eveneens overwogen worden, waardoor het toepassingsbereik uitgebreid kan worden tot andere geluidsbronnen onder de toepassing van de richtlijn 2002/49/EG). Een algemene invoering voor heel het Vlaams grondgebied en voor alle verkeersmodi krijgt de voorkeur.

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, studie bureaus, bouwbedrijven ...

- *Promotie en sensibilisering van het isolatievoorschrift*

Er zal bijkomend ingezet worden 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 synergieën 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 geluidskundigen 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*

Er is niet enkel aandacht nodig voor geluidsisolatie van nieuwbouwwoningen. Ook bestaande woningen verdienen de nodige aandacht. Het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal stelt daarom voor om nader te onderzoeken 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 is tevens als aandachtspunt mee te nemen in het kader van de onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord.

## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

Departement Omgeving



Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO)  
Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel  
**Rudi Geens**  
[rudi.geens@vlaanderen.be](mailto:rudi.geens@vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

Nog te bepalen in functie van voortgang van het project.

Mogelijk meewerkende organisaties:

- Agentschap Wonen Vlaanderen
- Agentschap Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
- Vlaams Energieagentschap
- Departement MOW

### Uitvoerders van het project

Departement Omgeving

### Financiering

De inzet van de benodigde middelen (budgetten, personeel) en bijhorende timing werden vastgesteld in het kader van de definitieve goedkeuring van het op 15 oktober door de Vlaamse Regering goedgekeurde geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van ronde 3 van richtlijn 2002/49/EG.

In de loop van 2021 werd binnen het departement Omgeving een bijkomende aanwerving (1 VTE) gedaan om uitvoering te kunnen geven aan de maatregelen uit deze fiche.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
goedkeuring door de Vlaamse Regering van het gewestelijk actieplan Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van de 2 <sup>e</sup> ronde van de richtlijn 2002/49/EG	10 juni 2016	gerealiseerd	
oriënterende startnota	juni 2017	gerealiseerd	De nota werd gefinaliseerd in het eerste kwartaal 2018
juridisch-technische analyse binnen BJO van wetgevende instrumenten	december 2018	bij te sturen	Het actieplan 3e ronde is goedgekeurd. De maatregel zal eind 2022 worden hernomen.
start van een beleidsvoorbereidende studie met ontwikkeling	maart 2019	gerealiseerd	De studie werd opgeleverd in juli 2020 en intussen gepubliceerd.

van ondersteunende instrumenten			
onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen	voorjaar 2020	bij te sturen	Het actieplan 3e ronde is goedgekeurd. De maatregel zal eind 2022 worden hernomen.
goedkeuring van het gewestelijk actieplan Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG (ronde 3) met als planperiode 2019-2023)	medio 2020	gerealiseerd	Het actieplan (ronde 3) werd op 15 oktober 2021 door de Vlaamse Regering definitief goedgekeurd. De maatregelen uit het ontwerp actieplan 2019-2023, voorgelegd in het kader van het openbaar onderzoek, werden hierbij bevestigd. Het plan heeft een aangepaste looptijd van oktober 2021 tot juni 2024.

### Stand van zaken juni 2022

Binnen de voorziene en goedgekeurde budgettaire ruimte voor uitvoering van de gewestelijke actieplannen werden de in 2018 beschikbare middelen georiënteerd naar beleidsmatig onderzoek binnen het thema, niet enkel beperkt tot het isolatievraagstuk in de luchthavenregio maar uitgebreid naar andere geluidsbronnen, rekening houdend met de voorstellen op dat vlak in de goedgekeurde, gewestelijke actieplannen voor de belangrijke wegen en spoorwegen.

Een specifieke studieopdracht werd toegewezen aan Tractebel-Engie. De studie, gestart op 1 maart 2019, werd in juli 2020 opgeleverd.

De belangrijkste doelstelling van de studieopdracht was om, steunend op de resultaten van voorgaand onderzoek binnen dit thema, een ontwerp van gewestelijk isolatievoorschrift nader te evalueren, uit te werken, indien nodig aan te passen en op punt te stellen, zodanig dat dit inzetbaar is in het kader van het MER-afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen en later geoperationaliseerd kan worden in geschikte instrumenten binnen het ruimtelijk beleid als onderdeel van een algemene, ruimtelijke strategie om rekening te houden met omgevingslawaai bij nieuwe woonontwikkelingen.

Het uitgevoerde onderzoek bestond uit 3 delen:

- Deel 1 : Internationale verkenning

Ter onderbouwing van de ontwikkeling van een gewestelijk isolatievoorschrift en een latere implementatie in geschikte instrumenten werd vooraf onderzoek gedaan naar de wijze waarop in andere regio's en Europese landen aspecten inzake akoestische gevelisolatie aan bod komen in instrumenten binnen het omgevingsbeleid en de toepassing ervan in de praktijk.

- Deel 2 : De evaluatie van het gewestelijk isolatievoorschrift

In dit deel werd het ontwerp van gewestelijk isolatievoorschrift nader geëvalueerd (inclusief een benchmarking met de Belgische NBN-norm inzake akoestische isolatie en toepassing ervan in praktische casestudies), met als beleidsaanbeveling een voorstel tot vereenvoudiging van het voorschrift in situaties met overwegend weg- en spoorverkeersgeluid.

- Deel 3 : Toepassing en dimensionering

Ter ondersteuning van bouwprofessionals bij de correcte dimensionering van de gevelisolatie op gebouwniveau en in functie van een doorwerking van dit voorschrift, werd in dit deel van de studie een eenvoudige rekentool ontwikkeld en een technische leidraad uitgewerkt.

De deelrapporten van dit onderzoek kunnen geraadpleegd worden op de website van het Departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/gewestelijk-voorschrift-akoestische-gevelisolatie>) en het [FRIS-onderzoeksportaal](#) van de Vlaamse overheid.

Specifiek voor het isolatievraagstuk rond de luchthaven geeft het eerste deel van de studie een meer genuanceerd inzicht hoe internationaal wordt omgegaan met de implementatie en toepassing van isolatievoorschriften. Als referentiepunt geven deze inzichten verdere input voor de voorziene interne juridisch-technische analyse van mogelijke (wetgevende) instrumenten voor de invoering van een isolatievoorschrift in de luchthavenregio.

De ontwikkelde rekentool voor de dimensionering van de vereiste gevelisolatie en de opstelling van een technische leidraad voor de toepassing dragen bij tot de in het actieplan voorziene ontwikkeling van specifieke instrumenten ter ondersteuning van de operationalisering van een gewestelijk isolatievoorschrift in de luchthavenregio.

Met de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021 van het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal, in uitvoering van de 3<sup>e</sup> ronde van de Europese richtlijn 2002/49/EG, werden de maatregelen uit het ontwerp actieplan 2019-2023 bevestigd.

In het actieplan werd een specifieke uitvoeringstiming opgenomen voor uitvoering van de acties binnen de looptijd van dit actieplan (oktober 2021 – juni 2024), waarbij een aangepaste timing werd opgenomen in het actieplan.

- operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift voor woningbouw (mijlpaal: eind 2023)
- onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen (mijlpaal : medio 2023)

In 2022 zal in eerste instantie verder ingezet worden op de operationalisering van een isolatievoorschrift voor het kerngebied in de luchthavenregio.

## Projectfiche 1.4. Eén miljoen extra bomen in Vlaams-Brabant

### Probleemstelling en doelstelling van het project

In Vlaams-Brabant, en dus ook in de Vlaamse Rand, werken we mee aan de aanplant van 1 miljoen bomen in Vlaams-Brabant. Er worden gronden aangekocht die bebost worden met nieuwe bomen. Financiële stimuli worden voorzien voor private eigenaars en openbare besturen die hun grond bebossen.

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Jelle Van den Berghe**

**Gaëtane Maes**

[jelle.vandenbergh@vlaanderen.be](mailto:jelle.vandenbergh@vlaanderen.be)

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Bart Meuleman** (ANB)

VAC Herman Teirlinck

Havenlaan 88 bus 75

1000

Brussel

[bart.meuleman@vlaanderen.be](mailto:bart.meuleman@vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

### Uitvoerders van het project

Agentschap voor Natuur en Bos

### Financiering

Binnen de beschikbare kredieten van het Agentschap voor Natuur en Bos.

Het Vlaamse Randfonds draagt ad hoc bij aan de jaarlijkse projectsubsidie 'Groene Rand' en de samenwerking met de 'Bûmplanters'.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Bosteller online	31/12/2020	Gerealiseerd	
Bomenteller online	31/12/2021	Bij te sturen	In onderzoek
Aandeel van 1 miljoen bomen in Vlaams-Brabant en 4.000 ha	31/12/2024	Op schema	

bebossing in Vlaanderen werd in de Vlaamse Rand gerealiseerd			
--	--	--	--

## Stand van zaken juni 2022

De Vlaamse Rand is een groene rand. Het Vlaamse Regeerakkoord 2019-2024 stelt heldere ambities om 4.000 ha bosuitbreiding in Vlaanderen te realiseren en 1 miljoen bomen in Vlaams-Brabant te planten. In de Vlaamse Rand willen we een aanzienlijke bijdrage aan deze doelstellingen leveren. Natuur en Bos zet hierop in door bebossing binnen eigen beheer, samenwerking met partners en initiatieven van derden te ondersteunen.

### *Bebossing binnen eigen beheer*

Natuur en Bos maakt samen met de partners van de Bosalliantie een prioriteit van de realisatie van de bebossingsdoelstelling tijdens deze regeerperiode. Natuur en Bos zal zelf een aanzienlijk deel van deze doelstellingen realiseren en voerde een GIS-analyse uit om binnen haar eigen patrimonium te zoeken naar bebosbare gronden en om de eventuele obstakels die bebossing tot nog toe onmogelijk maakten weg te nemen. Zo kon ANB op haar eigen terreinen in de periode 2019-2021 41,26 ha nieuw bos aanleggen verdeeld over 14 gemeenten in de Vlaamse Rand.

### *Samenwerking met partners*

In 2020 werd een intergewestelijke opdracht uitgeschreven door Perspective Brussels, Omgeving, Leefmilieu Brussel, Agentschap Natuur en Bos en OVAM. Deze opdracht, die werd toevertrouwd aan het consortium BUUR-ANTEA-Hesselteer, beoogt de basis te leggen voor een goed functionerend netwerk van open ruimten door de hele metropool heen. Het [voortgangsrapport](#) van het onderzoek werd voorgesteld op 29 april 2021.

Het onderzoek op algemeen niveau heeft geleid tot het definiëren van 4 specifieke casestudy's in het gebied. Deze vier cases bestrijken heel wat facetten van open ruimten, en dit rond de volgende thema's waarrond nog voor de zomer verschillende workshops worden georganiseerd:

- Verbindingen voor natuur door de bebouwde weefsels heen
- Ruimtelijke implicaties van een strategie voor duurzame voeding
- De grote infrastructuren als elementen van verbinding binnen het netwerk
- Mogelijke performanties binnen een dichtbebouwd stedelijk weefsel

In de noordrand wordt binnen het project 'herbestemming van de site ex-NAVO/Defensie in Evere, Brussel-Stad en Zaventem' gestreefd naar minimaal 20 ha bosuitbreiding. De procedure voor de opmaak van een RUP/PAD is lopende.

ANB kocht in april 2021 samen met de gemeente Asse en het Vlaamse Randfonds van het Agentschap voor Binnenlands Bestuur ruim 11 ha van het Kravaalbos aan dat tot dan toe in privéhanden en volledig afgerasterd was. Het gebied is publiek toegankelijk sedert 1 juni 2022 en de samenwerking van de gemeente, Agentschap voor Natuur en Bos, Regionaal Landschap Brabantse Kouters en het Strategisch Project Landschap van Erembald tot Kravaalbos zorgt voor een officiële openstelling op 18 september 2022 en de voorziene bebossing van 76 are in de winter 2022-23.

In samenwerking tussen de provincie Vlaams-Brabant, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Omgeving, minstens 6 Vlaamse Randgemeenten en een aantal privépartners werd de Brabantse Wouden ingediend en aanvaard als kandidaat Nationaal Park. Binnen de perimeter van dit projectgebied werden recent twee strategische projecten Walden en Horizon+, respectievelijk goedgekeurd en verlengd voor een periode van 3 jaar. Beide projecten werken o.a. aan oplossingen voor stedenbouwkundige knelpunten die bebossing op ecologisch belangrijke verbindinglocaties

belemmeren. Er werd een strategie uitgewerkt die verwerving door de overheid of realisatie van natuurdoelen door eigenaars moet faciliteren. Dit leidde in 2020 tot een verhoogd aankoopritme.

Na de succesvolle editie in 2020 waarbij meer dan 7800 bomen werden geplant op 36 verschillende locaties in de Vlaamse Rand, werd de bûûmplantcampagne in het kader van het Gordelfestival in 2021 hernomen. Het Agentschap voor Natuur en Bos werkte hiervoor opnieuw samen met het burgercollectief 'de Bûûmplanters' en betrok de initiatiefnemers van het 'bomencharter'. Dankzij de campagne van 2021 werden 15.745 bomen en struiken aangeplant en dit in 26 gemeenten uit de Vlaamse Rand.

De Bûûmplanters lanceerden eind mei 2021 ook een oproep naar scholen in de Rand, met als bedoeling om samen met een 10-tal groepen scholieren bomen te planten op die scholen of in hun omgeving. Daarbij werd ook gezorgd voor een educatieve omkadering, zodat de jongeren tegelijk bijleren over thema's als klimaat en biodiversiteit. Voor deze actie kregen de Bûûmplanters een subsidie vanuit het Vlaamse Randfonds. Het ging om een pilootproject dat wellicht de komende jaren een structureel vervolg krijgt. Deze scholenactie zorgde in het totaal voor 5.010 nieuwe bomen en struiken in de Vlaamse Rand.

In het voorjaar van 2022 werd aan de Bûûmplanters ook een overheidsopdracht gegund om de komende 2 jaar een grote boomplantactie op te zetten in de Rand. Streefdoel is om op die manier voor zo'n 75.000 nieuwe bomen te zorgen in de brede Rand. De overheidsopdracht ging uit van het Agentschap Binnenlands Bestuur en werd gegund aan een bedrag van 426.000 euro afkomstig uit het Vlaamse Randfonds.

Begin februari 2021 werden 5.400 bomen aangeplant op 1,4 ha grond aangrenzend aan het Lembeekbos in Halle. Dit 'Heldenbos' is een burgerinitiatief om de Coronahelden te eren en volgt uit een samenwerking tussen de stad Halle, Natuurpunt, ANB, het plan Boomarter, het Bomencharter en Bos+.

#### *Ondersteuning initiatieven van derden*

De projectsubsidie 'Groene Rand' die de aankoop en inrichting van publiek toegankelijke natuur in de Vlaamse Rand ondersteunt, kende in 2020 een groot succes. Er werd 3,5 mio euro toegekend aan [24 projecten](#) in de Vlaamse Rand. Het Vlaamse Randfonds droeg 50% van het subsidiebedrag bij. Deze 24 projecten samen leveren 45.896 extra bomen op in de loop van de projectuitvoering.

In 2021 werden 9 projecten goedgekeurd voor een totaal subsidiebedrag van 2 miljoen euro, waarvan ook weer de helft afkomstig was uit het Vlaamse Randfonds. Deze 9 projecten samen leverden 16.951 extra bomen op in de loop van de projectuitvoering. In 2022 komt er geen specifieke oproep voor projectsubsidies Groene Rand, maar kunnen initiatiefnemers uit de Rand uiteraard wel gebruikmaken van andere subsidiemogelijkheden van ANB zoals Natuur in je Buurt.

#### *Bos- en bomenteller*

Er werd een [bosteller](#) ontwikkeld die toelaat om de bosuitbreiding in Vlaanderen en de Vlaamse Rand op te volgen. Dit is online mogelijk, zo kan oa voor iedere Vlaamse Randgemeente afzonderlijk info worden opgevraagd voor elke geregistreerde bosaanplanting. In de Vlaamse Bosteller werden in totaal 44,83 ha opgegeven die nieuw werden aangeplant in de winter 2021-22, in totaal werden zo in de Vlaamse Bosteller 112.075 nieuwe boompjes ingegeven. voor de Vlaamse Rand Over de periode 2019-2022 waren dat er 196.350 .

#### *Totaal aantal nieuwe bomen*

In de Vlaamse Rand werden dus in de winter 2021-22 in totaal 144.972 nieuwe bomen voorzien (waarvan het grootste deel effectief reeds kon worden geplant en een deel nog in de planning zit van

een lopend en goedgekeurd project). Het grootste aantal nieuwe bomen werd in bosverband aangeplant.

Als je alle nieuwe bomen optelt die sedert het plantseizoen 2019-20 tem 2021-22 in de Vlaamse Rand werden geplant om nieuw bos aan te leggen, of in nieuwe beplantingen langs wegen en op dorpspleinen of in tuinen, dan kom je op 287.160. In werkelijkheid zullen het er nog iets meer zijn want niet iedere nieuwe boom wordt geregistreerd door de planter. Bomen aangeplant ter compensatie van bestaand bos dat moest verdwijnen voor een andere functie (wonen, industrie ...) of voor de verjonging van bestaand bos, werden niet mee in rekening gebracht.

## Projectfiche 1.5. Via het instrument landinrichting het openruimtenetwerk versterken

### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het groene en open karakter van de Rand bewaken en versterken.

#### Planprogramma landinrichting Vlaamse Rand.

- Goedgekeurd op 16 mei 2014 voor een totaal subsidiebedrag van 37 miljoen euro, waarvan 8,5 miljoen euro mag worden uitgegeven in een eerste fase tot 2022.
- Drie gebiedsgerichte en één thematische planbegeleidingsgroep zijn opgericht. De gebiedsgerichte zijn operationeel, voor de inwerkingtreding van de thematische zijn extra VTE en financiering nodig.
- Eerste fase van 8,5 miljoen euro landinrichtingssubsidies werd in 2021 vastgelegd; Vlaamse regering heeft tweede fase van 8,5 miljoen euro subsidies vervroegd goedgekeurd vanaf 2021 om continuïteit in projecten te garanderen.

### Contactgegevens

#### a) - Bevoegd minister(s):

Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Gaëtane Maes**

[gaetane.maes@vlaanderen.be](mailto:gaetane.maes@vlaanderen.be)

#### b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Luc Vander Elst**

VLM

Diestsepoort 6/ bus 74

3000 Leuven

[luc.vanderelst@vlm.be](mailto:luc.vanderelst@vlm.be)

### Meewerkende organisaties

VLM, VMM, ANB, Landbouw en Visserij, provincie Vlaams-Brabant, Ruimte Vlaanderen, regionaal landschap Brabantse Kouters, regionaal landschap Zenne Zuun & Zoniën, regionaal landschap Dijleland, Erfgoed, MOW, AWV, Vlaio, Leefmilieu Brussel, Natuurpunt, Boerenbond, Trage wegen, VELT, fietsmanagers, Infrabel, Brussel mobiliteit, betrokken gemeenten

### Uitvoerders van het project

VLM, VMM, betrokken gemeenten, provincie Vlaams-Brabant, regionaal landschap Brabantse Kouters, ANB, AWV, Aquafin, ...



## Financiering

VLM, VMM, Ruimte Vlaanderen, Provincie Vlaams-Brabant, Europese programma's Life, Life+, grondenbank, betrokken gemeenten, Visserijcommissie, particulieren, ...

## Voortgang (streefdata = telkens start werken)

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Molenbeekvallei (Sint-Genesius-Rode)	Eind 2023	Kleine afwijking	Geevaertvijver (in der minne) en Schipvijver (onteigening van ULB/VUB) op Bierenbergsite zijn verworven. Technisch ontwerp loopt. Negatief preadvies van ANB/AVES voor herinrichting Lansrodevijver hypothekeert waterbeheersing in vallei.
Destelheide (Beersel)	April 2020	Op schema	Afgerond.
Hooghof (Asse)	Juni 2020	Gerealiseerd	Afgerond mei 2021.
Ijsevallei (Overijse en Hoeilaart)	Voorjaar 2021	Kleine afwijking	Werken zijn gestart in najaar 2021.
Maalbeekvallei (Grimbergen)	Oktober 2022	Op schema	Omgevingsvergunning verwacht voor de zomer 2022. Eerste werken vanaf najaar 2022.
Woluwe-Trawool-Floordambos (Vilvoorde-Machelen)	Voorjaar 2023	Kleine afwijking	Definitief landinrichtingsplan ter goedkeuring in juni 2022.
Noskoem (Zaventem)	Voorjaar 2024	Bij te sturen	Wegens capaciteitstekort verschoven in de planning. Ontwerp-LIP in 2023.
Groene Noordrand (Asse, Wemmel, Grimbergen)	Voorjaar 2024	Bij te sturen	Ontwerp-LIP eind 2022. In procedure in 2023.
Zuunbeek-Vogelzangbeek (Sint-Pieters-Leeuw)	2027	Op schema	In meerjarenplanning start ontwerp ingepland vanaf midden 2023.

## Stand van zaken juni 2022

### Landinrichtingsplannen in aanvraag

- Landinrichtingsplan Noskoem (Zaventem): studie landinrichtingsplan heeft inventarisatiefase doorlopen. Wegens tekort aan capaciteit verschoven in de planning naar later. Ontwerp-LIP tegen 2024. Doel: groen-blauwe dooradering van het openruimtegebied tussen Zaventem en Nossegem met aandacht voor de versterking van de open ruimte en verhoging van de biodiversiteit en een toename van de recreatieve beleving: bv. herinrichting van percelen Imbroek met scoutsterreinen, de begraafplaats Nossegem, het bestaand wachtbekken bij de Kleine Beek.
- Landinrichtingsplan Zuunbeek-Vogelzangbeek (Sint-Pieters-Leeuw en eventueel Beersel, Dilbeek en Drogenbos). Herinrichting hele Zuunbeek- en Vogelzangbeekvallei. Start opmaak planning is, gezien de beschikbare capaciteit bij de VLM, voorzien vanaf midden 2023. Eerste deelproject: proefproject Ruimte voor voedsel waarbij 3,16 ha werd toebedeeld aan landbouwbedrijf dat inzet op lokale voedselvoorziening.

## Landinrichtingsplannen in voorbereiding

- Landinrichtingsplan Groene Noordrand (Asse, Wemmel, Grimbergen). Externe studie al geruime tijd klaar. Wordt nu samengelegd met interne studie om tot ontwerplandinrichtingsplan te komen dat klaar moet zijn tegen eind 2022. Daarna in procedure.
- Landinrichtingsplan Water-Land-Schap voor de Zennevallei (Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Drogenbos) ontwerpt een eerste landinrichtingsplan in de loop van 2021. Gemeente Sint-Pieters-Leeuw stelde aanvraag demonstratieproject rond Ruusbroechhuis uit tot minstens najaar 2022.
- Landinrichtingsplan Water-Land-Schap Klimaatrobuuste Groene Noordrand (Asse, Meise, Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde) is goedgekeurd. Apart tracé met extra mogelijkheden voor klimaatrobuuste inrichting in het gebied. Ook veel aandacht voor erosie en landbouw. Eerste ontwerp klaar tegen september 2022.
- Landinrichtingsplan Woluwe-Trawool-Floordambos (Vilvoorde en Machelen): opmaak definitief landinrichtingsplan klaar medio 2022. Wordt voorgelegd aan planbegeleidingsgroep en kan in het najaar naar Vlaamse regering. Doel: groen-blauwe dooradering van het gebied met aandacht voor versterking open ruimte, extra waterbuffering en waterberging, recreatieve mogelijkheden en snelle fietsverbindingen. Inkantelen van de plannen voor de CAT-site, de plannen voor de sneltrams en de herinrichting van de stationsomgeving in Vilvoorde. Aandacht voor traag verkeer bij oversteken grote infrastructures (E19, Woluwelaan, spoorlijn, Luchthavenlaan, ...). Groene ring rond Machelen.

## Landinrichting in uitvoering

### Landinrichtingsplan Land van Teirlinck (Beersel en Linkebeek)

- De onderdelen op het grondgebied van Beersel zijn in uitvoering. Alsebergse Beemd is afgerond. Gemeenveldsite volgt halverwege 2022. Werken Destelheide afgerond. Overige inrichtingsplannen volgen.
- Projecten uit te voeren door partners:
  - openleggen Molenbeek in provinciedomein Huizingen: provincie heeft officieel akkoord gegeven om dat uit te werken in januari 2022;
  - openleggen Molenbeek in Vanderveldelaan: hoewel de werken deel uitmaken van een geschakeld blauw-groen netwerk overweegt de gemeente Beersel om de werken niet uit te voeren (vooral om budgettaire redenen).

### Landinrichtingsplan Molenbeekvallei (Sint-Genesius-Rode en Beersel)

- Op het grondgebied van Sint-Genesius-Rode zijn Geevaertvijver (in der minne) en Schipvijver op Bierenbergsite ULB-VUB (na onteigeningsprocedure) verworven. Technisch ontwerp in 2022 vooral met het oog op extra waterberging, meer biodiversiteit en uitgebreidere mogelijkheden voor zachte recreatie. Afstemming met Tuc-rail over onderdoorgang spoorlijn in omgeving station Sint-Genesius-Rode voor trage weggebruikers en fauna.
- Extra financiering voor Kwadebeekvallei in kader van subsidies Blue Deal en natte natuur zorgt voor versnelde uitvoering van die werken.
- Aandachtspunt: om stort op Kwadebeekvallei volledig te kunnen wegnemen en veel ruimte te creëren voor water, is nog 1,2 miljoen euro extra nodig. Momenteel kan daar maar een minimumscenario worden gerealiseerd, waardoor de waterveiligheid benedenstrooms maar beperkt kan worden gegarandeerd.

- Landinrichtingsplan is uitgebreid met herinrichting/buffering Lansrodevijver en onderdoorgang onder spoorweg. Voor plannen Lansrodevijver is er een negatief preadvies van ANB/AVES, omdat de buffering zou komen op een ecologisch waardevol grasland. Dat hypothekeert de uitvoering. Nochtans zou de uitvoering heel veel positieve impact hebben op het voorkomen van wateroverlast in de dorpskernen en de verbetering van de waterkwaliteit in heel de vallei. Het negatief preadvies voorkomt in feite dat de vallei op termijn veel natuurlijker en biodiverser wordt. Door één weide te willen vrijwaren bouwt men jammer genoeg de ecologische en waterbeheersingsmogelijkheden af voor de hele vallei.

#### Landinrichtingsplan Hooghof (Asse)

- Werken afgerond in mei 2021.

#### Landinrichtingsplan IJsevallei (Hoeilaart en Overijse)

- Eerste werken gestart in najaar 2021. Tweede uitvoeringsdossier wordt zowel intern als extern technisch ontworpen in de loop van 2022.
- Landinrichtingsplan Maalbeekvallei (Grimbergen). Eerste technische ontwerpen klaar. Procedure vanaf de zomer 2021. Uitvoering vanaf 2022. Tweede dossier (vijvers en omgeving) wordt extern ontworpen vanaf helft 2022.

#### Landinrichtingsproject Molenbeek-Maalbeek (Asse)

- Laatste meerwerken (Bekkerzeel) in tweede jaarhelft 2022. Opening samentuinhuis en volkstuinten in juni 2022.

#### Studies

- VLM neemt actief deel aan en financiert een deel van een nieuwe studie van het departement Omgeving: Intergewestelijke studie 'Openruimtenetwerk in en rond Brussel'

#### Grondenbank

- Grondaankopen in de Vlaamse Rand gepland voor 2022 geraamd op 500.000 euro, zonder de aankopen in het kader van de boscompensatie.
- Dossier boscompensatie voor De Werkvennootschap zit nu onder bevoegdheid projectleider Vlaamse Rand, waardoor we meer prospecteren in de Vlaamse Rand naar bebossingsmogelijkheden. Naast aantal kleine dossiers zijn er drie grote dossiers in onderhandeling/bespreking.

#### Europese middelen

- Het Life-project Belini, getrokken door de VMM, loopt. Deels al gerealiseerd in Molenbeekvallei (Beersel en Sint-Genesius-Rode – 700.000 euro). IJsevallei (Hoeilaart en Overijse – 300.000 euro) en de Maalbeekvallei (Grimbergen – 200.000 euro) volgen nu.

#### Extra financieringsmogelijkheden

- Vanuit Blue Deal en dossiers natte natuur dienden zich nieuwe mogelijkheden aan. VLM en partners dienden dossiers in voor die pistes om zo werken die kaderen in het totaalplaatje van landinrichting versneld en met extra middelen te kunnen uitvoeren. Voor Blue Deal werden dossiers goedgekeurd in IJsevallei (Overijse) en Kwadebeekvallei (Sint-Genesius-Rode). Voor natte natuur werden dossiers goedgekeurd in Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde, Steenokkerzeel, Sint-Genesius-Rode en Sint-Pieters-Leeuw. Van de zes dossiers die werden ingediend bij het Vlaamse Randfonds werd geen enkel dossier goedgekeurd.

**Afstemming met andere initiatiefnemers**

- Werken RO: af te stemmen met plannen landinrichting en andere partners
- Strategische projecten Groene Noordrand, Zennevallei, Horizon+, Buda+: we volgen vanuit landinrichting ook de evoluties van de planvorming daar op.
- Lokale gebiedsdeal droogte is goedgekeurd voor Molenbeekvallei Sint-Genesius-Rode. VLM zal mee plannen uitwerken en ondersteunen.

## Beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken

### Projectfiche 2.1. Werken aan de Ring - R0 Noord

#### Probleemstelling en doelstelling van het project

##### Inleiding

Om de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan te pakken zet het **programma 'Werken aan de Ring'** in op het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse Rand en tegelijkertijd op het verhogen van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de R0. Het uitgangspunt van het programma 'Werken aan de Ring' is een aanpak die meer is dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaarvervoersprojecten dat tevens inzet op combimobiliteit. Meer dan ooit wordt immers ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en nemen we acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo o.m. bij te dragen tot het herstel van het groenblauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De deelprojecten '**Brabantnet**' en '**R0-Oost**' worden in andere fiches besproken. **Deze fiche bespreekt de R0-Noord, inclusief fietsnelwegen en mobipunten.** Aanvullend wordt er ook actief ingezet op sensibilisering en werken we aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al in te zetten op een duurzame modal en mental shift.

De **herinrichting van de Ring rond Brussel – deel noord** (het gebied tussen, en met inbegrip van, de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe), beoogt de infrastructuur leesbaarder, logischer en verkeersveiliger te maken om zo de doorstroming te verbeteren en het sluipverkeer terug naar de ring te halen. Dit zal de woonkernen in de omgeving meer leefbaar maken. De leefbaarheid in de omgeving zal verder verhoogd worden door de barrièrewerking van de Ring te verminderen: meer ruimte onder, boven en langs de R0 voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer vermindert de barrière en verhoogt, naast de blauwgroene doorwaadbaarheid, de multimodale bereikbaarheid van de regio.

##### Projecten

Op 18 mei 2018 werden de start- en procesnota voor het GRUP "ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord" door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Met deze goedkeuring startte de Vlaamse overheid het **Geïntegreerd planningsproces** (GPP) voor de concrete uitwerking van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) formeel op. In het kader van het GPP liep er een officiële raadpleging van het publiek van 1 juni t.e.m. 30 juli 2018. Het verwerken van de adviezen, antwoord geven op de gestelde vragen en meenemen van de voorgestelde suggesties, heeft geleid tot alternatieven en varianten die verwerkt werden in een Scopingnota 1 (i.e. alternatieven van 'loop 1'). Deze alternatieven en varianten werden in een eerste fase ('Loop 1') aan verschillende onderzoeken (waaronder een plan-Milieueffectenbeoordeling en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse) onderworpen en – op basis van deze onderzoeken – beoordeeld. Bij deze beoordeling werd gekeken of de alternatieven en varianten al dan niet aan de plandoelstellingen voldoen én waar er ruimte is voor verdere optimalisatie. Deze beoordeling heeft ertoe geleid dat een aantal alternatieven en één variant niet verder in het proces worden meegenomen. De alternatieven en varianten die wel aan de

plandoelstellingen voldoen, werden verder geoptimaliseerd. De verschillende onderzoeken en de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen van Loop 1, evenals de scope van de tweede fase van het verdere geïntegreerd planningsproces ('Loop 2'), zijn omschreven in Scopingnota 2.

In 2021 werd de beoordeling van de alternatieven en varianten van Loop 2 heropgestart op basis van dezelfde onderzoeken, om op die manier te bepalen welk alternatief, in combinatie met welke varianten, op de meest evenwichtige manier aan alle plandoelstellingen voldoet, d.i. de voorgedragen combinatie van alternatief en varianten (hierna: voordracht).

Deze voordracht zal nadien worden vastgelegd in het voorontwerp GRUP dat aan de adviesverlenende instanties wordt voorgelegd, om nadien te resulteren in een ontwerp GRUP dat einde 2022 aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd ter voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP. In 2023 vervolgt de procedure om te komen tot de definitieve vaststelling. In een daaropvolgende projectfase zullen de omgevingsvergunningsaanvragen en de project-MER's worden opgemaakt.

Voor de R0-deel Noord worden er eveneens **deelprojecten** vervroegd aangepakt; het betreft bijvoorbeeld de herinrichting van (verouderde of onveilige) aansluitingscomplexen die voorafgaand aan het nieuwe GRUP al kunnen worden gerealiseerd. Veiligheid voor zachte weggebruikers, en multimodaliteit staan ook hierbij centraal. Voorbeelden hiervan zijn het op- en afrittencomplex van de R0 aan de N209 (Medialaan), het Hector Henneau-complex op de R0, het viaduct van Vilvoorde, de knoop R0 x A201 ter hoogte van Brussels Airport en het op- en afrittencomplex aan de N8.

De Werken aan de Ring omvatten eveneens de uitbouw van de **fietsnelwegen** en de **Hoppinpunten**. In 2018 werd reeds gestart met de aanleg van de eerste fietsnelwegen. Ook de komende jaren wordt er actief geïnvesteerd in een veilig en kwalitatief fiets(snelweg)netwerk.

Hoppinpunten zijn plaatsen waar kan gewisseld worden tussen verschillende vervoersmodi, die op strategische plaatsen worden aangelegd (of uitgebreid), vaak dichtbij stations. In 2018 werd de studie opgestart. De eerste projecten werden uitgewerkt in 2019 en zijn volop in uitvoering vanaf 2020. In 2021 werden de eerste Hoppinpunten in het kader van de Werken aan de Ring in gebruik genomen, namelijk in Sint-Genesius-Rode, Asse en in Vilvoorde-Kassei.

Tot slot werd er een nieuw netwerk opgezet voor bedrijven: het **New Mobility Network**.

Het New Mobility Network wil bedrijven wakker schudden en hen helpen om de eerste stappen te zetten richting een toekomstgerichte mobiliteit. Zowel op vlak van werknemersmobiliteit als goederenlogistiek. Het New Mobility Network biedt bedrijven inspirerende events, praktijkgerichte workshopreeksen en coachingstrajecten op maat om samen concreet aan de slag te gaan (zie ook [www.newmobilitynetwork.be](http://www.newmobilitynetwork.be)).

De website [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be) geeft meer uitleg bij de verschillende projecten.

## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke project:

**Ief Janssens**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[ief.janssens@dwv.vlaanderen](mailto:ief.janssens@dwv.vlaanderen)**Wouter Casteels (plaatsvervanger)**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[wouter.casteels@dwv.vlaanderen](mailto:wouter.casteels@dwv.vlaanderen)**Meewerkende organisaties**

De Lijn, Departement MOW – Beleid, het Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Omgeving, en vele andere Vlaamse en ook Brusselse administraties, de vele gemeenten rond de Ring, de belangenorganisaties, de bedrijvenorganisaties, ...

**Uitvoerders van het project**

De Werkvennootschap

**Financiering**

Er wordt verwezen naar het goedgekeurde Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW.

**Voortgang**

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Opdracht dienstenondersteuning: gegund & opdracht opgestart	2017	Op schema	Opdracht van THV MoVeRO (consortium Sweco + Arcadis) is lopende
Opdracht MER gegund	2017	Op schema	Opdracht van consortium tussen Antea en Tractebel is lopende (opstart geïntegreerd planningsproces waarbij dit consortium het plan-MER maakt)
Werkvergaderingen met gemeentebesturen	Opstart in 2017	Op schema	Maandelijks vergaderingen met alle gemeenten rond de R0 – deel Noord
Start verdere uitwerking voorontwerpplannen naar referentieontwerp: in uitvoering	2017	Vervangen	Overgegaan in het Geïntegreerd Planningsproces (GPP) dat momenteel lopende is en waarbij de plan-milieueffectenbeoordeling momenteel lopende is.

Opstart deelprojecten rond de R0	2018	Op schema	Herinrichting op- en afrittencomplex Medialaan/de Tyraslaan: start uitvoering 2020. Herinrichting op- en afrittencomplex H. Henneaulaan: start uitvoering 2021. Viaduct Vilvoorde: omgevingsvergunningsaanvraag lopende. Herinrichting verkeerswisselaar A201/Leopold III Laan: concurrentiedialoog lopende. Op- en afrit N8: studie lopende start der werken voorzien voor 2023.
Fietssnelwegen	2017	Op schema	Verschillende fietssnelwegen worden bestudeerd, uitgevoerd en reeds gerealiseerd.
Hoppinpunten	2018	Op schema	Verschillende Hoppinpunten worden bestudeerd en vanaf 2021 zijn de eerste projecten in gebruik.

## Stand van zaken juni 2022

### ***Geïntegreerd planningsproces***

De verschillende onderzoeken (plan-MER, MKBA, etc.) die werden doorlopen gaven inzicht in welke mate de alternatieven en varianten voldoen aan de plandoelstellingen. Op basis hiervan kon worden beoordeeld welke alternatieven en varianten van Loop 1 niet aan de plandoelstellingen voldoen en bijgevolg uit het verdere verloop van het proces werden uitgesloten. Vanuit de inzichten van de verschillende onderzoeken was het daarnaast mogelijk om de alternatieven en varianten die wel voldoen aan de plandoelstellingen verder te optimaliseren. Op basis hiervan werden de alternatieven en varianten van Loop 2 bepaald, zoals omschreven in Scopingnota 2.

Deze Scopingnota 2 werd op 23 april 2021 aan de Vlaamse Regering meegedeeld. Van 23 mei tot en met 23 juli 2021 wordt hierover een publieke raadpleging georganiseerd. Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging werden verwerkt worden in een Scopingnota 3 die einde 2021 goedgekeurd werd en begin 2022 gepubliceerd werd op de website van het Departement Omgeving en Werken aan de Ring.

Met Scopingnota 2 en 3 wordt tevens een tweede fase van het onderzoek (Loop 2) afgerond. Eenzelfde set aan onderzoeken werd verricht, deze keer op de alternatieven en varianten van Loop 2:

- Een milieubeoordeling (plan-MER);
- Ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR);
- Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA);
- Future proof-verkenning;
- Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB);
- Ontwerpend onderzoek.

Er wordt naar gestreefd om een voorontwerp GRUP voor te leggen aan de adviesverlenende instanties in de vroege herfst 2022 en een ontwerp GRUP aan de Vlaamse Regering voor te leggen einde 2022. In 2023 vervolgt de procedure om te komen tot de definitieve vaststelling van het GRUP. In een



daaropvolgende projectfase zullen omgevingsvergunningsaanvragen en bijhorende project-MER's worden opgemaakt. De effectieve start van de werken is voorzien in 2025.

#### **Eerste deelprojecten R0:**

- QW-N209: Aanpassing van de aansluiting van het op- en afrittencomplex en het onderliggend wegennet, namelijk De Tyraslaan en de Medialaan. De omgevingsvergunning werd bekomen, de aannemer aangesteld. De werf is gestart in 2020 en zal volgens de huidige prognose in de vroege herfst van 2022 opgeleverd worden.
- QW-Henneaulaan: Vervanging van de brug op de H. Henneaulaan, inclusief fietsinfrastructuur, vrije busbanen en groenverbinding. De omgevingsvergunning werd verkregen in januari 2021. Het contract met de aannemer Besix werd op 2 maart gesloten en de werken werden opgestart op 30 april 2021. De totale uitvoeringstermijn bedraagt 3 jaar. De plaatsing van het eerste deel over de Ring is voorzien vlak voor de zomer 2022.
- Viaduct Vilvoorde: sanering en renovatie van het viaduct. De aanbestedingsprocedure werd afgerond. De verdere studie wordt uitgevoerd in 2021. Na bekomen van de omgevingsvergunning (aanvraag is lopende), zullen de werken na het bouwverlof 2022 van start gaan.
- R0 x A201: Herinrichting van de verkeerswisselaar R0 x A201 inclusief A201 tot aan het rondpunt Strabet. Het project werd middels een DBFM structuur in de markt gezet. De selectie van Kandidaten is gebeurd en de eerste dialogen zijn gevoerd waarbij eerste oplossingen werden uitgevraagd. Op basis van deze oplossingen werd een trechtering van 8 naar 6 oplossingen doorgevoerd. Na een nieuwe trechtering van oplossingen zal in het najaar van 2022 een finale offerte worden opgemaakt om einde 2022 tot een Voorkeursbieder te komen. De voorkeursbieder maakt vervolgens de omgevingsvergunningsaanvraag op om in de tweede helft van 2023 de vergunning te verwachten. Bij een positief advies kan worden overgegaan tot contract close en kunnen nadien de werken worden aangevat.
- QW N8: Herinrichting van het op- en afrittencomplex N8 – Ninoofsesteenweg. Het ontwerp wordt momenteel uitgewerkt. De start der werken is voorzien in 2024.

#### **Fietssnelwegen:**

Tot op heden werden volgende fietssnelwegen aangelegd:

- QWA12 (fietssnelweg F28 parallel aan de A12 in Grimbergen / Meise)
- QW R22 (Fietssnelweg F202 langsheen Woluwedal tussen grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het kruispunt Kloosterstraat)
- QW E40 ((Fietssnelweg F203 langs de E40 Kraainem – Brussel)

Volgende projecten zijn in voorbereiding/uitvoeringsfase:

- QW N260 (Fietssnelweg F29 Kanaalroute Noord (langs kanaal Brussel - Willebroek));
- QW HST (Fietssnelweg F3 parallel met de HST spoorlijn, tussen de Keibergstraat in Zaventem en de L. Vankeerberghenstraat in Machelen, incl. de fietsbrug over de R0, de aantakking Keiberg-Kouterveld en de aantakking naar de Da Vincilaan)
- Ecorecreaduct De Priorij (Hoeilaart): einde der werken is voorzien begin 2023.
- Fietshelling Welriekende Dreef (aan tunnel onder R0): de werken zijn begin 2022 opgestart.
- QW A201K (Fietsbrug op de FR0 over de A201 aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest): de start van de werken wordt met de aannemer voorbereid.
- QW F2 (Dilbeek) wordt in de tweede jaarhelft opgestart.

Verder zijn er nog een tiental andere projecten in studiefase.

**Hoppinpunten**

Deze mobipunten zijn uitgevoerd en in gebruik genomen:

- Sint-Genesius-Rode
- Vilvoorde Kassei (Rubenstraat)
- Asse

De volgend Hoppinpunt is in uitvoering:

- Wezembeek-Oppem

Onderstaande mobipunten bevinden zich nog in studiefase:

- Vilvoorde (CAT-site)
- Groot-Bijgaarden (Station en minder-hinderparking)
- Lot
- Herent

## Projectfiche 2.2. Werken aan de Ring - Brabantnet

### Probleemstelling en doelstelling van het project

#### Inleiding

Om de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan te pakken zet het **programma 'Werken aan de Ring'** in op het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio rond de R0, en dit door te investeren in de verschillende infrastructuurnetwerken en in knooppunten. Meer dan ooit wordt immers ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en nemen we acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo bij te dragen tot het herstel van het groenblauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De deelprojecten 'R0-Noord' en 'R0-Oost' worden in andere fiches besproken. Deze fiche bespreekt het Brabantnet, inclusief fietsinfrastructuur en mobipunten die in het kader van deze projecten wordt gerealiseerd. Aanvullend wordt er ook actief ingezet op sensibilisering en werken we aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al in te zetten op een duurzame mobiliteitsshift en mental shift.

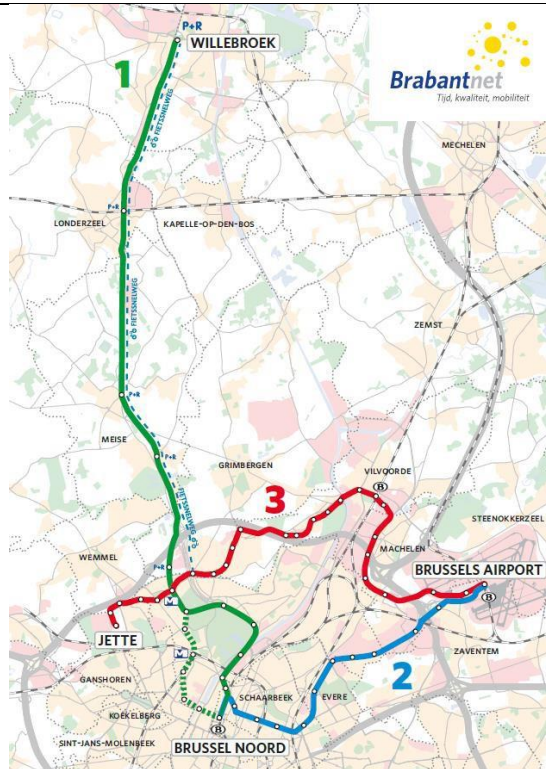
Binnen Werken aan de Ring werden de drie tram(bus)lijnen van het Brabantnet opgenomen als prioritair te realiseren openbaarvervoerbindingen. Het gaat over de Sneltram A12 van Willebroek naar Brussel-Noord, de Luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport en de Ringtrambus van Brussels Airport naar het UZ Brussel in Jette.

#### De projecten van het Brabantnet

Voor de **Luchthaventram** werd de projectnota, die zowel de herinrichting van de Leopold III- laan A201 als de Luchthaventram zelf omvat, goedgekeurd op 12 mei 2021. Het finaliseren van de project-MER, de aanvraag van de omgevingsvergunning en de start van de opmaak van het bestek is gepland voor 2022.

Voor de **Sneltram A12** werden in 2021 de grondinnames verdergezet. Op 28 oktober 2021 werd de projectnota goedgekeurd die de verkeersstructuur vastlegt rond de Sneltram A12 en de verschillende tramhalte-omgevingen. Voor deze halte-omgevingen wordt verder afgestemd met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolvertem worden gemeentelijke RUP's opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland voor 2023.

De **Ringtrambus** rijdt sedert 28 juni 2020 op het Ringtraject van lijn 820 (UZ Brussel in Jette – Vilvoorde centrum – Brussels Airport). Ondertussen werden vrije busbanen aangelegd in de Sint-Annalaan N202 in Strombeek-Bever en Koningslo die einde 2021 in gebruik werden genomen. In het centrum van Vilvoorde wordt verder gewerkt aan de aanleg van de vrije busbanen in de Stationlei, het Heldenplein, de Vuurkruisenlaan en de Rubensstraat. Ook op de Woluwelaan in Machelen en Diegem worden busbanen aangelegd. De planning voorziet om alle busbanen klaar te hebben op het einde van 2023, zodat in 2024 de Ringtrambus via de Woluwelaan kan rijden.



De website [www.werkenaantering.be](http://www.werkenaantering.be) geeft nog meer uitleg bij de verschillende projecten.

## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke project:

**Ief Janssens**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[ief.janssens@dwv.vlaanderen](mailto:ief.janssens@dwv.vlaanderen)

**Wouter Casteels (plaatsvervanger)**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[wouter.casteels@dwv.vlaanderen](mailto:wouter.casteels@dwv.vlaanderen)

**Philippe Jacobs**

De Lijn

Motstraat 20  
2800 Mechelen  
Tel 015 40 87 11  
[Philippe.jacobs@delijn.be](mailto:Philippe.jacobs@delijn.be)

### Meewerkende organisaties

De Werkvennootschap, De Lijn, MIVB, Agentschap Wegen en Verkeer, DMOW Beleid, Brussel Mobiliteit, MIVB.

### Uitvoerders van het project

De Werkvennootschap en De Lijn

### Financiering

Op 25 november 2016 besliste de Vlaamse Regering om trambussen in te zetten op de Ringverbinding als opstap naar de tram, en tevens als belangrijke minder hinder maatregel bij de aanloop naar de werken aan de R0. De trambussen werden besteld door De Lijn. Exploitatie zal eveneens door De Lijn gebeuren.

De infrastructuurwerken voor de 3 prioritaire OV verbindingen van het Brabantnet worden samen geraamd op een totale investeringskost van 655 miljoen euro. Deze investeringen zullen gebeuren door De Werkvennootschap.

Voor de jaarlijkse ingeschatte financiering wordt verwezen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
De Vlaamse Regering geeft opdracht om voor de drie tramverbindingen van het Brabantnet de opmaak van het RUP en het Project-MER op te starten.	6 december 2013	Beslist	
De Vlaamse Regering beslist om Trambussen in te zetten op de Ringverbinding	25 november 2016	Beslist	
De Vlaamse Regering stelt het GRUP voor de Sneltram A12 definitief vast	23 februari 2018	Beslist, publicatie BS op 22 maart 2018	twee beroepen aangetekend bij de Raad van State : 1 afgewezen, 1 ingetrokken

### Stand van zaken mei 2022

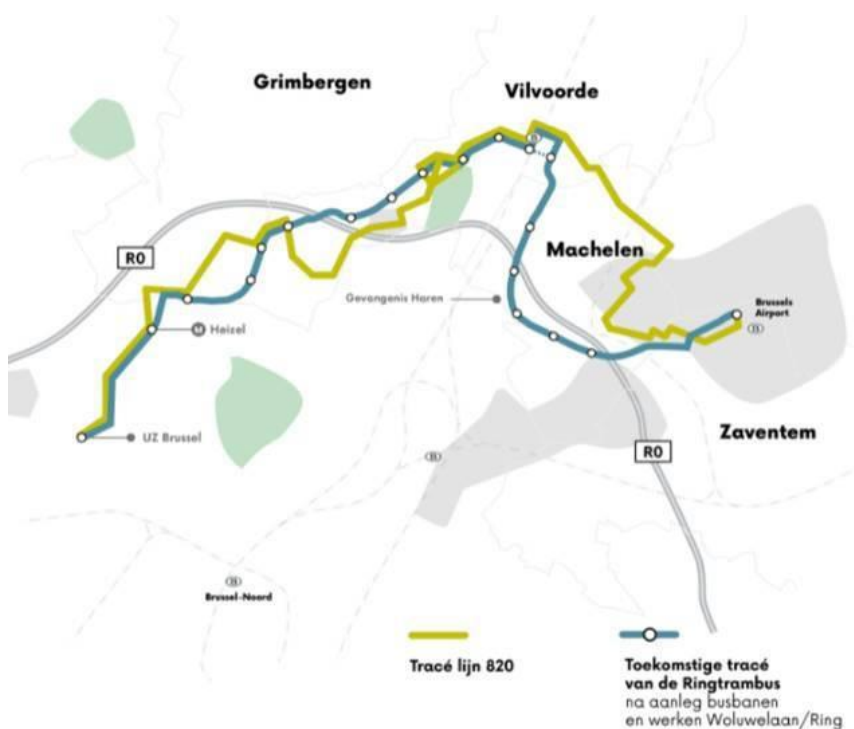
Voor de **Luchthaventram** werd de projectnota, die zowel de herinrichting van de Leopold III- laan A201 als de Luchthaventram zelf omvat, goedgekeurd op 12 mei 2021. Het finaliseren van de project-MER, de aanvraag van de omgevingsvergunning en de start van de aanbestedingsprocedure zijn de volgende stappen. Meer info op: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram>

Voor de **Sneltram A12** werden in 2020 de grondinnames verdergezet. Op 28 oktober 2021 werd de projectnota goedgekeurd die de verkeersstructuur vastlegt rond de Sneltram A12 en de verschillende tramhalte-omgevingen. Voor deze halte-omgevingen wordt verder afgestemd met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolverteem worden gemeentelijke RUP's opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland voor 2023. Meer info op: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram>

Om het **Ringtrambus**-project optimaal te krijgen, zal de aanleg van de vrije busbanen nog tijd nemen tot einde 2023:

Voor de aanleg van de vrije busbanen voor de Ringtrambus zijn er verschillende werven. Een aantal werken werden reeds uitgevoerd en een aantal werken zijn lopende. Op het einde van 2023 zullen alle vrije busbanen zijn aangelegd en zal de reistijd tussen het UZ Brussel in Jette en Brussels Airport meer dan 10 minuten korter zijn dan vandaag. Een overzicht van de werven vind je ook op de website van De Werkvennootschap:

<https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/ringtrambus>



Je zal zien dat er linken zijn naar 6 grote werven:

1. Albert I-laan (Vilvoorde) = reeds uitgevoerd: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/werken-albert-i-laan>
2. Sint-Annalaan (Strombeek & Koningslo) = reeds uitgevoerd: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/werken-sint-annalaan>
3. Heldenplein (centrum Vilvoorde) = lopende, einde werken is voorzien 2<sup>e</sup> helft 2023: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/heldenplein-vilvoorde>
4. Woluwelaan = lopende, voor deel Machelen is het einde voorzien eind 2021, voor deel Diegem is het einde voorzien eind 2023: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/busbanen-woluwelaan>
5. Het Voor (Koningslo) = lopende, einde werken is voorzien eind 2023: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/herinrichting-het-voor>
6. Vlierkensstraat (Kassei) = lopende, einde werken is voorzien eerste helft 2023: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/werken-vlierkensstraat>

## Projectfiche 2.3. Voltooiing Ring Asse (N9k)

### Probleemstelling en doelstelling van het project

De Ring van Asse is ontstaan uit de wens van een autostrade te leggen van Brussel over Dendermonde naar de kust, de A11. Op basis van de reservatiestrook van deze autosnelweg in het gewestplan werd het industriegebied Mollem ingeplant. De reservatiestrook werd geschrapt en vanaf de jaren '80 werd er gezocht naar een lokale oplossing voor de ontsluiting van Mollem en de ontlasting van het centrum. Eind jaren '90 werd deze oplossing gevonden in een kleine driekwartsring, dit tracé werd in 2000 door de Vlaamse Regering vastgelegd in een gewestplanwijziging. Er werd gestart met de ontwerpplannen en de eerste fase, aanleg van de N9k, werd gerealiseerd. De reservatiestrook werd echter in 2009 geschrapt door de Raad van State.

Hierop werd beslist om het rondwegdossier in de afbakening van het kleinstedelijk gebied Asse mee te nemen. De opstart van dit dossier liep gelijktijdig met de herziening van het mobiliteitsplan van Asse. Vanuit beide dossiers kwam de nood naar voor om nieuwe tellingen uit te voeren om de evolutie van het verkeer tastbaar te maken. Beleid voerde een gedetailleerd H/B onderzoek en bouwde een werkmodel om de verkeersstromen/Ringverkeer in kaart te brengen. Hieruit bleek dat de aanleg van een ringweg rond Asse een zinvol project is in functie van de mobiliteit.

Het plan-MER werd in maart 2015 goedgekeurd en het PRUP werd opgemaakt. Het PRUP is definitief vastgesteld op 28 juni 2016.

Tot op heden is de doelstelling van het project nog altijd het terug leefbaar maken van het centrum van Asse.

Reikwijdte van het project:

- Heraanleg rotonde Huinegem
- Aanleg fase 2 (tussen Huinegem en Kalkoven)
- Aanleg knooppunt Kalkoven
- Aanleg fase 3 (tussen Kalkoven en Edingsesteenweg)
- Aanleg kruispunt Edingsesteenweg

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

Tel.: 02 553 77 36

[Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**

Departement MOW- Afdeling Beleid Vlaams-Brabant

VAC gebouw,

Diestsepoort 6

3000 Leuven

Tel.: 016 66 58 45

[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)**Meewerkende organisaties**

Provincie Vlaams Brabant als opstellers van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Asse: MER, PRUP.

Gemeente Asse als betrokken gemeente en als inrichters van de doortocht na realisatie van de ring. MOW Beleid /team modellering.

Infrabel als medefinancierder voor gelijktijdig lopende deelopdracht.

Tractebel als uitvoerder studie.

**Uitvoerders van het project**

Projectleider AWW.

**Financiering**Studies:

Recent opgestarte studie (eerste van tweeluik) gegund aan Tractebel ter waarde van 346.755,75 € incl. BTW, meerjarenprogramma AWW 2018. 3MH210. Studie gestart 24 mei 2018. – intussen afgerond

Tweede studie van tweeluik is op 2 april 2021 opgestart (gegund aan Tractebel, vastgelegd bedrag: 1.065.771,18 euro op 5/01/2021).

Onteigeningen:

De onteigeningen zijn als volgt gefinancierd, voorzien:

◦ Goedgekeurd GIP 2020: 2.500.000,00€ ◦

Goedgekeurd GIP 2021: 3.000.000,00€ ◦

Goedgekeurd GIP 2022: 1.000.000,00€ ◦

Voorstel GIP AWW 2023: 1.500.000,00€

Uitvoering:

De werken zelf zijn gezien de tweede studiefase in uitvoering en de nog uit te voeren onteigeningen, nog niet gebudgetteerd / gefinancierd.

**Voortgang**

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Eerste fase	2008	Gerealiseerd	
Mobiliteitsstudie met ANPR camera's en planmodel Beleid	2014	Gerealiseerd	Model geeft aan dat de Ring rond Asse voor mobiliteit zinvol is.
Aanbesteding eerste studieopdracht	Juni 2017	Gegund mei 2018	Gegund aan Tractebel ter waarde van 346.755,75 € incl. BTW, Opgestart 24 mei 2018.
Startnota	4 <sup>e</sup> kwartaal 2018	Gerealiseerd	Startnota afgerond juni 2019 Zie onder.



Opstart minnelijke verwervingen	2019	Gerealiseerd - lopende	Minnelijke verwerving eerste reeks percelen worden opgestart na infomomenten. (4 <sup>e</sup> kwartaal 2019).
Aanbesteding tweede studieopdracht	Mei 2020	Gegund januari 2021	In opmaak bestek opdracht diensten: studie opmaak definitief ontwerp (projectnota), onteigeningsplannen, project-MER, omgevingsvergunningdossier, aanbestedingsdossier
Opstart studie	2/04/2021	Studie in uitvoering	Mijlpalen en timing volgens besteksbepalingen
Formeel vastleggen ontwerp in projectnota	Voorjaar 2023		

### Stand van zaken juni 2022

Op 18 juni 2019 werd de GBC met het voorontwerp in consensus afgerond. Via [deze link naar het persbericht Ring rond Asse](#) krijgt u een volledig overzicht vanaf juni 2019.

Samengevat:

- **Het voorontwerp voor de Rondweg is goedgekeurd.**  
Het voorontwerp voor de Rondweg is een ambitieus plan voor een aangename, verkeersluwe dorpskern, een rondweg die mooi ingebed is in het groene landschap en een dicht netwerk van comfortabele fietspaden en fietsbruggen.
- **Aanleg ontbrekende stukken absoluut noodzakelijk.**  
De twee ontbrekende delen van de Rondweg (ook wel 'Noordtangent' en 'Westtangent' genoemd) zijn absoluut noodzakelijk om het doorgaande verkeer definitief uit het centrum te weren. In de huidige situatie stopt het verkeer nog altijd op door de flessenhals aan de spooroverweg en Kalkoven.
- **Open ruimte bewaard.**  
De rondweg wordt relatief dicht bij het centrum van Asse ingeplant. Daardoor blijven de valleien van de Krameibeek en de Broekebeek bewaard. Asse zal er met dit project groener en duurzamer op worden.
- **Compact kruispunt voor Kalkoven, tunnel onder spoorweg.**  
Het ontwerp van een klassiek, gelijkgronds kruispunt bleek de beste oplossing. Er dient dan minder ruimte ingenomen voor voorsorteerstroken en hoge bomen kunnen worden geplant (voor de "landschappelijke verbinding" waarvan sprake hierboven). Voor de spoorwegovergang is er een duidelijke voorkeur voor een passage onder het spoor, omdat op die manier het landschap niet verstoord wordt.

Na uitgebreide infomomenten zijn de minnelijke verwervingen gestart (4<sup>de</sup> kwartaal 2019).

#### **Ontwerp – verwervingen – participatie**

De ontwerpstudie voor het definitief ontwerp, de verdere onteigeningsplannen, project-MER, omgevingsvergunningdossier en aanbestedingsdossier is aanbesteed op 11/5/2020. De studie is na vastlegging op 5/01/2021 gestart op 2/04/2021.

Het ontwerpplan heeft in de tweede helft van 2021 en de eerste maanden van 2022 verder vorm gekregen. In overleg met de partners zijn er verdere keuzes tussen verschillende oplossingsrichtingen gemaakt. Het ontwerp werd in februari '22 onder de vorm van een projectnota op een informele PSG (projectstuurgroep) onder de partners voorgesteld. Uit het huidige ontwerp zijn opnieuw een reeks percelen voortgevloeid die geheel dienen verworven te worden. De

eigenaars en huurders van de percelen binnen de projectzone worden uitgenodigd voor een individueel informatief gesprek op 15 en 16 juni 2022.

Tijdens deze periode is verder werk gemaakt van de verwervingen voor de eerste en tweede reeks van percelen en woningen. De gesprekken voor deze verwervingen zijn lopende en hebben voor 28 percelen tot een akkoord geleid. De focus ligt op zwaar getroffen percelen die volledig aangekocht worden, en op clustervorming zodat er ook gestart kan worden met zones bouwrijp te maken. In het najaar van 2022 zal een eerste reeks van onteigende woningen worden afgebroken.

Ook aan het verwerven en vergroten van het draagvlak voor het project is al veel voorbereidend werk gespendeerd. Op 29 juni wordt een info- en dialoogmarkt georganiseerd over de rondweg van Asse. Nadien (september en najaar 2022) volgen buurtgesprekken en klankbordgroepen.

## Projectfiche 2.4. Knooppunt Londerzeel-Zuid

### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het project kadert enerzijds in het *missing link*-project van omvorming van de A12 tot autosnelweg en past anderzijds in het streefbeeld van de A12 Strombeek-Bever – Willebroek. De locatie van dit nieuw complex bevindt zich ter hoogte van het kruispunt van de A12 met de Kerkhofstraat / Londerzeelsesteenweg. Dit kruispunt is eveneens opgenomen op de lijst van de *gevaarlijke kruispunten* (TV3V) waar ingrijpende werken nodig zijn. Op deze locatie werd in 2010 reeds werken uitgevoerd ten einde het kruispunt, in afwachting van de ingrijpende werken, reeds veiliger in te richten.

Het project voorziet in een ongelijkgrondse aanleg van de A12 onder de Kerkhofstraat, met een tweede brug over de A12 voor de afwikkeling van het verkeer van de op- en afritten, van de bestaande bedrijvigheid (Sarens, Geeroms).

Voor het project is reeds een *studiebureau* aangesteld voor de uitwerking van het ontwerp tot aanbestedingsdossier, evenals voor het opstellen van de rapporten in het kader van de bepaling van de *milieueffecten* (MER).

Gelet de reeds lange historiek van het project zijn ook reeds een groot deel van de *onteigeningen* gerealiseerd, doch op basis van de eerdere versies van het ontwerp.

In het project is eveneens reeds een afstemming gebeurd met het project van de *sneltram* (A12) van De Lijn, dit zowel op vlak van ontwerp als op het procedureel vlak.

Betreffende de vergunningen bestonden er twee mogelijke denkpistes:

- Enerzijds de 'klassieke' procedure waarbij gebruik zou worden gemaakt van het besluit "Kleine wijziging van algemeen belang". Dit betekent dat er geen GRUP - en dus plan-MER - opgemaakt zou moeten worden, maar wel een plan-MER-ontheffing en een volledige project-MER.
- Anderzijds de procedure van de "Complexe projecten".

Er werd gekozen voor de eerste piste.

### Contactgegevens

#### **Rubriek 3: contactgegevens**

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel

**Kathy Vandemeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel  
Tel.: 02 553 77 36  
[lse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:lse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**  
Departement MOW- Afdeling Beleid Vlaams-Brabant  
VAC gebouw,  
Diestsepoort 6  
3000 Leuven  
Tel.: 016 66 58 45  
[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

De Lijn in de hoedanigheid van De Werkvennootschap

### Uitvoerders van het project

Bouwheer: AWW  
Studiebureau: Technum  
MER-procedure: Antea groep  
Studiebureau juridische & financiële luik: nog onbekend  
Aannemer: nog onbekend

### Financiering

Naar aanleiding van de beslissing van de VR dd. 15 oktober 2021 zal dit project verder opgevat worden als DBFM-dossier. De financiering van het project zal dus verder opgenomen worden als een beschikbaarheidsvergoeding vanaf ingebruikname.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
In 2012 werd door AWW een studie opgestart om het knooppunt uit te werken op basis van de streefbeeldstudie 2006. De nieuwe ontwikkelingen in de omgeving werden in rekening gebracht: GRUP Saerens, PRUP Berg, Tramlijn/HOV A12. Hierbij werd een consensus bereikt voor opmaak verdere plannen.	2012	Gestart	
Update van het project. Na terugkoppeling met kabinet Weyts wordt beslist dat de optie van de klassieke procedure (besluit Kleine wijzigingen van algemeen belang) gevolgd dient te worden.	07-06-2016	Gestart	
Het ontwerpproces werd in oktober 2016 herstart, waarbij het	14-02-2017	Gerealiseerd	

studiebureau bijkomende optimalisaties uitwerkte. Het doel is om op basis van opgemaakte voorontwerpplannen enerzijds optimalisaties uit te voeren aan het ontwerp zodat deze goedkoper zou worden en de fietssnelweg in de plannen geïntegreerd zou kunnen worden, en anderzijds er beter zicht is op de benodigde ruimte.			
Toelichting van het aangepast ontwerp werd aan de gemeenten gegeven, hierbij zijn de laatste optimalisaties en aanvullingen getoond. De bezorgdheden van de gemeenten worden mee verder genomen in het proces van de startnota.	23-05- 2017	Gerealiseerd	
Update startnota en verwerking terugkoppeling met gemeentebesturen	Voor bouwverlof 2017	Gerealiseerd	
iGBC startnota	29/09/2017	Gerealiseerd	
Goedkeuring RMC startnota	November 2017	Gerealiseerd	
Infomomenten ontwerp	Juni 2018	Gerealiseerd	
Goedkeuring RMC projectnota	Medio 2018	Gerealiseerd	
Onteigeningsplannen	Medio 2019	Gerealiseerd	
Onteigeningsprocedure	Eind 2020	Gestart	
Pomproef in uitvoering	Juni 2021	Gerealiseerd	
Aanbesteding financiële & juridische ondersteuning DBFM-contract	Juni 2022	Gestart	Nieuw tgv DBFM. Aanbesteding van het contract voor de ondersteuning van de juridische en financiële aspecten van de DBFM.
Aflevering definitief aanbestedingsbundel (= Programma van Eisen DBFM)	Start: zomer 2022 tot gunning DBFM	Bij te sturen	Herziening tgv DBFM. De bestaande aanbestedingsdocumenten (klassiek) dienen omgezet te worden naar een Programma van Eisen ikv een DBFM-dossier. Hiervoor is een contractwijziging opgemaakt met het technisch bureau, voor

			de financiële en juridische aspecten wordt de gunning voorzien juni / juli 2022.
Aanvraag omgevingsvergunning	Najaar 2022	Bij te sturen	Timing aangepast aan beslissing DBFM. Het huidig uitgewerkt ontwerp zal als referentieontwerp aangevraagd worden in het kader van de concurrentiegerichte dialoog voor het DBFM.
Aanbestedingsprocedure	Start procedure: najaar 2022  BAFO: voorzien eind 2023	Bij te sturen	Herziening tgv DBFM. Via concurrentiegerichte dialoog. Juridische dienstverlener is hier een randvoorwaarde voor.
Start der werken	Eind 2024	Bij te sturen	Herziening tgv DBFM. Zal afhangen van de wijzigingen aan het ontwerp die de voorkeursbieder zal voorstellen en de bijhorende "regularisatie" van de omgevingsvergunning.

### Stand van zaken juni 2022

Ten gevolge van de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021 om het project A12 Londerzeel-Zuid als DBFM verder uit te werken, moest het plan van aanpak en timing in grote mate worden bijgestuurd. Maar met deze beslissing is nu een oplossing voor de financiering van het project.

De omzetting van klassiek dossier tot DBFM-dossier impliceert echter een grondige wijziging in de benodigde dossierstukken en een aanpassing van het plan van aanpak om het project tot realisatie te brengen. Dit heeft onvermijdelijk een impact op de timing gezien het oorspronkelijk dossier reeds in grote mate was uitgewerkt richting klassieke aanbesteding, en een deel nu aangepast moet worden naar een DBFM-dossier.

Het reeds uitgewerkt ontwerp zal nu gebruikt worden als referentieontwerp, terwijl de ontwerpelementen doorvertaald zullen moeten worden richting Programma van Eisen (PvE), dat als basis zal dienen voor de aanbestedingsprocedure. Deze PvE zal verder uitgebreid moeten worden met de juridische en financiële aspecten van een DBFM-contract.

Het opmaken van deze PvE en de bijhorende omzetting van het huidige ontwerp zal moeten gebeuren met de ondersteuning van:

- 1) enerzijds een technisch bureau. Hiervoor is een bijakte opgesteld met het huidige studiebureau Tractebel zodat een doorstart kan genomen worden voor wat de technische luik betreft.
- 2) anderzijds een financiële en juridische dienstverlener. Hiervoor is een aanbesteding lopende, met een voorziene gunning juni / juli 2022. Dit wordt aanbesteed in samenwerking met ATO van het beleidsdomein MOW (cfr. BBFM Mechelen Noord & PPS Kunstwerken).

Het doel is om in het najaar 2022 de procedure voor een concurrentiegerichte dialoog op te starten, evenals het indienen van een omgevingsvergunningsaanvraag voor het referentieontwerp, dat vervolgens als basis gebruikt zal worden in de concurrentiegerichte dialoog.

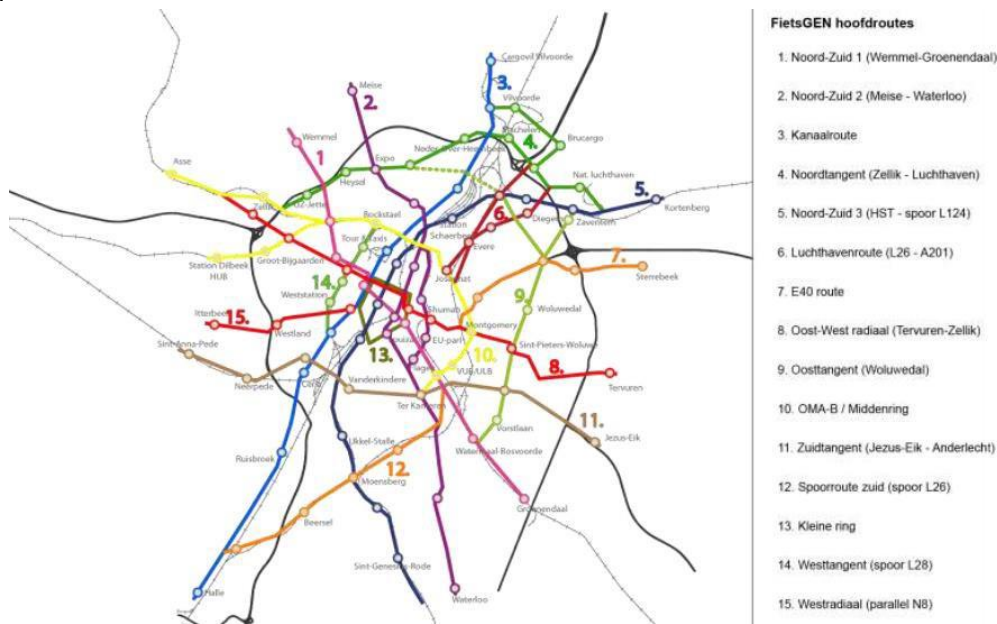
Er wordt geschat dat de dialoogronde - en bijgevolg moment van BAFO - zal duren tot eind 2023.

De start der werken zal vervolgens afhangen van de wijzigingen die de voorkeursbieder zal wensen aan te brengen aan het project en de bijhorende regularisatiestappen in verband met de omgevingsvergunningsdossier, en van de snelheid waarbij hij de werken zal kunnen opstarten. Voor dit laatste is het echter eigen aan een BDFM dat er voor hem een kost bestaat voor het lang aanslepen van de bouwfase, waardoor een snelle start een automatische doelstelling van de voorkeursbieder zal zijn.

## Projectfiche 2.5. Fietsnelwegen

### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het Vlaamse ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, het Brusselse ministerie van Openbare Werken en Vervoer, en de provincie Vlaams-Brabant stelden in december 2012 het gemeenschappelijke Fiets-GEN voor. Naar analogie met het Gewestelijk Expresnet voor trein, maar dan als een fietsnetwerk voor woon-werk en woon-school verplaatsingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand. Het strekt zich uit over een straal van ca. 15 km rond Brussel.



Ondertussen wordt gewerkt aan een uitbreiding van dit fiets-GEN tot een volwaardig netwerk van fietssnelwegen. Het fiets-GEN dient als startbasis, maar wordt uitgerold tot een volwaardig netwerk van fietssnelwegen, met aansluiting op het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF) in Vlaanderen.

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW

Graaf de Ferrarisgebouw



Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel  
Tel.: 02 553 77 36  
[lse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:lse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**

Departement MOW- Afdeling Beleid Vervoerregio Vlaamse Rand  
VAC gebouw,  
Diestsepoort 6  
3000 Leuven  
Tel.: 016 66 58 45 0492 347192  
[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Brusselse ministerie van Openbare Werken en Vervoer, De Werkvennootschap en de provincie Vlaams-Brabant.  
Gemeentebesturen; Vlaamse Agentschappen zoals De Vlaamse Waterweg, Wegen en Verkeer, Natuur en Bos, Vlaamse Land Maatschappij; Federale diensten Bellris, NMBS/Infrabel/TUCRail.

### Uitvoerders van het project

De uitvoerder van een fietssnelwegproject varieert volgens de eigendomsstructuur en de beheerscontracten van de wegenis. Hierbij spelen de volgende overheden een rol: gemeentebesturen; Vlaamse Agentschappen zoals De Vlaamse Waterweg, Wegen en verkeer, Natuur en Bos, Vlaamse Land Maatschappij en de NMBS/Infrabel.

De Werkvennootschap is sinds 1 januari 2017 van start gegaan (beslissing VR 23 december 2016). Ze sturen het project Werken aan de Ring aan. Binnen het kader van de multimodale aanpak van de R0 werden ook een aantal cruciale fietsknelpunten en deelroutes toevertrouwd aan De Werkvennootschap. De Werkvennootschap speelt sinds 2018 een cruciale rol in de uitvoering van de fietssnelwegen om en rond de Vlaamse Rand.

Deze overheden kunnen een project geheel of gedeeltelijk uitvoeren. Meestal is er per traject een mengvorm van uitvoerders aanwezig.

Voor de gewestgrensoverschrijdende projecten dient afgestemd met deze respectievelijke diensten binnen het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Specifiek voor deze kwestie loopt het driemaandelijks fiets-GEN overleg met daarin de Vlaamse en Brusselse ambtenaren, de betrokken ambtenaren van provincie Vlaams-Brabant en hun respectievelijke bevoegde kabinetten.

### Financiering

Er is geen aparte 'fietssnelwegen' begroting voorhanden binnen de Vlaamse Overheid.

- Voor fietssnelwegen op gemeentewegen wordt geput uit de budgetten van het zogenaamde "fietsfonds", als subsidie aan gemeentes. Sinds 2006 werken de Vlaamse Overheid en de provincies samen, onder de noemer **Fietsfonds**, om fietsinfrastructuur gelegen op het BFF op gemeentewegen te subsidiëren. Via het Fietsfonds krijgen de gemeenten minstens 90% subsidies voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen. 50% komt van het Vlaamse Gewest en minstens 40% van de provincie. In de praktijk betaalt de provincie 90 of 100% van

de subsidie uit aan de lokale overheid. De provincie krijgt nadien 50% van de subsidies terug via het Vlaamse Gewest.

- Anderzijds worden de werken aan fietsvoorzieningen op infrastructuur van de Vlaamse Agentschappen opgenomen in het Geïntegreerd InvesteringsProgramma (GIP), dat binnen het beleidsdomein wordt opgesteld. Hierin wordt ook het fietsaandeel vermeld, waarbij het soms om exclusieve 'fietswerken' gaat, soms maken ze ook deel uit van grootschaligere werken.
- Binnen het project werken aan de Ring heeft DWV extra middelen verkregen voor fietssnelwegen, zie Quick Wins VR 2020; *"-Vlaamse Regering van 10 juli 2020 De Werkvennootschap nv: uitvoering quick wins programma 'Werken aan de Ring'"*
- Ook via de "relance" budgetten 2020-2021 werden extra middelen voor financiering van fietssnelwegen in de Vlaamse Rand toegevoegd. Uitrol nog nader te bepalen. Nog niet opgenomen in deze fiche.

## Voortgang

Het Departement MOW, Beleid Vlaams Brabant heeft de analyse van de fietssnelwegprojecten gemaakt, en een globaal overzicht vindt u op deze kaart: <http://vlaamse-overheid.maps.arcgis.com/apps/StoryMapBasic/index.html?appid=50e805c28ecd41d2a4810d269ab55d84>

## Stand van zaken juni 2022

Prioritaire routes

We zetten prioritair in op de HST-route Leuven-Brussel, Kanaalroute Noord-Zuid, Asse-Brussel, en de "Zenneroute", als onderdeel van de fietssnelweg verbinding Antwerpen-Brussel.

Tevens wordt prioritair ingezet op de integrale fietsverbindingen om en rond de ring R0, waar fiets(snelwegen) een belangrijk deel van de multimodale aanpak vormen. Deze worden aangelegd door De Werkvennootschap.

Vermits heden ook gewerkt wordt met de F-nummering voor fietssnelwegen voegen we die hier illustratief aan de routes van het fiets-GEN toe.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 1 NOORD ZUID. (F213-F205)**

Deze route loopt hoofdzakelijk door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### F213

Het noordelijk deel komende van Wemmel tot aan R0 wordt heden bestudeerd, in het kader van de herinrichting van R0 en de knoop met R0. Deze opdracht wordt behartigd door De Werkvennootschap, en bevindt zich in de studiefase.

#### F205

Het deel ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Groenendaal) moet nog verder worden gerealiseerd.

De Terhulpensesteenweg (N275) werd over een afstand van ongeveer 1,3 kilometer door het Agentschap Wegen en Verkeer heringericht, tussen de Ring rond Brussel (R0) en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het project is afgewerkt sinds februari 2022. Ter hoogte van het station Groenendaal is een ontwerp uitgewerkt door DWV, dit in overleg met de betrokken partijen, met een fietstunnel die onder het spoor doorgaat. Het ontwerp voor de tunnel werd door de PSG goedgekeurd (gecombineerde start- en projectnota). Dit vereist een wijziging van het tracé van de fietssnelweg F205. Deze werd door de vervoerregioraad Leuven op 28/4/2021 gunstig geadviseerd en zal nu aan de minister worden voorgelegd. DWV heeft de verdere doortrekking van de FSW langs de N275 tot aan het Waals Gewest uitgewerkt (fietssnelweg aan de zuidkant). Een startnota en projectnota met ontwerpplannen is door de projectstuurgroep goedgekeurd. De werken voor beide projecten (tunnel en de F205 richting Wallonië) zullen vanaf september 2022 van start gaan.

## **FIETS-GEN HOOFDRUTE 2 MEISE WATERLOO (F28-F206)**

### F28

Het noordelijk deel Meise-Grimbergen N276 parallel aan de A12 is uitgevoerd medio juli 2019 .

We vermelden dat AWV de ontwerpstudie voor de F28 van Wolvertem (Meise) tot Londerzeel in 2022 aanbesteedt en opstart, in het verlengde van het fiets-GEN.

### F206

Het deel ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Waterloo) moet nog verder worden ontworpen en gerealiseerd. Dit hangt samen met het dossier rond de herinrichting van de Waterloos steenweg (N5). Dit proces blijft lopen maar er is heden nog geen vooruitgang geboekt.

De Vervoerregio Vlaamse Rand neemt in het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan het initiatief om een inrichtingsplan N5 te maken inclusief fiets, in samenwerking met het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## **FIETS-GEN HOOFDRUTE 3 KANAALROUTE**

### **Kanaalroute Noord (F23)**

Het ontwerp van de fietssnelweg langs de N260, en het deel langs de Westvaardijk met een fietssleuf ter hoogte van de loskade aan SUEZ is door De Werkvennootschap afgewerkt en goedgekeurd.

De werken vorderen goed en het grootste deel van de fietssnelweg (inclusief vernieuwde rijweg en riolering) zal in december 2022 worden afgerond. De werken aan de fietssleuf zullen begin 2023 van start gaan.

### **Kanaalroute Zuid (F20)**

De Vlaamse Waterweg heeft – met steun van EFRO – de fietssnelweg kanaalroute zuid uitgewerkt. De werken zijn uitgevoerd van de Waterloobrug tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Een aantal lokale verbeteringen zoals oversteken op gemeentewegen worden via het Fietsfonds aangepakt. De vernieuwde Bospoortbrug en de stationsomgeving Halle wordt eveneens aangepakt als sluitstuk van deze fietssnelweg.

De fietssnelweg op de Roggemanskaai is momenteel in uitvoering en dient nog afgewerkt te worden.

De aansluiting van de drie-fonteinenbrug te Ruisbroek naar de fietssnelweg dient nog afgewerkt te worden.

### **Zennerroute (F1) (palend aan kanaalroute Zuid.)**

*(Dit tracé maakt strikt genomen geen deel uit van het Fiets-GEN.)*

De Vlaamse Waterweg heeft deze Zennerroute afgewerkt in 2019. Deze fietssnelweg legt de link tussen de Vlaamse Rand en Mechelen.

De nodige aanpassingen en aansluitingen aan de Vlaamse gewestwegen worden aangelegd door AWV. De stad Vilvoorde is trekker voor missing link over de site Forges de Clabecq, de projectnota werd goedgekeurd in PSG.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 4 NOORDTANGENT (RING) /FR0 F217 F214 F20**

Deze tangent wordt deels aangelegd samen met de doorstromingswerken voor de Ringtrambus. Deze verbindt Jette met de luchthaven van Zaventem. Deze werken lopen vanaf juni 2019 en zijn aanbesteed.

#### FR0 door Koningslo

Het deel van deze route nl door Koningslo wordt door de stad Vilvoorde aangepakt. Daar is voor de route door Koningslo en Kassei een startnota en projectnota goedgekeurd.

De stad Vilvoorde start de uitvoeringsstudie op met een gunning tegen eind 2022. De werken zouden van start gaan einde 2023 (afgestemd met de werken van de Ringtrambus).

#### FR0 thv N209 (Medialaan / de Tyraslaan)

Werken in uitvoering, veilige fietssnelwegfietsinfrastructuur ter hoogte van de aangepast knoop de Koningslo. Werken zullen in oktober 2022 afgerond zijn.

#### FR0 Grimbergen Vilvoorde

Tussen de knoop van de A12 (of de F28) en het kanaal (of de F23) zoekt De Werkvennootschap momenteel ook een tracé voor de FR0.

#### FRO en F214

Voor het deel van de route tussen het station Vilvoorde en de Haachtstesteenweg heeft de provincie Vlaams-Brabant een startnota opgemaakt voor de verdere detaillering van het tracé. Dit is goedgekeurd. De Werkvennootschap neemt het project over ter uitvoering. Het werk zal in 2022 worden aanbesteed.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTES 5 EN 6 NOORD-ZUID LUCHTHAVENROUTE HST (F3 F216-F201-F207)**

#### Noorden van Brussel

##### HST-verbinding Leuven Brussel- ontsluiting luchthaven

#### F3

De werken aan de HST-fietsnelweg tussen Diegem en Zaventem, met een fietsbrug over ring R0, worden uitgevoerd door De Werkvennootschap. Het werk is nagenoeg afgewerkt.

De HST-route is op Vlaams grondgebied reeds uitgevoerd ter hoogte van Kortenberg. Via het Fietsfonds werden in 2018 en 2019 twee ongelijkgrondse kruisingen aangelegd in Erps-Kwerps en Everberg.

In samenwerking met BAC werd in 2021 de S-bocht die de HST-route met de luchthaven verbindt, afgerond.

Bijkomend wordt – binnen de studie van de knoop A201 – bekeken hoe de HST-brug kan aangesloten worden op het achterliggende gebied Diegem (langs zone van de A201) zo tot aan de luchthaven. Dit loopt samen met de geplande aanleg van de verbinding voor de “luchthaventram.”

#### F201

De route 6 (uit fiets-GEN) loopt samen met de geplande aanleg van de verbinding voor de “luchthaventram.” De fietsroute zal samen met de tram over de R0 lopen.

#### Zuiden van Brussel.

#### F207

Fiets-GEN route 5 loopt ten zuiden van Brussel. Dit traject loopt parallel aan de spoorlijn L124. De startnota is uitgewerkt, heden wordt bekeken hoe de projectnota, en de werken kunnen uitgerold worden. Het project is toegewezen aan De Werkvennootschap in nauwe samenwerking met TUCRail gezien de link met de aanleg van bijkomende sporen.

Het geïntegreerde planningsproces voor het gemeenschappelijke spoor + fietsnelweg is lopende. Het tracé van de fietsnelweg, inclusief stationsomgeving Sint-Genesius-Rode is op startniveau afgerond. De projectnota wordt opgestart eind 2022.

## **FIETS-GEN HOOFDRUTE 7 E40 F203**

### F203

Deze route wordt integraal gepland en is deels gerealiseerd:

FASE 1 loopt van Sterrebeek tot aan de knoop R22. Dit planproces is in mei 2021 afgerond, de fietssnelweg loopt over de Tramlaan en deels de Molenstraat.

FASE 2 De knoop R22 is heraangelegd met fietsinfrastructuur en afgewerkt in 2021. De bijkomende aansluiting van de F203 op deze knoop is eveneens goedgekeurd FASE 3 Het traject van 1,5 km langs de E40 werd in april 2021 afgerond.

In het fiets-GEN stopt deze route in Sterrebeek. De Werkvennootschap bekijkt in hoeverre de fietssnelweg kan worden doorgetrokken tot Leuven en ter hoogte van Bertem kan aansluiten op de fietssnelweg Leuven-Tervuren-Brussel (F29), hoofdroute 8.

De Werkvennootschap heeft een startnota uitgewerkt voor het luik Bertem grens Zaventem.

## **FIETS-GEN HOOFDRUTE 8 OOST-WEST RADIAAL (TERVUREN-ZELLIK) (F29-F211)**

### F29

Tussen het Vierarmenkruispunt en het Brussels Gewest (Zoniënwoud) wordt het ontwerp bekeken door DWV. Dit zal door DWV worden opgenomen binnen het lopende geïntegreerde planningsproces voor de knoop Vierarmen. Voorlopig wordt in de zomer van 2022 een grondige renovatie in een waterdoorlatend materiaal voorzien.

Ter hoogte van het Vierarmenkruispunt wordt een fietsbrug voorzien door DWV.

De N3 Tervurenlaan is door AWW heraangelegd en afgewerkt.

Het deel door de Koninklijke Moestuin werd de heraanleg gefinaliseerd door de gemeente Tervuren. Voor de Broekstraat is een fietsfondsdossier lopende.

Voor de Keizerinnedreef zijn er geen plannen. Deze as is geasfalteerd maar intussen autovrij, zodat zich hier momenteel geen urgente problemen stellen.

Het MB van 15 maart 2018 stelt dat deze FSW vanaf de Keizerinnedreef doorloopt tot in Leuven, maar een tracéstudie dient nog te gebeuren. DWV heeft de tracéstudie afgerond in een startnota. Ze werkt momenteel aan de projectnota en tevens aan de uitwerking van het aanbestedingsdossier (voorzien in 2022).

### F211

Voor het deel van de route gelegen te Zellik, heeft de gemeente een ontwerp opgemaakt van de fietsroute tussen de N9 en de Baron J. Greindlaan. Dit

ontwerp werd goedgekeurd door de PSG. De uitvoering is gestart in april 2022 en eind der werken is voorzien tegen zomer 2023.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 9 WOLUWEDAL (F202 FR0)**

#### F202

Deze route loopt grotendeels langs de R22. De Werkvennootschap heeft de bestaande fietspaden langs dit tracé opgewaardeerd tot fietsnelwegniveau, in casu 4 meter breed. Dit loopt samen met de integrale herinrichting van de R22 op grondgebied Machelen-Vilvoorde.

De werken voor het traject van 2,7 km tussen Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Stevens-Woluwe werden in april 2021 afgerond, inclusief een fietstunnel onder de N2 (Zaventem).

#### F212 Fiets-GEN hoofdroute 10 deel "OMA-B"

De route OMA-B is afgerond op het grondgebied van Asse, omgeving station Zellik. Later zal de onderdoorgang ter hoogte van de R0 verder worden aangepast en geïntegreerd in het kader van de herinrichting van de R0 en de knoop R0/N9.

Dit zal worden gerealiseerd door De Werkvennootschap.

Het deel van Asse richting Noord wordt heden binnen het fietsfonds afgerond. De Werkvennootschap neemt ook drie specifieke projecten van deze route op zich: de tunnel onder de spoorlijn ter hoogte van het station Asse, de tunnel onder de spoorlijn ter hoogte van Walfergem en de brug over de N9 naast de spoorlijn.

### **F2 - FIETS-GEN HOOFDRUTE 10 "ZUID" DEEL GROOT BIJGAARDEN**

#### F2 traject parallel aan spoorlijn 50 Gent Brussel.

Vanaf station Sint-Martens-Bodegem langs Groot-Bijgaarden tot aan de gewestgrens (S-A-Berchem) is het project ingepland en goedgekeurd. De Werkvennootschap hoopt in functie van het vergunningstraject de werken te kunnen starten in de tweede helft van 2022.

Door een procedure via de raad van Vergunningsbetwistingen (Groot-Bijgaarden) en afspraken ovm de herinrichting van de stationsomgeving Groot-Bijgaarden heeft dit project immers vertraging opgelopen.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 11 (F209-F204)**

#### F209

De westelijke route langsheen spoorlijn L50A is heden in planfase, dit via de procedure fietsfonds. Hierbij worden vooral knelpunten weggewerkt aangezien een groot deel van de route befietsbaar is.

#### F204

De zuidoostelijke route vanaf Herrmann-Debroux en Jezus-Eik is gekoppeld wordt momenteel uitgewerkt door DWV/Vlaams Gewest.

In het MB van 15 maart 2018 werd beslist dat de FSW van Jezus-Eik zou worden doorgetrokken naar Wallonië. De Werkvennootschap heeft een tracéstudie en het volledige traject uitgewerkt tussen Brussel en Wallonië. De huidige voorkeurspiste is dat de FSW langs de E411 zou lopen (zuidkant). Het ontwerp is op conceptniveau (startnota) goedgekeurd voor de volledige lengte. Voor het gedeelte tussen Jezus-Eik en Frans Verbeekstraat is ook een voorontwerp (projectnota) goedgekeurd. De aansluitingen naar het Brussels Gewest en de aansluiting naar het Waals Gewest, alsook de knoop t.h.v.. complex Maleizen, dient nog verder te worden bekeken. Het Waals Gewest werkt intussen aan een ontwerp zodat de fietssnelweg ook in Wallonië kan worden doorgetrokken.

De eerste werken starten in de tweede jaarhalf van 2022.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 12 F208**

De fietsroute ligt in het talud van spoorlijn L26 die doorheen een reliëfrijk gebied gaat. In 2013 werd er een tracéstudie opgemaakt.

Heden is via het fietsfonds het planproces voor deze route opgestart voor het deel vanaf Halle (Huizingen) over station Beersel tot aan de gewestgrens. De startnota werd voorjaar 2022 afgerond.

### **FIETS-GEN HOOFDRUTES 13 14 VALLEN INTEGRAAL BINNEN HET BHG**

#### **FIETS-GEN HOOFDRUTE 15 ITTERBEEK ANDERLECHT KANAAL**

Bedoeling was een tracé op of parallel de N8 uit te rollen.

Het tracé langs de Itterbeeksebaan is onderzocht maar niet weerhouden als fietssnelweg.

De N8 zal met volwaardige fietspaden (enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2 meter) moeten uitgerust worden. AWV zal een eerste ontwerpstudie voor de herinrichting van de N8 voor het wegvak Schepdaal (Dilbeek) – Eizeringen (Lennik) in 2022 aanbesteden en opstarten. Hierbij is de aanleg van volwaardige fietspaden een van de hoofddoelstellingen.

Voor het wegvak Dilbeek – Itterbeek is nog geen timing voor het ontwerpstudie gekend.

Het gedeelte van dit wegvak, nl. het gedeelte tussen de grens met het BHG en de Baron de Vironlaan maakt deel uit van het project van DWV voor de herinrichting van het aansluitingscomplex 13 op de R0 in Dilbeek.

Heden wordt deze as wel voorzien voor degelijke en veilige fietspaden, maar een uitrol als fietssnelweg is niet mogelijk gebleken voor dit wenstracé.



## **NIEUWE ROUTES WERKEN AAN DE RING R0 – QUICK WINS**

Nieuw is dat de Vlaamse Regering opdracht heeft gegeven om te bestuderen of en hoe een fietssnelweg langs ring R0 kan worden aangelegd. Dit komt dus bijkomend aan de zogenaamde FRO/Noordtangent in de fiche van het Fiets-GEN

*“Aanleg fietssnelweg langsheen de R0 – studie en uitvoer Quick Wins. Het gaat hier om een eerste deel tussen Vilvoorde en Haren, waar de FRO verknoopt met de F3 (fietssnelweg Brussel.)”*

### FRO Dilbeek Zellik

Tussen de Ninoofsesteenweg (N8) in Dilbeek en fietssnelweg F212 (Brusselsesteenweg N9) in Zellik werd door de projectstuurgroep een nieuw deel van het “ringfietspad” afgeklopt. De werken zullen in 2023 worden aanbesteed. Het traject loopt een aantal kilometer langs de buitenzijde van de Ring rond Brussel (R0) en kruist een verschillende op- en afritten. Dit traject versterkt de aansluiting met fietssnelweg F2 in Dilbeek en met fietssnelweg F211 tussen Asse en Brussel.

### FRO Vilvoorde Koningslo

Werken in uitvoering, veilige fietssnelwegfietsinfrastructuur ter hoogte van de aangepast knoop de Koningslo (zie hoger).

### FRO Grimbergen Vilvoorde

Tussen de knoop van de A12 (of de F28) en het kanaal (of de F23) zoekt De Werkvennootschap momenteel ook een tracé voor de FRO (zie hoger).

## Projectfiche 2.6. SpoorGen Voorstadsnet Brussel (S-Net)

### Probleemstelling en doelstelling van het project

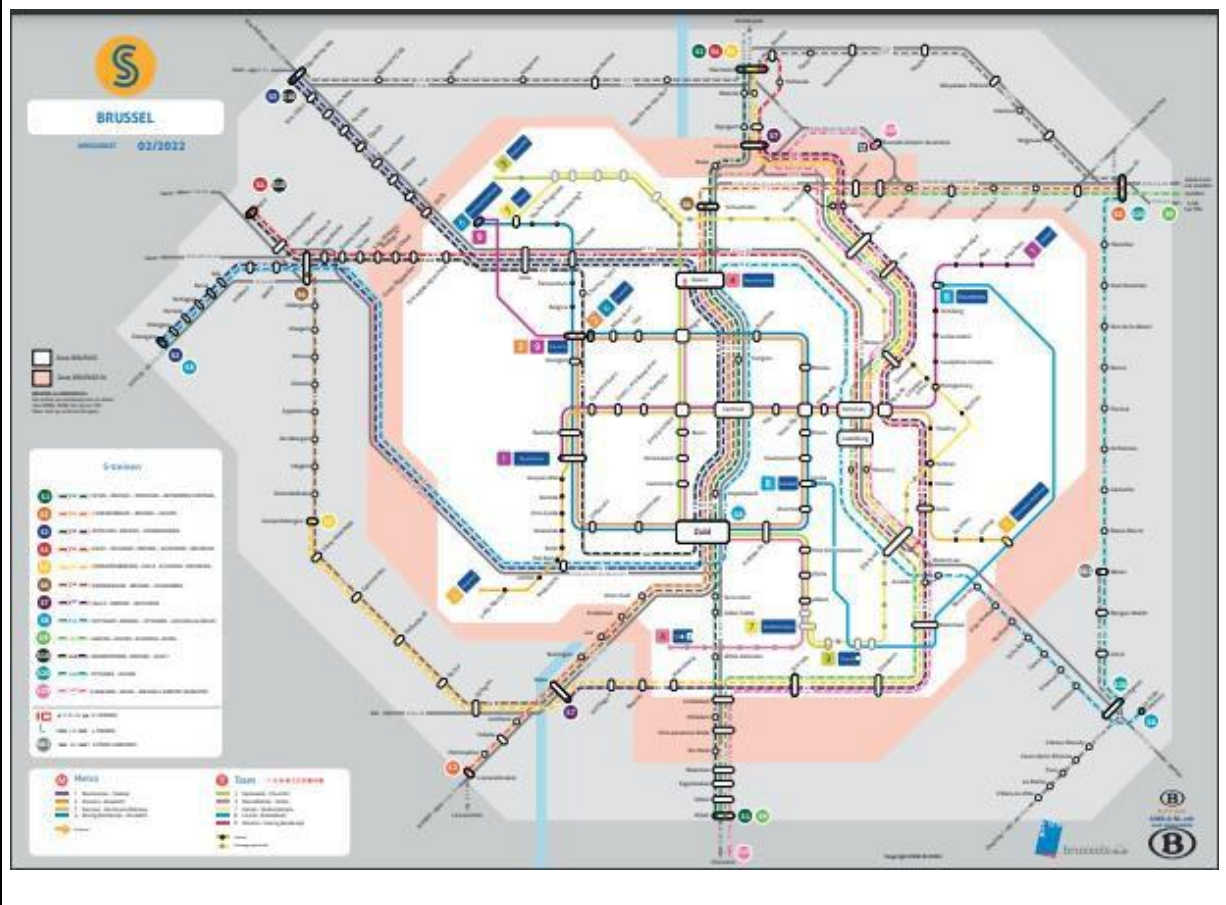
Deze fiche heeft betrekking op het voorstedelijk treinaanbod van NMBS. De onderliggende infrastructuur en eventuele infrastructuurwerken worden beheerd door Infrabel en maken geen deel uit van de scope van deze fiche.

NMBS werkt aan een duidelijke identiteit en een betere zichtbaarheid van het S-aanbod. Om haar S-aanbod zo goed mogelijk bij het publiek ingang te doen kennen, heeft NMBS voor dit aanbod een logo gecreëerd. Het S-logo wordt duidelijk aangegeven in de betreffende dienstregeling alsook in de stations en treinen die deel uitmaken van het aanbod.



Op dit moment is al een groot deel van het S-aanbod operationeel. Met de opening van het station Anderlecht in december 2020, telt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortaan 35 treinstations. In het totaal telt de S-zone 144 stations in een straal van 30 kilometer rond Brussel. Na een sterke uitbreiding van het S-aanbod in de laatste jaren rijden nu meer dan 700 S-treinen per dag.

## Voorstadsverkeer in Brussel



## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Bevoegd minister:

Georges Gilkinet

Kruidtuinlaan 50 - Bus 156

FINTO - 5de verdieping (voorlopig)

1000 Brussel

b) - Verantwoordelijke administratie

**Koen Christiaen (NMBS Public Affairs)**

NMBS

Hallepoortlaan 40

1060 Brussel

[koen.christiaen@belgiantrain.be](mailto:koen.christiaen@belgiantrain.be)

## Meewerkende organisaties

NMBS, MIVB, De Lijn en TEC

## Uitvoerders van het project

Het voorstedelijk treinaanbod van de NMBS wordt ontworpen en geëxploiteerd door NMBS zelf. Dit voorstedelijk treinaanbod is trouwens een onderdeel van en is volledig geïntegreerd met haar algemeen treinaanbod.

## Financiering

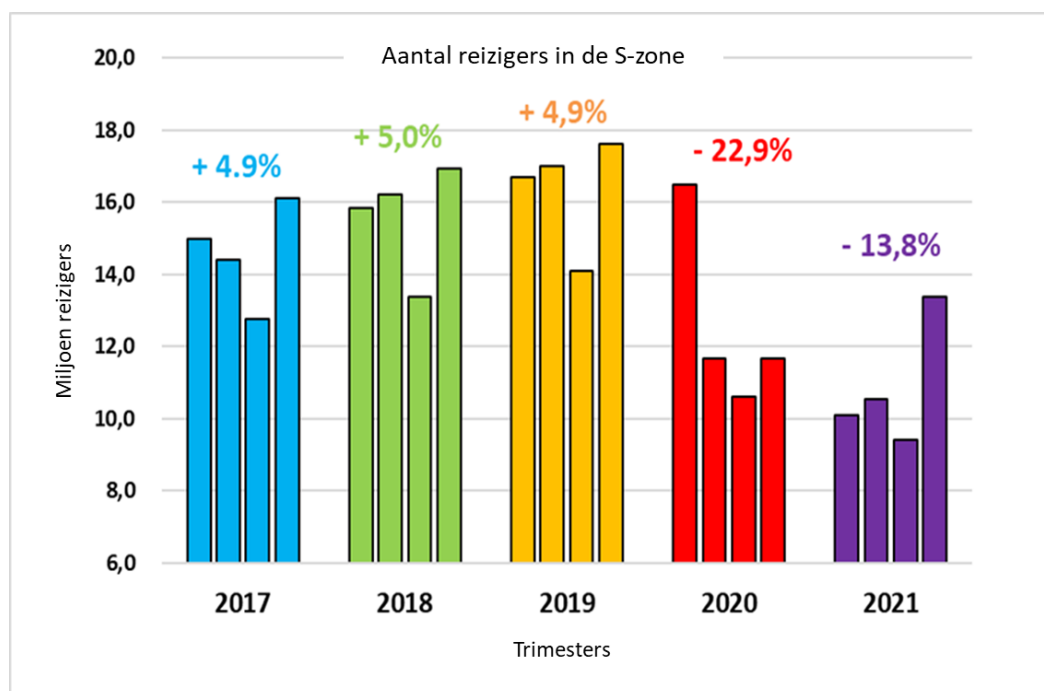
/

## Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Treinaanbod april 2016		Gerealiseerd	Opening tunnel Schuman-Josaphat
Treinaanbod december 2016		Gerealiseerd	Uitbreiding S-aanbod op lijn 26
Treinaanbod december 2017-2020		Gerealiseerd	Uitbreiding S-aanbod, ook op zaterdag
Treinaanbod december 2020		Gerealiseerd	Opening station Anderlecht, S3 Zottegem-Brussel-Schaarbeek rijdt op zaterdag en zondag.
Treinaanbod december 2021		Gerealiseerd	Verlenging S8 (1/u, week) naar Zottegem. Bediening Brussel-Zuid – Zottegem door 2 treinen/u/richting (S8 in combinatie met S3). Verlenging S9 (1/u, week) naar Nijvel en Landen. Verlenging S19 (1/u, weekend) naar Nijvel.
Het voorstadsnet (S-net) in en rond Brussel zal verder evolueren in functie van de veranderende behoeften en prioriteiten. Het wordt incrementeel gerealiseerd d.m.v. zogenaamde bouwstenen.			

## Stand van zaken mei 2022

### 1. Evolutie reizigersverkeer in de zone van het GEN Brussel



Het aantal gebruikers van het S-aanbod kende een groei sinds de lancering ervan in de herfst van 2015. Deze continue groei bereikte meer dan 4,5% per jaar, waardoor de Brusselse voorstadszone begin 2020 een totaal van meer dan 65 miljoen reizigers telde.

De gezondheids crisis van 2020 en 2021 heeft deze trend tijdelijk omgekeerd, met een daling van 23% ten opzichte van het jaar 2020 (glijdend gemiddelde). Het jaarlijks reizigersvolume bedraagt ongeveer 50 miljoen reizigers voor 2020 en 44 miljoen reizigers voor 2021. Globaal genomen is de verkeerstendens in de S-zone in Brussel hoger gebleven dan die op de rest van het net.

### 2. Evolutie van het aanbod S-treinen

- S1 Antwerpen - Brussel - Nijvel rijdt om het halfuur ook op zaterdag.
- S2 's Gravenbrakel - Brussel - Leuven krijgt een ruimere amplitude en rijdt op zaterdag ieder halfuur (sinds december 2018).
- In december 2020 opende het nieuwe station Anderlecht. Dit station wordt door de S3 Zottegem – Brussel - Dendermonde bediend (1/u).
- Sinds december 2020 rijdt S3 ook in het weekend tussen Zottegem en Schaarbeek (1/u).
- Sinds december 2020 wordt S4 Aalst - Schuman – Vilvoorde verlengd tot Mechelen met een ruimere amplitude.
- S5 Edingen - Schuman - Mechelen rijdt om het halfuur tot Edingen. S5 rijdt ook in het weekend.
- Sinds december 2020 rijdt S7 Halle – Mechelen niet verder dan Vilvoorde.
- Meer treinen van de lijn S8 Brussel - Ottignies rijden door naar Louvain-la-Neuve.
- Sinds december 2021 rijden de S8 (1/u) tot Zottegem tijdens de week. Daardoor worden de stations tussen Brussel en Zottegem door 2 treinen/uur/richting bediend (S8 in combinatie met S3).

- Sinds december 2021 (en april 2022) wordt de S9 verlengd tot Landen en Nijvel (week). S19 wordt verlengd tot Nijvel (weekend).

### 3. Onthaal van de reizigers

NMBS wil haar reizigers een kwalitatieve reisbeleving aanbieden. De behoeften van de reizigers die opstappen in de kleinere stations (<10.000 reizigers) werden bestudeerd. Een nieuw stationsconcept en standaarduitrusting werden ontwikkeld met volgende doelen:

1. De stations volledig toegankelijk maken: perrons 75 cm hoog, toegankelijk voor reizigers met beperkte mobiliteit
2. Stations uitbouwen die sterk inzetten op intermodaliteit: fiets en auto
3. Gestandaardiseerde stations die een gebruiksvriendelijk, veilig en functioneel onthaal garanderen: stationsuitrusting, basisinfrastructuur en comfort, signalica, branding.

De uitrol van dit nieuwe concept begon in 2019.

### 4. Communicatie

Op de NMBS-website werd een speciale pagina ontworpen voor de S-trein en het GEN Brussel:

<https://www.belgiantrain.be/nl/travel-info/train-offer/s-train/s-train-brussels>

## S-trein Brussel

Jouw sluipteg in en rond Brussel.

[Home](#) > [S-trein](#) > Reis makkelijk naar, in en rond Brussel: S-trein Brussel | NMBS



### **Win tijd met de S-trein**

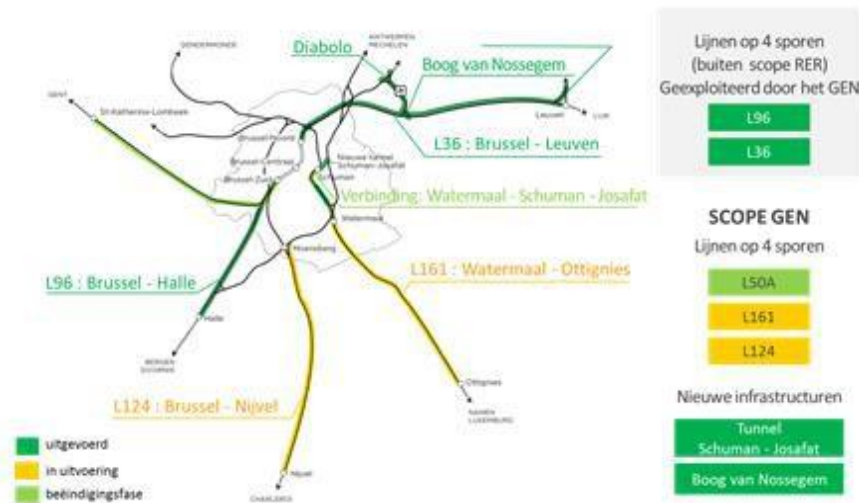
Hoe laat je ook vertrekt, aan de Brusselse verkeersdrukte valt niet te ontsnappen. Of toch wel: met de S-trein van NMBS omzeil je moeiteloos de files en reis je eenvoudig naar je bestemming.

In tegenstelling tot de vorige jaren werd in 2020 en 2021 wegens Covid-19 geen communicatiecampagne uitgevoerd die de S-trein bij het grote publiek promoot. Om de bekendheid van het voorstedelijk aanbod met S-treinen verder te versterken bij de inwoners en de werknemers van de Gen-zone gaat NMBS verder met het implementeren van haar branding beleid en het installeren van S-zuilen in de stations die door S-treinen worden bediend.

## 5. GEN-infrastructuurwerken



### Afwerken van het Gewestelijk Expresnet



- De werken op lijn 161 Brussel – Namen lopen op het traject Watermaal – Bakenbos. De planning wordt globaal genomen nageleefd, ondanks de impact van de gezondheidscrisis.
- De werken op lijn 124 Brussel – Nijvel lopen op het traject tussen Waterloo en Nijvel. Voor de ingebruikname van het baanvak tussen Linkebeek en De Hoek is een vertraging van een jaar te verwachten.

## Projectfiche 2.7. Regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand

### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, bepaalt in artikel 8 *“de vervoerregioraad is verantwoordelijk voor het voorbereiden, opmaken, opvolgen, evalueren en, in voorkomend geval, herzien van het regionaal mobiliteitsplan.”*

Verder wordt het regionaal mobiliteitsplan als volgt omschreven:

*“Een regionaal of lokaal mobiliteitsplan vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid. Het voldoet inhoudelijk aan de doelstellingen, vermeld in artikel 4, en is afgestemd op de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Het beoogt samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over personenmobiliteit en goederenvervoer met betrokkenheid van de aanverwante beleidsdomeinen. Het is realisatiegericht.*

*§ 2. Een mobiliteitsplan bestaat uit:*

*1° een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling;*

*2° operationele beleidsdoelstellingen;*

*3° een actieplan.”*

Gezien de belangrijke mobiliteitsimpact van dit regionaal mobiliteitsplan wordt in deze fiche een overzicht gegeven van de ontwikkeling en uitrol van dit plan.

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

Tel.: 02 553 77 36

[Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**

Departement MOW- Afdeling Beleid Vervoerregio Vlaamse Rand

VAC gebouw,



Diestsepoort 6  
3000 Leuven  
Tel.: 016 66 58 45  
[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

Vervoerregio Vlaamse Rand met de vaste leden lokale besturen, team MOW (AWV, DWV, DVW, De Lijn.)

### Uitvoerders van het project

Departement Mobiliteit en Openbare Werken, SWECO/STG concern in opdracht via  
"Raamovereenkomst 'ondersteuning vervoerregio's en opmaak geïntegreerde mobiliteitsplannen'  
Vervoerregio"

### Financiering

De raamovereenkomst werd gegund ter waarde van 1.200 223.20 € BTW inclusief, via de reguliere werkmiddelen van MOW. (Opgemerkt wordt dat de subsidie van de onafhankelijke lokale mobiliteitsplannen wordt stopgezet.)

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Oriëntatienota		Afgerond	Terug te vinden op de website
Opmaak scenario's	Zomer 2021	Afgerond april 2022	Er werd gekozen voor 3 cumulatieve scenario's.
Werksessies en mobiliteitsateliers	11/2022		Wegens corona vonden alle werksessies en overlegmomenten online plaats, met zowel interne partners als betrokken maatschappelijke en mobiliteitsstakeholders
Doorrekening verkeersmodel	02/2022	Afgerond juni 2022	Meerdere
Opstart MER procedure		Opmaak nota inhouds-afbakening	Opleveren nota inhoudsafbakening eind mei, beoordeling van het RMP in najaar 2022
Keuze scenario's en eerste voorlopige vaststelling	07/06/2022		
Vervoerregiodag (Workshops)	07/06/2022	In voorbereiding	Voorstelling en voorlopige stemming beleidsplan en scenario's + participatie over verdere communicatie en opmaak van het actieplan
Mobiliteitsateliers (workshops)	09/2022	-	Interactief werken rond actieplan
Uitwerking actieplan	11/2022	-	Wordt opgestart in de zomer

Opstart openbaar onderzoek	Voorjaar 2023		
----------------------------	---------------	--	--

### Stand van zaken juni 2022

De oriëntatiefase van het RMP werd in 2021 afgerond.

Heden juni 2022 wordt het concept van de synthesesnota afgerond, inclusief 3 keuzescenario's en de eerste modelberekening ervan.

U vindt verslagen en documenten [via deze link](#).

Het luik 'vrachtverkeer' binnen het RMP is uitgewerkt op regionaal niveau en verwacht de komende maanden verdere lokale invulling.

De wegencategorisering wordt in de zomer 2022 gefinaliseerd op basis van de eerste modelresultaten en selected links.

De netwerken en de keuze van de Hoppinpunten werden reeds integraal uitgewerkt.

Alles in overleg en via workshops met de betrokken (lokale) partners.

Een terugkoppeling met het Waals Gewest, de NMBS en het BHG is gebeurd. Voor deze laatste in nauw en permanent overleg.

Via een participatieve (live) vervoerregiodag worden de actuele plannen voorlopig gestemd/aangevuld/geactualiseerd, en wordt de voorbereiding van de actieplannen aangevat.

Het RMP wordt ook onderworpen aan een strategische MER-procedure, die in een geïntegreerd proces met het RMP verder zal lopen. Dit heeft enige invloed op de planning en de participatie.

De kennisgeving van dit strategisch MER is gestart op 30 mei 2022.

Binnen de wettelijke een procedurele mogelijkheden wordt de MER-procedure in congruentie met de verdere uitrol van het RMP uitgerold.

Doelstelling is om eind 2022 de formele kennisgeving van het ontwerp RMP, inclusief actieplan te kunnen voorleggen.

## Projectfiche 2.8. Combiparkings Hoppin-punten

### Probleemstelling en doelstelling van het project

#### Vlaamse Regering 2014-2019

De "Beleidsnota MOW Beleidsprioriteiten 2014-2019" vermeldde het verknopen van de verschillende vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto) als doelstelling. Daartoe behoort ook het voorzien van voldoende Park en Rides (P+R's) en transitzones om de overstap naar en binnen het openbaar vervoer te faciliteren.

Om het aantal voertuigkilometers beperkt te houden, blijft Vlaanderen in Vlaams-Brabant mikken op een netwerk van relatief kleine overstappunten richting BHG, zo dicht mogelijk bij de woonplaats. Daartoe werd door afdeling Beleid een studie opgezet die zowel theoretisch/modelmatig als praktisch onderzocht waar en hoe welke combiparkings, P+R konden gerealiseerd worden. Gedetailleerd onderzoek werd uitgevoerd om te kijken op welke OV-knooppunten in de Rand faciliteiten zowel wenselijk als technisch haalbaar zijn. Ook de prioriteit en het potentieel van een reeks potentiële locaties werd onderzocht. De studie werd afgerond in mei 2018.

#### Vlaamse Regering 2019-2024

Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken verlegt de globale visie voor combimobiliteit. We citeren 5/51: "Met oog op een modal shift is een eerste belangrijke stap het inzetten op combimobiliteit, op multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren.../... Eén van de beloftevolle modellen is daarbij het uitbouwen van stations, verkeersknooppunten en Park & Rides tot herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten. Dit zijn knooppunten waar mensen kunnen overstappen van de wagen of de fiets naar het openbaar en collectief vervoer, en waar je de wagen of fiets kan parkeren en waar eventueel ook extra functies aan toegevoegd kunnen worden .../... We investeren fors in maatregelen die erop gericht zijn vlot te kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Daarbij waken we erover dat deze investeringen in netwerken en knooppunten gericht en efficiënt aangepakt worden, met scherpe uitvoeringstermijnen. Deze beleidsbeslissing werd aangevuld met de formele keuze voor de merk en [inrichtingsstructuur Hoppin](#)/"

#### Coördinatie met het BHG

Aansluitend op de gesprekken tussen het BHG, en het Vlaamse Gewest, zoals bevestigd binnen de werkgroepen rond SmartMove, werd door de beide gewesten afgesproken om op vlak van prijs, toegang, koppeling OV, en lay-out een gemeenschappelijke aanpak uit te rollen.

#### In de Vlaamse Rand wordt gewerkt aan

1. De afronding van het P+R combiparkingplan, van de vorige Vlaamse Regering, door de realisatie van de Quick Wins; ingekanteld in de actuele Hoppinvisie.
2. Een nieuwe Hoppinplanning wordt uitgerold, waarbij terzelfdertijd wordt toegezien hoe de bestaande combiparkingplanning kan worden ingekanteld en gecoördineerd met de planning van Hoppinpunten.
3. Een coördinatie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met een gezamenlijke aanpak voor de grotere combiparkings/eventueel Hoppin gewestgrensoverschrijdend. Minstens in de zone Brussel XL.

## Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel  
Tel.: 02 553 77 36

[Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:Ilse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**

Departement MOW- Afdeling Beleid Vlaams-Brabant  
VAC gebouw,  
Diestsepoort 6  
3000 Leuven  
Tel.: 016 66 58 45

[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)

## Meewerkende organisaties

### Combiparkings in de Vlaamse Rand 2014-2019

De studie werd uitgevoerd door Mint nv.

Er werd voorzien in een stuurgroep, waarin behalve MOW ook De Lijn, De Werkvennootschap en NMBS zitten. Behalve de stuurgroep was er ook een klankbordgroep. Daarin zitten provincie Vlaams-Brabant (RO en mobiliteit), TEC, MIVB, Ruimte Vlaanderen, ANB, AWW, Erfgoed, Landbouw & Visserij en het Brussels Gewest (Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiel, Brussels Parkeeragentschap en Perspective).

### 2019-2024

De afdeling Beleid stuurt van uit de planning van het RMP de uitrol van Hoppin aan en coördineert de bestaande planning.

De Werkvennootschap legt de combiparkings aan zoals bepaald in de studie 2018, deels Quick Win budget deels co-investeringen NMBS (Spoorinvest.)  
Deels ook AWW, en één project via AenB.

## Uitvoerders van het project

De studie P&R-beleid werd geleid door afdeling Beleid, cel Vlaams-Brabant met studie bureau MINT als opdrachtnemer.

De daadwerkelijke aanleg van de combiparkings, in casu de Quick Wins- zoals opgemaakt 2014-2019 gebeurt in hoofdzaak door De Werkvennootschap; NMBS (Spoorinvest), AWW.

Voor de Hoppinpunten (exclusief combiparkings) zal de gemeente als uitvoerder van de eigenlijke (her)aanleg instaan, zo nodig i.s.m. NMBS Stations.

Het Agentschap Wegen en Verkeer realiseert de Hoppinpunten op hun terrein.

Voor Brussels Airport worden de nodige samenwerkingsverbanden uitgerold.

## Financiering

### Combiparking

De studie werd aanbesteed en opgeleverd ter waarde van: 120.270,80€ (excl. BTW)

Met betrekking tot de aanleg van de projecten (2014-2019) heeft De Werkvennootschap in het kader van haar opdracht om te werken aan de Ring, de opdracht gekregen een aantal combiparkings aan te leggen. Tevens is DWV uitvoerende partij voor de projecten Spoorinvest. De nodige middelen werden hiervoor voorzien. AWW neemt de aanleg van een aantal van de combiparkings op in haar reguliere werking.

### Hoppinpunten

Voor de uitrol van de Hoppinpunten langs gemeentewegen voorziet minister Peeters op Vlaams niveau meer dan 100 miljoen euro tijdens deze legislatuur. Op vlak van de gewestwegen wordt voor 2022 20 miljoen voorzien voor Hoppinpunten. Het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Lantis en De Werkvennootschap staan in voor de realisatie langs gewestwegen. Steden en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanleg van deze locaties langs wegen in hun beheer. We ondersteunen vanuit Vlaanderen de lokale besturen die een Hoppinpunt willen inrichten, zij kunnen nu beroep doen op een subsidie. Het BVR Hoppinpunten is op 15 april 2022 in werking getreden. U vindt het via deze link:

Ter info vindt u onder de voorliggende subsidievorken.

De subsidie voor de projecten die gericht zijn op de aanleg of herinrichting van Hoppinpunten als vermeld in artikel 4, § 1, 11°, van het besluit van 6 september 2019, bedraagt:

*1° 50% van de kostprijs voor de interregionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, vermeld in artikel 2, tweede lid, 1°, van het besluit van 11 februari 2022, met een maximum van 500.000 euro;*

*2° 50% van de kostprijs voor de regionale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, vermeld in artikel 2, tweede lid, 2°, van het voormelde besluit, met een maximum van 250.000 euro;*

*3° 100% van de kostprijs voor de lokale Hoppinpunten op basis van netwerklogica, vermeld in artikel 2, tweede lid, 3°, van het voormelde besluit, met een maximum van 50.000 euro;*

*4° 100% van de kostprijs voor de buurt-Hoppinpunten, vermeld in artikel 2, tweede lid, 4°, van het voormelde besluit, met een maximum van 25.000 euro;*

Lokale besturen kunnen subsidie voor een Hoppinpunt via een digitaal formulier aanvragen bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

### Halte-infrastructuur - Hoppinpunten

Het voorliggende ontwerp van besluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van de vereisten en het beheer voor haltes van het openbaar personenvervoer over de weg en over het spoor in het kader van het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het besluit gaat ook in het bijzonder in op bepalingen inzake

toegankelijkheid en voorziet in een subsidieregeling om de uitrol van de infrastructuur en uitrusting op het terrein te ondersteunen.

Ter info vindt u onder de gehanteerde subsidievorken:

*Art. 14. Er wordt een subsidie toegekend aan projecten die gericht zijn op de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte en voor de uitrusting van haltes. Die subsidie bedraagt:*

*1° maximaal 5.000 euro per halte en per rijrichting voor het aanleggen van een nieuwe halte of het herinrichten van een bestaande halte zodat die toegankelijk is voor reizigers met een motorische en visuele beperking of maximaal 650 euro per halte en per rijrichting voor het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van personen met een visuele beperking;*

*2° 75% van de kostprijs, met een maximum van 12.000 euro, voor de levering en plaatsing van een schuilhuisje, met inbegrip van een zitbank en vuilnisbak;*

*3° 75% van de kostprijs, met een maximum van 11.000 euro, voor de levering en plaatsing van een fietsenstalling.*

Door de combinatie van het BVR Hoppinpunten, en het BVR halte-infrastructuur zijn heden, juni 2022 al de procedures en de subsidieregelingen voor de aanleg van de Hoppinpunten en geïntegreerde halte-uitrusting vastgelegd.

<b>Voortgang</b>		
<b>Mijlpaal</b>	<b>Streefdatum</b>	<b>Status</b>
Opstart studie Combimobiliteit P+R	Maart 2017	Gerealiseerd
Afronding studie en bekendmaking keuzesMOW, en keuzes inkanteling Spoorinvest	Mei 2018	Gerealiseerd
Uitrol Combipunten (Quick Wins 2021- andere 2030) en Spoorinvest	2021-2030	Lopende zie onder
Hoppinpunten BVR gepubliceerd	Lancering BVR	Publicatie en invoegetreding
Goedkeuring planning Hoppinpunten Vervoerregio Vlaamse Rand	1 juni 2021	OK
Unieke verantwoordingsnota opmaken voor de Hoppinpunten met deelmobiliteit in de Vervoerregio Vlaamse Rand	Juli 2021	Gerealiseerd februari 2022
Gecentraliseerde Start en Projectnota voor de luchthavenzone	December 2021	Niet afgewerkt, af te stemmen luchthaven
Uitrol van de netwerklogica RMP en Hoppinpunten	December 2021	Gerealiseerd maart 2022
Zie link naar Subsidiebesluit Hoppin <a href="https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1036828&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false">https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1036828&amp;datum=&amp;geannoteerd=false&amp;print=false</a>	In voeggetreden april 2022	Gerealiseerd
Zie link naar <a href="#">BVR haltes</a> 13 05 2022 Dit BVR bepaalt de afspraken voor de inrichting en het beheer van de haltes van het Kernnet, Aanvullend Net en het Vervoer Op Maat. Inclusief subsidieregeling voor halte-inrichting.	In voege juni 2022	Gerealiseerd

## Stand van zaken juni 2022

### Algemeen: de studie combiparking is afgerond

Er is een theoretische algemene visie voor de Vlaamse Rand. Daarnaast is er een infofiche voor de gekozen locaties. Voor een beperkt aantal zogenaamde Quick Wins locaties werd een gedetailleerdere uitwerkingsfiche gemaakt.

Tevens werd bij uitbreiding de co-investering voor NMBS stopplaatsen mee “gecoördineerd” binnen dit project. Gezien de uitrol van het “BrabantNet Sneltram Willebroek” zal de verdere uitrol van de P&R langs de A12 door De Werkvennootschap worden opgenomen.

De studie leverde een lijst op met concreet aan te leggen of aan te passen combiparkings. In deze fiche zal dan ook de opvolging van de aanleg van deze parkings opgevolgd worden. Deze zullen uitgevoerd worden door verschillende beheerders zoals NMBS, De Werkvennootschap, AWV en de gemeenten. De gemeenten zullen betaald worden voor de aanleg ervan indien dit valt onder de categorie mobipunt zoals zal gedefinieerd worden in het in opmaak zijnde BVR. Een BVR, een subsidiereglement en ontwerp van samenwerkingsovereenkomst is hiervoor in opmaak.

### Uitrol Combiparking Quick Wins 2018

We nemen in eerste plaats de lijst van Quick Wins 2018 combiparkings t als planningsnorm.

De extra parkeerplaatsen voor fiets en auto zijn ideaal voor de vele pendelaars in de ruime Vlaamse Rand rond Brussel. Er is een groot potentieel bij deze doelgroep: 40% tot 50% van de beroepsbevolking van de Vlaamse Rand pendelt elke dag naar Brussel en doet dat nu nog vooral met de auto. De forse investering in combiparkings moet daar verandering in brengen. “We hebben veel studiewerk verricht”, zegt Weyts. “We hebben alle mogelijke locaties onder de loep genomen en onderzocht waar er welk potentieel zit. Er is nu een goed onderbouwd plan, dat ik zo snel mogelijk wil uitvoeren, samen met de verschillende betrokken overheden”.

**Contact:** Jeroen Tiebout, woordvoerder Ben Weyts, 0477/99.80.88

#### Quick Wins

#### Extra Parkeerplaatsen (Quick Wins)

Locatie	Huidige plaatsen	Extra	Toekomstig aantal plaatsen
Asse Station	209	+231	440
Bertem carpoolparking	36	+ 94	130
Erps-Kwerps Station	35	+ 82	117
Essene-Lombeek Station	100	+ 116	216
Groot-Bijgaarden Station	63	+ 200	263
Kampenhout N21 x Kerkstraat	0	+ 128	128
Kraainem E40 x R22	13	+ 41	54
Lot Station (West)	0	+ 250	250
Maleizen carpoolparking	37	+ 153	190
Ruisbroek station	132	+ 240	372
Sint-Genesius-Rode Middenhut N5	80	+ 20	100
Vilvoorde N211 Rubensstraat	0	+ 106	106
Weerde Station	80	+ 158	238
Wezembeek-Oppem tramterminus	0	+ 86	86

Asse station	Afgewerkt. Werken klaar detailafwerking en beheer volgt.
Bertem carpoolparking	Open, afwerking en aanpassing Hoppin dient nog te gebeuren
Erps-Kwerps Station	Afgewerkt, afwerking uit te voeren
Essene-Lombeek Station	Planfase loopt – procedures RVVB
Groot-Bijgaarden Station	PSG afgerond met alle partners. Procedure aanpalende fietssnelweg af te wachten voor start werken.
Kampenhout N21 Kerstraat	Afgewerkt
Kraainem E40	Oorspronkelijk project geannuleerd. Wordt herbekeken via DWV inschakeling fietssnelwegenknoop.
Lot Station West	Planfase uitgewerkt start werken 2023

Maleizen carpoolparking	Planfase loopt
Ruisbroek station ACW site	Project gecancelld gewijzigde planaanpak in zone Ruisbroek.
Sint-Genesius-Rode-Middenhut	Afgewerkt en geopend 2022.
Vilvoorde N21	Afgewerkt en geopend 2022
Weerde Station	Afgewerkt , enkel nog detailafwerking Hoppin
Wezembeek-Oppem	Afgewerkt, opening voorzien augustus 2022

We stellen vast dat van de 14 Quick wins :

8 zijn afgewerkt,

1 werd gecancelld wegens gewijzigde omgevingsplannen (Ruisbroek),

4 projecten in een afgewerkte planfase zitten,

1 project volledig heroriënteerd wordt, samen met de aanleg fietsnelweg (Kraainem).

### **Uitrol Combiparkings via Spoorinvest Vlaamse Rand 2018**

De vorige Vlaamse Regeringsloot een samenwerkingsakkoord met de federale overheid, die bevoegd is voor die NMBS-stations. In dat akkoord is voorzien dat Vlaanderen zal investeren in extra capaciteit voor fiets en de auto bij treinstations. Concreet zal De Werkvennootschap, de studies en de aanbestedingsprocedure voor de combiparkings op zich nemen. Binnen het huidig Beleid is de verderzetting van deze aanpak bevestigd.

Oorspronkelijk werden voor Vlaams-Brabant Kortenberg, Tollembeek, Herne en Sint-Martens-Bodegem opgenomen.

Kortenberg en Herne zijn gerealiseerd.

Tollembeek werd reeds sterk uitgewerkt. Na procedures, en eigendoms- en beheerskwesties, wordt heden juni 2022 de verdere planning van de Combiparking stationsomgeving planmatig uitgerold. Met focus op realisatie in 2023.

Sint-Martens-Bodegem is nog onderhevig aan procedures voor een RUP, en de lokale inpassing.

(Latere herschikkingen met toevoeging van Epegem-Weerde, en herschikking van Asse-Weerde en Essene-Lombeek naar Spoorinvest ipv Quick Win MOW.)

We stellen vast dat de integrale lijst gerealiseerd is, of op korte termijn wordt uitgerold, met uitzondering van Epegem-Weerde.

### **Hoppinpunten**

In de loop van het voorbije jaar werden binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand al de planmatige aspecten en beleidskeuzen voor de Hoppinpunten goedgekeurd, als onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsplan:

- De keuze van de Hoppinpunten, hun ligging, naamgeving,,
- De relatie met de netwerken,
- De daarbij horende categorisering van het Hoppinpunt.

Voor de Hoppinpunten met deelmobiliteit werd een Unieke Verantwoordingsnota uitgewerkt en goedgekeurd.

Tevens werd de nodige info en toelichting hieromtrent overlopen en gestemd binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand.

Voor het luchthavengebied werd een startnota uitgewerkt, en de eerste stappen van de projectnota genomen. Heden is echter verdere afstemming met de luchthaven nodig alvorens te kunnen besluiten.



## **Afstemming en samenwerking BHG**

Oprichting werkgroep MOW Vervoerregio Vlaamse Rand BHG startoverleg heeft plaats gevonden op 27 mei 2021. Principieel akkoord tot gewestgrensoverschrijdende samenwerking ivm Hoppin.

De principe-akkoorden over de samenwerking rond de Combipunten -Regionale Hoppinpunten zijn ondertussen afgerond: gestemd in de Vervoerregio Vlaamse Rand, en in wederzijds akkoord overlegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest .

Beide Gewesten delen hun prijsaanbod, waarbij combiparkeren (Hoppin) in de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (minstens zone Brussel XL) gratis wordt of maximaal 1 euro per dag mag kosten. Dit op voorwaarde dat de parkeerder het OV benut van De Lijn en /of de MIVB. Centraal in deze aanpak is enerzijds het benutten van ANPR ter controle van parkeergedrag, en de softwarematige benutting van een Card Based systeem (MOBIB.)

De Lijn MIVB en de beide Gewesten werken planmatig en op ICT-vlak samen om dit af te ronden. Testfase is voorzien eind 2022. Eveneens afstemming met de ICT toekomstige Hoppin centrale.

## Projectfiche 2.9. Omvorming N203a Halle

### Probleemstelling en doelstelling van het project

De N203a is 1 van de missing links in het snelwegennetwerk (RSV-Vlaanderen & Mobiliteitsplan Vlaanderen).

Het doel van het project is om deze missing link weg te werken door de huidige weg om te vormen naar een autosnelweg conform de normen, en zo zowel de veiligheid als de doorstroming te verhogen terwijl ook ingegrepen wordt op de huidige onleefbaarheid voor de bewoners in de omgeving.

Reikwijdte van het project:

- Aanpassing complex R0 x A8, incl. 4de rijstrook tot afrit 20 Huizingen;
- Heraanleg N203a (ondergrondse aanleg volgens laatste studie), aandacht voor kruising met de Rodenemweg, Nijvelsesteenweg en Halleweg;
- Aanleg nieuw op- en afrittencomplex Halle-West; schrappen van complex Halle-Centrum

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) – Verantwoordelijke project (DWV)

**Ief Janssens**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[ief.janssens@dwv.vlaanderen](mailto:ief.janssens@dwv.vlaanderen)

**Wouter Casteels (plaatsvervanger)**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[wouter.casteels@dwv.vlaanderen](mailto:wouter.casteels@dwv.vlaanderen)

- Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Ilse Hoet**

Departement MOW

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

Tel.: 02 553 77 36

[ilse.hoet@mow.vlaanderen.be](mailto:ilse.hoet@mow.vlaanderen.be)

**Jaak Boon (plaatsvervanger)**

Departement MOW- Afdeling Beleid Vlaams-Brabant

VAC gebouw,

Diestsepoort 6

3000 Leuven

Tel.: 016 66 58 45

[Jaak.boon@mow.vlaanderen.be](mailto:Jaak.boon@mow.vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

Het project A8 is, zoals hoger aangehaald, één van de missing links in het wegennet en de studies rond dit project lopen al enkele jaren.

Zo werd het plan-MER en het bijhorend RUP noodzakelijk voor het project van de A8 in samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant uitgevoerd door het A8-project in het afbakeningsproces van het Kleinstedelijk Gebied rond Halle mee op te nemen.

Het voorontwerp van de volledige ondertunneling, geraamd op bijna €400.000.000, is te duur om te realiseren. In dit ontwerp werden de Rodenemweg, Nijvelsesteenweg en Halleweg volledig ondertunneld. Daarom werd overgeschakeld op een knelpuntenstudie om een aantal quick-wins te implementeren in functie van verkeersveiligheid en doorstroming. Deze knelpuntstudie van de A8 werd gegund aan Sweco en is afgerond.

Deze studie heeft een oplossing voor de knelpunten Rodenemweg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en complex met de ring. Hiervoor werd een aantal alternatieven concreet uitgewerkt worden naar haalbaarheid, oplossingsvermogen en betaalbaarheid. Deze alternatieven werden onderling vergeleken en vergeleken met het oorspronkelijk voorontwerp op vlak van voordelen, nadelen, raming, het hypothekeren door deze oplossing van bepaalde alternatieven in de omgeving, onteigeningen, ...

De doelstelling van de studie was om een oplossing te vinden, die op korte(re) termijn uitvoerbaar was zonder de realisatie van de 'ideale' oplossing op (middel)lange termijn te hypothekeren. Uit de knelpuntenstudie bleek dat dergelijke oplossingen echter niet gevonden werden en dat de weerhouden scenario's eerder als alternatief voor de langetermijnoplossing moeten beschouwd worden, met hun voor- en nadelen zoals hoger aangehaald.

Uit de studie zijn ook voorstellen voortgevloeid om op korte termijn de verkeersveiligheid op de huidige kruispunten te verbeteren, in eerste instantie voor voetgangers en fietsers met (tijdelijke) fietsers- en voetgangersbruggen en in tweede instantie voor het gemotoriseerd verkeer, waarbij het ook de bedoeling is de doorstroming op de A8 (beperkt) te verbeteren.

Na het voorstellingsmoment van de langetermijnoplossingen uit de knelpuntenstudie (kabinet – AWW – stad Halle, 10/05/2019) verklaart de stad in te stemmen met een alternatief waarbij de Nijvelsesteenweg en de Halleweg volledig ondertunneld worden, maar de Rodenemweg niet meer in de weerhouden langetermijnoplossing zit. In haar standpunt formuleert de stad wel een bijkomende randvoorwaarde voor de ontsluiting van de wijk Rodenem.

Bovenvermelde oplossing vormt eveneens de basis van de beslissing Vlaamse regering van 15/10/2021 om het project 'A8 Halle' als een Publiek Private Samenwerking te gaan opnemen.

Deze opdracht werd toegewezen aan De Werkvennootschap.

Zij zal het project samen met de aanwezige partners zoals de stad Halle, AWV, dMOW, provincie Vlaams-Brabant, ANB, ... verder uitwerken.

De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex Halle-West en het schrappen van complex Halle-Centrum zal verder door het Agentschap Wegen en Verkeer worden opgepikt.

### Uitvoerders van het project

AWV, De Werkvennootschap

### Financiering

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 15/10/2021 werd een budget van 160 M€ vooropgesteld. Voor de studie is er een budget van 5,6 M€ voorzien.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Startvergadering knelpuntenstudie Sweco – AWV – Kabinet	22/03/2017	gerealiseerd	doel van de opdracht afgestemd
Werkvergadering Sweco – AWV – Beleid – Kabinet	21/04/2017	gerealiseerd	Korte termijnoplossingen voorgesteld
Werkvergadering Sweco – AWV – Beleid – Kabinet – Halle	3/05/2017	gerealiseerd	Korte termijnoplossingen voorgesteld
Werkvergadering Sweco – AWV – Beleid – Kabinet – Halle	8/06/2017	gerealiseerd	Korte termijnoplossingen voorgesteld
Voorstellingsmoment korte termijnoplossingen Sweco – AWV – Beleid – Kabinet – Halle	4/07/2017	gerealiseerd	Beslissing over korte termijnoplossingen voor fietsers en voetgangers
Werkvergadering Sweco – AWV – Beleid – Halle	25/08/2017	gerealiseerd	Bespreking resultaten mesomodel korte termijnoplossingen auto
Werkvergadering AWV – Beleid – Kabinet	12/12/2017	gerealiseerd	Lange termijnoplossingen voorgesteld
Werkvergadering AWV – Halle	2/03/2018	gerealiseerd	Middellange termijnoplossing auto voorgesteld
Werkvergadering AWV – TOV	28/03/2018	gerealiseerd	Bespreking risicoanalyse tunnelveiligheid
Werkvergadering AWV – DVW – Halle – provincie	23/04/2018	gerealiseerd	Bespreking korte termijnoplossing auto – interactie met jaagpad

Werkvergadering AWW – kabinet	15/05/2018	gerealiseerd	Bespreking korte termijnoplossingen auto en lange termijnoplossingen
Onderzoek risicoanalyse tunnelveiligheid	1/04/2019	gerealiseerd	Bijkomend onderzoek op vlak van tunnelveiligheid van de verschillende scenario's voor de lange termijnoplossingen
Onderzoek inschatting kostprijs van de scenario's	1/04/2019	gerealiseerd	Bijkomend onderzoek om een eerste inschatting van de kostprijs van de verschillende scenario's voor de lange termijnoplossingen te bepalen
Voorstellingsmoment lange termijnoplossingen AWW – Kabinet – Halle	10/05/2019	gerealiseerd	Voorstelling van de langetermijnoplossingen aan de stad
Beknopte studie: startvergadering	21/04/2020	gerealiseerd	Beknopte studie: ontsluiting wijk Rodenem + uitdieping onderscheid scenario's 2 en 3 – opmaak startnota
Beknopte studie: overlegvergadering 1	11/05/2020	gerealiseerd	Beknopte studie: ontsluiting wijk Rodenem + uitdieping onderscheid scenario's 2 en 3 – opmaak startnota
Beknopte studie: overlegvergadering 2	26/05/2020	gerealiseerd	Beknopte studie: ontsluiting wijk Rodenem + uitdieping onderscheid scenario's 2 en 3 – opmaak startnota
Beknopte studie: eindvergadering	Juni 2021	te doen	Beknopte studie: ontsluiting wijk Rodenem + uitdieping onderscheid scenario's 2 en 3 – opmaak startnota
Plan van aanpak vervolgtraject lange termijnoplossing	--	te doen	Met de stad Halle moet nog de verdere aanpak bepaald worden
Beslissing VR	15/10/2021	Gerealiseerd	Het project A8 zal als een PPS-project worden aangepakt.
Opstart studiebureau	1/06/2022	Nog niet gestart	Het studieconsortium (Sweco en Common Ground) zal begin juni opstarten.

### Stand van zaken juni 2022

Zoals hoger vermeld, heeft het studiebureau Sweco in kader van de Knelpuntenstudie voor het Agentschap Wegen en Verkeer een set aan korte termijnoplossingen uitgewerkt voor de knelpunten Rodenemweg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en complex met de ring. Dit zijn voornamelijk infrastructurele aanpassingen aan de drie kruispunten om de verkeersveiligheid te verhogen (vb. conflictvrije regeling, rechts-in/rechts-uit).

Daarnaast is er specifiek aandacht voor de zwakke weggebruikers. Er wordt gezocht naar ongelijkvloerse kruising(en) voor fietsers en voetgangers (vb. fiets/voetgangersbrug tussen de Nijvelsesteenweg en Halleweg).

Dit gaf volgende voorstellen:

#### 1. Fase 1: Korte termijn (KT) – voetgangers en fietsers:

- Doel: Verkeersveilige oplossing voor zachte weggebruiker thv alle 3 de kruispunten
- Keuze oplossingsstrategie (deadline begin juni 2017) – gebeurd op 4/07/2017
- Uitvoering: voor 2019

- Dit worden tijdelijke oplossingen zijn (vb. noodbrug), die de uiteindelijke lange termijnoplossing niet hypothekeren
- Belangrijk: het doel is een snelle oplossing, geen eindeloos overleg over meest ideale oplossing

Voor de voetgangersbrug thv de Rodenemweg is de omgevingsvergunning aangevraagd en verkregen. Het ontwerp is gefinaliseerd en de eerste stappen in de aanbestedingsprocedure zijn lopende.

Voor de fietsersbruggen thv Nijvelsesteenweg en Halleweg wordt momenteel onderzocht hoe deze zich verhouden tot het DBFM-dossier. Er zal hiervoor contact opgenomen worden met de stad Halle.

## 2. Fase 2: Korte termijn (KT) - auto:

- Nadruk op realiseerbaar (~betaalbaar):
- start uitvoering binnen 3 tot 5 jaar – eerder middellange termijn omwille van onteigeningen
- 3 knelpunten aanpakken (Rodenemweg, Nijvelsesteenweg, Halleweg) ifv verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling (zowel N203 als omliggende woongebieden Essenbeek, Rodenem en Sint-Rochus)

## 3. Fase 3: Lange termijn (LT) - auto:

- Nadruk op realiseerbaar (~betaalbaar):
- start uitvoering binnen 5 tot 10 jaar?
- Terug naar de kern nl. 5 knelpunten aanpakken (Rodenem, Nijvelse, Halle, Welkomstlaan, Aansluiting R0) ifv omvorming tot hoofdweg (doorstroming auto op de E429 en aansluiting op de R0) en (verkeers)leefbaarheid voor omliggende woongebieden Essenbeek, Rodenem en Sint-Rochus;
- Timing studie volgens bestek;

Na de voorstelling van de verschillende scenario's op 10/05/2019 zal de stad Halle haar standpunt bepalen. In een [persbericht](#) liet de stad Halle intussen weten zich te kunnen vinden in een tunnel die enkel de kruispunten Halleweg en Nijvelsesteenweg ondertunnelt. Hierdoor kan verder gewerkt worden aan een haalbare oplossing. De stad geeft wel een bijkomende randvoorwaarde voor de ontsluiting van de wijk Rodenem.

Op basis van de hoger vermelde voorstelling besliste de Vlaamse Regering op 15/10/2021 om van het project 'Omvorming N203a Halle (of kortweg het project 'A8 Halle')' een PPS-project te maken en dit versneld aan te pakken.

De Werkvennootschap werd hiervoor aangeduid en heeft ondertussen een studieconsortium aangesteld (Sweco, ism Common Ground). Vanaf juni 2022 zullen de eerste overlegmomenten met de betrokken actoren worden opgestart.

De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex Halle-West en het schrappen van complex Halle-Centrum zal verder door het Agentschap Wegen en Verkeer worden opgepikt.

## Projectfiche 2.10 Werken aan de ring - Ring Oost

### Probleemstelling en doelstelling van het project

#### Inleiding

Om de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan te pakken zet het **programma 'Werken aan de Ring'** in op het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio rond de R0, en dit door te investeren in de verschillende infrastructuurnetwerken en in knooppunten. Meer dan ooit wordt immers ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en nemen we acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo bij te dragen tot het herstel van het groenblauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De deelprojecten '**Brabantnet**' en '**R0-Noord**' worden in andere fiches besproken. **Deze fiche bespreekt de R0-Oost, incl. quick wins.** Aanvullend wordt er ook actief ingezet op sensibilisering en werken we aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al in te zetten op een duurzame modal en mental shift.

#### Projecten

Het **oostelijke deel van de Ring rond Brussel (R0)** (R0 vanaf zone Vierarmen, over Leonard, tot Groenendaal en ten oosten van de R0 op de E411 tot rond zone Brabantlaan) is sterk verouderd en heeft moeite om de huidige verkeersstromen vlot te laten verlopen, wat leidt tot sluipverkeer in de omliggende gemeenten. Ook daar is de Ring als een barrière – voor de mens, voor fauna en flora – in de omgeving ingeplant. De studie voor R0 oost neemt de streefbeeldstudie 2005-2006 als basis voor verder onderzoek. De actualisatiestudie werd in mei 2019 opgeleverd. Vervolgens wordt de optimalisatie van de grote knopen binnen het projectgebied verder bestudeerd en wordt ook werk gemaakt van de eerste 'Quick Wins'.

De website [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be) geeft nog meer uitleg bij de verschillende projecten.

### Contactgegevens

#### a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20  
1000 Brussel

#### **Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

#### b) - Verantwoordelijke project:

#### **Ief Janssens**

De Werkvennootschap  
Botanic Tower,  
Sint-Lazaruslaan 4-10  
1210 Brussel

[ief.janssens@dvw.vlaanderen](mailto:ief.janssens@dvw.vlaanderen)

**Wouter Casteels (plaatsvervanger)**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[wouter.casteels@dwv.vlaanderen](mailto:wouter.casteels@dwv.vlaanderen)**Meewerkende organisaties**

Het Agentschap Wegen en Verkeer, departement Mobiliteit en Openbare Werken, departement Omgeving, Agentschap voor Natuur en Bos, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, Brussel Perspective, Waals Gewest, gemeenten (Hoeilaart, Tervuren, Overijse, Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Wezembeek-Oppem ,...).

**Uitvoerders van het project**

De Werkvennootschap

**Financiering**

Er wordt verwezen naar het goedgekeurde Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW.

**Voortgang**

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
<b>Actualisatiefase</b> Actualisatie van het streefbeeld + zoeken naar Quick wins	Start sept 2018	Gerealiseerd in voorjaar 2019	Duur: 6 kalendermaanden
<b>Planfase</b> Doorlopen planproces voor het aanpassen van bestemmingen + uitvoeringstechnische dossiers voor Quick wins		Op schema	Duur: 3 kalenderjaar
<b>Vergunnings- en aanbestedingsfase</b> Opstarten van (een deel) van de vergunnings-en aanbestedingstrajecten		Nog niet gestart	Duur: 2,5 kalenderjaar

**Stand van zaken juni 2022**

In de actualisatiefase van de studie R0-oost werd enerzijds een actualisatie van het bestaande streefbeeld uitgevoerd, anderzijds werd ook bekeken of er rond de geselecteerde verkeersknooppunten oplossingen zijn die op korte termijn al een verlichting kunnen bieden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio.



Voor de projecten met het oog op de realisatie van het streefbeeld voor de vier grote verkeerscomplexen zijn bestemmingswijzigingen nodig. In september 2019 werden hiervoor de voorbereidingen voor de opstart van de nodige procedures opgestart. In 2020 werd gewerkt aan de start- en procesnota's die na goedkeuring door de Vlaamse Regering het effectieve startpunt van de GRUP-procedures betekenen. Alvorens tot goedkeuring te kunnen overgaan werd de samenhang van de 4 knopen en hun effecten uitgebreid bestudeerd. Dit onderzoek werd opgenomen in de vermelde startnota's, die op 8/11/2021 door de Vlaamse Regering werden goedgekeurd. Ondertussen werd de inspraak verwerkt uit de openbare onderzoeken en wordt er gewerkt aan de Scopingnota's, evenals aan de opstart van de milieueffectenrapportages voor de 4 knopen.

Daarnaast werden een tiental quick wins (QW's) vooropgesteld die De Werkvennootschap als eerste in uitvoering wil brengen. Deze QW's brengen alvast perspectief in de zwaar gecongesteerde regio. De geselecteerde QW's focussen zich hoofdzakelijk op het voorzien van alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer bij wijze van realisatie van fietsinfrastructuur, een mobipunt en maatregelen ter ondersteuning van het openbaar vervoer. Het projectgebied bevindt zich in het Zoniënwoud (Natura 2000-gebied en Unesco-erfgoed). Om ook hier een integraal verhaal te voorzien worden twee ontsnipperingsmaatregelen voorzien.

In de onderstaande tabel wordt de voorziene timing voor de geselecteerde quick wins weergegeven (aanbesteding).

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>FIETS</b>	Fietstunnel Welriekendedreef  Fietssnelweg F29 (Brussel – Tervuren)	Fietsbrug F29  Fietstunnel F205  Fietssnelweg F205  Fietssnelweg F204 fase 1	Fietssnelweg F29 (Tervuren – Leuven)	Fietssnelweg F204 fase 2  Ringfietspad tussen Vierarmen en E40	Fietsverbinding tussen Wezembeek-Oppem en Brussel
<b>OV en Mobipunt</b>			Hoppinpunt Jesus-eik		
<b>doorstroming</b>					Herinrichting Vierarmenkruispunt  Realisatie linksafbeweging en Leonardkruispunt
<b>leefbaarheid</b>	Ecorecreaduct Gravendreef				Ecoduct Dry Borren

De projecten Welriekendedreef en De Priorij zijn ondertussen in uitvoering.

De projecten voor de fietssnelweg F205 en de bijhorende nieuwe tunnel onder de spoorweg, evenals de nieuwe fietsbrug ter hoogte van het Vierarmenkruispunt en de eerste fase van de fietssnelweg F204 worden momenteel voorbereid door de aannemer om in de tweede jaarhelft op te starten.

Ook in 2022 worden er projecten aanbesteed, zoals de herinrichting van het centrum van Jezus-Eik, inclusief de aanleg van een Hoppinpunt en de fietssnelweg F29 tussen Tervuren en Leuven.

Daarnaast lopen nog enkele projecten in kader van Vlaamse veerkracht, zoals het ringfietspad tussen het Vierarmenkruispunt en de E40 én de fietsverbinding Wezembeek-Oppem – Brussel.

## Projectfiche 2.11 Werken aan de ring - Ring West-Zuid

### Probleemstelling en doelstelling van het project

#### Inleiding

Om de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan te pakken zet het **programma 'Werken aan de Ring'** in op het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio rond de R0, en dit door te investeren in de verschillende infrastructuurnetwerken en in knooppunten. Meer dan ooit wordt immers ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en nemen we acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo bij te dragen tot het herstel van het groenblauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De deelprojecten '**Brabantnet**', '**R0-Noord**' en '**R0-Oost**' worden in andere fiches besproken. **Deze fiche bespreekt de R0-West-Zuid**. Aanvullend wordt er ook actief ingezet op sensibilisering en werken we aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al in te zetten op een duurzame mobiliteitsshift en mental shift.

#### Opstart studie R0 West-Zuid

Momenteel omvat het programma Werken aan de Ring het deel vanaf Groot-Bijgaarden (E40) tot aan de Waalse grens (in wijzerzin). Dit zijn de delen Noord en Oost. Om een antwoord te kunnen bieden op de mobiliteitsproblemen aan de westelijke zijde van de Ring rond Brussel (R0) (van de Waalse grens tot Groot-Bijgaarden) en om de regio nog meer te kunnen omvormen tot een regio waar alle modi een plaats hebben, is het aangewezen om ook het studietraject op te starten rond dit westelijke deel. Vanuit verschillende stakeholders, waaronder ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt gevraagd ook het westelijk deel te bestuderen.

Waar er voor de delen Noord en Oost reeds sinds lange tijd aan een visie wordt gewerkt, is dit voor het westelijk deel van de ring niet het geval.

De regio kampt met gelijkaardige mobiliteits- en leefbaarheidsproblematieken als de delen Noord en Oost. Veel op- en afritten op korte afstand, en aansluitingen met de ring die niet vlot werken zodat structurele files ontstaan. Bovendien zijn er te weinig kwalitatieve en veilige over- en onderdoorgangen voor fietsers én dito fietsroutes van/naar Brussel. Ook langsheen de ring ontbreken verbindingen tussen de verschillende woonkernen en tewerkstellingsgebieden. Doorstroming van het openbaar vervoer in deze filegevoelige regio blijkt ook hier vaak een probleem en het blijft bijgevolg moeilijk om een volwaardig alternatief voor de wagen te kunnen aanbieden.

De opstart van de studieopdracht wordt toegewezen aan De Werkvennootschap. Een visie op inrichting van het Westelijk deel van de Ring moet de neuzen in dezelfde richting zetten over de noodzakelijke ingrepen aan de R0 en aan de op- en afritcomplexen en kan perspectief bieden op het aanpakken van Quick Wins, i.e. snelle ingrepen die op kortere termijn al mobiliteits- en leefbaarheidsoplossingen bieden.

Gelet op de gedeelde bevoegdheid met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dit wegdeel, wordt gestreefd naar een intensieve samenwerking met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en administratie. Bij voorkeur wordt een gemeenschappelijke studie opgestart. Alleszins zullen, net als in

het Noordelijk en Oostelijk deel de andere gewesten en de omliggende gemeenten belangrijke partners zijn om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de omgeving van de ring rond Brussel (R0) te verbeteren.

De website [www.werkenaandering.be](http://www.werkenaandering.be) geeft nog meer uitleg bij de verschillende projecten.

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

**Kathy Vandenmeersschaut**

Tel.: 0476 67 29 40

[kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be](mailto:kathy.vandenmeersschaut@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke project:

**Ief Janssens**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[ief.janssens@dwv.vlaanderen](mailto:ief.janssens@dwv.vlaanderen)

**Wouter Casteels (plaatsvervanger)**

De Werkvennootschap

Botanic Tower,

Sint-Lazaruslaan 4-10

1210 Brussel

[wouter.casteels@dwv.vlaanderen](mailto:wouter.casteels@dwv.vlaanderen)

### Meewerkende organisaties

Het Agentschap Wegen en Verkeer, departement Mobiliteit en Openbare Werken, departement Omgeving, Agentschap voor Natuur en Bos, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, Brussel Perspective ...

### Uitvoerders van het project

De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit

### Financiering

Er wordt verwezen naar het goedgekeurde Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW.

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking

<b>Overleg met Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de opstart van de studie</b>			
---	--	--	--

<b>Stand van zaken juni 2022</b>
----------------------------------

Project dient nog opgestart te worden samen met Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
---

## Beleidsveld Onderwijs

### Projectfiche 3.1. Infrastructuur en Capaciteit

#### Probleemstelling en doelstelling van het project

Uitvoering geven aan de engagementen van de Vlaamse Regering betreffende het lenigen van de capaciteitsnoden inzake schoolinfrastructuur, specifiek in de gemeenten in de Vlaamse Rand. Daarnaast moeten toekomstige capaciteitsnoden tijdig worden voorzien zodat overheid, lokale besturen en schoolbesturen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

Deze engagementen omvatten de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 februari 2016 met betrekking tot capaciteitsuitbreiding, en de doelstellingen zoals afgesproken in het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering en de beleidsnota Onderwijs 2019-2024.

#### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand

Kreupelenstraat 2

1000 Brussel

**Pieter-Jan De Geest**

Tel: 0477 92 61 54

[pieter-jan.degeest@vlaanderen.be](mailto:pieter-jan.degeest@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Wouter Janssens**

departement onderwijs en vorming - afdeling strategische beleidsondersteuning

Hendrik Consciencegebouw

Koning Albert II - laan 15

1210 Brussel

Tel: 02 553 95 60

[wouter.janssens@ond.vlaanderen.be](mailto:wouter.janssens@ond.vlaanderen.be)

#### Meewerkende organisaties

- Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (toekenning infrastructuurmiddelen - opvolging projecten)
- Gemeentebesturen
- Inrichtende machten van de verschillende scholen
- Koepels van inrichtende machten en het GO!

#### Uitvoerders van het project

Departement Onderwijs en Vorming

Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (toekenning infrastructuurmiddelen - opvolging projecten)

Afdeling Infrastructuur van het GO!

Inrichtende machten van de verschillende scholen

## Financiering

Van 2010 tot 2020 werd voor in totaal 71 miljoen euro capaciteitsmiddelen geïnvesteerd in capaciteit in scholen in de Vlaamse Rand. Dat vertegenwoordigt in totaal 8.841 bijkomende plaatsen.

Onderstaande tabel bevat meer details over de extra plaatsen op niveau gemeente in de Vlaamse Rand.

	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
<b>Onderwijszone Dilbeek</b>	<b>23</b>	<b>1.785</b>	<b>908</b>	<b>21.151.556 €</b>
Asse	8	960	0	7.150.000 €
Dilbeek	5	338	400	7.317.411 €
Kapelle-op-den-Bos	1	0	125	651.912 €
Londerzeel	1	0	120	973.400 €
Meise	3	187		1.800.000 €
Merchtem	1	0	140	1.233.625 €
Opwijk	1	0	33	135.000 €
Ternat	1	0	90	515.083 €
Wemmel	2	300	0	1.375.124 €
<b>Onderwijszone Halle</b>	<b>19</b>	<b>1.333</b>	<b>1.137</b>	<b>19.795.066 €</b>
Alsemberg (Beersel)	1	0	40	79.040 €
Halle	14	845	797	11.987.760 €
Sint-Pieters-Leeuw	4	488	300	7.728.266 €
<b>Onderwijszone Vilvoorde</b>	<b>32</b>	<b>1.950</b>	<b>1.728</b>	<b>30.007.683 €</b>
Grimbergen	7	642	50	7.700.000 €
Hoeilaart	1	0	150	766.000 €
Machelen	3	174	0	1.060.000 €
Overijse	1	0	144	1.382.248 €
Vilvoorde	15	1.134	748	14.449.169 €
Zaventem	5	0	636	4.650.266 €
<b>Totaal</b>	<b>74</b>	<b>5.068</b>	<b>3773</b>	<b>70.954.305 €</b>

Onderstaande tabel geeft tenslotte aan hoeveel projecten in onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde waaraan sinds 2010 capaciteitsmiddelen zijn toegewezen in december 2020 reeds volledig waren opgeleverd (werken uitgevoerd) en waarvan de plaatsen normaliter reeds beschikbaar konden gesteld worden voor inschrijvingen in schooljaar 2021-2022.

	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Geplande plaatsen BaO en SO	Aantal plaatsen BaO en SO (%)	Totaal toegekend bedrag
<b>2010-2018</b>	<b>45</b>	<b>4.580</b>	<b>100</b>	<b>4.680</b>	<b>100,0%</b>	<b>35.653.053 €</b>
1. Werken uitgevoerd	32	3.252	50	3.302	70,6%	23.256.247 €
2. Werken gestart	5	443	50	493	10,5%	5.084.140 €
3. Werken nog niet gestart	8	885	0	885	18,9%	7.312.666 €
<b>2019-2022</b>	<b>29</b>	<b>488</b>	<b>3.673</b>	<b>4.161</b>	<b>100,0%</b>	<b>35.301.251 €</b>
1. Werken uitgevoerd	1	0	80	80	1,9%	750.000 €
3. Werken nog niet gestart	16	488	2.249	2.737	65,8%	23.899.411 €
Extra 2021	12	0	1.344	1.344	32,3%	10.651.840 €
<b>Totaal</b>	<b>74</b>	<b>5.068</b>	<b>3.773</b>	<b>8.841</b>		<b>70.954.305 €</b>

In 2021 werd voor in totaal nog eens 35,5 miljoen euro aan capaciteitsmiddelen toegekend in het Vlaamse onderwijs. Daarvan werd 10,6 miljoen aan middelen aan gemeenten in de Vlaamse Rand geïnvesteerd. Deze middelen zijn in hoofdzaak bestemd voor het secundair onderwijs.

De verdeling voor de onderwijszones in de Vlaamse Rand is als volgt:

Onderwijszone	Capaciteitsmiddelen (aangevuld met Vlaamse Randfonds)	Geplande bijkomende plaatsen
Dilbeek	3.509.020 €	508
Halle	3.606.306 €	370
Vilvoorde	3.536.514 €	466

In de meerjarenbegroting voor de periode 2022-2024 zijn in totaal 180 miljoen euro ingeschreven om bijkomende capaciteit te creëren in het Vlaamse onderwijs. In december 2021 werd de derde capaciteitsmonitor afgenomen en op basis daarvan worden de capaciteitsmiddelen voor de komende jaren verdeeld.

### Stand van zaken juni 2022

De onderbouwing voor de besteding van de capaciteitsmiddelen is de capaciteitsmonitor. De capaciteitsmonitor wordt om de 3 jaar afgenomen. Na de edities van 2015 en 2018 werd in 2021 de derde afname van de capaciteitsmonitor opgeleverd.

In december 2021 werd een derde afname van de capaciteitsmonitor afgerond. De Vlaamse Regering gebruikte de onderzoeksresultaten om 180 miljoen euro beschikbare



capaciteitsmiddelen voor de jaren 2022-2024 geografisch te verdelen. De selectie van capaciteitsprojecten vindt plaats in 2022.

Voor het basisonderwijs zijn middelen toegekend aan volgende onderwijszones uit de Vlaamse Rand:

Vilvoorde – 2.650.000 euro (215 plaatsen)  
Dilbeek – 2.100.000 euro (170 plaatsen)  
Halle – 1.850.000 euro (150 plaatsen)  
Beersel – 1.200.000 euro (90 plaatsen)  
Wemmel – 1.100.000 euro (85 plaatsen).

Voor het secundair onderwijs zijn middelen toegekend aan volgende onderwijszones uit de Vlaamse Rand:

Dilbeek – 8.150.000 euro (690 plaatsen)  
Halle – 6.800.000 euro (575 plaatsen)  
Vilvoorde – 6.400.000 euro (540 plaatsen)

De administratie heeft een stand van zaken opgemaakt van de realisatie van extra plaatsen op basis van de toegekende capaciteitsmiddelen. Zowel de administratie als de lokale overheid volgden de uitvoering van de projecten strikt op zodat de middelen juist worden ingezet en de toegekende projecten op tijd worden gerealiseerd.

Ter aanvulling de tabel op de vorige pagina met de verdeling over onderwijszones van hoger vermelde 34 miljoen euro aan capaciteitsmiddelen zoals toegekend aan concrete capaciteitsprojecten met focus op het gewoon secundair onderwijs, aangevuld met 1,5 miljoen euro uit het Vlaamse Randfonds.

In de beleidsnota Onderwijs 2019-2024 staan volgende engagementen voor het lenigen van de infrastructuurnoden die van toepassing zijn op de Vlaamse Rand:

- Maatregelen om extra plaatsen te creëren, zoals het verhogen van investeringen en het controleren van de snelle en effectieve realisatie van capaciteitsprojecten
- Bij het creëren van extra plaatsen ligt de focus in de eerste plaats op het secundair onderwijs, omdat de capaciteitsnoden daar het hoogst zijn
- Er zal onderzocht worden of het voorkeepsrecht ten bate van schoolbesturen in capaciteitsgebieden mogelijk gemaakt kan worden
- Er is specifieke aandacht voor infrastructuur- en capaciteitsnoden in het kleuter- en leerplichtonderwijs in Brussel
- Er wordt onderzocht of er in het inschrijvingsdecreet een voorrangregel kan worden ingevoerd ten voordele van leerlingen uit de Vlaamse gemeenschap
- In dialoog met Brussel wordt een haalbare en doeltreffende aanpak uitgewerkt om de recente forse toename van Brusselse kinderen die schoollopen in de Vlaamse Rand te stoppen
- Investeringen in de renovatie van verouderde schoolgebouwen
- Verlenging van de termijn waarbinnen subsidies voor scholenbouw geheel of gedeeltelijk terugbetaald moeten worden bij het opheffen van de onderwijsbestemming van het gesubsidieerde gebouw van 20 naar 30 jaar.
- Blijven aanbieden van huursubsidies

De ervaring met multifunctionele scholenbouwprojecten en de aanbevelingen en tips uit het onderzoek naar kostenefficiënt bouwen worden blijvend onder de aandacht gebracht ter ondersteuning van de scholen.

## Projectfiche 3.2. Taal

### Probleemstelling en doelstelling van het project

Doelstelling van het project is de taalachterstand bij leerlingen in het basis- en secundair onderwijs in scholen in de Vlaamse Rand te verkleinen. Daarbij wordt beleid ingezet dat voor het gehele Vlaamse onderwijs geldt, en worden beleidsinitiatieven genomen die specifiek gericht zijn op de Vlaamse Rand.

Het regeerakkoord zet sterk in op taalkennis en taalvaardigheid Nederlands verhogen (OD 1.1). Daartoe worden initiatieven gepland inzake taalscreening, een actief taalintegratietraject voor leerlingen die het Nederlands onvoldoende beheersen (in het algemeen en specifiek in de Vlaamse Rand), zomerscholen Nederlands en een behoud van OKAN. Internationaal onderzoek naar taalkennis sluit eveneens aan bij de doelstellingen rond taalbeleid.

Ook worden de eindtermen basisonderwijs en voor de tweede en derde graad secundair onderwijs geactualiseerd, met aandacht voor ambitieuze doelen voor Nederlands.

De beleidsnota geeft ook aan dat er een gebiedsdekkend aanbod NT2 moet zijn. (OD 1.9)

### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand  
Kreupelenstraat 2  
1000 Brussel

**Pieter-Jan De Geest**

Tel: 0477 92 61 54

[pieter-jan.degeest@vlaanderen.be](mailto:pieter-jan.degeest@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Wouter Janssens**

departement onderwijs en vorming - afdeling strategische beleidsondersteuning en afdeling horizontaal beleid (beleid)

Hendrik Consciencegebouw

Koning Albert II - laan 15

1210 Brussel

Tel: 02 553 95 60

[wouter.janssens@ond.vlaanderen.be](mailto:wouter.janssens@ond.vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

### Uitvoerders van het project

- Departement Onderwijs en Vorming

## Financiering

/

### Stand van zaken juni 2022

Verschillende algemene beleidsinitiatieven inzake taalbeleid ondersteunen het taalbeleid in de Vlaamse Rand:

- **Taalscreening kleuters**  
Sedert schooljaar 2021-2022 wordt de taalscreening effectief afgenomen bij kleuters aan het begin van de derde kleuterklas. Kleuters die het Nederlands onvoldoende beheersen, zullen een actief taalintegratietraject moeten volgen. De invoering van de KOALA-taalscreening moet scholen beter in staat stellen om te detecteren welke leerlingen bij het begin van de leerplicht extra taalondersteuning nodig hebben. Voor deze leerlingen organiseren de scholen vervolgens taalintegratietrajecten. Scholen krijgen hiertoe ook extra middelen (12 miljoen euro vanaf het schooljaar 2021-2022 op Vlaams niveau) onder de vorm van punten zorg voor taalintegratietrajecten. De verdeling van deze middelen gebeurt op basis van het aantal 4-jarigen met thuistaal niet-Nederlands.
- **Peilingen**  
De minister heeft beslist dat in mei 2022 een peiling zal plaatsvinden naar Nederlands in de 1ste graad van het secundair onderwijs. De resultaten worden ten laatste in het voorjaar van 2023 bekendgemaakt.
- **PIRLS 2021**  
PIRLS (Progress in International Reading Literacy Study) is een internationaal vergelijkend onderzoek dat de vaardigheden in begrijpend lezen van leerlingen van het vierde leerjaar lager onderwijs in kaart brengt. Vlaanderen neemt deel aan dit onderzoek.
- **PISA 2021**  
PISA (Programme for International Student Assessment) is een internationaal vergelijkend onderzoek dat onder meer de leesvaardigheid van 15-jarigen in kaart brengt. Vlaanderen neemt deel aan dit onderzoek.
- **Gevalideerde, standaardiseerde en genormeerde toetsen**  
Volgens de huidige planning zou een eerste afname (= kalibratie) van deze Vlaamse toetsen plaatsvinden aan het einde van schooljaar 2022-2023. Deze Vlaamse toetsen gaan de kennis van het Nederlands en van wiskunde na aan het einde van het vierde leerjaar en het zesde leerjaar basisonderwijs, en aan het einde van de eerste graad en de derde graad in het secundair onderwijs.
- **De projecten voor taalstimulerende activiteiten Nederlands in de schoolvakanties en de buitenschoolse opvang voor kinderen en jongeren werden voor het eerst in de zomer van 2020 uitgevoerd.**
- **De zomerscholen worden decretaal verankerd en kregen zo een structurele inbedding. Vanaf 2022 kunnen ook kleuters zich aanmelden.**
- **In 2021 werd 2 miljoen euro toegekend aan 22 projecten 'Lezen op school' die de leesvaardigheid van zo'n 80.000 kinderen en jongeren moeten versterken. Ongeveer 250.000 euro komt uit het Vlaamse Randfonds waarmee specifiek wordt ingezet op leesbevorderingsprojecten in de Vlaamse Rand.**

- In november 2021 werd beslist om ism Cultuur 2 miljoen te investeren in het Leesoffensief. Er wordt onder meer ingezet op kleuters, kinderen in de buitenschoolse opvang en leerlingen van het technisch en het beroepsonderwijs. In totaal wordt 2 miljoen geïnvesteerd in acties die het lezen moeten bevorderen. Het is ook de bedoeling om kinderbegeleiders, kleuteronderwijzers en leerkrachten veel meer handvaten te geven om te lezen met en voor kinderen en jongeren. Er zal daarom in de opleidingen meer aandacht komen voor taal en lezen.
- De eindtermen secundair onderwijs werden vernieuwd en voor de 2<sup>e</sup> graad geïmplementeerd vanaf 2021-2022. Bij het ontwikkelen van de eindtermen basisonderwijs leggen we de focus op de vakken Nederlands en wiskunde.

## Beleidsveld Welzijn

### Projectfiche 4. Vlabzorginvest als instrument voor de inhaalbeweging m.b.t. de historische achterstand inzake welzijnsvoorzieningen

#### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het uitvoeren van de opdracht aan de provincie Vlaams-Brabant om bestaande en nieuwe welzijns- en zorgvoorzieningen in de Vlaamse Rand te ondersteunen, in het kader van de Vlaams-Brabantse achterstand aan welzijns- en gezondheidsvoorzieningen, en hiertoe “Vlabzorginvest” uit te bouwen. Het uitvoeren van het vervolgtraject mbt sectorale initiatieven (Opgroeien, VAPH, Welzijn en Samenleving, Zorg en Gezondheid en VIPA) voor Vlaams-Brabant ifv het wegwerken van de achterstand.

#### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding  
Koning Albert II-laan 35  
B-1030 Brussel

**Mattias Willems**

[mattias.willems@vlaanderen.be](mailto:mattias.willems@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie (op niveau van de Vlaamse overheid):

**Erwin Daenen**

Departement WVG,  
afdeling Beleidsontwikkeling,  
Koning Albert II-laan 35  
B-1030 Brussel

Tel.: 0477 77 11 91

[erwin.daenen@vlaanderen.be](mailto:erwin.daenen@vlaanderen.be)

#### Meewerkende organisaties

Provincie Vlaams-Brabant – apb Vlabinvest  
Agentschap Opgroeien  
Agentschap voor personen met een handicap  
Agentschap Zorg en Gezondheid  
Departement WVG, afdelingen Welzijn en Samenleving en VIPA

#### Uitvoerders van het project

Provincie Vlaams-Brabant en Vlaamse overheid

#### Financiering

Er wordt een recurrent jaarbedrag van 2,5 mio euro vrijgemaakt voor Vlabzorginvest-initiatieven. Vanaf 2020 ligt dat bedrag 6% lager door de besparingen die de Vlaamse Regering doorvoerde.

<b>Voortgang</b>			
<b>Mijlpaal</b>	<b>Streefdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Opmerking</b>
Decreet Vlabzorginvest in voege	1 januari 2018	Gerealiseerd	
Toetsing bij de Vlaamse overheid van de ondersteuningsaanvragen bij Vlabinvest	Mei en november 2021	Gerealiseerd	
Voeren van het decretaal voorziene overleg tussen Vlabinvest en de verschillende agentschappen en afdelingen	Februari 2022	Gerealiseerd	

<b>Stand van zaken juni 2022</b>
<p>Op 1 januari 2018 startte het autonoom provinciebedrijf Vlabinvest met het voeren van een specifiek welzijns- en gezondheidsinfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant (uitvoering van het gewijzigde decreet van 31 januari 2014 dat de provincie Vlaams-Brabant daartoe de opdracht geeft). Het vierde werkjaar en het in het decreet voorziene structureel overleg tussen Vlabinvest en de Vlaamse Gemeenschap zijn achter de rug.</p> <p>In mei en november 2021 werden de aanvragen die Vlabinvest ontving voor infrastructuursubsidies afgetoetst bij de Vlaamse entiteiten en afdelingen om na te gaan of deze initiatieven sporen met het Vlaamse beleid. In 2021 werd door Vlabinvest voor 1.047.830,77 euro aan subsidies verleend. De subsidies zijn verdeeld over de Vlaamse rand met 3 dossiers, goed voor 21% van het totaal verleende subsidiebedrag en 12 dossiers uit het arrondissement Leuven. Dit houdt in dat er nog ongeveer 1,25 miljoen euro aan fondsen wordt overgedragen naar 2022. In 2022 zal er dus 3,6 miljoen budget beschikbaar zijn. 2021 leverde minder dossiers dan verwacht. Enkele grote dossiers kenden vertraging door leveringsproblemen en prijsstijgingen binnen de bouw. Zij zullen in 2022 hun dossier kunnen vervolledigen. Vlabinvest Zorg zet momenteel sterk in op communicatie om bekendheid te vergroten en nieuwe projecten te stimuleren.</p> <p>In februari-maart 2022 coördineerde het departement het structureel overleg tussen Vlabinvest en de verschillende agentschappen en afdelingen. Het cijfer rapport dat Vlabinvest jaarlijks opstelt voor de monitoring van het aanbod in Vlaams-Brabant voor 2021 was niet nog klaar. Het overleg concentreerde zich daardoor meer op de gerealiseerde uitbreidingen van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein WVG. Het verslag van het overleg werd ter kennisgeving voorgelegd aan de Beleidsraad WVG en na beslissing van de Beleidsraad bezorgd aan Vlabinvest.</p> <p>Het Vlaams WVG-uitbreidingsbeleid is substantieel, maar ook zeer divers. In bijna alle welzijns- en zorgsectoren zijn er in 2021 bijkomende middelen geïnvesteerd (gepland via de meerjarenplanning en bijkomend n.a.v. corona en relance). Het aanbod in Vlaams-Brabant (met focus op de Rand) is daardoor gestegen, maar dat is ook het geval elders in Vlaanderen. Er wordt rekening gehouden met historische achterstanden in verschillende regio's (bv. ook in de Westhoek en de Kempen) en met bevolkingskenmerken (bv. armoede-indicator). Bestaande voorzieningen in die regio's ontvangen daardoor extra middelen, maar nog onvoldoende voor een gelijktrekking van het aanbod over heel Vlaanderen.</p> <p>Als bezorgdheden voor de toekomst brengt Vlabinvest volgende zaken naar voor. De huidige bouwmarkt met zijn aanzienlijke prijsstijgingen treft de initiatiefnemers, hun projecten worden hierdoor moeilijker haalbaar. Dit zal niet alleen hogere subsidiebedragen genereren, omdat het subsidiesysteem met percentages op de investeringen werkt, maar er zal ook nood zijn aan substantieelere subsidies om projecten te kunnen laten starten. Dit zal door Vlabinvest Zorg grondig</p>

onderzocht en in acht gehouden worden in 2022. De gesprekken met Vlaanderen leren Vlabinvest dat deze huidige tendens ook te voelen is bij de Vlaamse entiteiten en dat er voorlopig nog geen nieuwe, praktische aanpassingen/indexeringen tegenover staan.

Verder leert de praktijk Vlabinvest dat het bedrag (initieel 2,5 nu 2,35 mio euro), ontvangen van Vlaanderen, inzetbaar is voor een beperkte subsidieverlening. Het budget is onvoldoende om de decretale bevoegdheid verder uit te werken door middel van leningsfinanciering of om eigen Vlabinvest-investeringen te verwezenlijken.



## Beleidsveld Wonen

### Projectfiche 5.1. Wonen in eigen streek

#### Probleemstelling en doelstelling van het project

Het project “Wonen in eigen streek” betreft de verdere juridische uitbreiding van de principes taalbereidheid en band met de streek.

Het Grond- en Pandendecreet uit 2009 introduceerde een regeling rond wonen in eigen streek. Doelstellingen waren betaalbaar wonen in de eigen regio mogelijk maken en sociale verdringing tegengaan. De regeling rond wonen in eigen streek werd bij arrest van 7 november 2013 vernietigd door het Grondwettelijk Hof. Dat gebeurde op aangeven van het Europees Hof van Justitie, dat had geoordeeld dat de regeling strijdig is met het vrij verkeer binnen de Europese Unie.

Het hoofdstuk Wonen van het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 bevat de volgende passage rond ‘wonen in eigen streek’:

*“Voor regio’s waar de betaalbaarheid van het wonen in het gedrang komt en sociale verdringing een probleem vormt, versterken we de instrumenten, al dan niet via een alternatieve regeling rond wonen in eigen streek (WIES).”*

Onder het hoofdstuk Vlaamse Rand stelt het regeerakkoord :

*“Het recht op wonen in eigen streek is verre van evident. Veel jongeren en gezinnen worden weggedrukt door de stijgende grond- en woonprijzen. Daarom zorgen we er ervoor dat een band met de gemeente of streek steeds voorrang geeft voor wie kandidaat is voor een sociale huur- of koopwoning. Daarnaast grijpen we ook in op de private woonmarkt door het grond- en pandendecreet zo aan te passen dat gemeenten desgewenst een specifiek aandeel kavels of percelen exclusief kunnen voorbehouden voor inwoners die een duidelijke band met de gemeente of streek kunnen aantonen. We blijven inzetten op Vlabinvest en Vlabzorginvest.”*

In de beleidsnota 2019-2024 Wonen komt “wonen in eigen streek” aan bod onder de operationele doelstelling “OD 2.4 Verwerven van de eigen woning stimuleren voor wie het nodig heeft”:

*“Voor de regio’s waar de betaalbaarheid van het wonen in het gedrang komt en de sociale verdringing een probleem vormt, versterken we de instrumenten, al dan niet via een alternatieve regeling rond wonen in eigen streek.”*

In de beleidsnota 2014-2019 Vlaamse Rand werd volgende beleidsvisie ingeschreven met betrekking tot “Wonen in eigen streek”:

*“In samenspraak met het Vlaams Parlement wordt, voor de Vlaamse rand, een decretaal initiatief genomen dat het steden en gemeenten mogelijk maakt een specifiek aandeel kavels of percelen in grote woonontwikkelingen voor te behouden voor huishoudens met een modaal inkomen die een lokale binding hebben.”*

#### Contactgegevens

a) - Bevoegd minister(s):

Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed  
Martelaarsplein 7  
1000 Brussel

**Simon Gheysen**

[Simon.Gheysen@vlaanderen.be](mailto:Simon.Gheysen@vlaanderen.be)

b) - Verantwoordelijke administratie: (beleidsdomein omgeving, beleidsveld wonen):

**Johan Baeten**

Havenlaan 88 bus 40D

1000 Brussel

Tel.: 0473 70 68 20

[johan.baeten@vlaanderen.be](mailto:johan.baeten@vlaanderen.be)

### Meewerkende organisaties

niet van toepassing

### Uitvoerders van het project

Kabinet Weyts, kabinet Diependaele en Wonen-Vlaanderen

### Financiering

niet van toepassing

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Decretaal initiatief	onbepaald	Gestart	Wonen-Vlaanderen werkt samen met kabinet Weyts een nieuwe regeling uit rond Wonen in Eigen Streek.

### Stand van zaken juni 2022

Dit initiatief werd opgestart.

## Projectfiche 5.2. Vlabinvest

### Probleemstelling en doelstelling van het project

In de beleidsbrief Wonen 2016-2017 wordt m.b.t. Vlabinvest het volgende weergegeven:

*“In het Witboek Interne Staatshervorming engageerde de Vlaamse Regering zich om de opdracht van de bevoegdheid die betrekking heeft op de specifieke doelstelling van het Investeringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant, in het kort Vlabinvest, toe te wijzen aan de provincie Vlaams-Brabant.*

*Om de implementatie van de opdracht van bevoegdheid aan de provincie af te ronden keurde de Vlaamse Regering op 8 mei 2015 het besluit houdende installatie van het Vlaams Financieringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant goed. Dit besluit regelt de werking en het beheer van het Financieringsfonds, legt de algemene voorwaarden vast waaronder het Financieringsfonds renteloze leningen toestaat aan Vlabinvest en regelt de definitieve overdracht van alle onroerende goederen, participaties, rechten en verplichtingen aan Vlabinvest.”*

### Contactgegevens

Vlabinvest  
Sarah Claeys  
Provincieplein 1  
3000 Leuven  
Tel.: 016 26 79 88  
[management@vlabinvest.be](mailto:management@vlabinvest.be)

### Meewerkende organisaties

Niet van toepassing

### Uitvoerders van het project

Vlabinvest apb  
Provincieplein 1  
3010 Leuven  
Tel: 016 26 79 89  
[info@vlabinvest.be](mailto:info@vlabinvest.be)

### Financiering

Vlaams Financieringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant

### Voortgang

Mijlpaal	Streefdatum	Status	Opmerking
Sinds 1 januari 2014 voert Vlabinvest apb (voluit het agentschap voor woon- en zorginfrastructuurbeleid	nvt	gerealiseerd	

<p>voor Vlaams-Brabant) onder provinciale sturing en met steun van de Vlaamse overheid een actief grond- en woonbeleid, in partnerschap met lokale besturen en initiatiefnemers binnen het gecreëerde kader.</p>			
--	--	--	--

### Stand van zaken mei 2022

In het kader van het grondbeleid heeft Vlabinvest apb in 2021 beslist tot aankoop van een perceel van meer dan 1ha, de akte wordt verleden in 2022.

Vlabinvest is eind 2021 eigenaar van 17ha 08a 27ca grond. Tot op heden is er met middelen van het Rollend Grondfonds in totaal 9ha 19a 89ca grondoppervlakte aangekocht ten behoeve van Vlabinvest.

Via projectfinancieringen door Vlabinvest werden in 2021 door haar partners in 3 projecten 58 bijkomende woningen opgeleverd die met voorrang worden toegewezen aan mensen die een band met de streek kunnen aantonen.

Dit brengt het totaal aantal gerealiseerde woningen op 1.484 waarvan 1.247 worden verhuurd en 237 werden verkocht.

Eind 2021 waren bovendien via 5 projecten 63 woningen in opbouw (36 huur en 27 koop).