

INLEIDING

0.1. OMGEVINGSANALYSE VAN DE VLAAMSE RAND

0.1.1. Inleiding

Via deze jaarlijkse omgevingsanalyse houden we de **vinger aan de pols van de snel veranderende beleidscontext in de Vlaamse Rand**. We monitoren niet alleen de demografische toestand in de regio maar bespreken ook een 10-tal kernindicatoren¹ die aansluiten bij de thema's die we via het coördinatieplatform 'Stand van de Rand' opvolgen (onderwijs, zorg, omgeving, wonen, mobiliteit en openbare werken). De focus ligt op de Vlaamse Rand als geheel om de **regio vlot te vergelijken met 3 benchmarks: het Vlaamse Gewest, de centrumsteden en** – wanneer vergelijkbare data beschikbaar zijn – het **Brusselse Gewest**². De analyse is gebaseerd op de meest recente cijfers uit het datawarehouse van het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB), dat permanent gevoed wordt via de werking van Statistiek Vlaanderen. We bespreken voor elke indicator de actuele toestand en visualiseren indien relevant ook recente evoluties.

De resultaten zetten de nood van een specifiek Randbeleid in de verf. De **uitdagingen van de bevolkingsgroei en de capaciteit van de kinderopvang zijn nergens groter** dan in de Vlaamse Rand. Verschillende indicatoren **illustreer de verstedelijking** in de regio omdat de situatie in de Vlaamse Rand vergelijkbaar is met die in het Brusselse Gewest of de centrumsteden (vastgoedprijzen, herkomst inwoners, thuistaal leerlingen, aantal personenwagens). De **verstedelijkingsdruk is ook duidelijk op ruimtelijk vlak**: de bebouwingsgraad en het gebruik van de onbebouwde ruimte in de regio houden het midden tussen de steden en het Vlaamse gemiddelde. Ten slotte is de **Vlaamse Rand vergelijkbaar met de rest van Vlaanderen** wanneer het aankomt op het aantal **plaatsen in de ouderenzorg** en het **type van woongelegenheden**.

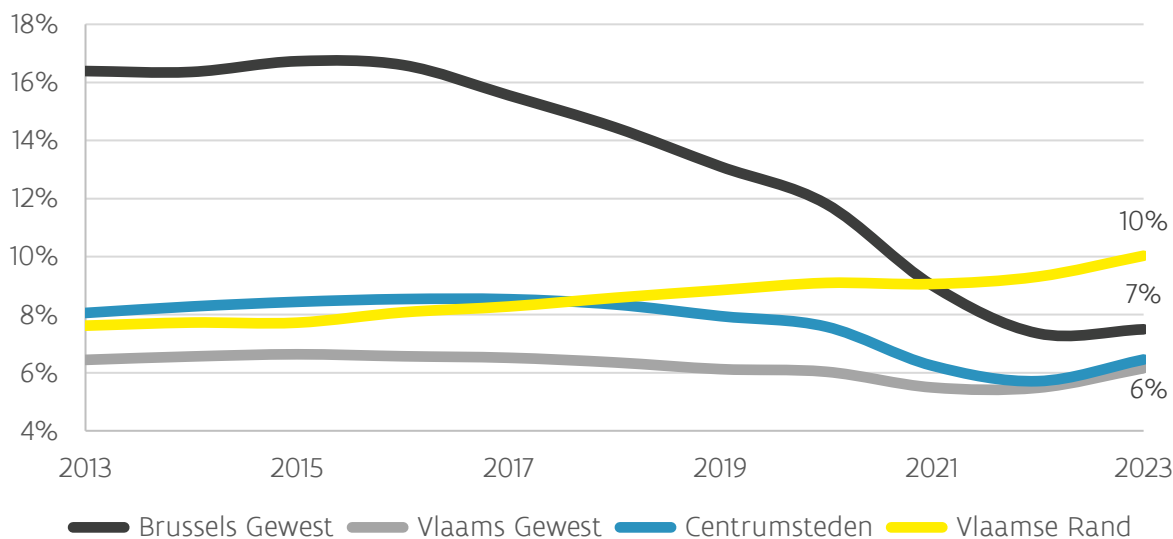
0.1.2. Demografie

De Vlaamse Rand kent een opvallend **sterke bevolkingsgroei**. In de afgelopen 10 jaar (2013-2023) steeg het aantal inwoners in de Vlaamse Rand met 10%. De bevolkingstoename in de regio ligt daarmee niet alleen een pak hoger dan het Vlaamse gemiddelde (6%), het aantal inwoners groeit er zelfs opvallend **sterker dan in het Brusselse Gewest** (7%) en de centrumsteden (6%). Vooral het verschil met het Brusselse Gewest is opmerkelijk, gezien de bevolkingsgroei daar de afgelopen decennia net een stuk hoger lag. Terwijl de 10-jaarlijkse groei in het Brusselse Gewest sinds 2018 begon af te kalven, bleef het cijfer in de Vlaamse Rand gestaag toenemen. Als gevolg van deze ontwikkelingen laat de Vlaamse Rand sinds 2022 een hogere 10-jaarlijkse bevolkingsgroei optekenen. Volgens de **bevolkingsprojecties** van het Federaal Planbureau en de Vlaamse Statistische Autoriteit zal de **bevolkingstoename in de Vlaamse Rand ook in de toekomst hoger blijven**.

¹ Een veel breder palet van indicatoren is beschikbaar via de [Gemeente-Stadsmonitor](#).

² In de driejaarlijkse toelichtingsnota '[Een blik op de Vlaamse Rand](#)' wordt de Vlaamse Rand ook met andere benchmarks vergeleken en brengen we ook de onderlinge verschillen tussen de randgemeenten in kaart.

Figuur 2.1. Evolutie aangroei bevolking tegenover tien jaar eerder (2013-2023)

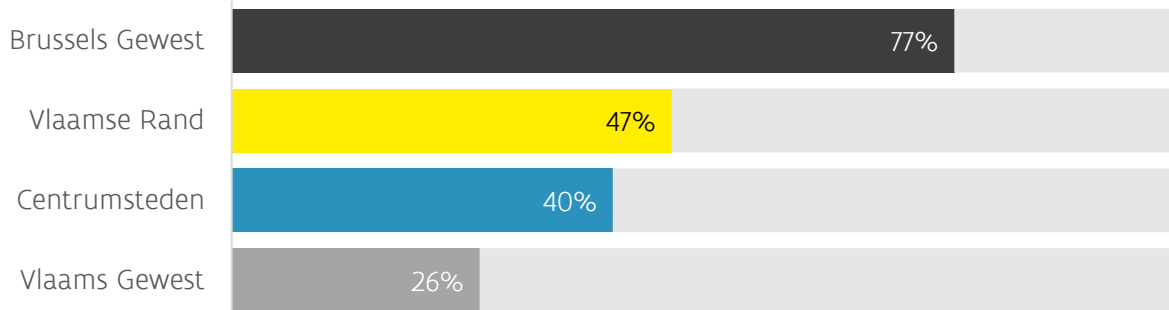


Bron: Statbel (2023)

In 2023 had bijna de **helft van de randbewoners** (47%) een **buitenlandse herkomst**³. De diversiteit van de bevolking in de Vlaamse Rand is daarmee hoger dan in de centrumsteden (40%) en het Vlaamse Gewest (26%). Het contrast met het Brusselse Gewest, waar meer dan driekwart van de bevolking (77%) een buitenlandse herkomst heeft, is evenwel het grootste. De internationalisering van de bevolking nam in de afgelopen 10 jaar evenwel bij geen enkele andere benchmark zo sterk toe als in de Vlaamse Rand (+14 procentpunten). Terwijl deze groep in de centrumsteden met 10 procentpunten groeide, bedroeg de toename zowel in het Vlaamse als Brusselse Gewest 8 procentpunten.

³ Deze groep omvat alle personen met een andere nationaliteit, personen met een andere geboortenationaliteit die intussen Belg werden en personen waarvan één of beide ouders een andere geboortenationaliteit hebben. Hoewel alle inwoners met buitenlandse herkomst hier samengeteld worden, verschilt deze groep onderling wel nog sterk (specifieke herkomstregio, opleidingsgraad, financiële status, geletterdheid, ...).

Figuur 2.2. Aandeel personen van buitenlandse herkomst

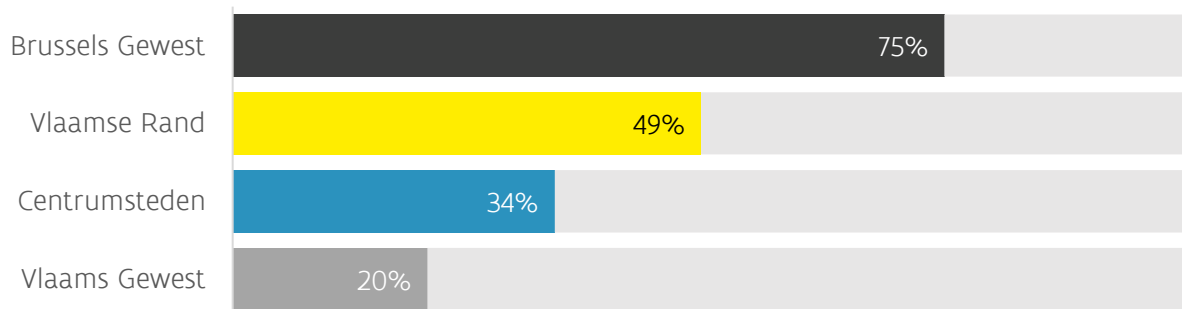


Bron: Statbel (2023)

0.13. Onderwijs

In 2022 had **nagenoeg de helft (49%) van de leerlingen** die in de Vlaamse Rand wonen en Nederlandstalig onderwijs volgen⁴ een **andere thuistaal**. Hoewel het aandeel Brusselse leerlingen met een andere thuistaal nog hoger ligt (75%), is het aandeel anderstaligen in de Vlaamse Rand wel beduidend groter dan in de centrumsteden (34%) en het volledige Vlaamse Gewest (20%). De thuistaal van de schoolgaande jeugd in de regio **verandert bovendien in ijtempo**: het aandeel leerlingen met een andere thuistaal groeide tussen 2012 en 2022 met wel 17%. Hoewel het aandeel van deze groep toenam voor alle benchmarks, groeide het opvallend minder snel in zowel de centrumsteden (+10%) als het Vlaamse Gewest (+8%) en het Brusselse Gewest (+5%).

Figuur 3.1. Aandeel leerlingen in het Nederlandstalige onderwijs met thuistaal niet-Nederlands



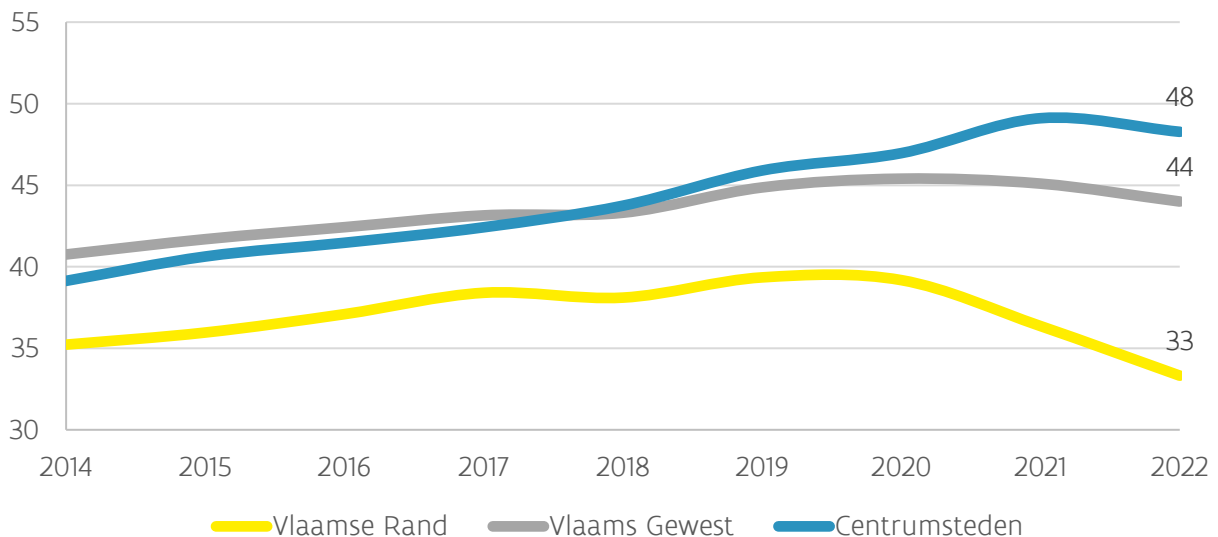
Bron: Departement Onderwijs & Vorming (2022)

⁴ Deze cijfers verwijzen naar de kinderen en jongeren die in een bepaald gebied (bv. Vlaamse Rand) wonen en in eender welke gemeente school lopen in een Nederlandstalige school. De vestigingsplaats van de school kan dus in een randgemeente, een andere Vlaamse gemeente of een Brusselse gemeente liggen.

0.1.4. Zorg

Terwijl de kinderopvang in heel Vlaanderen onder druk staat, is de **situatie in de Vlaamse Rand nog een stuk nijpender**. In 2022 lag het aantal **plaatsen in de kinderopvang** voor baby's en peuters in de Vlaamse Rand (33 per 100 baby's en peuters) **opvallend lager** dan in de centrumsteden (48 per 100 baby's en peuters) en het volledige Vlaamse Gewest (44 per 100 baby's en peuters). De afgelopen jaren blijkt het daarenboven moeilijk voor de Vlaamse Rand om gelijke tred te houden met de andere benchmarks. Hoewel de Vlaamse Rand al in 2014 met een zekere achterstand kampte, **neemt de kloof ten opzichte van het Vlaamse Gewest en de centrumsteden duidelijk toe sinds 2020**. De verklaring voor die neerwaartse trend ligt bij de sterke **stijging van het aantal 0- tot 2-jarigen** in de regio: sinds 2014 nam het aantal randbewoners in deze leeftijdscategorie toe met 10,3%. Hoewel er in die periode ook meer plaatsen gecreëerd werden in de kinderopvang binnen de regio, lag de groei van het aantal plaatsen (+4,4%) beduidend lager dan de toename van het aantal baby's en peuters (+10,3%).

Figuur 4.1. Aantal plaatsen in kinderopvang per 100 baby's en peuters



Bron: Kind en Gezin (2022)

In 2024 zijn er in de Vlaamse Rand ongeveer **4 plaatsen in de ouderenzorg per 100 inwoners** van 65 jaar en ouder⁵. De regio **sluit daarmee aan bij het Vlaamse gemiddelde**, dat net ietsje hoger ligt (4,17 per 100 64-plussers). In de **centrumsteden**, die op het vlak van ouderenvoorzieningen wellicht ook een centrumfunctie opnemen ten opzichte van hun respectievelijke hinterland, ligt het aantal plaatsen in de ouderenzorg met 5,20 per 100 64-plussers **meer dan 1 plaats hoger** dan in de Vlaamse Rand. Sinds 2014 groeide het aantal

⁵ Dit cijfer omvat zowel plaatsen in woonzorgcentra als assistentiewoningen.

plaatsen ook het sterkste in de centrumsteden (+25%), gevolgd door de Vlaamse Rand (+22%) die in de afgelopen 10 jaar het Vlaamse gemiddelde (+14%) bijbeende.

Figuur 4.2. Aantal plaatsen in ouderenzorg° per 100 64-plussers

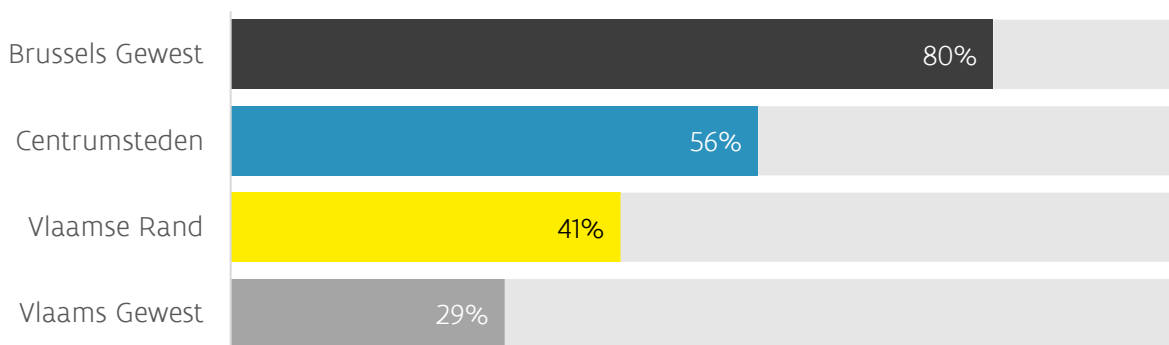


Bron: Departement Zorg en gezondheid (2024) | ° Totaal woonzorgcentra en assistentiewoningen

0.1.5. Ruimte

In 2022 nam de **bebouwde ruimte in de Vlaamse Rand 41% van de totale ruimte** in beslag. Dat is beduidend minder dan in het Brusselse Gewest (80%) en de centrumsteden (56%). Hoewel er dus **minder druk op de open ruimte ligt dan in steden**, is de bebouwingsgraad in de Vlaamse Rand (41%) wel **gevoelig hoger dan in het gehele Vlaamse Gewest (29%)**. Die middenpositie tussen het meer landelijke Vlaanderen en het sterk verstedelijkte Brussel is het resultaat van **ruimtelijke tegenstellingen** binnen de Vlaamse Rand. De regio bevat immers zowel sterk verstedelijkte gemeenten die qua bebouwingsgraad **aansluiten bij Brussel** (Drogenbos, Machelen) als gemeenten die vergelijkbaar zijn met het **Vlaamse gemiddelde** (Merchtem, Asse, Meise en Hoeilaart).

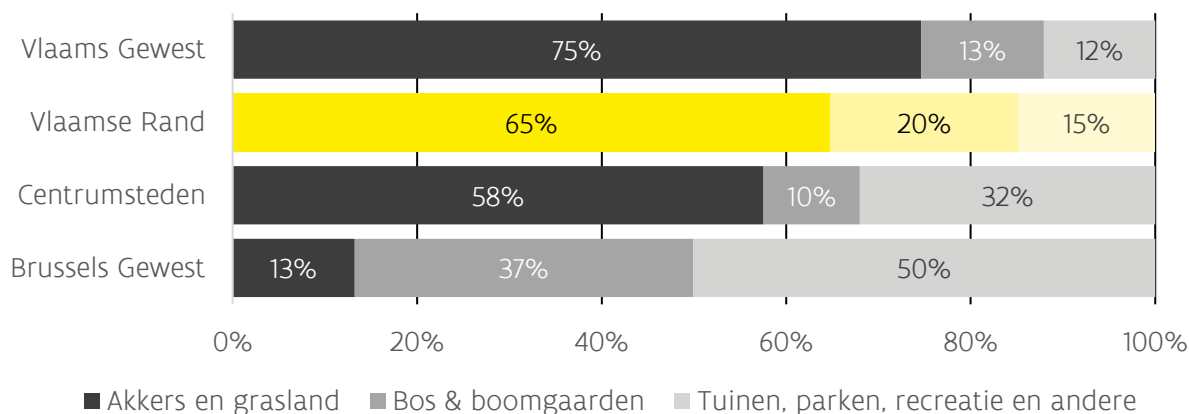
Figuur 5.1. Bebouwingsgraad



Bron: Statbel (2022)

Ook het **gebruik van de onbebouwde ruimte** in de Vlaamse Rand houdt het **midden tussen het Vlaamse gemiddelde en de stedelijke context** in de centrumsteden. Zo bestaat de onbebouwde oppervlakte in de regio voor 65% uit akkers en grasland. Terwijl het aandeel van deze categorie groter is in het gehele Vlaamse Gewest (75%), ligt dit cijfer wat lager in de centrumsteden (58%) en gaat het in het Brusselse Gewest over een klein aandeel (13%) van de onbebouwde ruimte. Bos en boomgaarden vormen de tweede grootste categorie in de Vlaamse Rand (20%), die daarmee duidelijk sterker scoort dan het Vlaamse gemiddelde (13%) en de centrumsteden (10%). Tenslotte is het aandeel tuinen, parken, recreatie en andere in de regio (15%) duidelijk kleiner dan in de verstedelijkte omgeving van de centrumsteden (32%) en het Brusselse Gewest (50%). De Vlaamse Rand sluit op dit vlak dan ook eerder aan bij het Vlaamse Gewest, waar deze categorie goed is voor 12% van de onbebouwde ruimte.

Figuur 5.1. Onbebouwde oppervlakte, naar functie



Bron: Statbel (2022)

0.1.6. Wonen

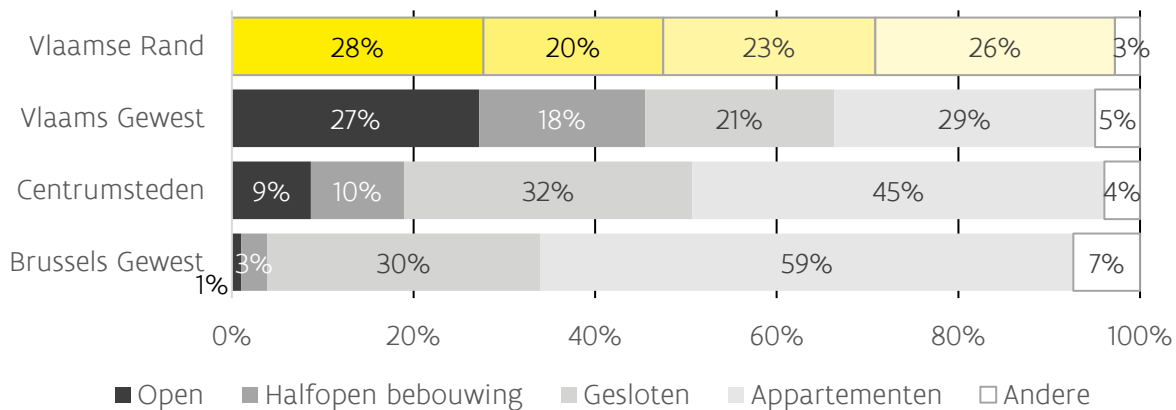
In 2023 waren **alleenstaande woningen** goed voor 28% van alle gebouwen in de Vlaamse Rand. De **tweede populairste woonvorm waren appartementen** (26%), gevolgd door gesloten bebouwing (23%) en halfopen bebouwing (20%). Ondanks een tikje meer open en halfopen bebouwing en iets minder appartementen **sluit de aard van woongelegenheden in de regio daarmee sterk aan bij het Vlaamse gemiddelde**. Het contrast met Brussel en de centrumsteden, waar appartementen en gesloten bebouwing veel talrijker zijn, is dan weer groot.

Zowel in de Vlaamse Rand als in de rest van Vlaanderen **nam het aandeel appartementen echter wel toe** in de afgelopen 20 jaar. Terwijl het Vlaamse cijfer tussen 2003 en 2023 van 20% groeide tot 29%, evolueerde het in de Rand van 18% tot 26%. De opmars van appartementen ging voornamelijk **ten koste van gesloten bebouwing**, waarvan het aandeel zowel in de Vlaamse Rand als in het volledige Gewest afnam met 4%. Het aandeel woongelegenheden binnen de categorie open bebouwing ging zowel in de Vlaamse Rand als in het volledige Gewest achteruit met 2%. De Vlaamse Rand **weerspiegelt de situatie in heel wat Vlaamse**



gemeenten: ondanks de duidelijke toename van het aandeel appartementen is deze woonvorm een stuk minder dominant dan in de steden.

Figuur 6.1. Woongelegenheden, naar bouwwijze

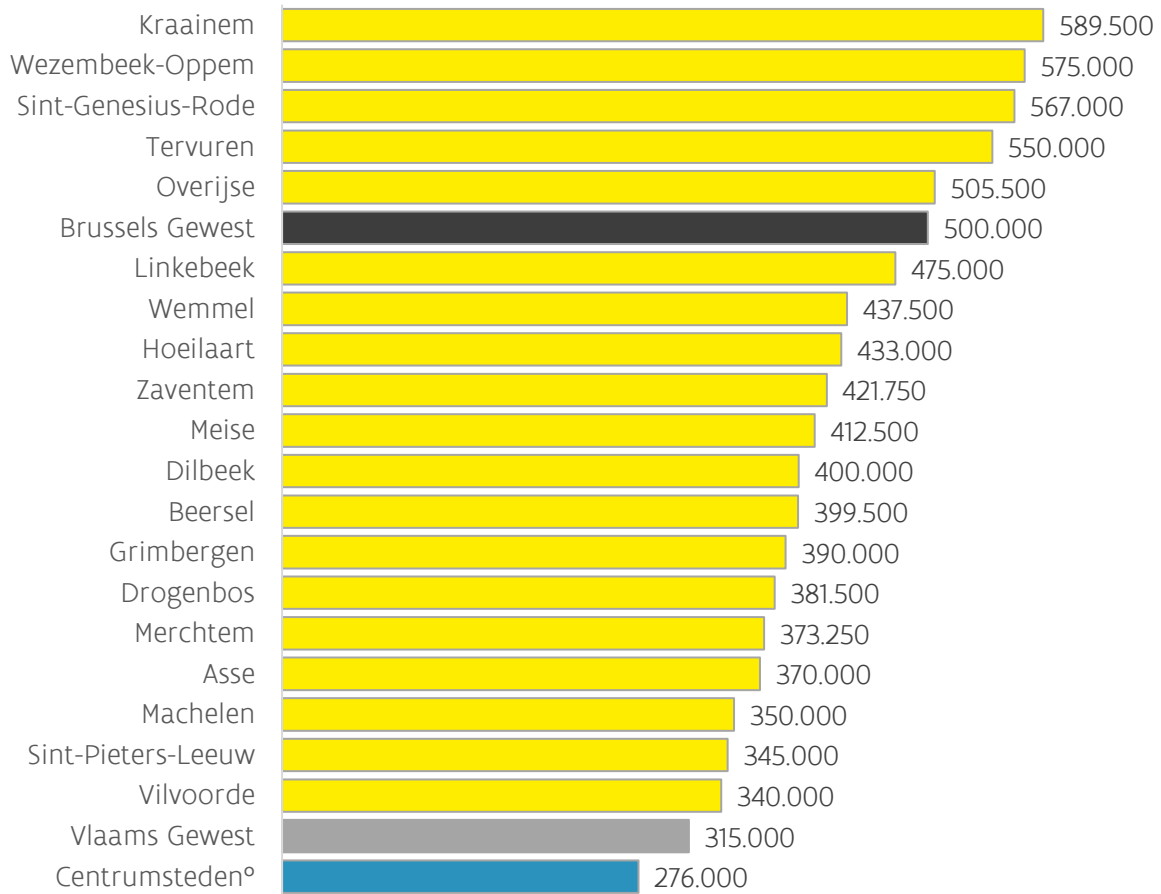


Bron: Statbel (2023)

De Vlaamse Rand is een **dure regio voor huizenjagers**. In 2022 lag de mediaanprijs van alle verkochte huizen in elk (!) van de 19 gemeenten van de Rand hoger dan het Vlaamse gemiddelde (315.000 euro) en de mediaan van de centrumsteden (276.000 euro). Terwijl de mediaanprijzen in de afgelopen 10 jaar voor alle benchmarks stegen, bleven de huizenprijzen in de Vlaamse Rand consequent hoger dan in het gehele Vlaamse Gewest en de centrumsteden. De huizenprijzen in de regio sluiten dan ook dichterbij de nabije, duurdere Brusselse vastgoedmarkt. Ook voor de mediaanprijzen van appartementen is dit het geval, al zijn er bij die indicator wel twee randgemeenten waar de mediaanprijs iets lager ligt dan in de centrumsteden (220.000 euro) en het gehele Vlaamse Gewest (235.000 euro): Asse (208.000 euro) en Linkebeek (198.500 euro).



Figuur 6.2. Mediaanprijs huizen, in aantal euro's



Bron: Statbel (2023) | ° Cijfer verwijst naar mediaan van de 13 gemeentelijke mediaanprijzen van de centrumsteden

0.17. Mobiliteit

Het aantal personenwagens in de Vlaamse Rand houdt het midden tussen het Vlaamse Gewest en de grootstedelijke, Brusselse context. Terwijl het wagenbezit in het Vlaamse Gewest met 541 wagens per 1.000 inwoners het hoogste is van alle benchmarks, ligt het aantal personenwagens op een lager, vergelijkbaar niveau in de Vlaamse Rand⁶ (464 wagens per 1.000 inwoners) en de centrumsteden (459 wagens per 1.000 inwoners). Dat is een opmerkelijk verschil met 10 jaar geleden, toen het autobezit in de Vlaamse Rand (478 wagens per 1.000 inwoners) meer dan 25 wagens per 1.000 inwoners hoger lag dan in de centrumsteden (452 wagens per 1.000 inwoners). Het Brusselse Gewest telt in verhouding het laagste aantal personenwagens (402 per 1.000 inwoners). Terwijl het wagenbezit in de Vlaamse Rand licht afnam in de

⁶ Opgelet: het totaalcijfer voor de Vlaamse Rand werd berekend op basis van 17 randgemeenten. De cijfers voor Machelen en Zaventem zijn immers onrealistisch hoog (meer dan 3 wagens per persoon) omdat er in deze gemeenten veel bedrijfswagens zijn ingeschreven door de ondernemingen die er gevestigd zijn.

afgelopen 10 jaar (-12 wagens per 1.000 inwoners), nam het net toe in het Vlaamse Gewest (+27 wagens per 1.000 inwoners) en de centrumsteden (+7 wagens per 1.000 inwoners).

Figuur 7.1. Aantal personenwagens per 1.000 inwoners

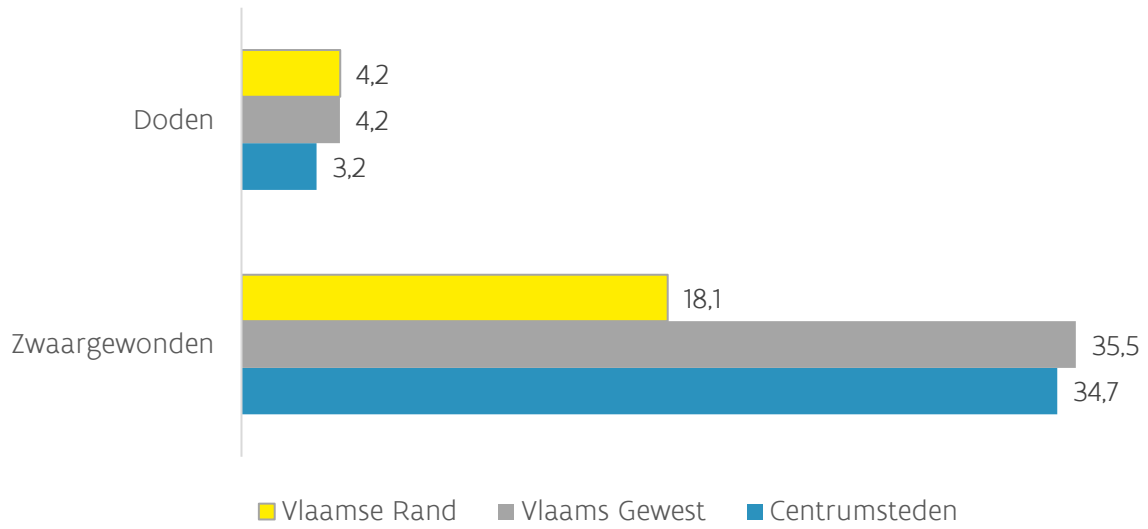


Bron: Statbel (2023) | ^o Exclusief vertekende data voor Machelen en Zaventem door vele ingeschreven bedrijfswagens

De cijfers over **verkeersslachtoffers** in de Vlaamse Rand leveren een gemengd beeld. Aan de ene kant was het aantal dodelijke verkeersslachtoffers er in 2022 nagenoeg identiek aan het Vlaamse gemiddelde (4,2 per 100.000 inwoners), terwijl de centrumsteden het met 3,2 per 100.000 inwoners wat beter doen. Er valt voor deze indicator echter **geen duidelijk patroon** te onderscheiden: in de afgelopen 10 jaar **schipperde het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de Rand heen en weer** tussen het cijfer voor de centrumsteden en het Vlaamse gemiddelde. Aan de andere kant ligt het aantal **zwaargewonden** per 100.000 inwoners dan weer al jaren **consequent lager in de Vlaamse Rand** (18,1 per 100.000 inwoners) dan in de centrumsteden (34,7 per 100.000 inwoners) en het gehele Vlaamse Gewest (35,5 per 100.000 inwoners).

////////////////////////////////////

Figuur 7.2. Aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners



Bron: Statbel (2022)



BELEIDSVELD OMGEVING

1.1 GEBIEDSPROGRAMMA VLAAMSE RAND ROND BRUSSEL (OMGEVING R0)

Situatieschets

In de Vlaamse Rand komen verschillende ruimtelijke uitdagingen samen. Er is een stijgende vraag naar woon- en (belleefruimte. Bedrijvigheid en grote private (shoppingcentra, transporthubs,...) en publieke projecten, zoals de herinrichting van de R0 en het Brabantnet, leggen een extra druk op dit gebied. Die grote dynamiek en investeringsprojecten bieden echter ook kansen.

Focus

Naar aanleiding van de opstart van het geïntegreerd planningsproces voor de ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel – deel noord, besliste de Vlaamse Regering in 2018 om ook verder werk te maken van een flankerend programma voor de regio. Het Departement Omgeving (DOMG) neemt daarbij de rol van gebiedsregisseur op zich, aangezien geïntegreerde gebiedsontwikkeling een duidelijke opdracht is van dat departement.

Het gebiedsprogramma vertrekt van het inventariseren van de lopende en geplande projecten (in de brede zin) in de regio en gebruikt grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten als hefboom. De afstemming van die projecten en het aanduiden van de meerwaarde voor het oplossen van knelpunten in het gebied is daarbij de doelstelling. Aangezien delen van de Vlaamse Rand rond Brussel morfologisch één geheel vormen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, is er voor bepaalde deelzones of thema's nauwe samenwerking en afstemming met partners uit Brussel.

Als regisseur brengt DOMG ook lacunes in kaart en initieert of trekt het waar nodig nieuwe projecten. Het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk in het gebied gaat samen met een programma voor het verhogen van de leefbaarheid. Dat laatste is de kern van de opdracht van het gebiedsprogramma.

Vertrekkend vanuit de beleidsvisies van de verschillende departementen en agentschappen, streeft DOMG maximaal naar synergie en gaat het voor een gemeenschappelijk project waarin de eigenstandige doelstellingen van de individuele departementen en agentschappen (maar ook van gemeenten en niet-bestuurlijke actoren) elkaar versterken om tot een globaal programma te komen voor de Rand rond Brussel.

Financieringsmogelijkheden worden waar mogelijk gebundeld om de doelstellingen gebiedsgericht, coherent en geïntegreerd te realiseren.

Het gebiedsprogramma werkt concreet op 3 thema's:

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

Deze fiche schetst eerst de algemene evoluties binnen het gebiedsprogramma en splitst zich vervolgens op in 3 deelfiches die respectievelijk focussen op het noordelijke, oostelijke en westelijke deel van het gebiedsprogramma.

Trekkers

- Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme
Contact: Gaëtane Maes, gaetane.maes@vlaanderen.be
- Departement Omgeving, afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)
Contact: Veerle Van Hassel, veerle.vanhassel@vlaanderen.be en
Frédéric Rasier, frederic.rasier@vlaanderen.be

Andere partners

- De Werkvennootschap
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Agentschap Natuur en Bos (ANB)
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)
- Agentschap Landbouw en Zeevisserij
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Leefmilieu Brussel, Perspective, Brussel Mobiel
- Provincie Vlaams-Brabant
- Provinciegouverneur Vlaams-Brabant

- Gemeenten Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel, Dilbeek, Asse, Wemmel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde
- VLAIO
- ...

Regelgeving

/

Financiering

Er zijn binnen DOMG geen specifieke budgetten voorzien hiervoor. Waar nodig worden budgetten vrijgemaakt in functie van studies of ontwerpend onderzoek, meestal in cofinanciering met andere partners.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
April 2020	Projectenmonitor
April 2021	Projectenmonitor – online tool
Begin 2022	Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel: fase 1 t.e.m. 3
Begin 2022- begin 2026	Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel: fase 4 (opdrachtcentrale)
Februari 2020- april 2021	Studie Labo Ruimte – 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel: fase 1 (diagnose)
Juni 2021- maart 2022	Studie Labo Ruimte – 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel: fase 2 (ontwerpend onderzoek)
Mei 2022- september 2022	Studie Labo Ruimte – 20ste-eeuwse randgebied van en rond Brussel: fase 3 (synthese)
Najaar 2023	Hefboomplekken: gunning opdracht

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

De mijlpalen die binnen het gebiedsprogramma gesteld worden samen met de partners worden in het merendeel van de gevallen gehaald. Eventuele vertragingen zijn conform de besprekingen met de partners.

Samenvatting

In de voorbije periode werd voor de volledige Vlaamse Rand voornamelijk ingezet op verder studiewerk met betrekking tot het openruimtenetwerk en de hefboomplekken. Voor de zuidrand is verder studiewerk gestart om het onderzoek op gelijk niveau te krijgen met dat van de noordrand. In mei 2024 wordt het netwerk gefinaliseerd en worden een aantal Intergewestelijke Strategische Zones aangeduid om verder op in te gaan. Ook werd beslist om verder te gaan met een nieuwe opdrachtcentrale. Volgens de indicatieve planning kan deze operationeel zijn medio 2025. Voor de studie over de hefboomplekken werd eind 2023 een onderzoeksteam aangesteld. Het onderzoek is gestart in januari 2024 en wordt begeleid door heel wat partners die zich geëngageerd hebben in dit traject.

Toelichting

Projectenmonitor

De projectenmonitor is een onlineapplicatie die projecten door middel van een grafische kaartweergave visualiseert op basis van projectkenmerken (bv. naam project, type, status, ...). Doel is om een zo volledig mogelijk overzicht te krijgen van de lopende (bovenlokale) projecten, processen, visies en acties in Vlaanderen. Zo ontstaan meekoppelkansen en dus gedeelde en elkaar versterkende winsten voor een coherente gebiedsontwikkeling.

Voordelen en kansen van de applicatie zijn o.a.:

- Het is een eenvoudige en gestructureerde manier om projecten te delen.
- De afstemming tussen lopende dossiers leidt tot geïntegreerde en efficiënte projecten als basis voor een procesvoering op lange termijn.
- Het is mogelijk om de historiek van projecten te raadplegen: er wordt een archief bijgehouden van aanpassingen aan gegevens.
- Het is mogelijk om bepaalde informatie af te schermen en enkel zichtbaar te maken voor een bepaalde doelgroep.

In april 2021 werd een leidraad gepubliceerd. De ambitie is om de gegevens van de Vlaamse projecten ook uit te wisselen met de andere gewesten, en de gegevens van de andere gewesten (op termijn) te integreren en zo zichtbaar te maken in de applicatie. Het succes van deze applicatie is nauw verbonden met de gegevens die worden opgeladen door verschillende partners.

Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel

De studie voor het 'ORN - Openruimtenetwerk in en rond Brussel' is een samenwerking tussen DOMG, VLM, ANB, Perspective.Brussels en Leefmilieu Brussel. Heel wat andere overheidsinstanties zijn eveneens betrokken.

Het doel van de opdracht is om via een geïntegreerde aanpak te komen tot de ontwikkeling van een ambitieuze, gedragen raamwerkkaart m.b.t. de versterking en uitbouw van een regionaal samenhangend openruimtenetwerk in en rond Brussel.

Belangrijkste doelstelling is om die visie te operationaliseren in de projecten en instrumenten van de verschillende partners, zoals RPA, RUP, landinrichtingsplannen, gebiedsprogramma's, lokale projecten, ... Dat in samenwerking met lokale besturen, gebruikers, investeerders en eigenaars van openruimtegebieden.

In een eerste deel werd de noordrand bestudeerd. Bij de afronding van dit deel werd een opdrachtcentrale in het leven geroepen om realisaties in het gebied te versnellen. Die opdrachtcentrale heeft een autonome werking in Vlaanderen en in Brussel. DOMG volgt de Vlaamse opdrachtcentrale op en Leefmilieu Brussel volgt de Brusselse opdrachtcentrale op. Beide partijen stemmen geregeld af. Er werden verschillende projecten behandeld waaronder de hermeandering van de Amelvonnebeek in Meise (ondertussen ook uitgevoerd) en de opwaardering van de Tangebeekvallei in Borcht. De opdrachtcentrale is intussen uitgeput.

In januari 2023 ging een studieopdracht van start in de zuidrand om zo de volledige rand te beschrijven. Die studie is een samenwerking tussen DOMG, VLM, Leefmilieu Brussel en Perspective.Brussels. Doorheen het proces worden verschillende andere partners betrokken. In mei 2024 wordt het netwerk gefinaliseerd en een aantal Intergewestelijke Strategische Zones aangeduid om er verder op in te gaan.

In de stuurgroep van T.OP Noordrand werd beslist om verder te gaan met een nieuwe opdrachtcentrale. Volgens de indicatieve planning kan deze operationeel zijn medio 2025. De lessen die geleerd werden in de eerste opdrachtcentrale worden meegenomen om een meer performante opdrachtcentrale uit te werken.



Dit onderzoek verloopt gelijktijdig met de studie 'Openruimtenetwerk in en rond Brussel', waarin de focus ligt op het openruimtenetwerk. DOMG bewaakt gedurende het proces de complementariteit tussen beide studies.

Een verkenningsteam maakte in een eerste fase een diagnose op van het ruimtelijke functioneren en de uitdagingen in dit gebied. Dat resulteerde in een atlas die op een niet-exhaustieve manier thematische informatie over het ruimtelijke functioneren van de regio samenbrengt. Het document richt zich in het bijzonder op de gebouwde ruimte en haar transformatiepotentieel en is opgemaakt in functie van de randvoorwaarden voor kwaliteitsvolle kernversterking en vernieuwing.

In een tweede fase kreeg hetzelfde verkenningsteam de opdracht rond een aantal cases een ontwerpend onderzoek te coördineren. Dat onderzoek werd 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'. Ze brachten 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 kleinschaligere woonweefsel anderzijds meer en beter kunnen inzetten op nabijheid, op meervoudig en zorgvuldiger ruimtegebruik. Door middel van gemeenschappelijke werksessies konden de drie teams bevindingen uitwisselen en zo elk specifieke kennis ontwikkelen.

In een synthesefase werden de inzichten uit het hele traject gebundeld. De partners van het onderzoek gaan na hoe ze de inzichten kunnen vertalen naar aanbevelingen.

Hefboomplekken

DOMG ontwikkelt een tool voor publieke actoren om voor hun werkgebied een atlas op te maken van hefboomplekken met het oog op het uitwerken van een optimale ontwikkelingsstrategie. Zo kunnen die plekken hun strategische rol opnemen in de transitie naar een gezondere, koolstofarme, energiezuinige, klimaatintelligente en meer inclusieve leefomgeving die gekoppeld is aan een betere mobiliteit en aan een duurzame omgang met ons leefmilieu en met natuurlijke hulpbronnen.

Dit initiatief – met als werktitel 'hefboomplekken, ruimtelijke transitie door ontwikkeling' – brengt de transitieprioriteit 'Omgeving van de Toekomst' van de Vlaamse Regering over duurzame ontwikkeling in



de praktijk. In samenwerking met sleutelactoren uit de verschillende bestuurslagen zet DOMG een structurele aanpak op poten om de hefboomplekken te ontwikkelen. De transitie-initiatieven uit de 'Omgeving van de Toekomst' en de 10 kernkwaliteiten uit de Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormen daarbij het uitgangspunt voor het creëren van bijkomende ontwikkelingskansen en sociale, ecologische en economische meerwaarde.

Dit initiatief zet in op een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer waarbij publieke en private ondernemers via een projectmatige aanpak vlot hun weg vinden naar een locatie die past binnen de gebiedsgerichte ontwikkeling. De Vlaamse Rand doet daarbij dienst als testregio.

De opdracht bestaat uit 2 delen. In deel 1 maken we een atlas op van hefboomplekken voor verdichting en hefboomplekken voor open ruimte, en een inventaris van prioritaire hefboomplekken. In deel 2 werken we voor een aantal hefboomplekken optimale ontwikkelingsvoorwaarden uit. Het einddoel voor elke van deze plekken is het tot stand brengen van een coalitie die zich engageert om deze plekken tot ontwikkeling te brengen.

Voor de verdere uitwerking van deel 1 werd eind 2023 een onderzoeksteam aangesteld bestaande uit Atelier Romain en Idea Consult. Hun opdracht loopt tot maart 2025. Het onderzoek is gestart in januari 2024 en wordt begeleid door volgende partners die zich geëngageerd hebben op basis van een afsprakennota:

1. Agentschap Natuur en Bos (ANB)
2. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
3. Departement Omgeving (DOMG)
4. Team Vlaams Bouwmeester (TVB)
5. Vereniging van Vlaamse Provincies (VVP)
6. Vereniging van Vlaamse Steden en gemeenten (VVSG)
7. Vlaams Agentschap Innovatie en ondernemen (VLAIO)
8. Vlaams Energie en Klimaatagentschap (VEKA)
9. Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
10. Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)
11. Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij (ALZ)

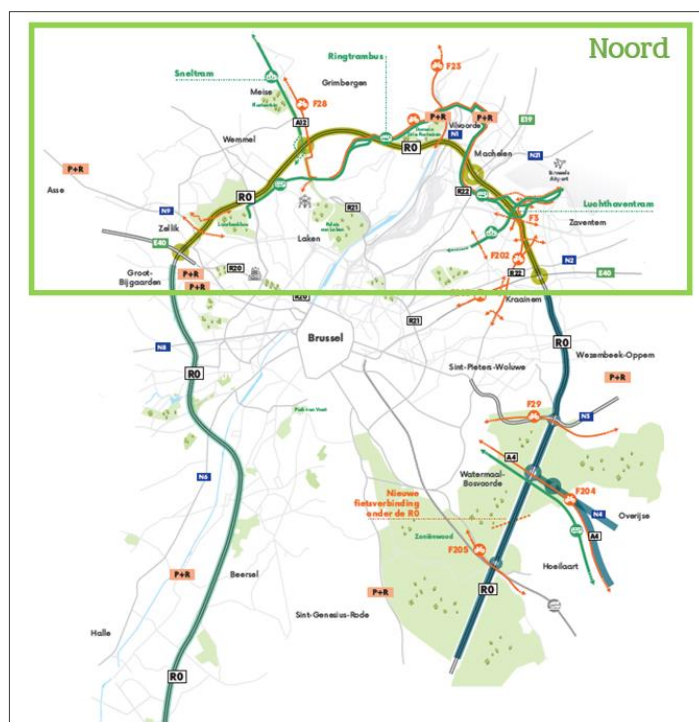


1.1.A DEEL NOORD

Focus

De deelfiche noord spitst zich toe op het noordelijk gebied omgeving R0, E40-E40 en is gelinkt aan fiche 2.1 over R0-noord en fiche 2.2 over het Brabantnet. Ook in andere fiches, zoals fiche 1.4 rond extra bomen in de regio en fiche 1.5 rond landinrichting, komen projecten aan bod die uitvoering geven aan thema's uit het gebiedsprogramma.

Daarnaast vermeldt deze deelfiche ook de acties rond de luchthaven van Zaventem. De luchthaven maakt strikt genomen geen deel uit van het flankerend beleid i.f.v. Werken aan de Ring, maar gezien de ligging van de luchthaven in de directe omgeving van de R0 is het logisch om de acties mee te integreren in deze fiche.



Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Permanent	Economische poort Luchthaven: - spoor 1: opvolging lopende projecten - spoor 2: opvolging strategische visie BAC - spoor 3: onderzoeksagenda - spoor 4: opmaak Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
15/05/2023 Najaar 2023	GRUP Defensie Plenaire vergadering Goedkeuring GRUP
Medio 2023	BUDA+ Oplevering eindrapport optimalisatiestudie
2019-2022	Strategisch project Vilvoorde-Machelen 3 subsidieperiodes afgerond
Eind 2021	Romeinsesteenweg/ Parking C Eindrapport ontwerp onderzoek afgerond
2024-2027	Strategisch project Werf Groene Noordrand Derde subsidieperiode
2022-2025	Strategische project Level(n)de Woluwevallei
Eind 2021	Slimme verdichting Afgerond
Najaar 2023	Meer bos in de Vlaamse Rand Opstarten fase 3: acties
Voorjaar 2024	GRUP Westrode Morgen Startnota
Voorjaar 2024	Green energy park Opstarten opmaak masterplan

Tabel 2: Historiek van de relevante beleidsacties.

Toelichting

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 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 zijn afspraken nodig 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 die omgeving en de doorwerking in andere plannen en programma's moeten vertrekken van die dynamische context. DOMG werkt dan ook op 4 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 volgt DOMG de lopende belangrijke dossiers in de ruime omgeving van de luchthaven op. 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. Er is ook aandacht voor de voortgang van ontwikkelingen in het Brusselse Hoofdstedelijke 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). De ontwikkeling van ABD past in de strategische visie 2040 (zie hieronder).

en werklocaties (zoals horeca, entertainment, cultuur, toerisme, transit en (kort)verblijf) wordt onderzocht.

- mobiliteit en knooppunten: internationale en lokale verbindingen zijn essentieel voor de bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de regio. Tegelijk kunnen multimodale verbindingen de omliggende woongebieden ontlasten en beter verbinden met het openbaar vervoer.

Om tot een gedragen en praktisch haalbare visie te komen is het noodzakelijk alle partners van bij de start te betrekken 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. In eerste instantie start DOMG enkele deelstudies op.

4. Opmaak van gebiedsprogramma met bijhorende instrumentenmix

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.

Het geluidsactieplan geeft wel aan dat 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. Bijgevolg kan op korte termijn toch al gestart worden met de inzet van een gepast instrumentarium voor een maatregelenmix binnen dat kerngebied. DOMG schuift hier verschillende uitvoeringsprogramma's naar voren voor de thema's geluid (en gezondheid), ruimte, draagvlakvorming en de financiële opgave. Begin 2024 werden verschillende studies opgestart. Ten eerste is er de operationalisering van een stedenbouwkundig voorschrift met betrekking tot akoestische gevelisolatie met het lawaaierngebied als toepassingsgebied. Dit wordt momenteel uitgewerkt in een studieopdracht, uitgevoerd door SWECO. Ten tweede gaat het over het zoeken naar een gepaste instrumentenmix in functie van de operationalisering van gedifferentieerde ruimtelijke maatregelen, waarbij de focus eveneens ligt op de gemeenten van het lawaaierngebied. Een studieopdracht, die wordt uitgevoerd door PLUSOFFICE, SPATIE maakt ruimte, PLOT, IDEA Consult en dBA-plan, loopt, en zal mee invulling geven aan een startdocument met doelstellingen en plan van aanpak in functie van inzet instrumenten voor het lawaaierngebied.

Het geluidsactieplan bepaalt 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) rond de inzet van instrumenten voor het kerngebied, kan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.



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 verloederding van vele panden trekt de klassieke verhuurmarkt in de plaats van sterke ondernemers eerder bedrijven aan die op de rand van het legale werken.

De situering als grensgebied tussen 2 gewesten versterkt die problematiek nog. 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 biedt het gebied grote kansen 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. Naast werkgelegenheid kan een deel van de ruimte ook dienen voor opleiding door de creatie van innovatieve en niet-traditionele leerplekken.

Er is nood aan een overkoepelende gewestgrensoverschrijdende toekomstvisie om dit potentieel te realiseren. Deze werf wil daarom bijdragen aan een passende organisatiestructuur om vorm te geven aan een duurzame samenwerking tussen bedrijven, overheden, eigenaars en specifieke lokale stakeholders.

Het provinciebestuur en de POM startten in 2015 een eerste aftastend ontwerpend onderzoek op voor een beperkt deel van de bedrijvenzone. Dit kaderde binnen de segmentatiestudie van het Vlaamse Gewest en de Internationale architectuur biënnale van Rotterdam (IABR) met als thema 'the next economy'. De resultaten van die studie tonen aan dat er enerzijds nood is aan 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.

T.OP Noordrand wil met de werf Buda+ samen met de andere partners komen tot een ambitieus plan voor de herontwikkeling van de bedrijvenzone. In 2018 tekenden DOMG, OVAM, Provincie Vlaams-Brabant, Perspective.Brussels, Citydev, POM Vlaams-Brabant, stad Brussel, stad Vilvoorde en gemeente Machelen een kaderovereenkomst om hier werk van te maken. Verschillende studies werden opgestart en zijn ondertussen ook afgerond:

- optimalisatiestudie;
- intergewestelijke mobiliteitsstudie;
- studie warmtenet.

De optimalisatiestudie voorziet in analyse en visievorming binnen 7 'wervende werven'. De studie concludeert met een overkoepelende actietabel en trekkers voor elke actie. De inzichten uit de

De studie is afgerond en het eindrapport werd gepubliceerd op de website van DOMG. Het is duidelijk dat i.f.v. deze omgeving en het programma verder onderzoek nodig is. Die verderzetting is pas mogelijk als enkele cruciale juridische knelpunten zijn uitgeklaard.

Strategisch project Werf Groene Noordrand

DOMG subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project Groene Noordrand startte met een 3de subsidieperiode (subsidieperiode 1: 2016-2019, subsidieperiode 2: 2020-2023, subsidieperiode 3: 2024-2027).

Het strategisch project Groene Noordrand beoogt de uitbouw van een duurzaam, leefbaar, beleefbaar en veerkrachtig openruimtegebied 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 RO, 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.

Een helikopterzicht en onderlinge afstemming zijn nodig omwille van 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, ...). Samenwerking tussen de verschillende spelers en schaalniveaus in het gebied is daarbij het sleutelwoord.

Strategisch project Leve(n)de Woluwe

DOMG subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project Leve(n)de Woluwe startte met een 1ste subsidieperiode op 14/10/2022.

Via het nieuwe strategisch project Leve(n)de Woluwe engageren tal van partners zich om de riviervallei terug te herstellen. Van Vlaamse administraties over provincie tot gemeenten, allemaal zullen ze bijdragen tot een gezamenlijke visie én een uitvoeringsprogramma om die plannen voor het valleigebied in de praktijk om te zetten.



Meer informatie over het bosuitbreidingsprogramma is terug te vinden op de bosteller (www.bosteller.be). Die houdt bij hoeveel bomen en bossen erbij komen en bevat ook informatie over subsidies en ander bosnieuws. Het bosuitbreidingsprogramma is uitdrukkelijk een gezamenlijk project. De beoogde 4.000 ha werd verdeeld als richtinggevende taakstelling tussen de partners.

Doel van dit traject in de noordrand is om invulling te geven aan de openstaande AGNAS-bosdoelen in de omgeving van Grimbergen, Vilvoorde, Steenokkerzeel en Kampenhout. Het gaat over de invulling van zo'n 400 ha, wat geen eenvoudige opdracht is. De studie loopt in samenwerking met DOMG, ANB en VLM. Verschillende partners zijn betrokken waaronder ook de coördinatoren van de strategische projecten Groene Noordrand en Leve(n)de Woluwe. De aanpak verloopt in 3 fasen:

1. mei 2023: analyse;
2. juni 2023: voorstellen;
3. eind augustus 2023: acties.

Als vervolg van het traject in de noordrand ondersteunt DOMG het strategisch project 'Leve(n)de Woluwe' in een verdieping en verbreding voor meer bos in de Woluwevallei met volgende gemeenten: Kraainem, Machelen, Steenokkerzeel, Vilvoorde, Wezembeek-Oppem en Zaventem.

Westrode Morgen

In Meise (gehucht Westrode) situeert zich ten oosten van de A12 een niet-ontwikkeld industrieterrein. Het gebied is op het gewestplan bestemd als industriegebied (ca. 44 ha) en reservegebied voor industriële uitbreiding (ca. 34 ha), maar nooit gerealiseerd wegens de mobiliteits- en ontsluitingsproblematiek en aanhoudend buurtprotest. Op vandaag is duidelijk dat een realisatie als industrieterrein niet haalbaar of gewenst is.

Haviland en de gemeente Meise startten een participatief proces met de lokale bevolking en stakeholders om tot een nieuwe ontwikkelingsvisie te komen. Daaruit blijkt een sterk lokaal draagvlak om een groot deel van de site een openruimte-bestemming te geven; een kleiner deel kan ontwikkeld worden als kmo-zone en woongebied. Dit nieuwe masterplan ontwikkelingsperspectief, met zowel doelstellingen op vlak van economie (kmo) als openruimte in de Vlaamse Rand heeft veel raakvlakken met Vlaamse beleidsopties. De Vlaamse Regering besliste dan ook op 22 maart 2024 ca. 60 ha over te kopen van Haviland i.f.v. het behoud en inrichting van deze open ruimte in Westrode en gaf de opdracht op een startnota voor te bereiden voor de opstart van een geïntegreerd planproces voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de VLM, die de opdracht kreeg van de Vlaamse Regering om een inrichtingsplan op te maken voor de ca. 60 ha openruimtegebied.

Green energy park (GEP) Zellik

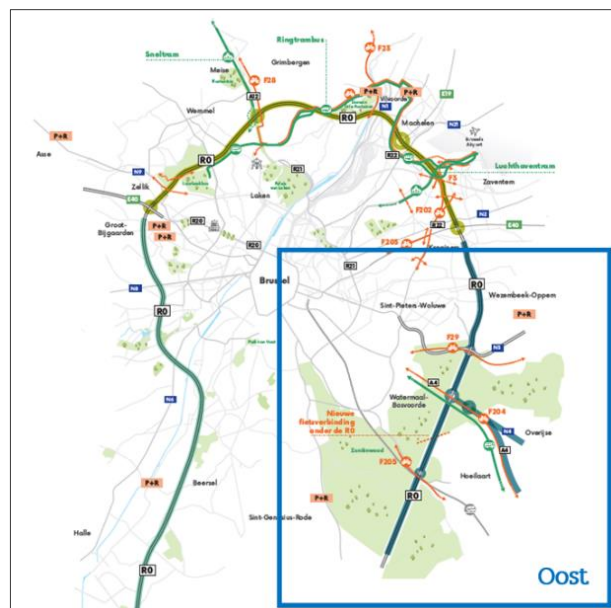
GEP is een economisch speerpunt. DOMG heeft het initiatief genomen om samen met de gemeente Zellik, de VUB en VLAIO een traject uit te werken dat moet leiden naar een masterplan voor de ontwikkeling van de site. Het project bevindt zich in de opstartfase waarbij afgetoetst wordt of de partijen tot definitieve engagementen kunnen komen.



1.1.B DEEL OOST

Focus

De deelfiche oost spitst zich toe op het oostelijk gebied omgeving R0 en is gelinkt aan fiche 2.10 over R0-oost. Ook in andere fiches, zoals fiche 1.4 rond extra bomen in de regio en fiche 1.5 rond landinrichting, komen projecten aan bod die uitvoering geven aan thema's uit het gebiedsprogramma.



Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal	
Cf. supra: algemeen	Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid	
2021-2024	Strategisch project Horizon+	
Augustus 2021- Augustus 2024	Strategisch project Walden	
22/12/2023	GRUP GEN-spoor L124 en fietssnelweg F207 Definitieve vaststelling ontwerp-GRUP	

Tabel 3: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

De mijlpalen die binnen het gebiedsprogramma gesteld worden samen met de partners worden in het merendeel van de gevallen gehaald. Eventuele vertragingen zijn conform de besprekingen met de partners.

Samenvatting

In de zone oost werd in functie van de realisatie van de werken voor het GEN en de fietssnelweg een GRUP opgemaakt. Op 22/12/2023 werd het definitieve GRUP vastgesteld. Er zijn momenteel wel procedures bij de Raad van State ingesteld ter vernietiging van het GRUP.

Toelichting

[Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid](#)

Cf. supra: algemeen deel fiche 1.

Strategisch project Horizon+

DOMG subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Voor het strategisch project Horizon+ loopt een 3de subsidieperiode. Horizon+ wil de deelnemende gemeenten – Tervuren, Overijse, Sint-Genesius-Rode en Hoeilaart – en het Zoniënwoud beter met elkaar verbinden door een functieversterking van de open ruimte binnen het bebouwd perifeer landschap. De gemeenten willen die verstedelijking duidelijk begrenzen en de resterende open ruimte binnen het bebouwd perifeer landschap vrijwaren en een duidelijke rol geven.

In een eerdere subsidieronde werd een strategische visie uitgetekend die sindsdien stelselmatig in de praktijk gebracht wordt. Horizon+ werkt op vier productgroepen:

- een intergemeentelijk beleidsplan met focus op het realiseren van de bouwshift, het beheer van hemelwater, het versterken van de boomdekking en het productief landschap;
- het interbestuurlijk beeldkwaliteitsplan en grensoverschrijdende landschapsbeelden;
- het interbestuurlijk RUP en (inter)gemeentelijke verordening o.a. voor de afbakening van de wijken en open ruimte;
- draagvlakvorming via o.a. het online burgerplatform en initiatieven i.v.m. ‘citizen science’.

Horizon+ werd vanaf oktober 2022 opgeschort ten gevolge van de personeelwissels in het projectteam maar kent nu een nieuwe doorstart. Het project werkt samen met het Nationaal Park Brabantse Wouden.

Er werd door de provincie een nieuw projectteam aangesteld. De lopende opgaven worden opnieuw opgevolgd en er wordt met de partners gespeeld naar nieuwe initiatieven.

Strategisch project Walden

DOMG subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Walden staat voor Wouden, Akkers en Landschappen langsheen de Dijlevallei Ecologisch laten Netwerken. Met het strategisch project zetten de partners de schouders onder het versterken van de open ruimte tussen het Heverleebos, het Meerdaalwoud en het Zoniënwoud, het landbouwplateau van Duisburg en de valleien van Dijle, Laan, IJse en Voer. Het project geeft mee uitvoering aan het gebiedsgericht project en Nationaal Park de Brabantse Wouden.

Het strategisch project zet in op 3 sporen, met name:

- Spoor 1: focus op 4 aandachtsgebieden met complexe werven en lokale projecten:
A. Schakelruimte E40, B. Landschappelijke verbinding plateau van Duisburg, C. Onthaalpoort Zoet Water, D. Onthaalpoort Florival.



- Spoor 2: voorbereiden bovenlokaal voorbeeldproject dat inzet op de herwaardering van de natuurlijke waterbronnen die kenmerkend zijn voor de regio en die de regio typeren als de meest waterpositieve regio van Vlaanderen.
- Spoor 3: werken aan een geïntegreerde visie en gebiedsprogramma die passen binnen de landschapsbiografie en het masterplan voor de Brabantse Wouden.

Alle sporen en onderliggende acties zijn opgestart.

GRUP 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 in het kader van 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.

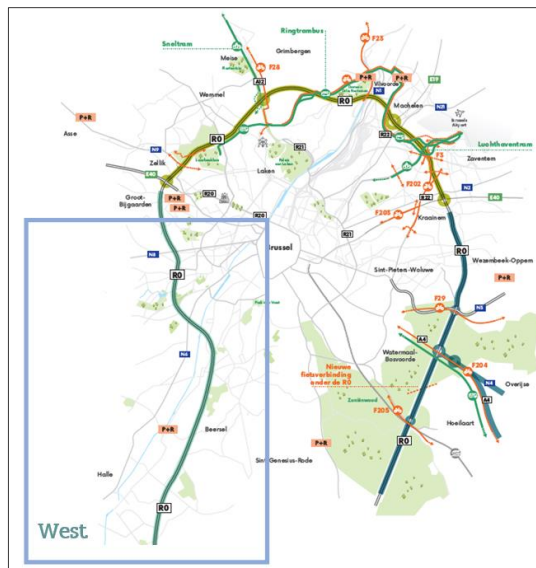
In functie van de realisatie van de geplande werken voor het GEN is een bestemmingswijziging noodzakelijk. Op 22/12/2023 werd het definitieve GRUP vastgesteld. Er zijn momenteel wel procedures bij de Raad van State ingesteld ter vernietiging van het GRUP.



1.1.C DEEL WEST

Focus

De deelfiche west spitst zich toe op het westelijk gebied omgeving R0. Ook in andere fiches, zoals fiche 1.4 rond extra bomen in de regio en fiche 1.5 rond landinrichting, komen projecten aan bod die uitvoering geven aan thema's uit het gebiedsprogramma.



Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Cf. supra: algemeen	Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid
2024-2027	Strategisch project Zennevallei 4de subsidieperiode
Januari 2022	GRUP Bedrijvenzone 3 Fonteinen publicatie scopingnota voorlopig on hold
voorjaar 2024	GRUP Lot en vallei van de Zennebeemden Goedkeuring startnota

Tabel 4: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

De mijlpalen die binnen het gebiedsprogramma gesteld worden samen met de partners worden in het merendeel van de gevallen gehaald. Eventuele vertragingen zijn conform de besprekingen met de partners.

Samenvatting

Voor deel west werd een 4de subsidieperiode toegekend aan het strategisch project 'Slimme transformatie in de verstedelijkte Zennevallei'. Het strategisch project wil een antwoord bieden op actuele uitdagingen, zoals klimaatverandering, 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 huidige woonweefsel, en dit met behoud en versterking van de waardevolle openruimtestructuren. De transformatie wordt getoetst aan het vernieuwde gewestelijke en provinciale ruimtelijke beleid.

Toelichting

Studie Openruimtenetwerk in en rond Brussel – deel zuid

Cf. supra: algemeen deel fiche 1.

Strategisch project 'Slimme transformatie in de verstedelijkte Zennevallei'

DOMG subsidieert strategische projecten in uitvoering van het RSV. Het strategisch project 'Slimme transformatie in de verstedelijkte Zennevallei' startte met een 4de subsidieperiode (subsidieperiode 1: 2011-2014, subsidieperiode 2: 2015-2018, subsidieperiode 3: 2020-2023, subsidieperiode 4: 2024-2027).

Het strategisch project wil een antwoord bieden op actuele uitdagingen, zoals klimaatverandering, 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 is ook ruimte voor 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.

Dit strategisch project werd afgerond begin 2023. Er is ondertussen een nieuwe subsidieperiode goedgekeurd tot eind 2026.

GRUP Bedrijvenzone Drie Fonteinen

In uitvoering van een onderdeel van de visie van het strategisch project Zennevallei werd een geïntegreerd planningsproces opgestart voor de bedrijvenzone Drie Fonteinen in Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Bedrijvenzone Drie Fonteinen zal de stedenbouwkundige voorschriften actualiseren om de bedrijventerreinen op een optimale manier te laten ontwikkelen.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan wil de bedrijvenzone Drie Fonteinen optimaliseren 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. De noemer 'optimalisatie van de bedrijvenzone' omvat al die grote en kleine vernieuwingsacties samen.

GRUP Lot en vallei van de Zennebeemden

In uitvoering van een onderdeel van de visie van het strategisch project Zennevallei wordt een geïntegreerd planningsproces opgestart voor de optimalisatie van de bedrijvenzone Laekebeek in Beersel, Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos. Daarnaast wordt ook een gebiedsgerichte visie geformuleerd voor de woonomgeving Lot en de omliggende Zennebeemden. De goedkeuring van de startnota is voorzien voorjaar 2024.

////////////////////////////////////

BELEIDSVELD OMGEVING

1.2 EEN EVENWICHTIG SAMENWERKINGSAKKOORD ALS STABIELE BASIS VOOR DE LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM

Situatieschets

De luchthaven Brussel-Nationaal situeert zich ten noordoosten van de agglomeratie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en situeert zich geheel op grondgebied van het Vlaamse Gewest. Het luchthaventerrein is verspreid over 4 gemeenten: Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg.

Brussels Airport is gesitueerd te midden van het Europese transportnetwerk en de belangrijkste Europese economische centra. Het is dan ook één van de belangrijkste luchthavens van Europa. In 2023 verwelkomde de luchthaven 22,2 miljoen passagiers en werd er 701.000 ton vracht vervoerd via de luchthaven.

Op lokaal vlak is de luchthaven gesitueerd nabij de economische as Brussel-Antwerpen. Brussels Airport is de op één na belangrijkste economische motor in België, goed voor 64.000 directe en indirecte jobs en is eigendom van en wordt uitgebaat door Brussels Airport Company (BAC). De aandeelhouders zijn een consortium van privé-investeerders (75%) en de Belgische Staat (25%).

Als economische en tewerkstellingspool creëert de luchthaven dus enerzijds veel welvaart voor het hele land en voor de regio in het bijzonder. Anderzijds hebben haar activiteiten belangrijke gevolgen voor de leefomgeving. Brussels Airport beïnvloedt de ruimtelijke inrichting van de Vlaamse Rand en brengt ook omgevingslawaai met zich mee voor de omwonenden.

Met de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) voerde Europa over zijn hele grondgebied een gemeenschappelijke aanpak in om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van ronde 3 van die richtlijn keurde de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021 een geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal goed.

Focus

In dat geluidsactieplan is als maatregel opgenomen dat het Vlaamse Gewest als onderdeel van een langetermijnstrategie voor de luchthaven zal streven naar de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de gewesten. Dat akkoord moet steunen op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar ruime omgeving, met voldoende garanties voor de leefbaarheid

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Juni 2016	Goedkeuring gewestelijk actieplan Omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal
Oktober 2021	Goedkeuring gewestelijk actieplan Omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal (ronde 3) met als planperiode 2019-2023
Juni 2023	Aanwijzing van bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor de procedure die moet gevolgd worden bij het vaststellen van exploitatiebeperkingen (MB van 2 juni 2023)
Maart 2024	Beslissing over de nieuwe omgevingsvergunning van de luchthaven, met opstart van de procedure overeenkomstig Verordening 598/2014

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Bij te sturen:

In het kader van het overleg tussen federale en gewestregeringen zijn afgelopen jaar geen concrete stappen meer gezet die een perspectief kunnen bieden naar een algemeen samenwerkingsakkoord of andere samenwerkingsvormen.

Samenvatting

Het interfederaal overleg tussen de federale regering en de gewesten wordt voortgezet, evenwel zonder dat dit tot dusver geleid heeft tot concrete afspraken over een gecoördineerde aanpak van de geluidsproblematiek van de luchthaven. Ter vrijwaring van haar eigen belangen heeft het Vlaamse Gewest meermaals federale beslissingen of acties voor de rechter moeten aanvechten. Een belangenconflict werd ingeroepen tegen de invoering van nieuwe satellietnavigatieprocedures. Het Departement Omgeving (DOMG) werd bij beslissing van de VR van 2 juni 2023 aangemeld als bevoegde instantie, verantwoordelijk voor de procedure van Verordening 598/2014 ter vaststelling van exploitatiebeperkingen. De minister van Omgeving heeft op 29 maart 2024 een nieuwe omgevingsvergunning afgeleverd. Tegelijk kreeg DOMG de opdracht om de procedure op te starten overeenkomstig Verordening 598/2014.

Toelichting

Vorige legislatuur

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

In het voorjaar 2017 was er weliswaar politiek overleg, maar dat betrof de behandeling van de 2 belangenconflicten die de Vlaamse Regering inriep op 22 december 2016 en 21 februari 2017. Die belangenconflicten waren gericht tegen de beslissing van de voormalige Brusselse minister van Leefmilieu (19 mei 2016) om vanaf 1 januari 2017 de tolerantiemarge te schrappen 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 kwam het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de overheden weliswaar ter sprake als een element van een duurzame oplossing en als basis voor een nader te ontwikkelen flankerend beleid.

Huidige legislatuur

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

Overlegplatform en intergewestelijk overlegproces

Intussen nam minister Gilkinet het initiatief om een overlegplatform op te richten, waarmee een concreet perspectief werd geboden voor structureel overleg en dialoog met alle belanghebbenden. Daarmee komt hij tegemoet aan 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 haar toekomst.

Met de oprichting van dit overlegplatform wil de minister een constructieve dialoog tussen alle belanghebbenden van de luchthaven Brussel-Nationaal aanmoedigen en wil hij verbeteringen identificeren en aanbrengen aan de huidige situatie. In het overlegplatform zijn zowel verenigingen van omwonenden, lokale overheden, gewesten als andere belanghebbenden vertegenwoordigd. Het platform kwam voor het eerst samen op 30 september 2021 en vergaderde voor het laatst op 26 juni 2023. Vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering hebben deelgenomen aan alle zittingen van het overlegplatform. Het [syntheseverslag](#) van in totaal 9 vergaderingen werd gepubliceerd op de website van het Directoraat-Generaal Luchtvaart.

Parallel nam het kabinet van federaal minister Gilkinet ook het initiatief om het overlegproces met de gewesten terug te activeren met de organisatie van werkgroepvergaderingen. Daaraan nemen gemandateerde vertegenwoordigers van het kabinet-Gilkinet en de 3 gewestregeringen deel. De besprekingen, die in eerste instantie gericht waren op een gezamenlijke verklaring, hebben nog niet geleid tot concrete resultaten, maar worden nog steeds voortgezet.

Juridische procedures

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.

- Het Vlaamse Gewest heeft in december 2022 de zaak betreffende de milieustakingsvorderingsprocedure ingesteld door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest opnieuw opgeroepen. In die procedure legde de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg bij beschikking van 9 december 2020 aan de Belgische Staat een milieu-effectenstudie op. Die studie werd uitgevoerd door het Franse bureau Envisa en binnen de gestelde termijn in juni 2022 aan alle partijen bekendgemaakt. Het Vlaamse Gewest riep de zaak als tussenkomen partij weer op omdat de definitieve Envisa-studie onvoldoende rekening hield met de opmerkingen van het Vlaamse Gewest. Ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft als eisende partij de zaak terug voor de rechter laten oproepen, met de vraag om nieuwe dwangsommen op te leggen aan de Belgische Staat. Met de beschikking van de rechtbank van 13 juni 2023 werden intussen nieuwe (hogere) dwangsommen aan de Belgische Staat opgelegd voor overtreding van de Brusselse geluidsnormen op de vliegroutes die het voorwerp zijn van de milieustaking. De procedure wordt voortgezet. Het Vlaamse Gewest heeft haar eerste conclusies neergelegd. De pleitdatum is vastgesteld in januari 2025.

Federale wetgevende initiatieven

Federaal minister Gilkinet kondigde in zijn beleidsnota van 28 oktober 2022 een aantal (wetgevende) initiatieven aan. Met het KB van 21 december 2022 werden de geluidsheffingen van Skeyes voor het verlenen van navigatiediensten herzien en nader gedifferentieerd in functie van geluidsemissie en NOx-uitstoot. Met dit systeem van variabele heffingen, die ingaan op 1 april 2023, wil minister Gilkinet vliegtuigmaatschappijen aanmoedigen om stillere en schonere vliegtuigen in te zetten.¹

Andere voorstellen betreffen de windnormen, de implementatie van het PBN-programma (Performance Based Navigation) en voorstellen voor een solide wettelijk en democratisch kader: de voorstellen binnen dit kader omvatten de oprichting van een onafhankelijke controle-instantie voor de geluidshinder, de institutionalisering van het overlegplatform, de voortzetting en versterking van een technische werkgroep, de methode voor de ontwikkeling en wijzigingen in vliegprocedures (vliegwet) en het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst federaal/gewestelijk niveau.

Er werd ook een federaal MB aangekondigd ter herziening van de *quota counts* (QC) per vliegbeweging. In juli 2023 legde minister Gilkinet een ontwerp van MB voor tot herziening van het systeem van geluidsquota (QC) of toegestane geluidshoeveelheid per individuele vliegbeweging en de totale geluidshoeveelheid per jaar, met gedifferentieerde quota per periode van de dag en aangescherpte quota tijdens het weekend. Het voorstel impliceerde een algemeen verbod op nachtvluchten tussen 23 en 6 uur. Hij kreeg het voorstel evenwel niet doorgedrukt binnen de federale regering.

Bij koninklijk besluit van 11 juni 2023 werd de federale minister bevoegd voor de luchtvaart aangewezen als bevoegde instantie die ingevolge artikel 3, lid 1, van EU-Verordening 598/2014 verantwoordelijk is voor de procedure die moet gevolgd worden bij het vaststellen van exploitatiebeperkingen. Dit na een ongunstig advies van de Vlaamse Regering op 31 maart 2023 op het ontwerp-KB omwille van de te ruime draagwijdte en de strijdigheid met de bevoegdheidsverdelende regels. Tegen het KB van 11 juni 2023 heeft het Vlaamse Gewest op 29 september 2023 een annulatieberoep ingesteld bij de Raad van State.

Gewestelijke beleidsinitiatieven

In navolging van het ongunstige advies van de Vlaamse Regering op het federaal KB van 11 juni 2023 heeft het Vlaamse Gewest zich, voor wat betreft zijn bevoegdheden, aangemeld als bevoegde instantie bij de Europese instanties. Bij beslissing van de Vlaamse Regering van 2 juni 2023 werd daartoe DOMG aangewezen als bevoegde instantie die ingevolge artikel 3, lid 1, van EU-Verordening 598/2014

¹ BAC paste dit systeem van variabele heffingen al eerder toe voor de landings- en opstijgvergoedingen. De nieuwe luchthaventarieven van Brussels Airport zijn vastgelegd voor de komende 5 jaar: de meest luide vliegtuigen betalen vanaf april 2023 tot 20 keer meer dan de meest stille en in de tarieven wordt ook de uitstoot aan stikstofoxiden in rekening gebracht.

BELEIDSVELD OMGEVING

1.3 EEN AKOESTISCH ISOLATIEVOORSCHRIFT VOOR WONINGEN IN DE OMGEVING VAN DE LUCHTHAVEN

Situatieschets

Als economische en tewerkstellingspool creëert de internationale luchthaven van Zaventem veel welvaart voor het hele land en voor de regio in het bijzonder. Anderzijds hebben haar activiteiten belangrijke gevolgen voor de leefomgeving. De luchthaven brengt heel wat omgevingslawaai met zich mee voor de omwonenden binnen de Vlaamse Rand.

Met de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) voerde Europa over zijn hele grondgebied een gemeenschappelijke aanpak in om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van ronde 3 van die richtlijn keurde de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021 een geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal goed.

Dat geluidsactieplan omvat onder meer gewestelijke maatregelen gericht op het beheersen van de geluidsblootstelling binnen het gedefinieerde 'kernegebied'. Eén van de instrumenten die daartoe kunnen bijdragen, is de operationalisering en bekendmaking van een akoestisch isolatievoorschrift.

In Vlaanderen bestaat er tot nog toe geen akoestische isolatieverplichting voor woningen tegen omgevingslawaai. De eisen uit de vernieuwde Belgische norm NBN S01-400-1:2022 gelden weliswaar als 'code van goede praktijk'. In de realiteit worden de eisen nog maar op beperkte schaal toegepast in de woningbouw. Bovendien biedt de norm voor de toepassing rond luchthavens onvoldoende houvast.

Focus

Vlaanderen maakt dan ook werk van een akoestisch isolatievoorschrift om woningen in de omgeving van de internationale luchthaven Brussel-Nationaal beter te beschermen tegen geluidshinder. In eerder onderzoek werd op gewestelijk niveau een set van ontwerp-eisen ontwikkeld. De (ontwerp-)isolatie-eisen beschrijven de akoestische kwaliteitseisen waaraan de gevelisolatie van nieuwe woongelegenheden moet voldoen bij geluidsblootstelling aan vliegtuiggeluid. Uitbreiding is mogelijk naar andere geluidsgevoelige functies (bv. scholen, kinderdagverblijven, rusthuizen, ...).

De uitdaging is om die ontwerpeisen te operationaliseren in een specifiek isolatievoorschrift voor woningbouw en daarrond een aantal acties op te zetten ter bekendmaking en ondersteuning van de toepassing van dit voorschrift. Dit in het bijzonder voor nieuwbouwprojecten binnen het 'kerngebied' zoals gedefinieerd in het Vlaamse geluidsactieplan.

Sub-projecten daarbij zijn:

- Invoeren van een gewestelijk isolatievoorschrift voor woningbouw
De eerder ontwikkelde ontwerpeisen (cf. geluidsactieplan Brussel-Nationaal 1ste 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.¹ Het Vlaamse 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.²
- Ontwikkelen van ondersteunende instrumenten
Om de toepassing van het isolatievoorschrift te faciliteren zal onderzocht worden welke instrumenten ondersteunend kunnen werken. Daarin past de ontwikkeling van de nodige applicaties en databanken voor de dimensionering van de vereiste akoestische isolatie volgens internationale standaarden. De dimensionering van de benodigde akoestische isolatie vraagt immers een zekere (gespecialiseerde) kennis van akoestische begrippen en de akoestische performantie van bouwmaterialen en -systemen. Met het oog op een correcte dimensionering kan een rekentool ontwikkeld worden waarvan kandidaat-bouwers, architecten, studiebureaus, bouwbedrijven, etc. via een website van de Vlaamse overheid gebruik kunnen maken.
- Promotie en sensibilisering omtrent het isolatievoorschrift
In de ruime omgeving van de luchthaven zijn extra maatregelen nodig ter promotie van het isolatievoorschrift, gekoppeld aan sensibiliseringsacties rond vliegtuiggeluid. De initiatieven zijn gericht op volgende doelgroepen: (lokale) vergunningsverleners, ruimtelijke planners, actoren in de vastgoedsector (makelaars, projectontwikkelaars, ...), kandidaat-bouwers, architecten, bouwbedrijven etc. Ze omvatten acties om de doelgroepen bewust te maken van de mogelijke maatregelen die ze tegen geluidshinder kunnen nemen op gebouwniveau (akoestische isolatie en/of geluidsgedempte

¹ Dit stemt overeen met het huidige toepassingsbereik van de akoestische isolatienorm voor de woningbouw NBN S01-400-1: 2022.

² Het concrete implementatietraject zal ook afhankelijk zijn van de vraag of het voorschrift beperkt wordt tot de luchthaven Brussel-Nationaal dan wel ook andere regionale luchthavens worden betrokken. Een combinatie met bijkomende isolatie-eisen voor weg- en spoorverkeerslawaaï 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 Vlaamse grondgebied en voor alle verkeersmodi krijgt de voorkeur.

Financiering

In het kader van de definitieve goedkeuring van het geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal op 15 oktober 2021 werden ook de benodigde middelen (budgetten, personeel) en de timing vastgesteld. Eind 2021 wierf het Departement Omgeving (DOMG) 1 VTE aan om versterkt te kunnen inzetten op de maatregelen uit deze fiche. Omdat die medewerker in maart 2023 ontslag nam, ging intussen een nieuwe aanwervingsprocedure van start. Die werd in november 2023 ingevuld met een nieuwe medewerker.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Juni 2016	Goedkeuring gewestelijk actieplan Omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal
Juni 2017- begin 2018	Oriënterende startnota
December 2018	Juridisch-technische analyse van wetgevende instrumenten
Maart 2019- juli 2020	Beleidsvoorbereidende studie met ontwikkeling van ondersteunende instrumenten
Oktober 2021	Goedkeuring gewestelijk actieplan Omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal (ronde 3) met als planperiode 2019-2023
Medio 2023	Integratie van een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen in het gebiedsprogramma voor de luchthavenregio Brussel-Nationaal (cf. fiche 1.1.a)
Eind 2023	Opstart operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift voor woningbouw door middel van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening
Maart 2024	Bevestiging van de uitwerking van een akoestisch isolatievoorschrift als flankerende maatregel binnen de nieuwe omgevingsvergunning van Brussels Airport

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

en het al dan niet toepassen van akoestische gevelisolatie voor woningbouw. Mede op basis van die input geeft het Vlaamse Gewest vorm aan een gewestelijke isolatievoorschrift voor woningbouw in de luchthavenregio;

- de uitbesteding van een studieopdracht gericht op de operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift voor woningen in het kerngebied.

De studie ‘Akoestische gevelisolatie binnen de sterk geluidsbelaste zone rond de luchthaven Brussel-Nationaal’ is van start gegaan in januari 2024 en zal 9 maanden duren. De 3 sub-projecten zoals voorzien in het geluidsactieplan zullen binnen deze studie uitgewerkt worden:

- Invoeren van een gewestelijk isolatievoorschrift voor woningbouw: vertaling van de geluidscontouren binnen het kerngebied zoals aangeduid op de strategische geluidsbelastingskaart van 2016 naar een grafisch plan dat de vereiste akoestische gevelisolatie van verblijfsruimten (dag- en nachtruimten) in woongelegenheden per locatie preciseert. Het vereenvoudigd criterium voor isolatie tegen luchtverkeerslawaaï uit het MER-afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen ligt daarvoor aan de basis.
- Ontwikkelen van ondersteunende instrumenten: uitwerking van gepaste instrumenten die ondersteunend kunnen werken voor architecten, studiebureaus, bouwbedrijven, etc. Daarin past de ontwikkeling van de nodige applicaties en databanken voor de dimensionering van de vereiste akoestische isolatie.
- Promotie en sensibilisering omtrent het isolatievoorschrift: verkenning van maatregelen ter promotie van het isolatievoorschrift, gekoppeld aan sensibiliseringsacties rond vliegtuiggeluid. De initiatieven zijn gericht op (lokale) vergunningsverleners, ruimtelijke planners, actoren in de vastgoedsector (makelaars, projectontwikkelaars, ...), kandidaat-bouwers, architecten, bouwbedrijven etc.



BELEIDSVELD OMGEVING

1.4 EÉN MILJOEN EXTRA BOMEN IN VLAAMS-BRABANT

Situatieschets

Een groene en leefbare Rand is niet voor niets een van de hoofddoelstellingen van het Vlaamse Randbeleid. Onder invloed van Brussel kent de Vlaamse Rand een grote verstedelijkingsdruk. Dat uit zich onder meer in het aandeel bebouwde ruimte: terwijl dat in 2021 29% van het Vlaamse grondgebied innam, liep het in de Vlaamse Rand op tot 41%. De bebouwde ruimte in de Vlaamse Rand bestaat bovendien vooral uit woningen (78%), wat de Vlaamse Rand een sterk residentieel karakter geeft. De open en groene ruimte is dus beperkt en vraagt om beschermende en versterkende maatregelen.

Focus

Het Vlaamse Regeerakkoord 2019-2024 stelt de heldere ambities om 4.000 ha bosuitbreiding in Vlaanderen te realiseren en 1 miljoen bomen in Vlaams-Brabant te planten. Om de Vlaamse Rand als groene rand te vrijwaren én versterken, wil de Vlaamse overheid in die regio een aanzienlijke bijdrage aan die doelstellingen leveren. Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) zet daarop in door bebossing binnen eigen beheer, samenwerking met partners en ondersteuning van initiatieven door derden. Het koopt zelf gronden aan voor bebossing en reikt tegelijk financiële stimuli aan voor private eigenaars en openbare besturen die hun grond bebossen.

Trekkers

- Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme
Contact: Maarten Hens, maarten.hens@vlaanderen.be
Gaëtane Maes, gaetane.maes@vlaanderen.be
- Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)
Contact: Roxanne Lestiboudois, roxanne.lestiboudois@vlaanderen.be

Andere partners

- Departement Omgeving (DOMG)
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
- Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand

- Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB), team Vlaamse Rand
- Regionaal Landschap Brabantse Kouters, Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei, Regionaal Landschap Dijleland
- Bosgroep Vlaams-Brabant

Regelgeving

Deze actie heeft geen neerslag in de regelgeving en kadert zuiver in de bosuitbreiding zoals hierboven toegelicht en zoals omschreven in het regeerakkoord 2019-2024.

Financiering

De beschikbare kredieten van ANB vormen het financieel kader voor de acties in deze fiche. Daarnaast draagt het Vlaamse Randfonds bij aan ad-hocprojecten, zoals de projectoproep Groene Rand en boomplantacties in samenwerking met de Bûûmplanters.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
31/12/2020	Bosteller online
April 2021	Kravaalbos: aankoop perceel
September 2022	publieke openstelling
2020-2021	Boomplantacties Gordel en scholen in samenwerking met de Bûûmplanters
2022-2024	Campagne 'de Vlaamse Rand boomt'
2020, 2021, 2023 en 2024	Projectoproepen Groene Rand met bijdrage uit het Vlaamse Randfonds
2023-2024	BOOM-weekend
Oktober 2023	Erkenning Nationaal Park Brabantse Wouden
Maart 2024	Oprichting Nationaal Park Brabantse Wouden Vlaanderen vzw

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Kleine afwijking:

In Vlaams-Brabant werd de doelstelling 'één miljoen extra bomen in Vlaams-Brabant' naar voren geschoven voor deze regeerperiode. Na het laatste plantseizoen van de huidige legislatuur staat de bomenteller voor Vlaams-Brabant op **624.783 bomen** of **289,41 ha** nieuw bos. Hoewel dit waarschijnlijk een onderschatting is, want niet iedere nieuwe boom wordt geregistreerd, blijft het aantal nieuwe bomen in Vlaams-Brabant onder de 1 miljoen.

Op de bosteller.be kan er gevolgd worden hoeveel hectare nieuw bos in Vlaanderen werd aangeplant sinds 1 oktober 2019. De teller staat momenteel op **1.899 ha** nieuw bos (en 662 ha compensatiebos). Daarnaast ligt er 925 ha grond klaar om de komende jaren te bebossen.

Samenvatting

Het afgelopen plantseizoen hebben ANB en partners zich opnieuw ingezet voor bebossingsdoelstellingen in de Vlaamse Rand. Boomplantacties, zoals die van de Bûûmplanters en het BOOM-weekend, resulteerden in meer dan 80.000 nieuwe bomen. De projectoproep Groene Rand ondersteunde in 2023 5 projecten met een totaalbudget van 1,1 miljoen euro, en wordt ook in 2024 voortgezet. In maart 2024 werd het Nationaal Park Brabantse Wouden vzw opgericht, een belangrijke stap voor natuurbehoud in de regio.

Toelichting

Bebossing binnen eigen beheer

ANB maakt samen met de partners van de Bosalliantie een prioriteit van de realisatie van de bebossingsdoelstelling tijdens deze regeerperiode. ANB realiseert zelf een aanzienlijk deel van de doelstellingen. In de periode 2023-2024 heeft ANB op zijn eigen terreinen 3,5 ha nieuw bos aangelegd, goed voor 8.070 bomen. Daarnaast heeft ANB op de eigen terreinen 6,75 ha compensatiebos aangelegd.

Bosuitbreiding in de noordrand

In de noordrand werd binnen het project 'herbestemming van de site ex-NAVO/Defensie in Evere, Brussel-Stad en Zaventem' gestreefd naar minimaal 20 ha bosuitbreiding. De voorlopige vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voorziet een bosuitbreiding van 33 ha. De inrichting van

de site wordt voorzien ten vroegste vanaf 2029. Er wordt in de komende jaren in onderlinge afstemming tussen ANB en Defensie gezocht naar quick-wins i.k.v. bosuitbreiding.

Er liep een ontwerp onderzoek rond meer bos in Meise, Grimbergen, Zemst, Vilvoorde, Steenokkerzeel en Kampenhout gefinancierd door ANB, DOMG en VLM. In deze regio is een groot aantal openstaande AGNAS-bosdoelstellingen. Bijkomend, is er een zoektocht naar percelen voor boscompensatie vanuit de Werken aan de Ring.

Nationaal Park Brabantse Wouden

Verschillende partners, waaronder ANB, de provincie Vlaams-Brabant, 5 gemeenten uit de Vlaamse Rand, 7 andere gemeenten en een aantal private spelers, dienden op 31 mei 2023 de kandidatuur in van het Nationaal Park de Brabantse Wouden. Op 13 oktober 2023 volgde de erkenning door de Vlaamse Regering. Op 23 maart 2024 werd het Nationaal Park Brabantse Wouden Vlaanderen vzw opgericht.

De vzw richt zich op het beschermen, versterken en verbinden van de bossen en de open natuur in 12 gemeenten in Vlaams-Brabant. Dit verweven landschap bestaat uit natuurgebied, landbouwgebruik en woonweefsel en is als natuurlijk erfgoed van onschatbare waarde voor de biodiversiteit en het welzijn van de gemeenschap in de Vlaamse Rand.

Boomplantacties van de Bûûmplanters

In 2020 nam ABB het initiatief voor een boomplantcampagne met de Bûûmplanters in het kader van het Gordelfestival. De campagne was met meer dan 7.800 nieuwe bomen op 36 verschillende locaties in de Vlaamse Rand een succes. Er volgde dan ook een 2de editie in 2021, die zorgde voor 15.745 extra bomen en struiken in 26 gemeenten van 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 bijleerden over thema's als klimaat en biodiversiteit.

In het voorjaar van 2022 gunde ABB ook een overheidsopdracht aan de Bûûmplanters met als doel de volgende 2 jaar een grote boomplantactie op te zetten in de Rand onder de noemer 'de Vlaamse Rand boomt'. Die mikte op zo'n 75.000 nieuwe bomen in de brede Rand. Tijdens de winter van 2022-2023 kwamen er zo al 39.484 bomen bij. Er werden 15.030 bomen geplant op 124 locaties in het kader van het Gordelfestival 2022 (6.269 in de 19 randgemeenten en nog eens 8.761 in de overige 17 gemeenten van het arrondissement Halle-Vilvoorde). Daarnaast werden 24.454 bomen geplant op 24 locaties in het kader



van de actie 'de Vlaamse Rand boomt' (12.993 in de 19 randgemeenten en nog eens 11.461 in de overige 17 gemeenten van het arrondissement Halle-Vilvoorde).

Tijdens de winter van 2023-2024 hebben de Bûûmplanters nog eens 61.960 bomen bij geplant. In het kader van het Gordelfestival hebben ze 15.038 bomen geplant op 116 locaties (waarvan 9.593 bomen op 78 locaties in de 19 randgemeenten). In het kader van 'de Vlaamse Rand boomt' werden in diezelfde winter 46.922 bomen geplant op 54 locaties (waarvan 28.543 bomen op 33 locaties in de 19 randgemeenten). Dat werd gerealiseerd met de hulp van meer dan 1.500 vrijwilligers van scholen, bedrijven, verenigingen en individuele enthousiastelingen.

Alles samen hebben de Bûûmplanters in de periode september 2020 tot maart 2024 zo meer dan 130.000 bomen geplant, met de hulp van een 3.500-tal vrijwilligers op meer dan 500 locaties in de Vlaamse Rand.

'BOOM-weekend'

Tijdens het Boomweekend, waarbij de Bosalliantie en de Vlaamse Jeugdbewegingen hun krachten bundelen, worden er zoveel mogelijk bossen in Vlaanderen aangeplant. In de Vlaamse Rand werden in samenwerking met ANB plantacties georganiseerd in Beersel en Machelen, samen goed voor 6 ha nieuw bos of 12.000 nieuwe bomen. Bossen voor de jeugd, maar vooral door de jeugd.

Projectoproep Groene Rand en andere subsidies

De projectoproep 'Groene Rand' gaat uit van ANB en ondersteunt de aankoop en inrichting van publiek toegankelijke natuur in de Vlaamse Rand (perimeter arrondissement Halle-Vilvoorde). De oproep kende in 2020 en 2021 een groot succes en kreeg, na een onderbreking in 2022, een vervolg in 2023. Er werden 8 projecten ingediend voor een totaal bedrag van 2 miljoen euro. Er werden 5 projecten goedgekeurd voor een totaal bedrag van 1 miljoen euro. Het Vlaamse Randfonds legde telkens de helft van middelen bij. In 2023 bedroeg die bijdrage 500.000 euro.

De projectoproep voor de Groene Rand werd in maart 2024 opnieuw gelanceerd om projecten van lokale besturen, organisaties, verenigingen en Regionale Landschappen te ondersteunen. De verwachting is dat ook dit jaar de ingediende projecten ver boven het beschikbare budget zal liggen.

Daarnaast kunnen de gemeenten van de Vlaamse Rand en de brede Rand steeds gebruikmaken van de andere subsidiemogelijkheden die ANB aanreikt, zoals de projectsubsidies van Natuur in je Buurt, de projectsubsidie Natuur en/of projectsubsidie Soorten.



Bos- en bomenteller

ANB ontwikkelde een bosteller die toelaat om de bosuitbreiding in Vlaanderen en de Vlaamse Rand op te volgen. De bosteller is online beschikbaar, wat het mogelijk maakt om o.a. voor iedere Vlaamse randgemeente afzonderlijk info op te vragen over elke geregistreerde bosaanplanting. De Vlaamse Bosteller telt zo in totaal voor de Vlaamse Rand 22,13 ha aan nieuw aangeplante bossen tijdens de winter 2023-2024, goed voor 46.778 nieuwe boompje. Binnen de perimeter van Halle-Vilvoorde (de brede Rand excl. de 19 gemeenten) plantte ANB 6,72 ha nieuw bos aan op de eigen terreinen en zorgden partnerorganisaties voor 11,3 ha nieuw bos, wat samen overeenstemt met 38.230 nieuwe bomen.

Totaal aantal nieuwe bomen

In de winter 2023-2024 kreeg de Vlaamse Rand er dus in totaal om en bij de 85.000 nieuwe bomen bij. In werkelijkheid zijn het er nog iets meer, want niet iedere nieuwe boom wordt geregistreerd en spontane bossen worden enkel geteld in hectare en niet in aantal nieuwe bomen. Dit totaal houdt geen rekening met bomen die aangeplant worden ter compensatie van bestaand bos dat moest verdwijnen voor een andere functie (wonen, industrie ...) of voor de verjonging van bestaand bos.



BELEIDSVELD OMGEVING

1.5 VIA LANDINRICHTING HET OPENRUIMTENETWERK IN DE VLAAMSE RAND VERSTERKEN

Situatieschets

Een groene en leefbare Rand is niet voor niets een van de hoofddoelstellingen van het Vlaamse Randbeleid. Onder invloed van Brussel kent de Vlaamse Rand een grote verstedelijkingsdruk. Dat uit zich onder meer in het aandeel bebouwde ruimte: terwijl dat in 2021 29% van het Vlaamse grondgebied innam, liep het in de Vlaamse Rand op tot 41%. De bebouwde ruimte in de Vlaamse Rand bestaat bovendien vooral uit woningen (78%), wat de Vlaamse Rand een sterk residentieel karakter geeft. De open en groene ruimte is dus beperkt en vraagt om beschermende en versterkende maatregelen.

Focus

Daarom keurde de Vlaamse Regering op 16 mei 2014 een planprogramma landinrichting Vlaamse Rand goed voor een totaal subsidiebedrag van 37 miljoen euro. Er werden in totaal 4 planbegeleidingsgroepen opgericht: 3 gebiedsgerichte groepen die intussen operationeel zijn en 1 thematische groep die pas in werking kan treden mits extra VTE en financiering.

Landinrichting is hét instrument ter ondersteuning van een uitvoeringsgericht ruimtelijk beleid. Een lang gehoorde maar moeilijk te remediëren verzuchting is dat het ruimtelijk beleid te weinig uitvoeringsgericht is. Landinrichting wil zich expliciet profileren als een uitvoeringsinstrument van ruimtelijk beleid. Landinrichting ondersteunt de opmaak van actiegerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen en versterkt omgevingskwaliteit in het gebied door – na herbestemming – de inrichting van het gebied effectief uit te voeren volgens de vooropgestelde bestemming of de uitvoering ervan in elk geval te stimuleren.

Trekkers

- Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme
Contact: Gaëtane Maes, gaetane.maes@vlaanderen.be
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
Contact: Renaud Bocquet, renaud.bocquet@vlm.be

Andere partners

- Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)
- Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)
- Departement Landbouw en Visserij
- Provincie Vlaams-Brabant
- Regionaal Landschappen in de regio
- Betrokken gemeenten
- ...

Regelgeving

De regelgeving rond landinrichting in Vlaanderen is vastgelegd in verschillende decreten, besluiten en uitvoeringsbesluiten. Enkele belangrijke wettelijke documenten zijn:

- Decreet betreffende de landinrichting
- Besluit betreffende de landinrichting
- Instrumentendecreet
- ...

Door deze regelgevende kaders worden de procedures en instrumenten van landinrichting vastgelegd en gereguleerd, waardoor een georganiseerde en transparante aanpak van landinrichtingsprojecten mogelijk wordt gemaakt.

Sinds 1988 past de VLM landinrichting toe om de gebieden op het platteland in te richten volgens hun gebiedsbestemming. In 2014 werd het decreet betreffende de landinrichting goedgekeurd, waardoor de procedure en de mogelijkheden van landinrichting grondig werden aangepast. Het decreet landinrichting biedt een antwoord op de vraag naar snelle realisaties op het terrein en flankerende maatregelen, en speelt in op de nood aan afstemming, samenwerking en betrokkenheid van private en lokale partners.

Het instrumentendecreet en de uitvoeringsbesluiten daarvan voorzien in de bundeling en afstemming van een aantal realisatiegerichte en grondgebonden instrumenten uit meerdere decreten. Het heeft als doel om ruimtelijke realisaties op het terrein en de instrumenten daarvoor te verbeteren en om een betere afweging te maken.



Financiering

De financiering van landinrichtingsprojecten door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) gebeurt op verschillende manieren:

– Subsidies:

De VLM verstrekt subsidies voor landinrichtingsprojecten. Deze subsidies kunnen worden gebruikt voor diverse doeleinden, zoals de inrichting van natuurgebieden, landschapsbeheer, waterbeheer, enzovoort.

– Eigen middelen:

De VLM beschikt in sommige gevallen over eigen financiële middelen die kunnen worden ingezet voor landinrichtingsprojecten. Deze middelen kunnen afkomstig zijn van verschillende bronnen, waaronder de Vlaamse overheid en Europese fondsen.

– Samenwerking met partners:

De VLM werkt vaak samen met andere organisaties, zoals lokale overheden, natuurverenigingen, landbouwers, enzovoort. Deze partners kunnen financiële bijdragen leveren aan landinrichtingsprojecten.

– Europese fondsen:

De Vlaamse Landmaatschappij kan ook gebruikmaken van Europese fondsen voor de financiering van landinrichtingsprojecten. Deze fondsen worden vaak beschikbaar gesteld via programma's zoals het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) of het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

Door een combinatie van deze financieringsbronnen kan de VLM landinrichtingsprojecten realiseren en bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de Vlaamse open ruimte.

Historiek

Tijdslijn	Beleidsactie	Status in detail
2007	Planprogramma Plateau van Moorsel <ul style="list-style-type: none"> ▶ Inrichtingsproject Openruimtenetwerk Woluwebekken (2009-2020) <ul style="list-style-type: none"> - Inrichtingsplan 'Fietslinken' - 2009 - inrichtingsplan 'Kleine Maelbeek en Vuilbeek' - 2011 - Inrichtingsplan 'Woluweveld' - 2011 ▶ Inrichtingsproject Voervallei <ul style="list-style-type: none"> - Inrichtingsplan 'Groen-oranje stapstenen' - 2009-2019 	



	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichtingsplan 'Voerlijnen' - 2014 ▶ Inrichtingsproject 'Gewestweg N253' ▶ Inrichtingsproject Dijleland <ul style="list-style-type: none"> - Landinrichtingsplan Missing Links – 2014 - Wandelknooppuntnetwerk Zuid-Dijleland - Oprichting van een agrobeheergroep - Landinrichtingsplan 'Over Voer, IJse en Dijle' (OVID) 2023 	<ul style="list-style-type: none"> - nog in uitvoering, indicatieve timing laatste oplevering eind 2025 ▶ onduidelijkheid i.v.m. uit te voeren maatregelen, timing en inhoud afhankelijk van AWV/ANB - nog in uitvoering, indicatief jaar einde: 2029 (lopende onteigening voor aanleg laatste brug en wandelverbinding door ANB) - indicatief einde: 2031
2010 - ...	Planprogramma Land van Teirlinck (Beersel)	Werken monding Zevenborrebeek en Molenbeekwandeling, Destelheide, Alsebergse Beemd, Gemeenveldsite afgerond in 2024 Opmaak projectnota Meigemheide eind 2023
2010 - 2024	Planprogramma Molenbeek-Maalbeek (Asse)	Afgerond in 2024 (eindafrekening)
2014	Planprogramma Vlaamse Rand	Twee fases goedgekeurd
2016 - ...	Landinrichtingsplan Molenbeekvallei (Sint-Genesius-Rode)	Start werken in najaar 2023, Kwadebeekvallei tegen begin 2024 gesaneerd
2017 - ...	Eerste oproep Water-Land-Schap Zuidelijke Zennevallei (Zennebeemden)	Landinrichtingsplan wordt opgesteld in 2024
2018 - 2023	Landinrichtingsplan Hooghof (Asse)	Definitieve oplevering in het voorjaar van 2023
2019 - ...	Landinrichtingsplan IJsevallei (Overijse en Hoeilaart)	Start werken in het najaar van 2021
2020 - ...	Landinrichtingsplan Maalbeekvallei (Grimbergen)	Start werken in het voorjaar van 2024

////////////////////////////////////

voor de coördinatie van de inrichting en de projectgewijze integrale inrichting van bepaalde gebieden in uitvoering van de ruimtelijke ordening. Het gaat hier vooral om de open ruimte: de landelijke gebieden, de recreatiegebieden evenals woongebieden met een landelijk karakter en de ontginningsgebieden en de met een van deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden aangewezen op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening.

Toelichting

Landinrichtingsplannen in aanvraag

- Landinrichtingsplan Zuunbeek-Vogelzangbeek (Sint-Pieters-Leeuw en eventueel Beersel, Dilbeek en Drogenbos)

Dit plan beoogt de verbetering van de openbare ruimte in de hele Zuunbeek- en Vogelzangbeekvallei waar dit nodig is. Onderhandelingen met Dilbeek zijn gaande om hun betrokkenheid te verkrijgen en ook het stroomgebied van de Pede aan te pakken, waarbij het meerjarenplan van 2024 als belangrijke mijlpaal wordt beschouwd. De projectdefinitie, wat de eerste fase van een landinrichtingsplan vormt, wordt verwacht te starten vanaf 2024.

In het eerste deelproject genaamd "Ruimte voor Voedsel" is 3,16 hectare gereserveerd voor een landbouwbedrijf dat zich richt op lokale voedselvoorziening. Daarnaast is de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) van plan om een strook grond van 10 meter langs de rechteroever van de beek aan te kopen voor natuurherstel.

Status: kleine afwijking in de geplande timing.

Landinrichtingsplannen in voorbereiding

- Landinrichtingsplan Noskoem (Zaventem)

Het doel is de groenblauwe 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.



Figuur 1 -Toekomstbeeld Noskoem

De studie landinrichtingsplan heeft de inventarisatiefase doorlopen. De projectdefinitie werd eind 2023 goedgekeurd. Het ontwerp-landinrichtingsplan is tegen medio 2024 ingepland.

Status: op schema.

- Landinrichtingsplan Groene Noordrand (Asse, Wommel, Grimbergen)
Dit plan omvat diverse uitdagende initiatieven, zoals de herinrichting van de archeo-ecologische locaties Relegemse Motte en Senecaberg, de ontwikkeling van bufferbekkens bijvoorbeeld op Rassel en Potaarde, de landschappelijke aanleg van het kasteelpark van Wommel, alsook landschappelijke en ecologische verbeteringen rond de Balkaenvijver, valleierstel stroomopwaarts van Wommel, verbetering van de toegangswegen tot de kouters, en investeringen in en rondom Borcht.
De externe studie is al een tijdje afgerond en is nu geïntegreerd met interne studies om tot een concept landinrichtingsplan te komen. Dit plan werd begin 2024 voltooid. Ondertussen hebben



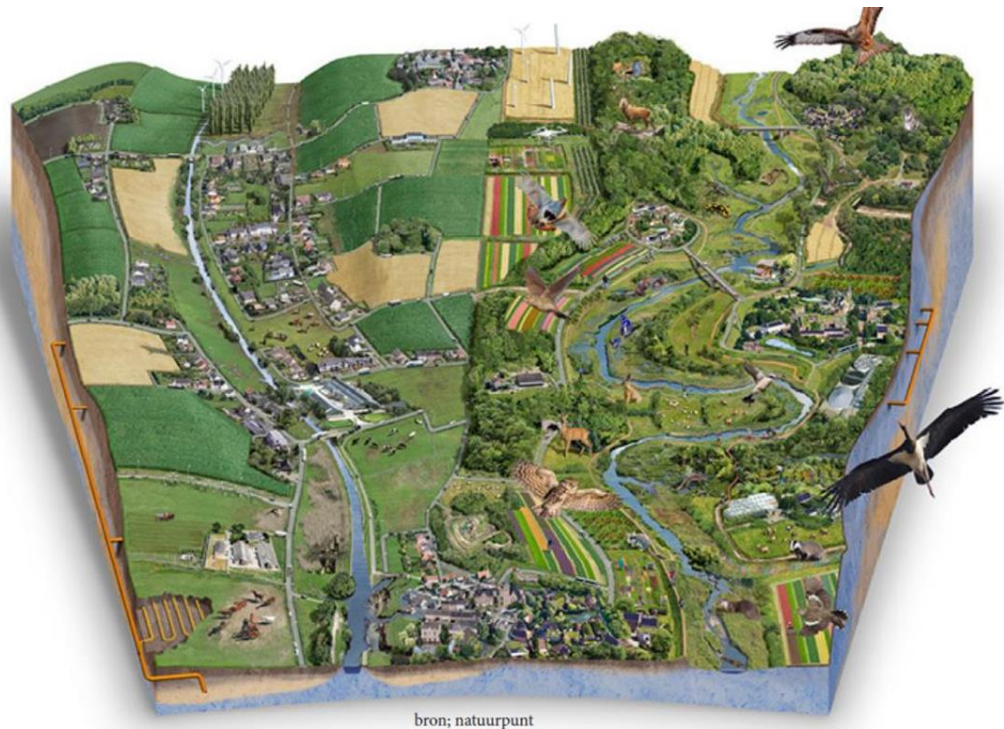
zowel de planbegeleidingsgroep als de drie gemeentelijke colleges van Burgemeester en Schepenen hun advies gegeven. Momenteel wordt het openbaar onderzoek voorbereid.

Status: kleine afwijking in de geplande timing.



Figuur 2 – Toekomstbeeld Groene Noordrand (motte)

- Landinrichtingsplan Water-Land-Schap 1.0 voor de Zennevallei (Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Drogenbos)
Het doel van dit landinrichtingsplan is om de Beemden mee te transformeren van een eentonig gedegrademd landschap tot een veerkrachtige groene zone ten zuiden van Brussel.



Figuur 3 – Beeld van de metamorfose van de Zennebeemden

In de loop van 2024 zal een ontwerp voor een landinrichtingsplan worden opgesteld. Dit plan zal ten minste drie uitvoeringsprojecten omvatten. Daarnaast voert de VLM onderhandelingen voor de aankoop van ongeveer 60 ha grond. Bovendien zal er een subsidieaanvraag worden ingediend bij het Life-programma om in dit zeer kansrijke en belangrijke gebied meer gebiedsdekkend aan de slag te kunnen gaan.

Status: kleine afwijking in de geplande timing.

- Landinrichting in Meise (Westrode-Morgen)
De VLM is hier een belangrijke verwerving aan het afronden. Dit gemengd agrarisch gebied zal daarna een hybride invulling krijgen.





Figuur 5 – Toekomstbeeld brug Ravaartstraat

- Landinrichtingsplan Land van Teirlinck (Beersel en Linkebeek)
 - ▶ De onderdelen op het grondgebied van Beersel zijn in uitvoering.
De werken aan de Alsebergse Beemd en de Gemeenveldsite zijn afgerond (2023). Ook de projecten bij Destelheide (in 2022) en de monding van de Zevenborrebeek en de Molenbeekwandeling (in 2024) zijn succesvol afgerond.

Status: op schema.

- ▶ Projecten uit te voeren door partners:
 - Openleggen Molenbeek in provinciedomein Huizingen:
De provincie heeft officieel groen licht gegeven om dit plan uit te werken in januari 2023. Daarbij wordt een bijkomende subsidie van SP Horizon + (gebiedsdeal droogte 2.0) ingezet om meer openlegging van waterlopen te realiseren tussen 2026 en 2030.

Status: kleine afwijking in de geplande timing.

- Openleggen Molenbeek in Vanderveldelaan:
Hoewel de werken deel uitmaken van een geschakeld blauwgroen netwerk heeft de gemeente Beersel besloten om de werken voorlopig niet uit te voeren (vooral om budgettaire redenen). Er wordt momenteel gezocht naar een alternatieve financiering.

Status: bij te sturen (zoektocht naar nieuwe financiële middelen).

- Landinrichtingsplan Molenbeekvallei (Sint-Genesius-Rode en Beersel)
 - De werken aan de Geevaertvijver starten in de herfst van 2025. Op het grondgebied van Sint-Genesius-Rode zijn de Geevaertvijver (via onderhandeling) en de Schipvijver op de Bierenbergsite ULB-VUB (na onteigeningsprocedure) verworven. Het technisch ontwerp voor de Geevaertvijver werd in 2023 afgerond, terwijl dat voor de Schipvijver voornamelijk in 2024 plaatsvond, met het oog op extra waterberging, verhoogde biodiversiteit en uitgebreidere mogelijkheden voor zachte recreatie. De werkzaamheden aan de Geevaertvijver zullen in de herfst van 2025 beginnen.



Figuur 6 – Toekomstbeeld Geevaertvijver

Status: op schema.

Afstemming met Tuc-rail is voorzien over de onderdoorgang onder de spoorlijn in de omgeving van het station Sint-Genesius-Rode voor trage weggebruikers en fauna.

- Extra financiering werd beschikbaar gesteld voor de Kwadebeekvallei als onderdeel van subsidies van de Blue Deal en voor natte natuur, wat heeft geleid tot een versnelde uitvoering van de werkzaamheden. De budgetten werden vastgesteld in 2023, gevolgd door de start van de



werkzaamheden later datzelfde jaar. Er is aanzienlijk meer ruimte gecreëerd voor water, wat de waterveiligheid stroomafwaarts aanzienlijk heeft verbeterd.



Figuur 7 – Toekomstbeeld Kwadebeekvallei

Status: op schema.

- ▶ Het landinrichtingsplan is uitgebreid met de herinrichting en buffering van de Lansrodevijver, evenals de aanleg van een onderdoorgang onder de spoorweg. Er zal buffering plaatsvinden en sanering worden uitgevoerd, inclusief de installatie van een helofytenfilter, in de Lansrodevijver. Op deze manier kan een ecologisch waardevol grasland stroomopwaarts behouden blijven. De uitvoering van deze maatregelen zal aanzienlijk bijdragen aan het voorkomen van wateroverlast in de dorpskernen en de verbetering van de waterkwaliteit in de gehele vallei.

Status: Kleine afwijking in de geplande timing.

- Landinrichtingsplan IJsevallei (Hoeilaart en Overijse)
In het landinrichtingsplan IJsevallei (Overijse-Hoeilaart) werd de inrichting van kasteelpark 't Kasteeltje afgewerkt tegen de opening op 21 april 2024. De eerste werken aan de Potvijver zijn ondertussen uitgevoerd, de ontslibbing zal weldra plaatsvinden. De omgevingsvergunning is aangevraagd voor de uitbreiding van het natuurgebied Paardenwater in Ten Trappen (Hoeilaart - Overijse), het uitvoeringsbestek wordt momenteel opgesteld. Tijdens de lente van 2024 wordt nog een faunapassage aangelegd ter hoogte van de brug onder de E411 in de Frans Verbeekstraat. Extra ecotunnels om Paardenwater en Ten Trappen te verbinden zullen geplaatst worden onder de J.

Europese middelen

Het Life-project Belini, geïnitieerd door de VMM, is momenteel in uitvoering. Delen ervan zijn reeds gerealiseerd in de Molenbeekvallei (Beersel en Sint-Genesius-Rode - € 700.000), de IJsevallei (Hoeilaart en Overijse - € 300.000) en de Maalbeekvallei (Grimbergen - € 200.000). Momenteel werkt de VLM aan een kandidatuur voor een nieuwe Life-oproep over 'Nature based solutions'. In hun aanvraag heeft de VLM een specifiek geval in de Vlaamse Rand geselecteerd: de Zennebeemden. Dit gebied wordt als zeer kansrijk en belangrijk beschouwd, en er wordt gestreefd naar extra financiering om op een meer uitgebreide schaal aan dit gebied te kunnen werken.

Extra financieringsmogelijkheden

Vanuit initiatieven zoals de Blue Deal en de dossiers over Natte Natuur zijn er nieuwe mogelijkheden ontstaan. De VLM en haar partners hebben dossiers ingediend voor deze kansen, met als doel om projecten binnen het bredere kader van landinrichting versneld en met extra financiële middelen te kunnen realiseren.

- ▶ Voor de Blue Deal werden dossiers goedgekeurd in de 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.

Geen van de 6 ingediende dossiers bij het Vlaamse Randfonds werd goedgekeurd. Er wordt momenteel een nieuw dossier voorbereid met betrekking tot kunst in de Vlaamse Rand.

Daarnaast worden enkele maatregelen uitgevoerd via initiatieven zoals Groene Rand, Natuur in je Buurt en de Gebiedsdeal droogte.

De PAS-provisie opent nieuwe mogelijkheden voor het dempen van sloten, veenherstel en natuurherstel in Speciale Beschermingszones (SBZ). Dit wordt met name verwacht voor de maatregelen die worden uitgevoerd binnen het landinrichtingsplan Meigemheide.

Afstemming met andere initiatiefnemers

- Werken R0: 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.
- Nationaal Park Brabantse Wouden: de VLM zal in overleg gaan met het parkbureau om de koppelpansen met landinrichting te verwoorden.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.1 WERKEN AAN DE RING – R0 NOORD

Situatieschets

De Ring (R0) rond Brussel heeft doorheen de jaren het imago van een onleefbare en te vermijden plek gekregen. Files en ongevallen, sluipverkeer in de omliggende steden en gemeenten, versnippering van de aangrenzende groengebieden ... Bovendien is het oudste stuk van de Ring al 65 jaar oud. Aanpassing aan de noden van vandaag is noodzakelijk.

De Ring werd ontworpen en gebouwd voor het verkeer van de vorige eeuw. Toen was er een pak minder verkeer dan vandaag. Het ontwerp was vooral gericht op de auto, had weinig aandacht voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer en hield geen rekening met bestaande ruimtelijke, functionele en ecologische relaties. Dat heeft gezorgd voor barrières in en tussen woongebieden en in open ruimte- en groengebieden, verwaarlozing en vertakking van het netwerk voor zachte weggebruikers, en infrastructuur die niet aangepast is aan de toegenomen verkeersdrukte.

Focus

Programma Werken aan de Ring

Het programma 'Werken aan de Ring' zet in op het verbeteren van de mobiliteit en het verhogen van de leefbaarheid in de Vlaamse Rand en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het uitgangspunt is een aanpak die veel meer omvat dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaarvervoersprojecten dat tegelijk aandacht heeft voor combimobiliteit. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd wil Vlaanderen de leefbaarheid in de regio verhogen en neemt het acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken. Die dragen bij tot het herstel van het groen-blauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De Werkvennootschap neemt de coördinatie van al die projecten op zich. De deelprojecten 'Brabantnet' en 'R0 Oost' komen in andere fiches aan bod. Deze fiche bespreekt de R0 Noord, inclusief fietssnelwegen en mobipunten. Aanvullend zet de Werkvennootschap actief in op sensibilisering en werkt ze aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al een duurzame 'modal' en 'mental shift' op gang te brengen.

Het 'deel Noord' van de Ring omvat het gebied tussen, en met inbegrip van, de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe. De herinrichting van dat deel beoogt de infrastructuur leesbaarder, logischer en verkeersveiliger te maken om zo de doorstroming te verbeteren en het sluipverkeer terug naar de ring te halen. Dat zal de woonkernen in de omgeving meer leefbaar maken. De leefbaarheid in de omgeving zal er nog meer op vooruit gaan wanneer de Ring ook minder een barrière vormt: door onder, boven en langs de R0 meer ruimte voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer te maken vermindert de barrière en verhoogt, naast de blauw-groene doorwaadbaarheid, de multimodale bereikbaarheid van de regio.

Projecten binnen R0 Noord

In 2018 keurde de Vlaamse Regering de start- en procesnota voor het GRUP "Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel noord" goed. Die goedkeuring betekende de formele start van het Geïntegreerd Planningsproces (GPP) voor de concrete uitwerking van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). Op 31 maart 2023 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp-GRUP voorlopig vast. Op 8/03/2024 werd beslist tot de definitieve vaststelling van het GRUP R0 Noord.

Voor de R0 deel Noord pakt de Werkvennootschap verschillende deelprojecten vervroegd aan. 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 daarbij centraal. Voorbeelden 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 fietssnelwegen en de Hoppinpunten. In 2018 werd de aanleg van de eerste fietssnelwegen al opgestart. De komende jaren gebeuren er nog meer investeringen in een veilig en kwalitatief fiets(snelweg)netwerk.

Hoppinpunten zijn plaatsen waar reizigers kunnen wisselen tussen verschillende vervoersmodi. Ze bevinden zich op strategische plaatsen, vaak dicht bij stations. In 2018 werd er een studie rond Hoppinpunten opgestart. Op basis daarvan kwam in 2019 de eerste projecten tot stand, die vanaf 2020 in uitvoering gingen. In 2021 werden de eerste Hoppinpunten in het kader van de Werken aan de Ring in gebruik genomen, en dat in Sint-Genesius-Rode, Asse en in Vilvoorde-Kassei.

Tot slot kwam er in het kader van Werken aan de Ring ook een nieuw netwerk voor bedrijven. Het vroegere New Mobility Network werd in 2022 omgevormd tot een [Bedrijvenpunt](#). Bedrijven, kmo's, kleine handelszaken, sportcentra, cultuurhuizen en andere instellingen die mobiliteitsstromen genereren, kunnen rechtstreeks bij dit uniek aanspreekpunt terecht voor vragen, bijvoorbeeld wat hinder betreft.



Het Bedrijvenpunt is samengesteld uit een team mobiliteits- en communicatie-experten en wordt ondersteund door Voka Vlaams-Brabant.

Het Bedrijvenpunt heeft twee doelstellingen:

1. Bedrijven begeleiden in het kader van de hinder veroorzaakt door de werven.
2. Opgeleverde infrastructuur inzetten om de 'modal shift' van de bedrijven mogelijk te maken.

Die doelstellingen krijgen een concrete vertaling in 4 acties:

1. Informeren: bedrijven krijgen tijdig informatie over de geplande infrastructuurwerken, hinder en nieuwe opgeleverde projecten binnen het project Werken aan de Ring. Dat gebeurt via de nieuwsbrief van het Bedrijvenpunt en de infomomenten.
2. Ontzorgen: bedrijven kunnen gebruikmaken van specifieke tools om informatie over de Werken aan de Ring te verspreiden naar werknemers en leveranciers. Bereikbaarheidsfiches geven een overzicht van de bereikbaarheid van een bepaalde bedrijvenzone in de Vlaamse Rand. Naast een overzicht van het wegennet en de wegenwerken, ligt de nadruk op de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer.
3. Bevragen: de bedrijven kunnen hun mening geven over hoe hun ervaring met het programma Werken aan de Ring, de werken zelf, de minderhinder-maatregelen en de gevoerde communicatie. Periodieke bevestigingen capteren hun opmerkingen en bezorgdheden.
4. Activeren: bedrijven worden via activiteiten en evenementen gesensibiliseerd en geëngageerd om samen de nodige stappen te zetten in de ambitieuze 'modal shift'. De overstap van de auto naar de fiets en het openbaar vervoer is een cruciale stap naar een vlottere mobiliteit en een meer leefbare leef- en werkomgeving.

De website www.werkenaandering.be geeft meer uitleg bij de verschillende projecten.

Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Ken Watzeels, ken.watzeels@vlaanderen.be
- De Werkvennootschap (DWV)
Contact: Ief Janssens, ief.janssens@dwv.vlaanderen
Wouter Casteels (plaatsvervanger), wouter.casteels@dwv.vlaanderen

Andere partners

- De Lijn
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Departement Omgeving (DOMG)
- ...

Regelgeving

/

Financiering

Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
2017	Opdracht dienstenondersteuning: gegund & opdracht opgestart
2017	Opdracht MER gegund
2017	Start werkvergaderingen met gemeentebesturen
2017	Start verdere uitwerking voorontwerpplannen naar referentieontwerp: afgewerkt
2017	Start fietsnelwegen
2018	Start deelprojecten rond de R0
2018	Start hoppinpunten
2023	Voorlopige vaststelling GRUP R0 Noord
2024	Definitieve vaststelling GRUP R0 Noord

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

De herinrichting van de R0 Noord zit op schema.

Samenvatting

Conform de verwachtingen werd op 26/01/2024 het GRUP R0 Noord principieel vastgesteld en besliste de Vlaamse Regering, na een adviesperiode bij de Raad van State, op 08/03/2024 tot de definitieve vaststelling van het GRUP R0 Noord. Deze beslissing vormt het orgelpunt van een proces dat ongeveer 6 jaar in beslag genomen heeft. Nu kan de projectfase starten. De eerste projectzone die zal aangepakt worden, betreft de zone Zaventem.

Alle Quick Win-projecten zitten op schema. Na de ingebruikname van het project aan de Medialaan in 2023 is ook het aansluitingscomplex aan de Henneaulaan afgewerkt. Diverse fietssnelwegprojecten zijn tevens afgewerkt of naderen de ingebruikname.

Toelichting

Geïntegreerd planningsproces R0 Noord

De verschillende gerealiseerde onderzoeken (plan-MER, MKBA, etc.) gaven inzicht in de mate waarin de alternatieven en varianten voldoen aan de plandoelstellingen. Zo werd duidelijk welke alternatieven en varianten van Loop 1 niet aan de plandoelstellingen voldoen en bijgevolg uitgesloten konden worden uit het verdere procesverloop. De inzichten van de verschillende onderzoeken maakten ook duidelijk welke alternatieven en varianten wel voldoen aan de plandoelstellingen en in aanmerking komen voor verdere optimalisatie. Op basis daarvan werden de alternatieven en varianten van Loop 2 bepaald, zoals omschreven in Scopingnota 2.

Scopingnota 2 werd op 23 april 2021 aan de Vlaamse Regering meegedeeld. Van 23 mei tot en met 23 juli 2021 vond er daarover een publieke raadpleging plaats. Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging werden verwerkt in een scopingnota 3. Die werd eind 2021 goedgekeurd en begin 2022 gepubliceerd op de websites van DOMG en Werken aan de Ring.

Scopingnota 2 en 3 betekenden ook het einde van de tweede fase van het onderzoek (Loop 2). Eenzelfde set aan onderzoeken werd verricht, deze keer op de alternatieven en varianten van Loop 2:

- milieubeoordeling (plan-MER);

- ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR);
- maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA);
- futureproof verkenning;
- verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB);
- ontwerp onderzoek.

In 2022 vond op basis van dezelfde onderzoeken de beoordeling van de alternatieven en varianten van Loop 2 plaats, 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 is op 15 juli 2022 aan de Vlaamse Regering meegedeeld en werd nadien vastgelegd in het voorontwerp-GRUP. Op 17 oktober 2022 vond de plenaire vergadering plaats waarin de adviesverlenende instanties hun opmerkingen konden formuleren. Het ontwerp-GRUP werd op 31 maart 2023 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld, waarna het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden. De inspraak op het ontwerp-GRUP werd verwerkt. Op 8 maart 2024 werd het GRUP definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. In de hieropvolgende projectfase worden de omgevingsvergunningsaanvragen en de project-MER's opgemaakt. Voor de eerste zone (Zaventem) werd een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend eind april 2024. De effectieve start van de werken is voorzien in 2026.

Eerste deelprojecten R0 Noord

- Quick Win (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. Het project werd in 2023 afgewerkt.
- QW-Henneaulaan: vervanging van de brug op de H. Henneaulaan, inclusief fietsinfrastructuur, vrije busbanen en groenverbinding. Het project werd in april 2024 afgewerkt.
- Viaduct Vilvoorde: sanering en renovatie van het viaduct. De werken werden opgestart na het bouwverlof 2023 en zullen in het totaal 8 jaar duren.
- R0 x A201: herinrichting van de verkeerswisselaar R0 x A201 inclusief A201 tot aan het rondpunt Strabet. Het project werd middels als een DBFM-structuur in de markt gezet. De voorkeursbieder is aangesteld na een intensief traject van dialoogrondes. Die omgevingsvergunning wordt verwacht in juni 2024. Na het bekomen van de omgevingsvergunning kan worden overgegaan tot 'contract close' en nadien kunnen de werken aanvangen (vermoedelijk september 2024).
- QW N8: Herinrichting van het op- en afrittencomplex N8-Ninoofsesteenweg. Het ontwerp wordt momenteel uitgewerkt. De omgevingsvergunningsaanvraag is voorzien begin september 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 kruispunt Kloosterstraat);
- QW E40 (fietssnelweg F203 langs de E40 Kraainem-Brussel);
- 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).

Volgende projecten zijn in voorbereiding/uitvoeringsfase:

- QW N260 (fietssnelweg F29 Kanaalroute Noord (langs kanaal Brussel-Willebroek));
- QW A201K (fietsbrug op de FR0 over de A201 aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);
- QW F2 (Dilbeek);
- QW F212 (fietssnelweg Asse-Brussel);
- QW F203 (fietssnelweg Kraainem-Bertem).

Verder zijn er nog een vijftal andere projecten in studiefase.

Hoppinpunten

Deze mobipunten zijn uitgevoerd en in gebruik genomen:

- Vilvoorde Kassei (Rubenstraat);
- Asse;
- Wezembeek-Oppem.

Onderstaande mobipunten bevinden zich nog in studiefase:

- Groot-Bijgaarden (station en minderhinderparking)

BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.2 WERKEN AAN DE RING – BRABANTNET

Situatieschets

De Ring (R0) rond Brussel heeft doorheen de jaren het imago van een onleefbare en te vermijden plek gekregen. Files en ongevallen, sluipverkeer in de omliggende steden en gemeenten, versnippering van de aangrenzende groengebieden ... Bovendien is het oudste stuk van de Ring al 65 jaar oud. Aanpassing aan de noden van vandaag is noodzakelijk.

De Ring werd ontworpen en gebouwd voor het verkeer van de vorige eeuw. Toen was er een pak minder verkeer dan vandaag. Het ontwerp was vooral gericht op de auto, had weinig aandacht voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer en hield geen rekening met bestaande ruimtelijke, functionele en ecologische relaties. Dat heeft gezorgd voor barrières in en tussen woongebieden en in open ruimte- en groengebieden, verwaarlozing en vertakking van het netwerk voor zachte weggebruikers, en infrastructuur die niet aangepast is aan de toegenomen verkeersdrukte.

Focus

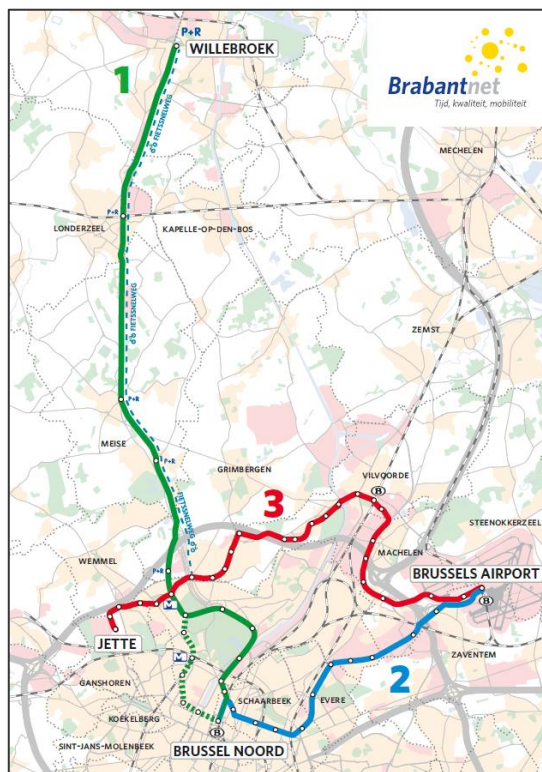
Daarom zet het programma 'Werken aan de Ring' in op het verbeteren van de mobiliteit en het verhogen van de leefbaarheid in de Vlaamse Rand en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het uitgangspunt is een aanpak die veel meer omvat dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaarvervoersprojecten dat tegelijk aandacht heeft voor combimobiliteit. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd wil Vlaanderen de leefbaarheid in de regio verhogen en neemt het acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken. Die dragen bij tot het herstel van het groen-blauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De Werkvennootschap (DWV) neemt de coördinatie van al die projecten op zich. De deelprojecten 'R0 Noord' en 'R0 Oost' komen in andere fiches aan bod. Deze fiche bespreekt het Brabantnet, inclusief de fietsinfrastructuur en mobipunten die in het kader daarvan worden gerealiseerd. Aanvullend zet DWV actief in op sensibilisering en werkt ze aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al een duurzame 'modal' en 'mental shift' op gang te brengen. Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 spreekt de ambitie uit om in de Vlaamse Rand te komen tot 50% duurzame verplaatsingen.

De 3 tram(bus)lijnen van het Brabantnet zijn binnen het programma Werken aan de Ring opgenomen als prioritair te realiseren openbaarvervoerbindingen. Concreet gaat het om:

- de Sneltram A12 van Willebroek naar Brussel-Noord;
- de Luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport;
- de Ringtrambus van Brussels Airport naar het UZ Brussel in Jette.

De website www.werkenaantering.be geeft nog meer uitleg bij de verschillende projecten.



Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Ken Watzeels, ken.watzeels@vlaanderen.be
- De Werkvennootschap
Contact: Ief Janssens, ief.janssens@dwv.vlaanderen
Wouter Casteels (plaatsvervanger), wouter.casteels@dwv.vlaanderen
- De Lijn
Contact: Philippe Jacobs, philippe.jacobs@delijn.be

Andere partners

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- MIVB
- Brussel Mobiliteit

Regelgeving

/

Financiering

Op 25 november 2016 besliste de Vlaamse Regering om trambussen van De Lijn in te zetten op de Ringverbinding. Dit als opstap naar de tram én als belangrijke minderhindermaatregel in de aanloop naar de werken aan de R0.

DWV neemt de infrastructuurwerken voor de 3 prioritaire verbindingen van het Brabantnet op zich. Voor de jaarlijkse ingeschatte financiering wordt verwezen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
6 december 2013	De Vlaamse Regering geeft opdracht om voor de 3 tramverbindingen van het Brabantnet de opmaak van het RUP en het project-MER op te starten.
25 november 2016	De Vlaamse Regering beslist om trambussen in te zetten op de Ringverbinding.
23 februari 2018	De Vlaamse Regering stelt het GRUP voor de Sneltram A12 definitief vast. Twee beroepen aangetekend bij de Raad van State: 1 afgewezen, 1 ingetrokken.
9 september 2023	DWV ontvangt de omgevingsvergunning voor de Luchthaventram, één beroep hangende.

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Kleine afwijking, de acties voor de 3 projecten worden verdergezet.

Samenvatting

De werken voor de Ringtrambus zijn volop aan de gang. Voor de Sneltram wordt op het einde van Q3 2024 een omgevingsvergunning aangevraagd. Voor de Luchthaventram is de vergunning bekomen en wordt het project verder uitgewerkt in werkpaketten via een klassieke aanbesteding.

Toelichting

Sneltram A12

Voor de Sneltram A12 worden 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 halteomgevingen stemt DWV verder af met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolvertem worden gemeentelijke RUP's opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en de aanvraag van de omgevingsvergunning zijn gepland voor einde Q3 2024. Meer info op: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram>

Luchthaventram

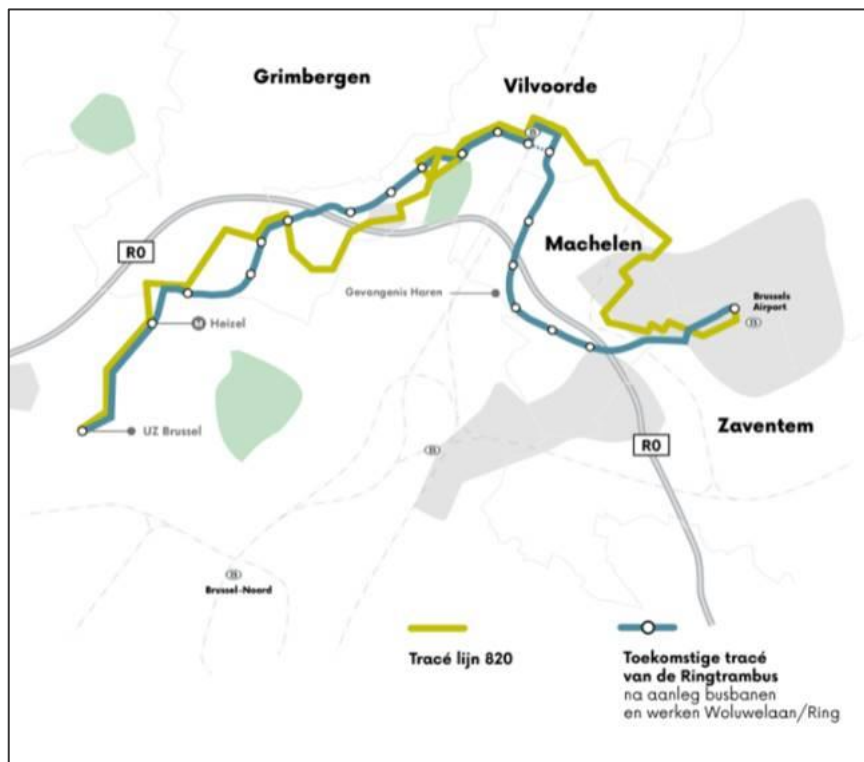
Voor de Luchthaventram werd de projectnota, die zowel de herinrichting van de Leopold III-laan A201 als de Luchthaventram zelf omvat, goedgekeurd op 12 mei 2021. Zowel de stedenbouwkundige vergunning in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als de omgevingsvergunning in het Vlaamse Gewest werden verkregen; er loopt wel één beroep op de Vlaamse omgevingsvergunning. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest besliste om het deel van de Luchthaventram op het grondgebied van het BHG zelf uit te voeren en te financieren; deze werken starten eerstdaags. DWV zet het Vlaamse deel in werkpaketten in de markt; het eerste werkpakket (viaduct over de R0 en de spoorlijn Brussel – Leuven) zou moeten leiden tot een start van de werken na het bouwverlof 2025. Meer info op: <https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram>

Ringtrambus

De Ringtrambus rijdt sinds 28 juni 2020 op het Ringtraject van lijn 820 (UZ Brussel in Jette – Vilvoorde centrum – Brussels Airport). De aanleg van vrije busbanen om het Ringtrambusproject optimaal te krijgen, zal nog tijd nemen tot halfweg 2024. Vanaf dan zal de reistijd tussen het UZ Brussel in Jette en Brussels Airport meer dan 10 minuten korter zijn dan vandaag.

Er zijn verschillende werven, waarvan er al een aantal uitgevoerd zijn en nog een aantal lopen:

1. Albert I-laan (Vilvoorde): uitgevoerd;
2. Sint-Annalaan (Strombeek & Koningslo): uitgevoerd;
3. Heldenplein (centrum Vilvoorde): lopende, einde werken is voorzien begin mei 2024;
4. Woluwelaan: lopende, het deel Machelen is afgerond, het deel Diegem is gestart midden 2023;
5. Het Voor (Koningslo): uitgevoerd;
6. Vlierkensstraat (Kassei): uitgevoerd;
7. Tunnel onder de R0: start der werken begin 2025, wordt aangelegd in het kader van de knoop R0 x A201 in de DBFM SPI.R0.



Een actueel overzicht van de werven is hier terug te vinden:
<https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/ringtrambus>



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.3 VOLTOOIING VAN DE RING ROND ASSE (N9K)

Situatieschets

Asse is vandaag een baandorp zoals zovele in Vlaanderen: het centrum is een steenweg met scholen, winkels en diensten, waar zich ook nog eens elke dag duizenden voertuigen per dag doorwurmen.

De Ring van Asse is ontstaan uit de wens een autostrade te leggen van Brussel over Dendermonde naar de kust (de A11). Op basis van de reservatiestrook van die autosnelweg in het gewestplan werd het industriegebied Mollem ingeplant. De reservatiestrook werd geschrapt, met als gevolg dat het verkeer van en naar Mollem veel druk zet op de mobiliteit in het centrum van Asse. In de jaren '80 begon de zoektocht naar een lokale oplossing voor de ontsluiting van Mollem en de ontlasting van het centrum.

Eind jaren '90 werd die oplossing gevonden in een kleine driekwartsring. De Vlaamse Regering legde dit tracé in 2000 vast in een gewestplanwijziging. Er werd gestart met de ontwerpplannen en de eerste fase, aanleg van de N9k, werd gerealiseerd. In 2009 schrapte de Raad van State echter de reservatiestrook.

Met de aanleg van het eerste deel van de Rondweg, vanaf de spoorweg tot aan de Huinegem, verbeterde de verkeerssituatie licht, maar de 2 ontbrekende delen (ook wel 'Noordtangent' en 'Westtangent' genoemd) zijn absoluut noodzakelijk om het doorgaande verkeer definitief uit het centrum te weren. In de huidige situatie stropt het verkeer nog altijd op door de flessenhals aan de spooroverweg en Kalkoven. Vandaag kreunt de gemeente nog altijd onder de passage van 24.000 voertuigen per dag.

Focus

Vlaanderen besliste daarop om het rondwegdossier mee te nemen in de afbakening van het kleinstedelijk gebied Asse. De opstart van dit dossier liep gelijktijdig met de herziening van het mobiliteitsplan van Asse. Vanuit beide dossiers kwam de nood naar voren om nieuwe tellingen uit te voeren om de evolutie van het verkeer tastbaar te maken. Beleid (MOW in samenwerking met lokaal bestuur) voerde een gedetailleerd H/B-onderzoek (herkomst/bestemming) en bouwde een werkmodel om de verkeersstromen en het ringverkeer in kaart te brengen. Daaruit bleek dat de aanleg van een ringweg rond Asse een zinvol project is in functie van de mobiliteit.

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

De doelstelling van het project is en blijft om het centrum van Asse opnieuw leefbaar te maken. Het project omvat:

- heraanleg rotonde Huinegem;
- aanleg fase 2 (tussen Huinegem en Kalkoven);
- aanleg knooppunt Kalkoven;
- aanleg fase 3 (tussen Kalkoven en Edingsesteenweg);
- aanleg kruispunt Edingsesteenweg.

Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Boris Cresens, boris.cresens@vlaanderen.be
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Contact: Kathy Courtens, kathy.courtens@mow.vlaanderen.be
Jaak Boon (plaatsvervanger), jaak.boon@mow.vlaanderen.be
- Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
Contact: Anne-Séverine Poupeleer (afdelingshoofd), anneseverine.poupeleer@mow.vlaanderen.be
Kristof Goris (projectmanager), kristof.goris@mow.vlaanderen.be

Andere partners

- Provincie Vlaams Brabant als opsteller van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Asse: MER, PRUP;
- Gemeente Asse als betrokken gemeente en als inrichter van de doortocht na realisatie van de ring;
- Infrabel als medefinancierder voor een gelijktijdig lopende deelopdracht;
- Tractebel als uitvoerder van de studie;
- VLABEL met betrekking tot praktische afhandeling onteigeningen.

Regelgeving

- [Decreet betreffende de basisbereikbaarheid](#);
- [Decreet betreffende onteigening voor het algemeen nut \(citeeropschrift: “het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017”\)](#);
- [Decreet betreffende de omgevingsvergunning](#);
- [Regelgeving Milieueffectrapportage](#).

Financiering

Studies:

- Studie (eerste van tweeluik) gegund aan Tractebel ter waarde van 346.755,75 euro incl. btw, meerjarenprogramma AWV 2018. 3MH210 (gestart op 24 mei 2018, intussen afgerond)
- Tweede studie van tweeluik gegund aan Tractebel, bedrag van 1.065.771,18 euro vastgelegd op 5 januari 2021 (gestart op 2 april 2021), lopende.

Onteigeningen:

De onteigeningen zijn als volgt gefinancierd, voorzien:

- Goedgekeurd GIP 2020: 2.500.000 euro
- Goedgekeurd GIP 2021: 3.000.000 euro
- Goedgekeurd GIP 2022: 1.000.000 euro
- Goedgekeurd GIP 2023: 3.000.000 euro
- Voorstel GIP AWV 2024: 1.500.000 euro

Uitvoering:

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

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
2008	Eerste fase gerealiseerd
2014	Mobiliteitsstudie met ANPR-camera's en planmodel Beleid gerealiseerd
Mei 2018	Gunning eerste studieopdracht aan Tractebel
Juni 2019	Startnota afgerond
2019	Opstart minnelijke verwervingen na infomomenten
Januari 2021	Gunning tweede studieopdracht
2022	Uitbreiding tweede studie opdracht betreffende participatie en voorstudies MER

Juni 2022	Uitgebreide info-en dialoogmarkt en individuele gesprekken met eigenaars getroffen percelen
2023	Opmaak projectnota Uitvoering voorstudies MER Vorbereidingen buurtgesprekken / klankbordgroepen Afbraak eerste cluster onteigende woningen
Najaar 2024	Organisatie buurtgesprekken / klankbordgroepen
Voorjaar 2025	Formeel vastleggen ontwerp in projectnota i.f.v. onteigeningsplannen

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Kleine afwijking op initiële timing. De voortgang op vlak van onteigeningen verloopt moeizaam.

Samenvatting

Het ontwerpproces bevindt zich tussen startnota- en projectnotafase. De verwerking van de resultaten van buurtgesprekken / klankbordgroepen enerzijds en de naar voren geschoven MER-onderzoeken anderzijds laten toe de vereiste projectnota (inclusief ontwerpplannen) te finaliseren. Onteigeningsplannen, inclusief motivering onteigeningsnoodzaak (in functie van MB Onteigeningsbesluit), vloeien voort uit de goedgekeurde projectnota en zijn de concrete doelstellingen waarnaar momenteel gewerkt wordt.

Toelichting

Krachtlijnen van het voorontwerp

Op 18 juni 2019 werd de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) met het voorontwerp in consensus afgerond. Het [persbericht Ring rond Asse](#) geeft een volledig overzicht vanaf juni 2019.

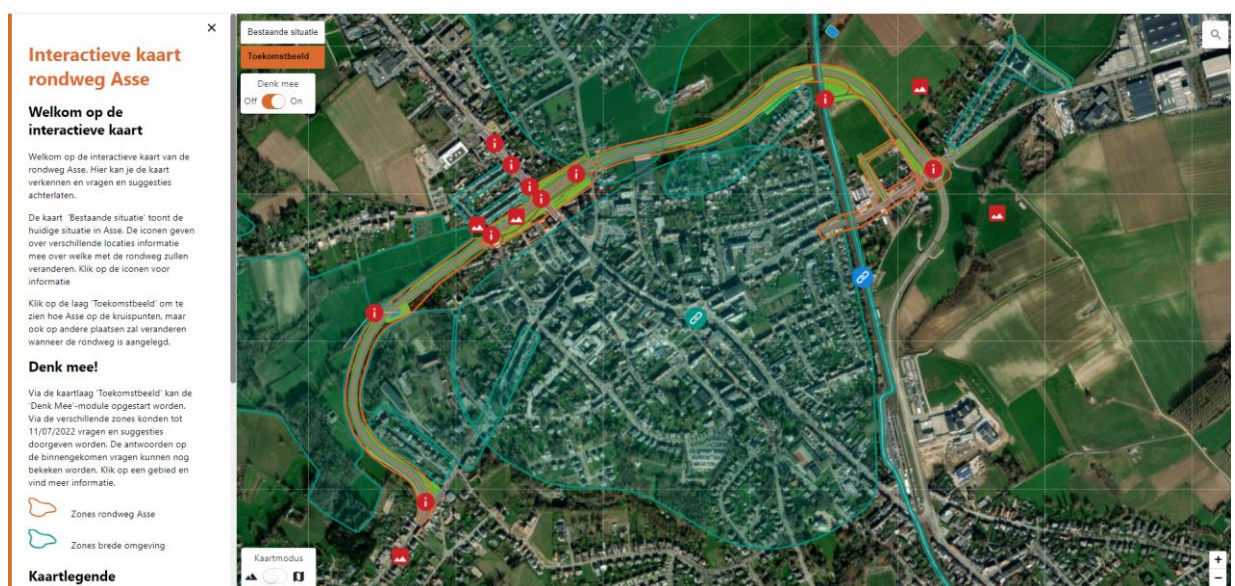
Samengevat:

- 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.

met de eigenaars, worden behandeld. In de loop van 2023 werden een eerste reeks van onteigende woningen afgebroken. Het betreft een cluster woningen in Tienbergen.

Ook naar het verwerven en vergroten van het draagvlak voor het project is tijdens de afgelopen periode opnieuw veel aandacht gegaan. Op 29 juni 2022 vond een info- en dialoogmarkt over de rondweg van Asse plaats. In navolging van dit participatief event werden in de loop van 2022-2023 vragen en antwoorden verwerkt. [Die zijn te raadplegen op een interactieve kaart.](#) Buurtgesprekken en klankbordgroepen werden voorbereid. In samenspraak met het lokaal bestuur wordt een geschikt moment gezocht in de loop van 2024 om de gesprekken effectief te organiseren.

Tijdens de afgelopen periode zijn ook voorstudies in het kader van het MER-proces uitgevoerd. De resultaten daarvan vormen de basis voor de buurtgesprekken. Naar een breed publiek toe zijn (generieke) video's uitgewerkt om dit proces te duiden. Een revisie, lees verdere optimalisatie en detaillering, van het ontwerp op basis van de concrete onderzoekresultaten (en nadien de gesprekken) is in de maak.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.4 HERAANLEG VAN HET KNOOPPUNT LONDERZEEL-ZUID

Situatieschets

Ten zuiden van Londerzeel kruist de A12 de Kerkhofstraat en Londerzeelsesteenweg gelijkgronds. De A12 heeft hier het profiel van een autosnelweg. Hij snijdt een zone met veel bewoning en bedrijvigheid dwars doormidden.

Het kruispunt met de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg is een grote asfaltvlakte waar het voor voetgangers en fietsers onaangenaam is om over te steken. Voor automobilisten is het ook uitkijken, zelfs na de ingrepen voor veiligere afslagbewegingen die enkele jaren geleden gebeurden (Aanpak gevaarlijke punten TV3V, 2010).

Het project kadert ook in het 'missing link'-programma 'Omvorming van de A12 tot autosnelweg' en vloeit voort uit het opgemaakte streefbeeld van de A12 tussen de R0 in Strombeek en de N16 in Willebroek.

Focus

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en als volgende stap in de omvorming tot autosnelweg, legt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het kruispunt volledig opnieuw aan. De A12 komt lager te liggen en krijgt een volledig nieuw op- en afrittencomplex. Lokaal verkeer rijdt via een brug over de snelweg. Fietsers en voetgangers steken in de toekomst de snelweg over via een aparte brug. Er komt aan de westzijde een tunnel onder de op- en afritten voor de toekomstige sneltram tussen Willebroek en Brussel. Ook de fietssnelweg F28 krijgt ten oosten van de A12 een plaats binnen de projectzone. Bovendien worden alle werken landschappelijke ingepast in de omgeving. Door de aanleg van het op- en afrittencomplex blijft de ontsluiting van de woongebieden van Londerzeel en Westrode (Meise) net als die van de aanwezige bedrijvigheid op een vlotte en veilige wijze gewaarborgd.



Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Boris Cresens, boris.cresens@vlaanderen.be
- Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
Contact: Anne-Séverine Poupeleer (afdelingshoofd), anneseverine.poupeleer@mow.vlaanderen.be
Cedric Vaast (projectmanager), cedric.vaast@mow.vlaanderen.be

Andere partners

- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV): bouwheer
- De Werkvennootschap (DWV)
- Departement Omgeving (DOMG)
- Tractebel: studiebureau
- Antea-groep: MER-procedure
- Stibbe: studiebureau juridische ondersteuning
- BDO: studiebureau financiële ondersteuning
- Aannemer: nog onbekend
- De Lijn (afstemming met de A12 Sneltram via DWV)

Regelgeving

/

Financiering

In april 2023 besliste de Vlaamse Regering dit project op de markt te brengen als een publiek-private samenwerking (PPS) en DBFM-dossier. De financiering van het project wordt dus verder opgenomen als een beschikbaarheidsvergoeding vanaf ingebruikname.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
29/09/2017	Startnota Intergemeentelijke Begeleidingscommissie (IGBC)
November 2017	Goedkeuring startnota Regionale Mobiliteitscommissie (RMC)
Medio 2018	Goedkeuring projectnota RMC
Medio 2019	Onteigeningsplannen (deel 1)
Eind 2020	Onteigeningsprocedure (deel 1)
Oktober 2021	Besluit Vlaamse Regering (BVR) met opdracht naar onderzoek voor realisatie via PPS (DBFM)
Lente tot najaar 2022	Aanbesteding financiële en juridische ondersteuning PPS
Najaar 2022 - voorjaar 2023	Onderzoek naar haalbaarheid en geschiktheid PPS (DBFM)
April 2023 - september 2023	Projectvergadering i.f.v. omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) Projectvergadering: 7/06/2023 MB projectvergadering: 6/09/2023
28 april 2023	BVR met akkoord opstart aanbestedingsprocedure voor PPS (DBFM)
Medio mei - juli 2023	Aanbestedingsprocedure Deel 1: kandidatuursvraag (selectie van 4 kandidaten i.k.v. mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO))
Juli 2023 -	Onteigeningsplannen en voorlopig onteigeningsbesluit (deel 2):

april 2024	opstart was afhankelijk van de BVR i.v.m. de verderzetting van het dossier via DBFM - Voorlopig onteigeningsbesluit: 22/03/2024 - Kennisgeving en start onderhandelingstermijn: 24/04/2024
Augustus 2023 - januari 2024	Aanbestedingsprocedure Deel 2: onderhandelingsfase met geselecteerden i.k.v. MPMO
September 2023 – mei 2024	Omgevingsvergunningaanvraag (OVA) - Opmaak en indiening OVA: 08/12/2023 - Volledigverklaring: 13/03/2024 - Openbaar onderzoek: 21/03/2024 – 19/04/2024 - Uiterste beslissingsdatum: 09/09/2024
Maart 2024	Aanbestedingsprocedure Best And Final Offer (BAFO)
Mei 2024	Aanbestedingsprocedure Gunningsbeslissing via BVR
Zomer 2024	Aanbestedingsprocedure Contract Close
(2025)	Start der werken (afhankelijk van de wijzigingen aan het ontwerp die de voorkeursbieder zal voorstellen en de bijhorende aanvraag omgevingsvergunning tijdelijke werftoestand)

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

Zoals gepland zal de gunningsbeslissing door de huidige Vlaamse Regering genomen worden, ook de omgevingsvergunning en de resterende onteigeningen zitten op schema om de werken zoals voorzien in 2025 te starten.



Samenvatting

Het voorbije jaar zijn enkele cruciale stappen gezet:

De Vlaamse Regering gaf de toestemming om de aanbestedingsprocedure voor het PPS-project op te starten. Het is voorzien dat deze procedure zal resulteren in een gunningsbeslissing van de Vlaamse Regering in mei 2024.

De procedure voor de omgevingsvergunning is gestart met eerst de projectvergadering en vervolgens de omgevingsvergunningsaanvraag. Ten laatste in september wordt hier een beslissing verwacht. Ook is het voorlopige onteigeningsbesluit goedgekeurd zodat de onderhandelingen voor de resterende verwervingen opgestart zijn.

Toelichting

Kleine wijziging van algemeen belang

De realisatie van het nieuwe knooppunt Londerzeel-Zuid 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. Er is al een studiebureau aangesteld voor de uitwerking van het ontwerp tot aanbestedingsdossier, en voor het opstellen van de rapporten in het kader van de bepaling van de milieueffecten (MER).

Het project kent een lange historiek en een groot deel van de onteigeningen zijn al gerealiseerd, maar wel op basis van eerdere versies van het ontwerp. Zowel op het vlak van het ontwerp als op procedureel vlak werd het project ook al afgestemd met dat van de Sneltram (A12) van De Lijn/DWV. Wat de vergunningen betreft, waren er 2 mogelijke denkpistes:

- de 'klassieke' procedure met gebruik van het besluit 'kleine wijziging van algemeen belang'. Er zou dan geen GRUP – en dus plan-MER – opgemaakt moeten worden, maar wel een plan-MER-ontheffing en een volledige project-MER.
- de procedure van de 'complexe projecten'.

De keuze viel op de eerste piste. Die procedure maakt een projectvergadering noodzakelijk. Daarom diende AWV in april 2023 een dossier in bij DOMG voor het houden van een projectvergadering in de aanloop naar de verdere aanvraagprocedure voor een omgevingsvergunning. Deze vond plaats op 6 juni 2023 en het MB werd op 6 september door de bevoegde minister ondertekend.

Ondersteunende contracten

De volgende contracten ter ondersteuning werden toegekend of gewijzigd:

- Ontwerp: het contract werd gewijzigd ten einde rekening te houden met het aspect PPS/DBFM;
- MER: het contract werd gewijzigd ten einde rekening te houden met de meest actuele MER-richtlijnen;
- Financiële ondersteuning: het contract werd aanbesteed en gegund (BDO);
- Juridische ondersteuning: het contract werd aanbesteed en gegund (Stibbe).

Omgevingsvergunning

Na het verkrijgen van het MB i.k.v. ‘kleine wijziging van algemeen belang’ is de omgevingsvergunningsaanvraag opgemaakt en in december 2023 ingediend. Nadat op vraag van DOMG enkele aanpassingen werden gedaan, werd het dossier op 13 maart volledig verklaard. Daarna vond het openbaar onderzoek plaats van 21 maart tot 19 april 2024. De uiterste beslissingstermijn is 9 september 2024.

Onteigeningen

Nadat de Vlaamse Regering had beslist om het project via PPS aan te besteden, konden de onteigeningsplannen voor de resterende verwervingen gefinaliseerd worden. Op 22 maart werd het voorlopig onteigeningsbesluit ondertekend. Hiervan werden de betrokken eigenaars in april in kennis gesteld en startte de voorziene onderhandelingstermijn.

Aanbesteding van DBFM-dossier

In oktober 2021 gaf de Vlaamse Regering de opdracht om te onderzoeken of het haalbaar en wenselijk was om het knooppunt te realiseren via een publiek-private samenwerking (PPS) en meer bepaald via een DBFM-dossier (Design, Build, Finance, Maintain). Dat houdt in dat het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de infrastructuur in één overeenkomst worden aanbesteed en toevertrouwd aan een private partij of een samenwerkingsverband van private partijen. Na dat onderzoek besliste de Vlaamse Regering op 28 april 2023 om dit project effectief op de markt te brengen als PPS en DBFM-dossier, en dit via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Medio april 2023 keurde de inspecteur van financiën de voorgestelde aanpak goed.

Voor de MPMO werd al een selectieleidraad opgesteld. De eerste stap van de MPMO omvat de publicatie van de selectieleidraad, wat medio mei 2023 gebeurde. Dit resulteerde in een selectie begin juli van weerhouden kandidaten (3). In de tweede stap van de MPMO (zomer 2023) is het Programma

van Eisen (PVE) opgemaakt. Op basis van dit PVE kon in het najaar de onderhandelingsprocedure met de geselecteerden opstarten. Na enkele onderhandelingsrondes werd aan de kandidaten gevraagd hun Best And Final Offer (BAFO) tegen begin maart in te dienen.

De offertes werden intussen beoordeeld en een voorstel van gunningsbeslissing is in april voorbereid. Het is voorzien dat dit voorstel van gunningsbeslissing door een besluit van de Vlaamse Regering zou worden goedgekeurd, naar verwachting zou dit in mei 2024 bekrachtigd kunnen worden.

Planning voor de komende periode

- Mei 2024: aanbestedingsprocedure: voorziene gunningsbeslissing via BVR
- Zomer 2024: aanbestedingsprocedure: sluiting contract
- September 2024: eindbeslissing omgevingsvergunning
- April 2024 – zomer 2025: onderhandelingen resterende verwervingen
- 2025: start van de werken (afhankelijk van de wijzigingen aan het ontwerp die de voorkeursbieder zal voorstellen en de bijhorende aanvraag omgevingsvergunning tijdelijke werftoestand).



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.5 FIETS-GEN EN FIETSSNELWEGEN

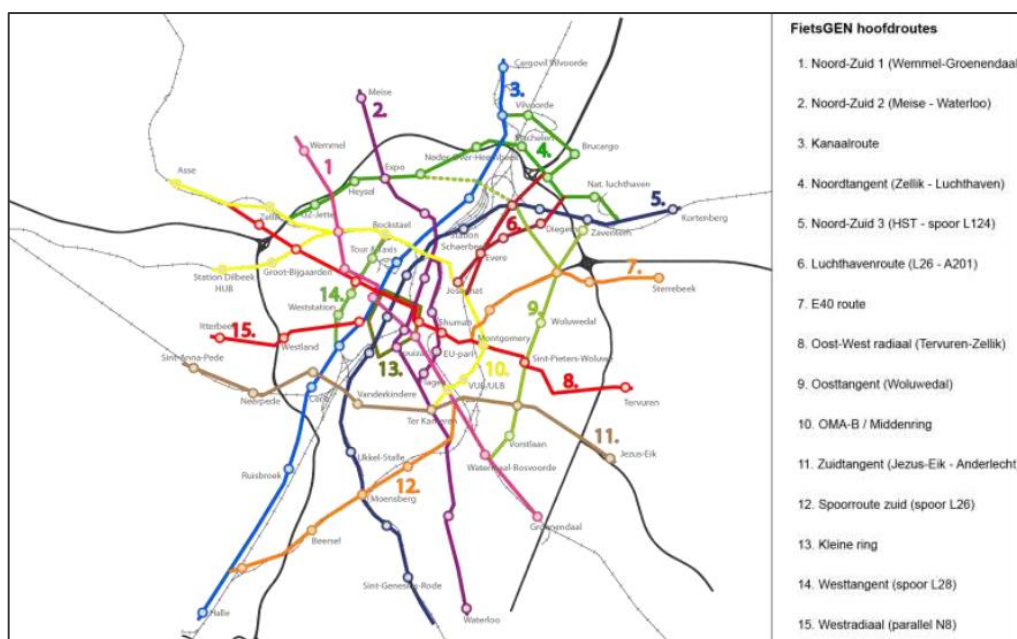
Situatieschets

De Vlaamse Rand is een regio met een grote mobiliteitsdruk. Enerzijds trekken de hoofdstad Brussel en de internationale luchthaven in Zaventem als grote tewerkstellingspolen dagelijks een massa pendelaars aan. Anderzijds kent de regio ook veel korte verplaatsingen: in een straal van 15 km rond de Brusselse Grote Markt is ongeveer 70 % van de verplaatsingen korter dan 15 km. Voor de meeste van die verplaatsingen nemen veel mensen vandaag de auto, vaak omdat de fiets nog geen veilig en comfortabel alternatief is.

Focus

Daarom trekt Vlaanderen, samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (BHG) en de provincie Vlaams-Brabant, voluit de kaart van de fiets. In december 2012 stelden ze het gemeenschappelijke fiets-GEN voor: een fietsnetwerk voor woon-werk- en woon-school-verplaatsingen tussen het BHG en de Vlaamse Rand, naar analogie met het Gewestelijk Expresnet voor de trein. Het strekt zich uit over een straal van ca. 15 km rond Brussel. Doelstelling is om dit netwerk tegen 2025 te realiseren.

Ondertussen dient het fiets-GEN ook als startbasis om een volwaardig netwerk van fietssnelwegen tot stand te brengen, met aansluiting op het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF) in Vlaanderen.



Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Boris Cresens, boris.cresens@vlaanderen.be
Evelyne Bauer, evelyne.bauer@vlaanderen.be
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Contact: Kathy Courtens, kathy.courtens@mow.vlaanderen.be
Anita Jaspers (plaatsvervanger), anita.jaspers@mow.vlaanderen.be

Andere partners

De uitvoer van een fietssnelwegproject varieert volgens de eigendomsstructuur en de beheerscontracten van de wegenis. Daarbij kunnen de volgende instanties een rol spelen: lokale besturen, Vlaamse Agentschappen zoals De Vlaamse Waterweg, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Agentschap Natuur en Bos (ANB), Vlaamse Landmaatschappij (VLM), en de NMBS/Infrabel.

Ook De Werkvennootschap (DWV) speelt sinds 2018 een cruciale rol in de uitvoering van de fietssnelwegen om en rond de Vlaamse Rand. DWV voert het project Werken aan de Ring aan en kreeg binnen het kader van de multimodale aanpak van de R0 ook een aantal cruciale fietsknelpunten en deelroutes toevertrouwd.

De bovenvermelde instanties kunnen een project geheel of gedeeltelijk uitvoeren. Meestal is er per traject een mengvorm van uitvoerders aanwezig. Voor de gewestgrensoverschrijdende projecten is er afstemming nodig tussen de respectievelijke diensten binnen het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daarom is er een driemaandelijks fiets-GEN-overleg met daarin de Vlaamse en Brusselse ambtenaren, de betrokken ambtenaren van de provincie Vlaams-Brabant en hun bevoegde kabinetten.

Regelgeving

- [Decreet Basisbereikbaarheid](#)
- [Besluit projectmethodologie en projectstuurgroep](#)

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 lokale besturen. 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

Samenvatting

De uitvoering van het fiets-GEN en de fietssnelwegen in de Vlaamse Rand is een lopend proces waar steeds meer projecten of projectonderdelen in uitvoering gegaan zijn of zelfs in gebruik genomen zijn.

Toelichting

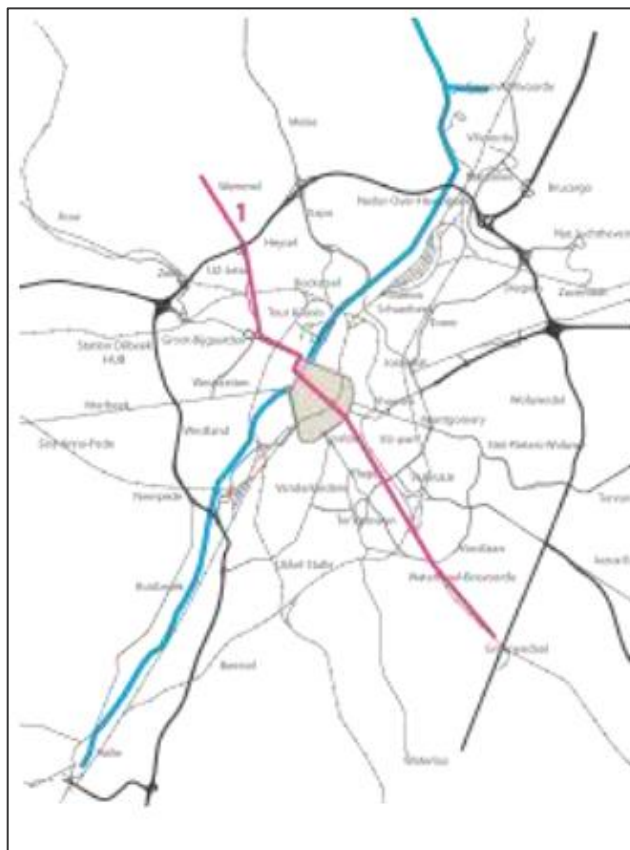
Algemeen

De integrale uitrol van het fiets-GEN is de hoofddoelstelling.

MOW zet prioritair in op:

- de HST-route Leuven-Brussel;
- de kanaalroute Noord-Zuid;
- de route Asse-Brussel;
- de Zenneroute als onderdeel van de fietssnelweg verbinding Antwerpen-Brussel;
- de integrale fietsverbindingen om en rond de ring R0. De fiets(snel)wegen vormen een belangrijk deel van de multimodale aanpak en worden er aangelegd door DWV.

In wat volgt komen de 15 routes uit het fiets-GEN aan bod, met ter illustratie telkens een weergave van de origineel geplande hoofdroute. Bij de routes wordt voor de duidelijkheid ook de F-nummering vermeld die momenteel van toepassing is op de fietssnelwegen.



Deze route loopt hoofdzakelijk door het BHG.

– F213

Het noordelijke deel komende van Wemmel tot aan R0 wordt momenteel bestudeerd, in het kader van de herinrichting van de R0 en de knoop met de R0. DWV behartigt die opdracht. Ze bevindt zich in de studiefase en is te integreren in de planning van de R0.

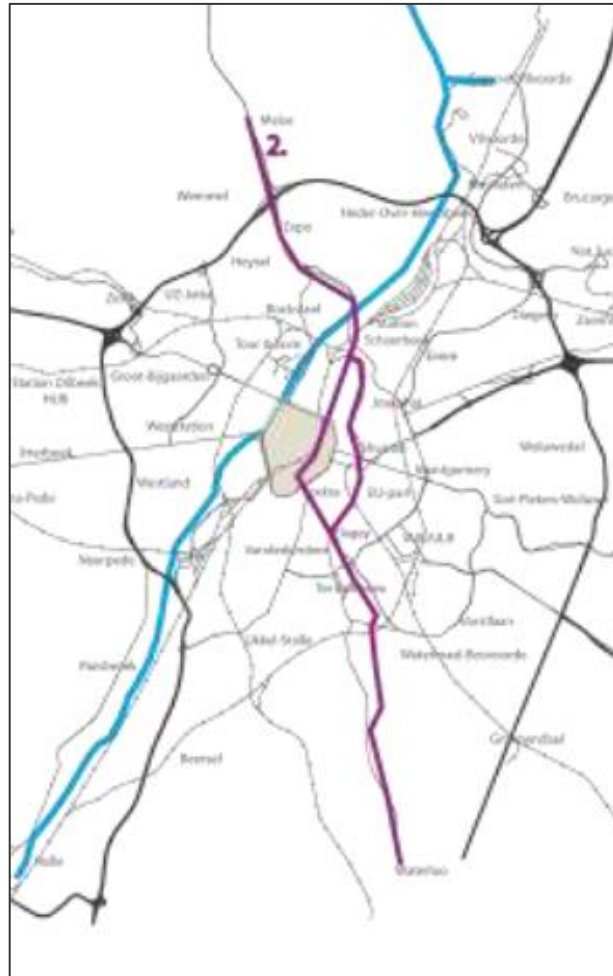
– F205

Het deel ten zuiden van het BHG (Groenendaal) moet nog verder worden gerealiseerd. AWW zorgde voor de herinrichting van de Terhulpensesteenweg (N275) over een afstand van ongeveer 1,3 kilometer, tussen de Ring rond Brussel (R0) en de grens met het BHG. Het project is afgewerkt sinds februari 2022. DWV werkte, in overleg met de betrokken partijen, een ontwerp uit voor de zone ter hoogte van het station Groenendaal, met een fietstunnel die onder het spoor doorgaat. Een startnota en



projectnota met ontwerpplannen is door de projectstuurgroep goedgekeurd. De werken voor de fietssnelweg F205 zelf zijn afgewerkt. De tunnel is in het weekend van 9 en 10 september 2023 ingeschoven. De afwerking loopt nog tot na de zomer van 2024.

Fiets-GEN hoofdroute 2 Meise-Waterloo / F28-F206



- F28
Het noordelijke deel Meise-Grimbergen N276 parallel aan de A12 is uitgevoerd medio juli 2019. AWW heeft in 2022 de ontwerpstudie voor de F28 van Wolvertem (Meise) tot Londerzeel opgestart. Dit kadert in het project A12 (F28 in het verlengde van het fiets-GEN). De startnota zit in de laatste rechte lijn, goedkeuring verwacht einde juni.



– F206

Het deel ten zuiden van het BHG (Waterloo) moet nog verder worden ontworpen en gerealiseerd. Dit hangt samen met het dossier rond de herinrichting van de Waterloosesteenweg (N5). Het proces blijft lopen. 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 Waalse Gewest en het BHG.

Fiets-GEN hoofdroute 3 Kanaalroute / F23-F20-F1



– 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, zijn door DWV afgewerkt en goedgekeurd. Het grootste deel van de werken aan de fietssnelweg (inclusief vernieuwde rijweg en riolering) is in december 2022 afgerond. De werken aan de fietssleuf zijn begin 2023 van start gegaan. Einde 2024 zullen deze afgewerkt worden. Voor het deel te Grimbergen is de startnota in opmaak en is de eerste PSG gepland mei 2024. Hier zal een keuze gemaakt worden op welke oever de fietssnelweg zal dienen te lopen.



– Kanaalroute Zuid (F20)

De Vlaamse Waterweg heeft – met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) – de fietssnelweg Kanaalroute Zuid uitgewerkt. De werken zijn uitgevoerd van de Waterloobrug tot de grens met het BHG. Een aantal lokale verbeteringen zoals oversteken op gemeentewegen werden via het Fietsfonds aangepakt. Dit werd in 2023 afgerond, en gecoördineerd via Haviland.

Er is nog één openstaande discussie inzake de voorrangsregeling voor het kruispunt in Ruisbroek: uit het provinciaal onderzoek blijkt dat een fietsoversteek in de voorrang naar veiligheid en doorstroming nog steeds de beste kruispuntopstelling is voor het kruispunt in Ruisbroek, mits bijkomende maatregelen om de oversteek veilig te laten verlopen. De resultaten werden voorgelegd aan de gemeente Sint-Pieters-Leeuw, die zich momenteel beraadt over een definitieve beslissing. Er zijn dus nog geen aanpassingen gebeurd op het terrein.

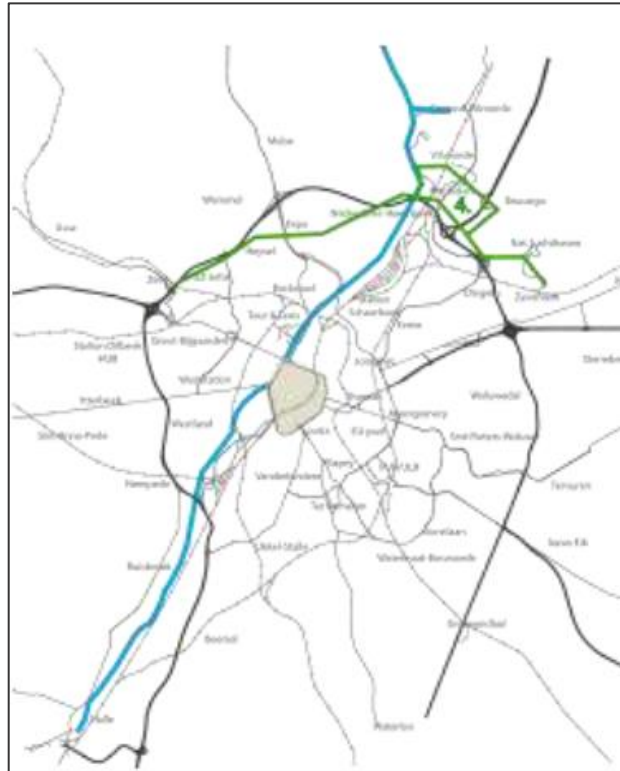
Op 22 januari startte de Vlaamse Waterweg nv met de werken aan de Bospoortbrug. In deze periode maakte de aannemer de uitvoeringstudie op en voerde enkele voorafgaande onderzoeken uit.. Begin mei starten we de werken op het terrein met de verlegging van de Baileybrug. Daarna kan er begonnen worden met de afbraak en de herbouw van de Bospoortbrug.

– Zenneroute (F1)

Dit tracé maakt strikt genomen geen deel uit van het fiets-GEN, maar sluit wel aan op de Kanaalroute Noord. De Vlaamse Waterweg (DVW) heeft deze Zenneroute afgewerkt in 2019. Deze fietssnelweg legt de link tussen de Vlaamse Rand en Mechelen. In 2023 werd er werk gemaakt van een extra beveiliging van het fietspad langs de kuip van de afleiding van de Zenne. De nodige aanpassingen en aansluitingen aan de Vlaamse gewestwegen werden aangelegd door AWV. Ondertussen is DVW gestart met de studie van 3 bruggen over de Zenne waarbij de F1 onder de brug van Epegem, Brusselsesteenweg kan gelegd worden. Bij de bruggen van de Radiatorenstraat en Havendoklaan wordt een gelijkgrondse kruising voorzien. De stad Vilvoorde is trekker voor de *missing link* over de site Forges de Clabecq, deze werken zijn in 2023 afgerond.



Fiets-GEN hoofdroute 4 Noordtangent (Ring) / FRO-F217-F214-F20



De FRO (zie hierboven Noordtangent) dateert van voor de Werken aan de R0 Noord. Naar aanleiding van deze werken werd er bekeken om de fietsinfrastructuur die daar werd voorzien (met name het ringfietspad) te integreren in het BFF-netwerk en het fiets-GEN. Dit werd in 2022 via een wijzigingsronde in samenspraak met alle partners (DWV, provincie, gemeenten, De Lijn en AWW) vastgelegd. De FRO loopt tussen de N8 en de F2 aan de westzijde van de R0, tussen de F2 en de F212 loopt deze ook ten westen van de R0. Ter hoogte van Jette steekt de FRO de R0 over (via de landschapsbruggen die gepland zijn in het programma Werken aan de Ring) en loopt dan aan de zuidzijde van de R0 tot aan het kanaal. Daar sluit hij aan op de bestaande zoekzone van de FRO. De route op de Romeinsesteenweg en door Koningslo wordt omgevormd naar de F214 en sluit via de op- en afrit Koningslo aan op de bestaande F214.

– F214 door Koningslo

De stad Vilvoorde pakt dit onderdeel aan. Voor de route door Koningslo en Kassei is een startnota goedgekeurd en een projectnota lopende. In 2023 en begin 2024 werd de projectnota verder uitgewerkt. De uitvoering zal gefaseerd gebeuren: de Indringingsweg wordt gegund voor de zomer, start van de werken eind 2024, begin 2025. De meeste andere delen van het tracé zouden begin 2025



aanbesteed kunnen worden (uitvoering vanaf de lente). De segmenten Romeinsesteenweg en Medialaan moeten nog verder uitgewerkt worden en zullen aansluitend aan de andere delen uitgevoerd worden (eind 2025 –2026).

- F214 t.h.v. N209 (Medialaan / de Tyraslaan)
Veilige fietssnelwegfietsinfrastructuur ter hoogte van de aangepaste knoop te Koningslo is uitgevoerd.
- FR0 Grimbergen-Vilvoorde
DWV maakte een projectnota op voor het deel tussen de knoop van de A12 (of de F28) en het kanaal (of de F23). De aanbesteding is voorzien in 2025.
- FR0 en F215
Voor het deel van de route tussen het station Vilvoorde en de Haachtsesteenweg heeft de provincie Vlaams-Brabant een startnota opgemaakt voor de verdere detaillering van het tracé. Dit is goedgekeurd. DWV heeft het project overgenomen ter uitvoering. De omgevingsvergunning is ontvangen. De (her-)aanbesteding is voorzien voor 2024.

Fiets-GEN hoofdroute 5 en 6 Noord-Zuid Luchthavenroute HST / F3-F216-F201-F207



Noorden van Brussel

– F3

De werken aan de HST-fietsnelweg tussen Diegem en Zaventem, met een fietsbrug over ring R0, werden uitgevoerd door DWV. De HST-fietsbrug werd op 30 mei 2023 in gebruik genomen. Tevens werden de *missing links* tussen de Keibergstraat in Zaventem en de Lodewijk Vankeerberghestraat in Machelen weggewerkt. Het tracé is afgerond van in Zaventem tot in Diegem, tot aan de grens met het BHG. Daar vormt de aantakking (op de Haachtsesteenweg) en de verderzetting helaas een knelpunt.

De HST-route is op Vlaams grondgebied al uitgevoerd ter hoogte van Kortenberg. Via het Fietsfonds werden in 2018 en 2019 twee ongelijkgrondse kruisingen aangelegd in Erps-Kwerps en Everberg. De ‘knikjes’ in de fietssnelweg in Kortenberg werden weggewerkt, waardoor het traject van de F3 rechtlijniger verloopt en dichterbij de sporen komt te liggen. Het stukje tussen tractiestation en station Kortenberg zal in een latere fase worden uitgevoerd. De timing is afhankelijk van de noodzakelijke onteigeningsprocedures. Tot dan moeten fietsers het knikje via de Kwerpsebaan volgen.

In samenwerking met Brussels Airport Company (BAC) werd in 2021 de S-bocht die de HST-route met de luchthaven verbindt, afgerond. Bijkomend wordt – binnen de studie van de knoep A201 – bekeken hoe de HST-brug kan aangesloten worden op het achterliggende gebied Diegem (langs zone van de A201) en zo de verbinding te maken tot aan de luchthaven. Dit loopt samen met de geplande aanleg van de verbinding voor de ‘luchthaventram’.

– F201

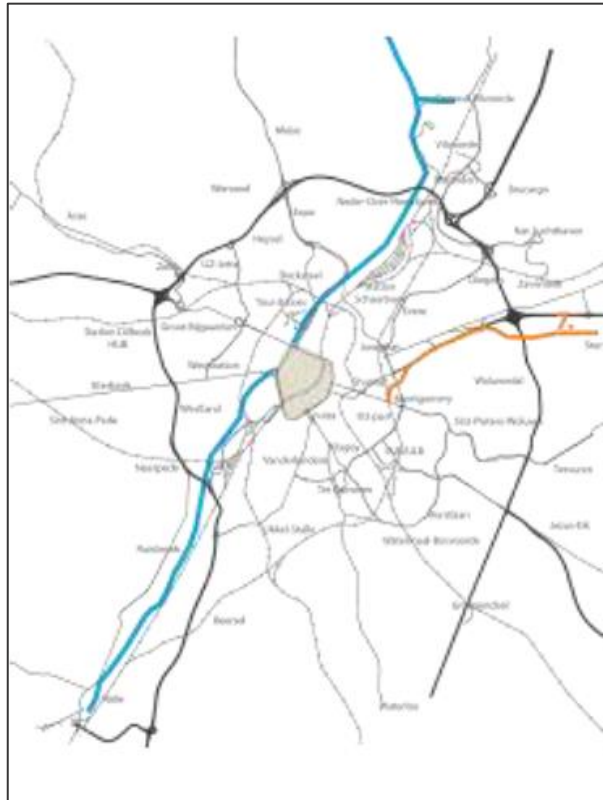
De route 6 (uit fiets-GEN) loopt samen met de geplande aanleg van de verbinding voor de ‘luchthaventram’. De fietsroute zal samen met de tram over de R0 lopen.

Zuiden van Brussel

– F207

Fiets-GEN route 5 loopt ten zuiden van Brussel, parallel aan de spoorlijn L124. De startnota is uitgewerkt en er wordt bekeken hoe de projectnota en de werken kunnen uitgerold worden. Het project is toegewezen aan DWV in nauwe samenwerking met TUCRail, gezien de link met de aanleg van bijkomende sporen. Het geïntegreerde planningsproces voor het gemeenschappelijke spoor+fietsnelweg is afgewerkt. Het tracé van de fietssnelweg, inclusief stationsomgeving Sint-Genesius-Rode, is afgerond. De projectnota werd in 2023 afgerond. Het RUP voor Spoorlijn 124 + F207 is definitief vastgesteld, maar onderhevig aan beroepen.





– F203

Deze route wordt integraal gepland en is deels gerealiseerd. Er zijn 3 fases:

- ▶ Fase 3, het traject langs de E40, werd in april 2021 afgerond. De zones vanaf de Gemeenschapslaan in het BHG tot aan de Tramlaan in Kraainem (knoop E40-R22) zijn door DWV afgewerkt en in gebruik genomen.
- ▶ 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 1 loopt vanaf de knoop E40 R22 tot aan Sterrebeek.
 - Zone Molenstraat
Het deeltracé Tramlaan vanaf de knoop R22 tot aan Zaventem is goedgekeurd. Dit tracé wordt bestudeerd op vlak van uitrol en werken. De werken zelf lopen via Aquafin i.s.m. DWV. De praktische en financiële afspraken over de aanleg van dit deeltracé moeten nog worden afgerond voordat kan worden overgegaan tot de uitrol. Dit zit heden in studiefase en overleg. De prognose is dat in 2025 kan gestart worden met de werken.
 - Zone Tramlaan Zaventem



Fiets-GEN hoofdroute 8 Oost-Westradiaal (Tervuren-Zellik) / F29-F211



– F29

Tussen het Vierarmenkruispunt en het BHG (Zoniënwoud) wordt het ontwerp bekeken door DWV. DWV neemt dit op binnen het lopende geïntegreerde planningsproces voor de knoop Vierarmen. Ter hoogte van het Vierarmenkruispunt voorziet DWV een fietsbrug. De N3 Tervurenlaan is door AWW heraangelegd en afgewerkt.

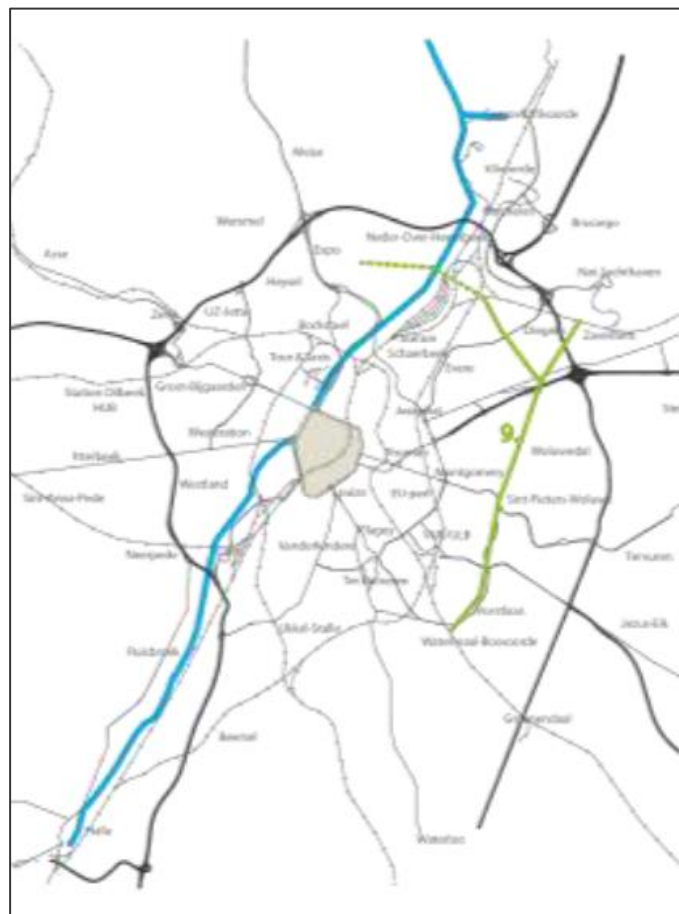
Voor het deel door de Koninklijke Moestuin finaliseerde de gemeente Tervuren de heraanleg. Het MB van 15 maart 2018 stelt dat deze fietssnelweg vanaf de Keizerinndreef in Tervuren doorloopt tot in Leuven. Het project is sinds oktober 2023 in uitvoering en zal naar verwachting tegen begin 2026 afgewerkt worden.



– 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. De uitvoering gebeurde in 2022-2023.

Fiets-GEN hoofdroute 9 Woluwedal / F202-FRO

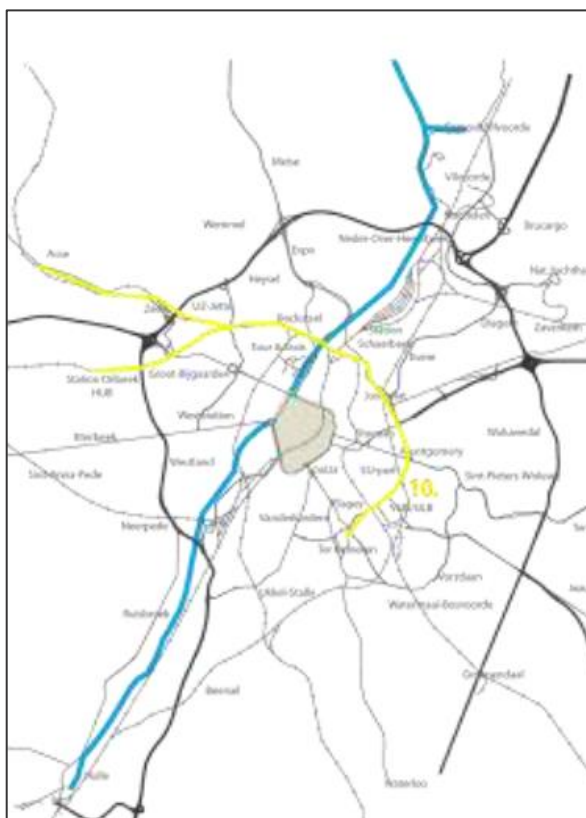


– F202

Deze route loopt grotendeels langs de R22. DWV heeft de bestaande fietspaden langs dit tracé opgewaardeerd tot fietssnelwegniveau, 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).

////////////////////////////////////

Fiets-GEN hoofdroute 10 deel Asse/ F212; deel Groot-Bijgaarden / F2



– F212: fiets-GEN hoofdroute 10 deel ‘OMA-B’

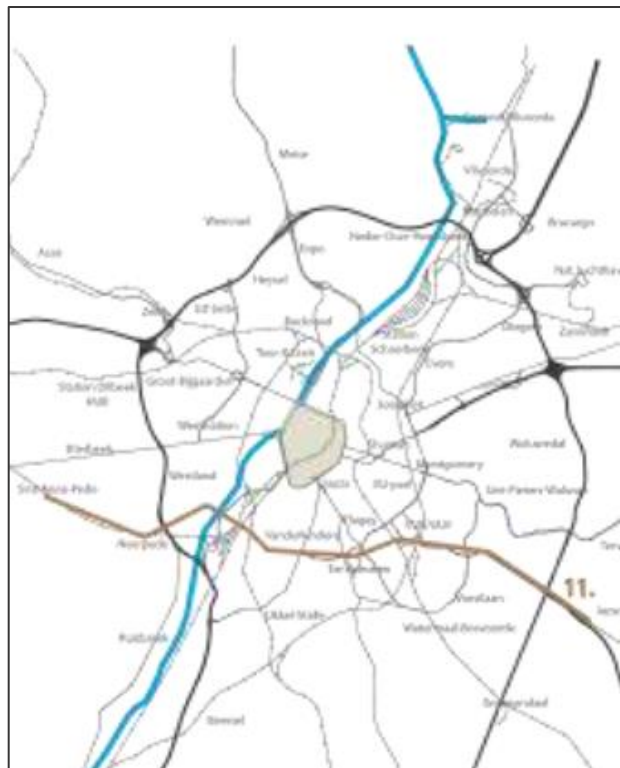
De route OMA-B is afgerond op het grondgebied van Asse, omgeving station Zellik. Later zal de onderdoorgang ter hoogte van de R0 verder worden aangepast en geïntegreerd in het kader van de herinrichting van de R0 en de knoop R0/N9. DWV zal dit realiseren. Het deel van Asse richting noord wordt binnen het Fietsfonds afgerond. DWV neemt ook 3 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. De werken worden na het bouwverlof 2024 opgestart en worden ten dele onder EFRO gefinancierd.



- 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. Door een procedure via de Raad van Vergunningsbetwistingen (Groot-Bijgaarden) en afspraken over de herinrichting van de stationsomgeving Groot-Bijgaarden had dit project vertraging opgelopen. De omgevingsvergunning wordt in de loop van mei aangevraagd. De aanbesteding is al gebeurd bij wijze van optioneel deel binnen de aanbesteding voor de fietssnelweg F2. De werken voor de fietssnelweg F2 zijn lopende. Aan het vaste deel van de opdracht (deel station Sint-Martens-Bodegem tot Brusselsestraat) zal gewerkt worden tot januari 2024. Afhankelijk van het verkrijgen van de omgevingsvergunning voor het Hoppinpunt en het afronden van de nodige grondverwerving zouden de werken voor het Hoppinpunt aansluitend uitgevoerd kunnen worden.

Vanaf station Sint-Martens-Bodegem tot Ternat loopt de studie van de provincie. De projectnota is klaar. Het rooilijn- en innameplan ligt ter goedkeuring bij de gemeente, de gesprekken met de getroffen eigenaars starten weldra. Het ontwerp tussen de Kerkweg in Ternat en het station van Ternat is in opmaak.

Fiets-GEN hoofdroute 11 / F209-F204



– F209

De route die vandaag befietsbaar is, is een alternatieve route in afwachting van verdere realisatie. De route heeft een wenslijn op lange termijn die deels overlapt met de huidige alternatieve route. Er is een 3-puntenprogramma opgezet om de alternatieve route op korte termijn op te waarderen:

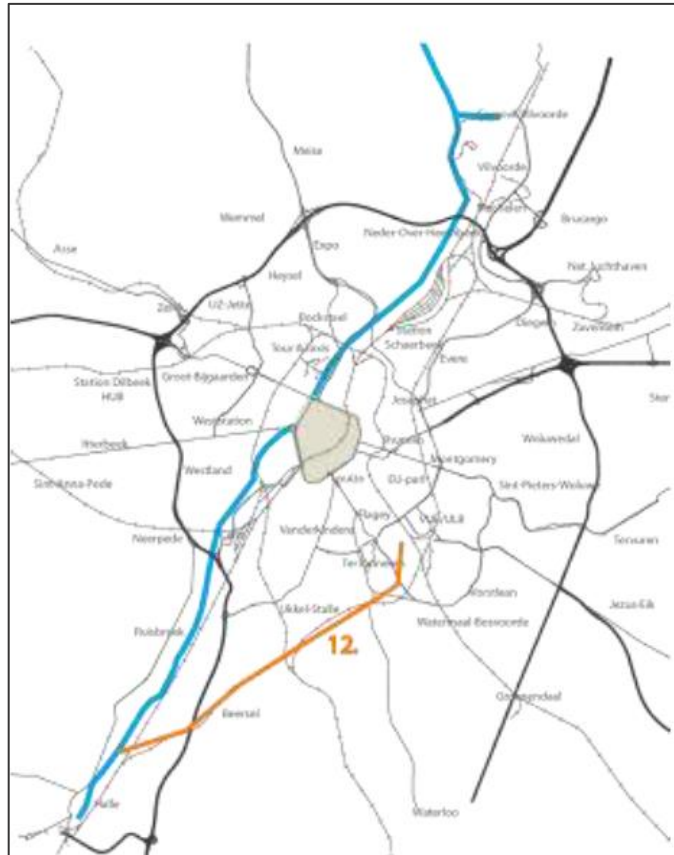
- ▶ Aanpak van de kruispunten: is gebeurd;
- ▶ Signalisatie/bewegwijzering: is gebeurd;
- ▶ Verlichting: enkel in de gemeente Dilbeek moeten de palen nog geplaatst worden, dit komt in orde tegen de zomer. De verlichting brandt in de gemeenten Liedekerke en Ternat.

– F204

De zuidoostelijke route vanaf Herrmann-Debroux en Jezus-Eik wordt momenteel uitgewerkt door DWV. In het MB van 15 maart 2018 werd beslist dat de fietssnelweg van Jezus-Eik zou worden doorgetrokken naar Wallonië. DWV heeft een tracéstudie en het volledige traject uitgewerkt tussen Brussel en Wallonië. Het gedeelte tussen Jezus-Eik en Frans Verbeekstraat is in uitvoering. De aansluitingen naar het BHG en de aansluiting naar het Waalse Gewest, alsook de knoop t.h.v. complex Maleizen, moeten nog verder worden bekeken. Het Waalse Gewest werkt intussen aan een ontwerp zodat de fietssnelweg ook in Wallonië kan worden doorgetrokken. Naar verwachting zal de eerste fase afgewerkt zijn begin 2025.



Fiets-GEN hoofdroute 12 / F208



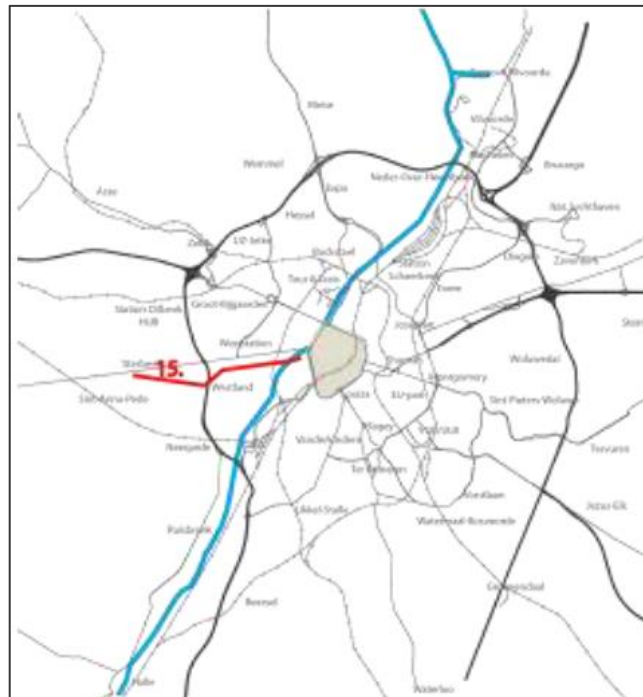
De fietsroute ligt in het talud van spoorlijn L26 die doorheen een reliëfrijk gebied gaat. In 2013 werd er een tracéstudie opgemaakt. Via het Fietsfonds is het planproces voor deze route opgestart voor het deel vanaf Halle (Huizingen) over station Beersel tot aan de gewestgrens. De startnota werd voorjaar 2022 afgerond. De gemeente Beersel heeft een aantal ingrepen gedaan (invoeren van fietszones en circulatiemaatregelen) in Huizingen en Lot.

Fiets-GEN hoofdroutes 13 en 14

Deze vallen integraal binnen het BHG. Het betreft de 'kleine ring' en de 'westtangent langs spoorlijn 28'.



Fiets-GEN hoofdroutes 15 Itterbeek Anderlecht Kanaal



Bedoeling was een tracé op of parallel met 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 heeft een eerste ontwerpstudie voor de herinrichting van de N8 voor het wegvak Schepdaal (Dilbeek) – Eizeringen (Lennik) in 2022 aanbesteed en opgestart. Daarbij is de aanleg van volwaardige fietspaden een van de hoofddoelstellingen. Voor het wegvak Dilbeek-Itterbeek is nog geen timing voor de ontwerpstudie gekend. Het gedeelte van dit wegvak 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. Deze as wordt wel voorzien voor degelijke en veilige fietspaden, maar een uitrol als fietssnelweg bleek niet mogelijk 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 de ring R0 kan worden aangelegd. Dit als mogelijke aanvulling op de zogenaamde FRO/Noordtangent binnen het fiets-GEN, die hogerop in deze fiche aan bod kwam. Het gaat hier om een eerste deel tussen Vilvoorde en Haren, waar de FRO verknoopt met de F3 (fietssnelweg Brussel).



Ondertussen is deze route bestendig in het BFF-netwerk via een wijzigingsnota die door de minister werd goedgekeurd op 29/03/2023.

- FRO Dilbeek Zellik
De projectstuurgroep klopte een nieuw deel van het 'ringfietspad' af tussen de Ninoofsesteenweg (N8) in Dilbeek en fietssnelweg F212 (Brusselsesteenweg N9) in Zellik. De werken voor het zuidelijk deel (van N8 tot F2) zullen in 2024 worden aanbesteed. Het traject loopt een aantal kilometer langs de buitenzijde van de R0 en kruist 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 zijn uitgevoerd, veilige fietssnelwegfietsinfrastructuur ter hoogte van de aangepast knoop te Koningslo (zie hoger).

- FRO Grimbergen-Vilvoorde
Tussen de knoop van de A12 (of de F28) en het Kanaal (of de F23): een tracé is goedgekeurd, de projectnota is opgemaakt (zie hoger).



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.6 SPOOR-GEN VOORSTADSNET BRUSSEL (S-NET)

Situatieschets

Mede door de vele pendelaars naar Brussel ligt de mobiliteitsdruk in en rond Brussel hoog. Het openbaar vervoer vormt een essentiële schakel om tot een samenhangend en performant geheel van vervoersmodi voor de regio te komen. Het S-aanbod van NMBS maakt het voor reizigers makkelijker om zich vlot met de trein van, naar, in en rond Brussel te verplaatsen.

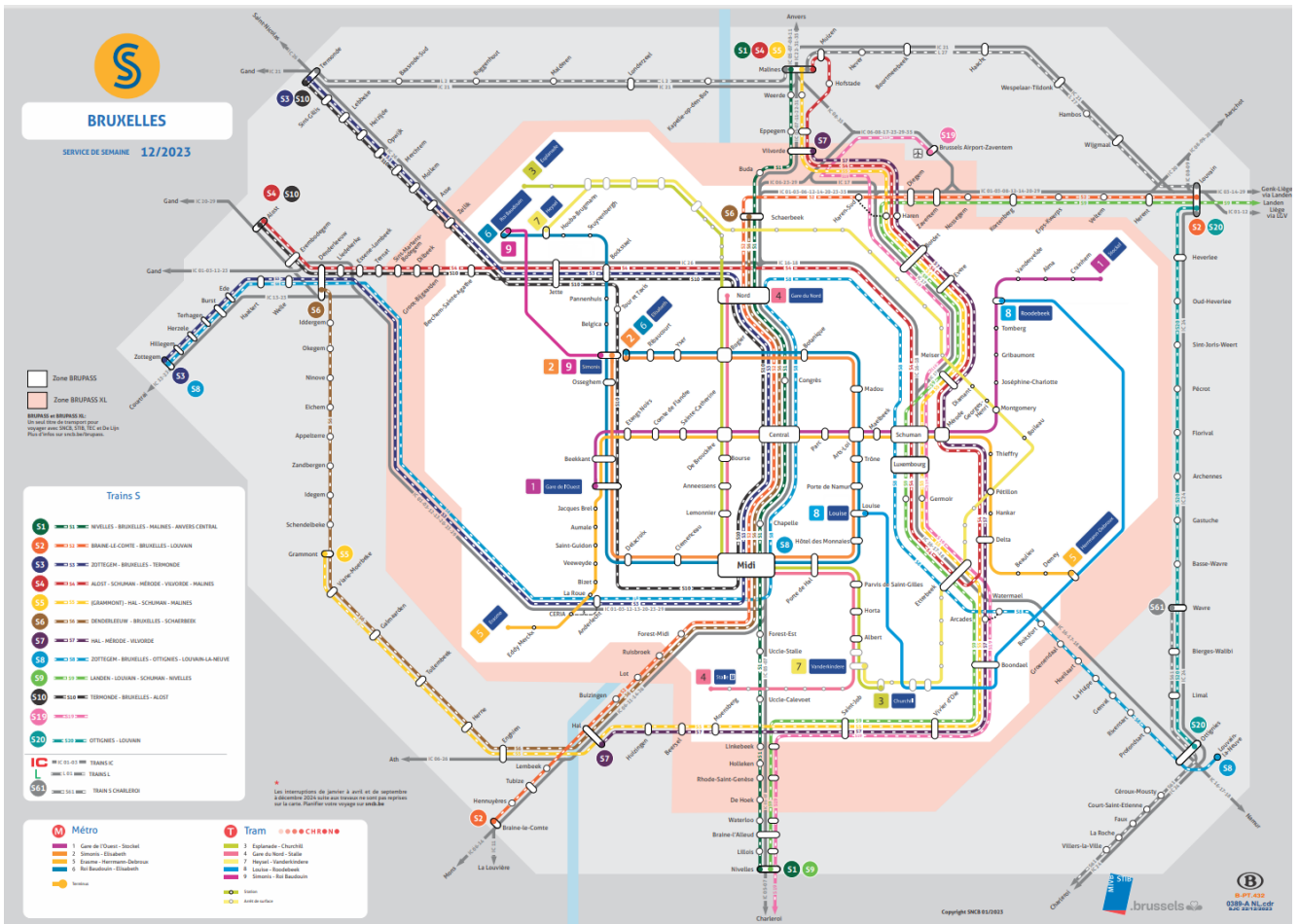
Focus

Deze fiche heeft betrekking op het voorstedelijke treinaanbod van NMBS in en rond Brussel. Concreet gaat het om een zone van ongeveer 30 km rond de hoofdstad. De onderliggende infrastructuur en eventuele infrastructuurwerken worden beheerd door Infrabel en maken geen deel uit van de scope van deze fiche.

NMBS gebruikt de letter S als logo om het voorstedelijke aanbod aan te duiden en er een duidelijke identiteit en betere zichtbaarheid aan te geven. Het S-logo wordt duidelijk aangegeven in de betreffende dienstregeling en 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 Brusselse Hoofdstedelijke 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.

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.



Figuur 1: voorstadsnet Brussel

Trekkers

- Federaal minister van Mobiliteit
- NMBS
- Contact: Koen Christiaen, koen.christiaen@belgiantrain.be

Andere partners

- GEN-Stuurgroep (NMBS, MIVB, De Lijn, TEC en vertegenwoordigers van de ministers van de mobiliteit)

Regelgeving en beleidsdocumenten

Overeenkomst met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel (2003)

Financiering

/

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
April 2016	Opening tunnel Schuman-Josaphat
December 2016	Uitbreiding S-aanbod op lijn 26
December 2017-2020	Uitbreiding S-aanbod, ook op zaterdag
December 2020	Opening station Anderlecht, aanbod S3 Zottegem-Brussel-Schaarbeek op zaterdag en zondag
December 2021	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 IC27 (1/u, weekend) naar Nijvel
7 februari 2022	Verlenging S9 van Eigenbrakel tot Nijvel Omvorming IC27 Charleroi – Schuman – Brussels-Airport tot S19
December 2023	S8 naar Zottegem ook in het weekend

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema.

Samenvatting

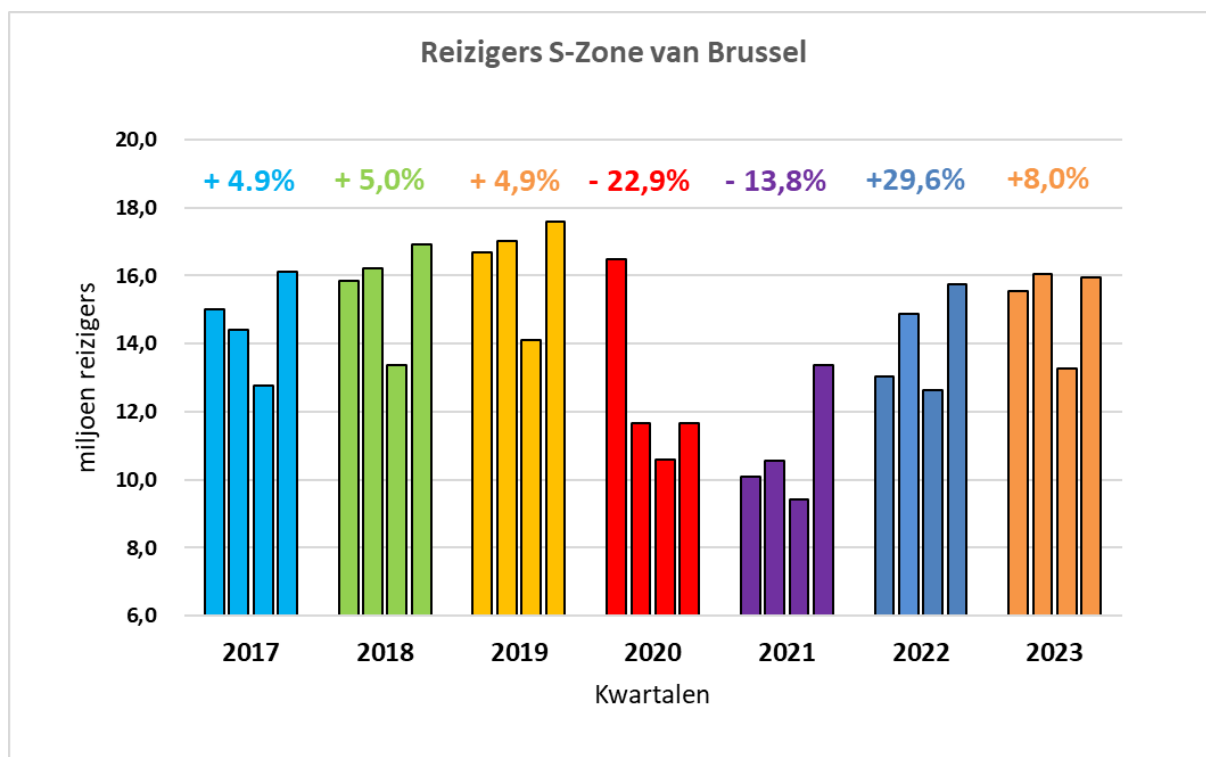
Sinds 2016 werd het S-treinaanbod incrementeel verbeterd. Ook in december 2023 werd het aanbod lichtjes uitgebreid (S8 tot Zottegem).

Toelichting

Evolutie van het 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.

- Het jaarlijkse verkoopvolume bedraagt **60,8 miljoen reizigers in 2023 in de Brusselse S-zone** (alle treintypes samen), met **een groei van 8.0%** ten opzichte van 2022.
- In 2023 was het reizigersvolume in de Brusselse S-zone nog niet terug op het niveau van 2019, maar bleef het 7% onder dit niveau. Maar het herstel wordt bevestigd met een terugkeer naar een iets hoger jaarlijks groeipercentage dan in de rest van het land.



Evolutie van het aanbod S-treinen

December 2016 – december 2020

- Uitbreiding S-aanbod op lijn 26 (december 2016 en 2017).
- De S5 Edingen-Schuman-Mechelen rijdt om het halfuur tot Edingen en rijdt ook in het weekend (december 2017).
- S1 Antwerpen-Brussel-Nijvel rijdt om het halfuur ook op zaterdag (december 2017).
- 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 de S3 ook in het weekend tussen Zottegem en Schaarbeek (1/u).
- Sinds december 2020 is de S4 Aalst-Schuman-Vilvoorde verlengd tot Mechelen met een ruimere amplitude.
- Sinds december 2020 rijdt de S7 Halle-Mechelen niet verder dan Vilvoorde.

////////////////////////////////////

December 2021 – 2022

Sinds december 2021 rijdt de S8 (1/u) tot Zottegem tijdens de week. Daardoor worden de stations tussen Brussel en Zottegem door 2 treinen/uur/richting bediend.

Op 7 februari 2022 vonden de volgende bijkomende aanpassingen plaats:

- De S9 werd verlengd van Eigenbrakel tot Nijvel. Deze verlenging was noodzakelijk door de voortgang van de werken om lijn 124 op 4 sporen te brengen (4 doorgaande sporen in Eigenbrakel).
- De IC27 Charleroi-Schuman-Brussels-Airport werd omgedoopt tot de S19, zonder dat de reisweg werd gewijzigd. Deze wijziging werd doorgevoerd omwille van de coherentie. Deze trein biedt immers een voorstedelijke bediening waarbij hij het merendeel van de haltes op zijn traject aandoet.


December 2023

Sinds december 2023 rijdt de S8-verbinding ook in het weekend van Zottegem naar Louvain-la-Neuve. Dit is een verduidelijking van het aanbod, want ze reed al naar Zottegem op weekdays. Anderlecht wordt dus in het weekend bediend door deze verbinding.

Communicatie

Op de NMBS-website werd [een speciale pagina ontworpen voor de S-trein en het GEN-Brussel](#).

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

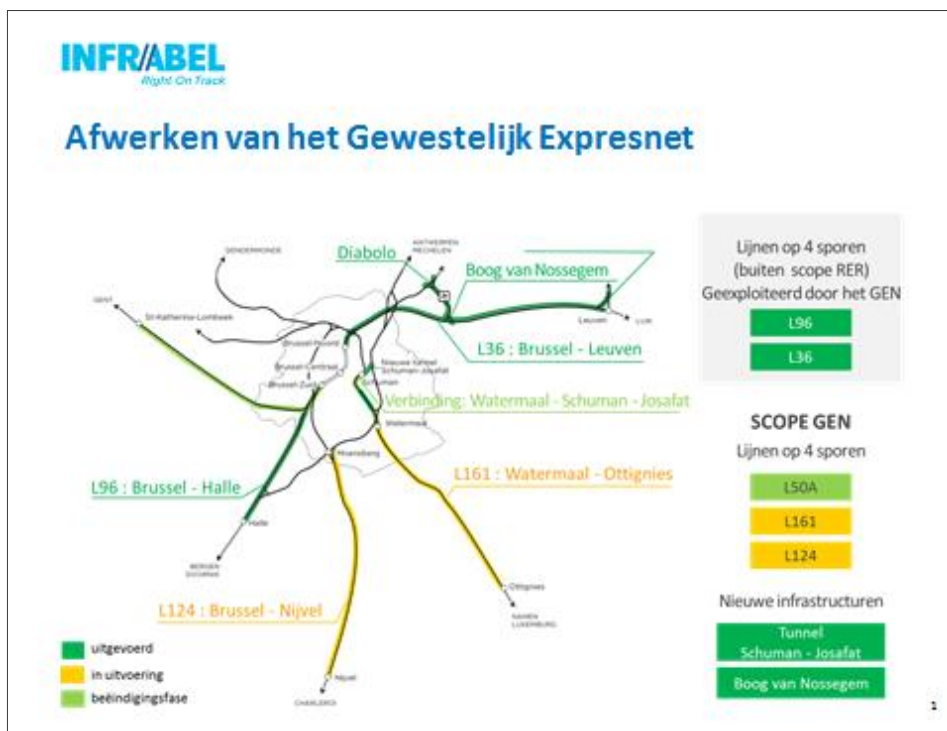


Met de S-trein ben je er zo.

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

GEN-infrastructuurwerken (ter info)



De belangrijkste lopende werken zijn die voor het op 4 sporen brengen van de lijnen 124 (Nijvel-Brussel) en 161 (Ottignies-Brussel). Op de lijnen 124 en 161 zijn de werken die gepland waren voor 2023 uitgevoerd volgens de planning.

De aflevering van de vergunningen blijft moeizaam verlopen, met name voor het baanvak van lijn 124 in het Vlaamse Gewest. In januari 2024 heeft de gemeente Linkebeek opnieuw beroep aangetekend bij de Raad van State tegen het ontwerp-GRUP.

Op lijn 161 is de belangrijkste ontwikkeling de indienststelling (officieel ingehuldigd in november 2023) van de 4 sporen zonder kruisingen tussen Ottignies en de vertakking van Louvain-la-Neuve. Op lijn 124 waren de voornaamste werken geconcentreerd in Waterloo.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.7 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VAN DE VERVOERREGIO VLAAMSE RAND

Situatieschets

De Vlaamse Rand is een regio met een grote mobiliteitsdruk. Enerzijds kent de regio verschillende regionale economische aantrekkingspolen. Ten noorden ligt Brussels Airport Zaventem, die naast een belangrijke economische functie ook heel wat dagelijkse bezoekers aantrekt. Andere clusterings van tewerkstelling worden versterkt door de verschillende autosnelwegen zoals de R0, ring rond Brussel, E40 naar Gent en E40 naar Leuven, E19 naar Antwerpen en A8 of E429 naar Doornik of door waterwegen zoals Zeekanaal Brussel-Schelde en kanaal Brussel-Charleroi.

Tegelijk kent de regio heel wat druk door de nabijheid en aantrekkingskracht van Brussel en omliggende Vlaamse en Waalse steden. Vele regionale infrastructuren doorkruisen de regio: van autosnelwegen tot spoorlijnen, kanalen en ook fietssnelwegen. Deze genereren zowel bestemmings- als doorgaand verkeer wat een bijkomende druk legt op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Vlaamse Rand.

Anderzijds kent de regio ook een landelijke zijde die misschien een minder grotere mobiliteitsdruk kent maar kampt met problematieken rond bereikbaarheid, m.n. van het openbaar vervoer (OV) en fiets.

Focus

Om een antwoord te bieden op de toekomstige mobiliteitsuitdagingen in heel Vlaanderen, werd Vlaanderen in 2019 opgedeeld in 15 vervoerregio's. De opdeling maakt deel uit van de hernieuwde mobiliteitsvisie die de Vlaamse overheid sinds 2019 hanteert. Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 concretiseert die visie en stelt onder meer dat elke vervoerregio over een vervoerregioraad moet beschikken. Die is verantwoordelijk voor de uitwerking van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) bepaalt de toekomstvisie voor alle vervoersmodi binnen de vervoerregio. Het plan is op maat van elke vervoersregio zodat het gericht regionale mobiliteitsuitdagingen kan aanpakken zoals bv. gevaarlijke kruispunten of drukke knooppunten. Het RMP focust zich zowel op personenvervoer als goederenvervoer. Thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming, ... maar ook de link met ruimtelijk beleid komen erin aan bod. Het bestaat uit een strategische visie, operationele beleidsdoelstellingen en een actieplan.

Regelgeving

- [Decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019](#)
- [Besluit regionale mobiliteitsplannen met integratie van milieueffectrapportage \(MER\) van 20 november 2020](#)

Financiering

Via de reguliere werkingsmiddelen van MOW werd een raamovereenkomst ter waarde van 1.200.223,20 € incl. btw gegund voor de ondersteuning van de vervoerregio's en de opmaak van de geïntegreerde mobiliteitsplannen. De subsidie voor de onafhankelijke lokale mobiliteitsplannen werd stopgezet.

Voor de uitvoering van het plan wordt er gekeken naar de reguliere werkingsmiddelen van de partners, dit wil zeggen zowel bij de Vlaamse partners als bij de gemeenten. De actietabel van het RMP geldt als de input voor het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van de Vlaamse Overheid.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Zomer 2020	Publicatie oriëntatienota
April 2022	Voltooiing opmaak scenario's: keuze voor 3 cumulatieve scenario's
Februari 2022 – juni 2022	Doorrekening verkeersmodel (3 cumulatieve scenario's)
7 juni 2022	Vervoerregiodag (workshops): voorstelling en voorlopige stemming beleidsplan en scenario's + participatie over verdere communicatie en opmaak van actieplan
7 juni 2022	Keuze scenario's en eerste voorlopige vaststelling
9 oktober 2022	Mobiliteitsateliers (workshops): interactief werken rond actieplan
Oktober 2022	Goedkeuring nota inhoudsafbakening door cel MER Ontwerp-MER klaar en gepresenteerd voor VVR
November 2022	Werksessies en mobiliteitsateliers met zowel interne partners als maatschappelijke en mobiliteitsstakeholders (online wegens corona)
November 2022	Uitwerking actieplan
28 maart 2023	Voorlopige vaststelling ontwerp RMP en ontwerp MER

31 mei 2023 - 29 juli 2023	Openbaar onderzoek
12 mei 2023 – 9 augustus 2023	Adviesprocedure
14 november 2023	Kwaliteitsbeoordeling teamMER
5 december 2023	Definitieve vaststelling door VVR
15 december 2023	Goedkeuring door minister
19 januari 2024	Mededeling in Vlaamse Regering
30 januari 2024	Publicatie in Belgisch Staatsblad

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Gerealiseerd:

Het RMP is definitief goedgekeurd en in werking, het plan is terug te vinden op www.vervoerregiovlaamserand.be .

Samenvatting

Met de goedkeuring van het RMP start een nieuwe fase van het proces. Het RMP is immers meer dan een plan, het is een leidraad voor de regio voor de komende jaren. Een vertaling van het plan naar de verschillende investeringsprogramma's (GIP) is een noodzaak. Maar ook realisaties op het terrein spelen hierbij een belangrijke rol, verdere detailstudies (die in het RMP staan) moeten uitgevoerd worden, het overleg interlokale mazen heeft een degelijke begeleiding nodig e.d.

Toelichting

2023 was een belangrijk jaar in het proces van het RMP: na de voorlopige vaststelling startte het traject van adviesverlening en openbaar onderzoek. In november werd de kwaliteitsbeoordeling van team MER verkregen. Begin december werd het RMP definitief vastgesteld door de VVR en midden december werd het plan goedgekeurd door de minister. Eind januari 2024 werd de goedkeuring gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad waarna het na 14 dagen van kracht ging.

De vervoerregioraad staat nu in voor de uitvoering en het opvolgen van het plan. De actietabel wordt jaarlijks geëvalueerd door de raad, hierbij worden prioriteiten gemaakt en verschuivingen in timing worden aangegeven.

In 2024 zijn er zowel Vlaamse als gemeenteraadsverkiezingen. De vervoerregioraad zal opnieuw ingesteld worden na de instelling van de gemeenteraden. Er wordt gewerkt aan een traject om de nieuwe leden zo snel mogelijk op de hoogte te brengen van de werking van de vervoerregio en van het RMP.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.8 COMBIPARKINGS EN HOPPINGPUNTEN IN DE VLAAMSE RAND

Situatieschets

De Vlaamse Rand is een regio met een grote mobiliteitsdruk. Enerzijds kent de regio verschillende regionale economische aantrekkingspolen. Ten noorden ligt Brussels Airport Zaventem, die naast een belangrijke economische functie ook heel wat dagelijkse bezoekers aantrekt. Andere clusterings van tewerkstelling worden versterkt door de verschillende autosnelwegen zoals de R0, ring rond Brussel, E40 naar Gent en E40 naar Leuven, E19 naar Antwerpen en A8 of E429 naar Doornik of door waterwegen zoals Zeekanaal Brussel-Schelde en kanaal Brussel-Charleroi.

Anderzijds kent de regio heel wat druk door de nabijheid en aantrekkingskracht van Brussel en omliggende Vlaamse en Waalse steden. Vele regionale infrastructuren doorkruisen de regio: van autosnelwegen tot spoorlijnen, kanalen en ook fietssnelwegen. Deze genereren zowel bestemmings- als doorgaand verkeer wat een bijkomende druk legt op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Vlaamse Rand.

Focus

Sinds 2001 heeft de Vlaamse overheid gebouwd aan een hernieuwde mobiliteitsvisie die beschreven wordt in het decreet basisbereikbaarheid (2019). Het nieuwe decreet laat toe om vernieuwende mobiliteitsoplossingen in te zetten om mobiliteit en leefbaarheid, economische noden en maatschappelijke noden te verzoenen. Het decreet zorgt voor heel wat wijzigingen in het mobiliteitslandschap.

Combimobiliteit staat in het decreet centraal. Dat wil zeggen dat reizigers verschillende vervoermiddelen combineren om hun bestemming te bereiken, bv. trein, bus, tram, een eigen wagen of fiets, of een deelwagen/-fiets. Hoppinpunten spelen een cruciale rol in de overstap naar die combimobiliteit. Het zijn knooppunten waar verschillende vervoermiddelen samenkomen en op elkaar zijn afgestemd.

Vlaamse Regering 2014-2019

De hernieuwde mobiliteitsvisie met focus op combimobiliteit bouwt voort op eerdere Vlaamse beleidsdoelstellingen. Zo kwam het verknopen van verschillende vervoersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto) als doelstelling aan bod in de beleidsnota 'MOW Beleidsprioriteiten 2014-2019'. Door voldoende Park en Rides (P+R's) en transitzones in te richten wou Vlaanderen de overstap naar en binnen het openbaar vervoer faciliteren. In Vlaams-Brabant lag de focus op een netwerk van relatief

kleine overstappunten richting Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), zo dicht mogelijk bij de woonplaats.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) (afdeling beleid, cel Vlaams-Brabant) zette een studie op die zowel theoretisch/modelmatig als praktisch onderzocht waar en hoe welke combiparkings, P+R gerealiseerd konden worden. Dat gedetailleerd onderzoek moest uitwijzen op welke knooppunten van openbaar vervoer (OV) in de Rand combifaciliteiten zowel wenselijk als technisch haalbaar zijn. Ook de prioriteit en het potentieel van een reeks potentiële locaties kwamen in de studie aan bod. De studie werd afgerond in mei 2018.

Vlaamse Regering 2019-2024

De beleidsnota MOW 2019-2024 ging op dat elan verder: *“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 BHG

Omdat de mobiliteit in de Vlaamse Rand uiteraard raakt aan die in Brussel, kwamen de beide gewesten overeen om een gemeenschappelijke aanpak uit te werken rond onder meer de toegang tot en koppeling met het openbaar vervoer, en aspecten zoals prijszetting en *branding*. Vlaanderen en Brussel werken intussen ook samen aan het fiets-GEN als startbasis om een volwaardig netwerk van fietssnelwegen tot stand te brengen, met aansluiting op het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF) in Vlaanderen.

Doelstellingen voor de Vlaamse Rand

Concreet stelt MOW voor de Vlaamse Rand volgende doelstellingen voorop:

- De afronding van het P+R combiparkingplan van de vorige Vlaamse Regering, door de realisatie van de Quick Wins, ingekanteld in de actuele Hoppinvisie.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
Maart 2017	Opstart studie combimobiliteit P+R
Mei 2018	Afronding studie en bekendmaking keuzes MOW en keuzes inkanteling Spoorinvest
2021-2030	Uitrol combipunten Quick Wins 2021 / 2030 en combipunten Spoorinvest
5 april 2022	Publicatie BVR Hoppinpunten
1 juni 2021	Goedkeuring planning Hoppinpunten Vervoerregio Vlaamse Rand
Februari 2022	Afronding unieke verantwoordingsnota voor Hoppinpunten met deelmobiliteit in Vervoerregio Vlaamse Rand
December 2021	Start opmaak gecentraliseerde start- en projectnota voor de luchthavenzone (nog verder af te stemmen met luchthaven)
Maart 2022	Finalisering netwerklogica RMP en Hoppinpunten
Juli 2022	Publicatie BVR haltes en halte-infrastructuur
15 december 2023	Goedkeuring RMP door de minister, incl. lijst Hoppinpunten voor de Vlaamse Rand

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

De aanleg van de combipunten en de Hoppinpunten is een lopend proces.

Samenvatting

De aanleg van de combipunten was al lopende voorafgaande aan het Hoppin-verhaal. Met Hoppin zijn deze combipunten mee opgenomen in de Hoppinkaart die samen met het RMP goedgekeurd is. De meeste combipunten zijn gerealiseerd. Momenteel wordt er ook werk gemaakt van de overige Hoppinpunten, deze worden opgenomen door verschillende partners: AWV, DWV, gemeenten.

Toelichting

Resultaten studie combiparkings

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 Win'-locaties werd een gedetailleerdere uitwerkingsfiche gemaakt. Ook de co-investering voor NMBS-stopplaatsen werd binnen dit project mee 'gecoördineerd'. DWV neemt de verdere uitrol van de P&R langs de A12 op in het kader van haar werkzaamheden rond het Brabantnet (Sneltram Willebroek).

De studie leverde een lijst op met concreet aan te leggen of aan te passen combiparkings. Deze fiche volgt de aanleg van die parkings op. De aanleg gebeurt door verschillende beheerders zoals NMBS, DWV, AWV en de gemeenten. De gemeenten kunnen intussen een subsidie krijgen voor de aanleg onder de voorwaarden van het BVR Hoppinpunten.



Combiparking Quick Wins 2018

In 2018 werden op het vlak van combiparkings 14 Quick Wins gedefinieerd:

Quick Win	Huidige parkeerplaatsen	Extra	Toekomstig aantal
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 ACW-site	132	+ 240	372
Sint-Genesius-Rode- Middenhut N5	80	+ 20	100
Vilvoorde N21 Rubensstraat	0	+ 106	106
Weerde Station	80	+ 158	238
Wezembeek-Oppem tramterminus	0	+ 86	86

Tabel 2: Overzicht Quick Wins combiparkings 2018.

Volgend overzicht geeft per Quick Win de huidige stand van zaken:

Project	Stand van zaken
Asse station	De werken zijn klaar, detailafwerking en beheer volgen.
Bertem carpoolparking	In gebruik, afwerking en aanpassing naar Hoppin moet nog gebeuren.
Erps-Kwerps Station	Werken afgerond, afwerking uit te voeren
Essene-Lombeek Station	Planfase loopt, er lopen procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
Groot-Bijgaarden Station	Projectstuurgroep (PSG) afgerond met alle partners. Procedure aanpalende fietssnelweg af te wachten, liep samen en zorgde in het verleden voor vertraging. Aanvraag voor omgevingsvergunning in de loop van mei 2023. De aanbesteding is al gebeurd bij wijze van optioneel deel binnen de aanbesteding voor de fietssnelweg F2. De werken voor de fietssnelweg F2 zijn aan de gang. Aan het vaste deel van de opdracht (deel station Sint-Martens-Bodegem – Brusselsestraat) wordt gewerkt tot januari 2024. Afhankelijk van het verkrijgen van de omgevingsvergunning voor het Hoppinpunt en het afronden van de nodige grondverwerving, kunnen de werken voor het Hoppinpunt aansluitend van start gaan.
Kampenhout N21 Kerkstraat	Afgewerkt.
Kraainem E40	Het oorspronkelijk project werd geannuleerd. Wordt herbekeken via DWV. Inschakeling in Werken aan de Ring/fietssnelwegenknoop en openleggen van de Woluwe. Korte termijn 2023 worden beperkte Hoppin en laadpalen voorzien op de site. Integrale heraanpak samen met R0 voorzien voor 2028-2030.
Lot Station West	Eind 2022 keurde de PSG de unieke verantwoordingsnota voor het project goed. Aangezien het project niet via de geldende gewestbestemming vergunbaar is, werd begin 2023 een afwijkingsdossier opgestart bij de provincie Vlaams-Brabant. . Er werd in dit proces geconcludeerd dat er geen vergunbaar project kan gedefinieerd worden. Het project is dus stopgezet.

Oorspronkelijk werden voor Vlaams-Brabant Kortenberg, Tollembeek, Herne en Sint-Martens-Bodegem opgenomen. Kortenberg en Herne zijn gerealiseerd. Tollembeek is een project van Fluvius dat ontwerpmatig door DWV voorbereid werd. Momenteel zijn de werken aan de stationsparking in uitvoering. Sint-Martens-Bodegem is nog onderhevig aan procedures voor een RUP en de lokale inpassing.

Later vonden er herschikkingen plaats, met toevoeging van Eppegem-Weerde en heroriëntering van Asse-Weerde en Essene-Lombeek naar Spoorinvest (i.p.v. Quick Win MOW).

De integrale lijst van deze combiparking is dus gerealiseerd of wordt op korte termijn uitgerold, met uitzondering van Eppegem-Weerde. Dit project kende sterke vertraging. De planning is na 2 jaar stilte terug opgestart in het voorjaar van 2022. Sinds 15 november 2022 ligt het project weer stil. Het lokaal bestuur, NMBS, DWV en de Vervoerregioraad bekijken hoe ze dit project zo snel mogelijk weer kunnen opstarten.

Hoppinpunten

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

Voor het luchthavengebied werd een startnota en deels projectnota afgewerkt in 2022. Dit omvat planning OV en Hoppinpunten. De planning werd geïntegreerd met de eerste fase voor de aanleg en planning van de centrale hub. De PSG heeft de projectnota's goedgekeurd, momenteel worden er afspraken gemaakt omtrent de financiering voor de aanleg van deze punten.



AWV werkt aan de voorbereiding van de Hoppinpunten op en aan gewestwegen. Voor uitvoering 2023 ziet de planning er als volgt uit:

Gemeente	Hoppinpunt	Stand van zaken
Gooik	Leerbeek Stelplaats	Ontwerp voorgelegd aan gemeente voor goedkeuring – na goedkeuring: uitvoering mogelijk in 2025
Affligem	Affligem	Ontwerp voorgelegd aan gemeente voor goedkeuring – na goedkeuring: uitvoering najaar 2024
Herne	Herne Heldenplein	Uitgevoerd najaar 2023
Merchtem	Merchtem sportcomplex	Uitgevoerd najaar 2023
Wemmel	Wemmel Kaasmarkt	Uitgevoerd voorjaar 2023
Roosdaal	Pamel Schoon Verbond	Uitgevoerd voorjaar 2024
Kampenhout	Kampenhout Sas	Studie lopende – volgende overleg met de gemeente en andere partners op 14 mei
Lennik	Sint-Kwintens-Lennik Marktpluin	Uitgevoerd zomer 2023
Pepingen	Pepingen Kerk	In uitvoering
Zaventem	Nossegem station	Uitgevoerd voorjaar 2024
Kampenhout	Berg oud station	Uitgevoerd voorjaar 2023
Kampenhout	Kerkstraat	Uitgevoerd voorjaar 2023

Samen met het lokaal bestuur van Lennik, De Lijn en AWV wordt de planning van de aanleg Eizeringen afgerond. Hier stellen zich wel een aantal grote uitdagingen op het vlak van de hemelwaterverordening, de zonevremde ligging en de realisatie van de ontsluiting over de provinciale waterloop, wat de doorlooptijd van het project verlengt. De aanvraag omgevingsvergunning wordt in het 3de kwartaal van 2024 ingediend.



Verder werden binnen de Vervoerregioraad van 28 maart via de Hoppinpuntenmanager een kaart en planning uitgerold op basis van de fasering van De Lijn, gekoppeld aan Hoppinpunten Overzicht voor fase 1, op basis van actuele data met focus op volgende elementen:

- Prioritair: waarom?
- Kwalitatieve overstaplocatie;
- Kwalitatieve fietsenstallingen voor reizigers die zich verder moeten verplaatsen;
- Openbare ruimte klaar voor deelmobiliteit (waar toegewezen).

Afstemming en samenwerking BHG

Wat de oprichting van een werkgroep met MOW, de Vervoerregio Vlaamse Rand en BHG betreft, vond er een startoverleg plaats op 27 mei 2021. Er is een principieel akkoord voor gewestgrensoverschrijdende samenwerking i.v.m. Hoppin. De principeakkoorden over de samenwerking rond de Combipunten-Regionale Hoppinpunten zijn ondertussen afgerond: ze werden gestemd in de Vervoerregio Vlaamse Rand en in wederzijds akkoord overlegd met het BHG.

Beide gewesten delen hun prijsaanbod, waarbij combiparkeren (Hoppin) in de Vlaamse Rand en het BHG (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). Bedoeling was dat De Lijn, MIVB en de beide gewesten planmatig zouden samenwerken en op ICT-vlak zouden afstemmen, met een testfase eind 2022. Die afstemming en test zijn echter niet uitgevoerd. Dit wordt herbekeken binnen de vernieuwde aanpak OV in Vlaanderen.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.9 OMVORMING VAN N203A IN HALLE TOT A8

Situatieschets

Al meer dan 15 jaar wordt er gestudeerd op de A8 in Halle. De A8 zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties, files tot op de R0 en omgevingshinder als gevolg van het uitblijven van een inrichting als hoofdweg op een deel van het traject. Het wegvak van de A8 – gelegen tussen de aansluiting op de R0 en het viaduct over het kanaal Brussel-Charleroi – kent als autoweg N203a vandaag nog steeds 3 lichtengeregelde kruispunten en een half aansluitingscomplex ter hoogte van de Welkomstlaan/N203. Daarnaast leidt deze situatie lokaal tot problemen op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid in de omliggende wijken.

Focus

Het doel van het project is om de huidige weg om te vormen naar een autosnelweg die voldoet aan de normen. Die ingreep moet zowel de veiligheid als de doorstroming verhogen en de huidige onleefbaarheid voor de bewoners in de omgeving verhelpen.

Reikwijdte van het project:

- omvorming van de N203a tot een volwaardige hoofdweg tussen het kanaal en de aansluiting A8xR0 i.f.v.:
 - ▶ verkeersveiligheid / wegwerken zwarte (kruis)punten A8;
 - ▶ verbetering doorstroming A8/R0;
 - ▶ vermindering sluipverkeer omliggende wegen.
- verbetering van de leefkwaliteit voor de omgeving;
- ondertunneling t.h.v. Nijvelsesteenweg en Halleweg als middel i.f.v. hoger genoemde doelstellingen;
- ontsluiting en bereikbaarheid Rodenem garanderen.

Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Ken Watzeels, ken.watzeels@vlaanderen.be
- De Werkvennootschap (DWW)
Contact: Ief Janssens, ief.janssens@dww.vlaanderen
Wouter Casteels (plaatsvervanger), wouter.casteels@dww.vlaanderen

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Contact: Anita Jaspers, anita.jaspers@mow.vlaanderen.be
Stien Verlinden, stien.verlinden@mow.vlaanderen.be

Andere partners

- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Departement Omgeving (DOMG)
- Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)
- Departement Landbouw en Visserij
- Waals Gewest
- Provincie Vlaams-Brabant
- Stad Halle
- Gemeente Pepingen
- Gemeente Beersel

Regelgeving

/

Financiering

De Vlaamse Regering stelde in haar besluit van 15 oktober 2021 een budget van 160 miljoen euro voorop. Voor de studie is er een budget van 5,6 miljoen euro voorzien.

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
15 oktober 2021	BVR: het project A8 zal als een potentieel PPS-project worden uitgewerkt.
1 juni 2022	Opstart ontwerpstudie door studieconsortium (Sweco en Common Ground)
9 november 2022	Validatie manifest door projectstuurgroep

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

zogenoemde 'Manifest' voor het project A8 Halle. De samengestelde projectstuurgroep (PSG) valideerde het Manifest op 9 november 2022.

Op basis van de uitgangspunten van het Manifest werden vervolgens in de startnotafase verschillende hoofdscenario's gedefinieerd. Die werden op verschillende vlakken bestudeerd en vervolgens aan een trechtering onderworpen. In januari 2023 bestendigde de PSG de keuze voor het hoofdscenario, waarbij één aansluiting op de A8 voorzien wordt ten westen van het kanaal en één aansluiting op de A8 ten oosten van het kanaal ter hoogte van de Nijvelsesteenweg.

Op basis van het hoofdscenario werden verschillende uitvoeringsscenario's uitgewerkt. De scenario's verschillen van elkaar in de mate van overdekking van de A8.

Geen van de eindscenario's is binnen de huidige planologische context vergunbaar. Er dringt zich dan ook een nieuw planinitiatief op. De voorbereidingen voor de opstart van het nieuwe planinitiatief zijn volop lopende.



BELEIDSVELD MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

2.10 WERKEN AAN DE RING – R0 OOST

Situatieschets

De Ring (R0) rond Brussel heeft doorheen de jaren het imago van een onleefbare en te vermijden plek gekregen. Files en ongevallen, sluipverkeer in de omliggende steden en gemeenten, versnippering van de aangrenzende groengebieden ... Bovendien is het oudste stuk van de Ring al 65 jaar oud. Aanpassing aan de noden van vandaag is noodzakelijk.

De Ring werd ontworpen en gebouwd voor het verkeer van de vorige eeuw. Toen was er een pak minder verkeer dan vandaag. Het ontwerp was vooral gericht op de auto, had weinig aandacht voor actieve weggebruikers en openbaar vervoer en hield geen rekening met bestaande ruimtelijke, functionele en ecologische relaties. Dat heeft gezorgd voor barrières in en tussen woongebieden en in open ruimte- en groengebieden, verwaarlozing en vertakking van het netwerk voor zachte weggebruikers, en infrastructuur die niet aangepast is aan de toegenomen verkeersdrukte.

Focus

Daarom zet het programma 'Werken aan de Ring' in op het verbeteren van de mobiliteit en het verhogen van de leefbaarheid in de Vlaamse Rand en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het uitgangspunt is een aanpak die veel meer omvat dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend programma van wegenis-, fiets- en openbaarvervoersprojecten dat tegelijk aandacht heeft voor combimobiliteit. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd wil Vlaanderen de leefbaarheid in de regio verhogen en neemt het acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken. Die dragen bij tot het herstel van het groen-blauwe netwerk.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' zitten een aantal projecten. De Werkvennootschap (DWV) neemt de coördinatie van al die projecten op zich. De deelprojecten 'Brabantnet' en 'R0 Noord' komen in andere fiches aan bod. Deze fiche bespreekt de R0 Oost, inclusief Quick Wins. Aanvullend zet DWV actief in op sensibilisering en werkt ze aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al een duurzame 'modal' en 'mental shift' op gang te brengen.

Het oostelijke deel van de R0 omvat de zone Vierarmen, over Leonard, tot Groenendaal en ten oosten van de R0 op de E411 tot rond zone Brabantlaan. Het 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 geeft meer uitleg bij de verschillende projecten.

Trekkers

- Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Contact: Ken Watzeels, ken.watzeels@vlaanderen.be
- De Werkvennootschap
Contact: Ief Janssens, ief.janssens@dwv.vlaanderen
Wouter Casteels (plaatsvervanger), wouter.casteels@dwv.vlaanderen

Andere partners

- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- Departement Omgeving (DOMG)
- Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)
- Brussel Mobiliteit
- Leefmilieu Brussel
- Brussel Perspective
- Waals Gewest
- Gemeenten: Hoeilaart, Tervuren, Overijse, Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Wezembeek-Oppem, ...

Financiering

Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Regelgeving

/

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
September 2018 - voorjaar 2019	Actualisatiefase Actualisatie van het streefbeeld + zoeken naar Quick Wins
Mei 2019	Planfase (duur: 5 kalenderjaren) Doorlopen planproces voor het aanpassen van bestemmingen + uitvoeringstechnische dossiers voor Quick Wins

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema

Samenvatting

De afgelopen jaren kende het project van de R0 Oost een mooi traject. De studie rond de verkeersknooppunten zit op kruissnelheid, evenals een heel aantal Quick Wins in deze omgeving.

Toelichting

Actualisatiefase

De studie naar de R0 Oost omvat 3 fasen: een actualisatiefase (6 maanden), een planfase (5 kalenderjaren) en een vergunnings- en aanbestedingsfase (2,5 kalenderjaren). In de actualisatiefase werd enerzijds een actualisatie van het bestaande streefbeeld uitgevoerd en werd anderzijds bekeken of bepaalde oplossingen op korte termijn al verlichting kunnen brengen rond de geselecteerde verkeersknooppunten.

Planfase

Voor de projecten met het oog op de realisatie van het streefbeeld voor de 4 grote verkeerscomplexen zijn bestemmingswijzigingen nodig. In september 2019 werden voorbereidingen getroffen voor de opstart van de nodige procedures. In 2020 werd gewerkt aan de start- en procesnota's, met een uitgebreid onderzoek naar de samenhang van de 4 knopen en hun effecten. Op 8 november 2021 keurde

de Vlaamse Regering de startnota's goed, wat het effectieve startpunt van de GRUP-procedures betekende.

In september 2022 werden de scopingnota's afgewerkt. De inspraakreacties en adviezen die tijdens het openbaar onderzoek ontvangen werden, zijn daarin verwerkt. In het najaar 2022 werd vervolgens gestart met de opmaak van de milieueffectenrapporten voor de 4 knopen. Daarnaast werd voor elk van de knopen ontwerpand onderzoek opgemaakt.

Op basis van de resultaten van het milieueffectenrapport en het ontwerpand onderzoek kon voor de knoop Groenendaal een voorkeursalternatief geselecteerd worden. Op basis van dit voorkeursalternatief werd een voorontwerp-GRUP opgemaakt dat ter validatie aan de Vlaamse Regering voorgelegd zal worden.

Voor de knopen Jezus-Eik, Vierarmen en Leonard is nog bijkomend overleg nodig alvorens een gedragen voorkeursalternatief te kunnen selecteren en het voorontwerp-GRUP te kunnen opmaken.

Daarnaast stelde DWV een tiental Quick Wins (QW's) voorop om als eerste in uitvoering te brengen. Deze QW's brengen alvast perspectief in de zwaar gecongesteerde regio. Ze focussen zich hoofdzakelijk op het voorzien van alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer, door in te zetten op fietsinfrastructuur, een mobipunt en maatregelen ter ondersteuning van het openbaar vervoer. Omdat het projectgebied zich in het Zoniënwoud bevindt (Natura 2000-gebied en Unesco-erfgoed), worden ook twee ontsnipperingsmaatregelen voorzien die bijdragen aan een integraal verhaal.



Vergunnings- en aanbestedingsfase

De tabel hieronder geeft de voorziene timing voor de geselecteerde QW's (aanbesteding):

Tijdslijn	Fiets	OV en Mobipunt	Doorstroming	Leefbaarheid
2020	Fietstunnel Welriekendedreef Fietssnelweg F29 (Brussel-Tervuren)			Ecorecreaduct De Priorij
2021	Fietsbrug F29 Fietstunnel F205 Fietssnelweg F205 Fietssnelweg F204 fase 1			
2022	Fietssnelweg F29 (Tervuren-Leuven)	Hoppinpunt Jezus-Eik		
2023	Ringfietspad tussen Vierarmen en E40			
2024	Fietssnelweg F204 fase 2			
2025	Fietsverbinding Wezembeek-Oppem - Brussel			

De fietstunnel Welriekende dreef en de fietssnelweg F205 zijn ondertussen afgewerkt.

De volgende projecten zijn in uitvoering: ecorecreaduct De Priorij, de nieuwe tunnel onder het spoor (deel van de F205), de houten fietsbrug F29K, de fietssnelweg F204 – fase 1, de fietssnelweg F29 en de herinrichting van het centrum Jezus-Eik.

Het project van het ringfietspad tussen Vierarmen en de E40 (FR20) wordt momenteel voorbereid door de aannemer om in de tweede jaarhelft te starten met uitvoering.

Ook in 2024 wordt er een project aanbesteed, namelijk de ontbrekende delen van de F204 richting Wallonië en Brussel.

Daarnaast loopt ook nog het voorbereidingstraject voor de fietsverbinding Wezembeek-Oppem – Brussel.

BELEIDSVELD ONDERWIJS

3.1 ONDERWIJSINFRASTRUCTUUR EN -CAPACITEIT

Situatieschets

De bevolking groeit in de Vlaamse Rand een pak sneller aan dan gemiddeld in Vlaanderen (zie omgevingsanalyse). Zo telde de Vlaamse Rand in 2023 18% meer inwoners (+70.888 personen) dan 20 jaar eerder, terwijl de gemiddelde bevolkingsgroei in Vlaanderen over die periode maar 13% bedroeg.

Bovendien zijn er in de Vlaamse Rand naar verhouding meer minderjarigen. Begin 2023 was een kwart van de inwoners van de regio (25%) jonger dan 20 jaar oud. Het aandeel kinderen en jongeren in de Vlaamse Rand ligt daarmee beduidend hoger dan in het Vlaamse Gewest (22%) en de centrumsteden (22%). Maar liefst 13 gemeenten uit de Rand behoren tot de top 20 van de Vlaamse gemeenten met het hoogste aandeel 0- tot 19-jarigen.

Het aantal kinderen en jongeren in de Vlaamse Rand neemt bovendien sterk toe. In de afgelopen 20 jaar (2003-2023) kwamen er 22.633 extra 0- tot 19-jarigen bij in de regio, wat neerkomt op een stijging van 25%. In dezelfde periode lag de groei van deze leeftijdsgroep niet alleen beduidend lager in het Vlaamse Gewest (+8%) maar ook in de centrumsteden (+19%). Hoewel de gehele bevolking van de Vlaamse Rand relatief sterk toenam (+19%), gaat de groei van het aantal kinderen en jongeren in de regio dus nog een stuk sneller (+25%).

Daarnaast steeg de voorbije tien jaar het aantal leerlingen dat vanuit Brussel school komt lopen in de Vlaamse Rand met 37%. Samen met de sterke toename van het aantal minderjarigen zet dit de capaciteit van het onderwijs in de regio danig onder druk. Zo zijn de verwachte capaciteitstekorten in het gewoon kleuter-, lager en basisonderwijs volgens de capaciteitsmonitor¹ nergens in Vlaanderen hoger dan in de onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde.

Focus

De Vlaamse Regering engageerde zich om tegemoet te komen aan de capaciteitsnoden op het vlak van schoolinfrastructuur, in het bijzonder ook in de Vlaamse Rand. De Vlaamse Regering waakt er ook over dat toekomstige capaciteitsnoden ruim op voorhand worden ingeschat, zodat overheid, lokale besturen en schoolbesturen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen. Dat gebeurt aan de hand van opeenvolgende

¹ Havermans, N., Kangas, T. & Surkyn, J. (2021) Capaciteitsmonitor 2021. Analyse van capaciteitsnoden en pendelbewegingen in Vlaanderen. Leuven: HIVA-KU Leuven.

afnames van de capaciteitsmonitor, die de gebieden identificeert waar de grootste toekomstige capaciteitsnoden verwacht worden.

Die 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.

Daarnaast werden begin 2022 wijzigingen aan de inschrijvingsregels voor de Vlaamse Rand goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Die maken het voor de scholen mogelijk om voorrang te geven aan Nederlandstalige kinderen. Basisscholen kunnen voorrang geven aan kinderen die in de eigen gemeente wonen. Secundaire scholen kunnen 70% van de plaatsen voorbehouden voor leerlingen die vanaf hun 3 jaar onafgebroken Nederlandstalig onderwijs gevolgd hebben of die sinds hun verhuis naar Vlaanderen of Brussel altijd gekozen hebben voor Nederlandstalig onderwijs.

Financiering

De onderbouwing voor de besteding van de capaciteitsmiddelen is de capaciteitsmonitor. De meest recente capaciteitsmonitor dateert van december 2021. In 2024 vindt de nieuwe afname van de capaciteitsmonitor plaats.

Periode	Hoofdstructuur	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
2019-2022	Gewoon secundair onderwijs	6	0	906	€ 7.417.445
Totaal 2019-2022		6	0	906	€ 7.417.445
2022-2024	Buitengewoon basisonderwijs	1	16	0	€ 75.000
	Gewoon basis- en secundair onderwijs	1	170	180	€ 7.230.803
	Gewoon basisonderwijs	8	631	0	€ 10.629.610
	Gewoon secundair onderwijs	10	0	720	€ 9.177.113
Totaal 2022-2024		20	817	900	€ 27.112.526
Eindtotaal		26	817	1.806	€ 34.529.971

Tabel 1: Geïnvesteerde capaciteitsmiddelen deze legislatuur met corresponderend aantal projecten en geplande plaatsen. Het gaat telkens om geplande bijkomende plaatsen via scholenbouwprojecten, waarvan voor de meeste projecten de werken nog niet opgestart of nog niet afgerond zijn.

Regelgeving

[Decreet tot wijziging van het decreet basisonderwijs van 25 februari 1997 en de Codex Secundair Onderwijs van 17 december 2010, wat betreft bijkomende maatregelen voor het inschrijvingsrecht betreffende voorrangs- en ordeningscriteria](#)

Trekkers

- Vlaams minister van Onderwijs
Contact: Pieter-Jan De Geest, pieter-jan.degeest@vlaanderen.be
- Departement Onderwijs en Vorming, afdeling Strategie en Kennis
Contact: Laurens Van de Voorde, laurens.vandevoorde@ond.vlaanderen.be

Andere partners

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

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
December 2021	Oplevering capaciteitsmonitor 2021
Februari 2022	Wijziging inschrijvingsregels voor de Vlaamse Rand, met voorrangsregeling (inwerkingtreding: 1 september 2022)
Maart 2024	Opstart capaciteitsmonitor 2024
2025	<i>Oplevering capaciteitsmonitor 2024</i>

Tabel 2: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Onderstaande tabel geeft de realisatiegraad van de capaciteitsprojecten in de onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde weer. Deze onderwijszones omvatten niet alleen en niet alle gemeenten van de Vlaamse Rand. Deze stand van zaken werd begin 2023 opgemaakt en is de meest recente stand van zaken.

Begroting geaggregeerd	Stand van zaken begin 2023	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Toegewezen capaciteitsmiddelen
2010-2018	1. Werken uitgevoerd	37	3.656	100	26.743.165 €
	2. Werken gestart	1	59		600.000 €
	3. Werken nog niet gestart	6	796	120	6.898.333 €
Totaal 2010-2018		44	4.511	220	34.241.498 €
2019-2022	1. Werken uitgevoerd	5	0	714	4.567.040 €
	2. Werken gestart	5	0	797	8.194.108 €
	3. Werken nog niet gestart	15	458	2.029	21.905.103 €
Totaal 2019-2022		25	458	3.540	34.666.251 €
Totaal 2022-2024		24	965	1.155	34.382.763 €
Totaal		93	5.934	4.915	103.290.512 €

Tabel 4: Realisatiegraad van de capaciteitsprojecten in de onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde

Bijlage: detailoverzichten met betrekking tot capaciteitsprojecten in de Vlaamse Rand.

Toegewezen capaciteitsmiddelen deze legislatuur aan nieuwe capaciteitsprojecten

Begroting	Hoofdstructuur	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
2019-2022	Buitengewoon basisonderwijs	7	274		€ 7.877.527
	Gewoon en Buitengewoon secundair onderwijs	1	0	148	€ 2.045.633
	Gewoon secundair onderwijs	37	0	4.337	€ 34.699.350
Totaal 2019-2022		45	274	4.485	€ 44.622.510
2022-2024	Buitengewoon basis- en secundair onderwijs	3	131	196	€ 11.588.565
	Buitengewoon basisonderwijs	13	570	0	€ 20.974.085
	Buitengewoon secundair onderwijs	10	0	524	€ 10.620.389
	Gewoon basis- en secundair onderwijs	2	385	251	€ 9.361.989
	Gewoon basisonderwijs	21	2.089	0	€ 25.635.620
	Gewoon en Buitengewoon secundair onderwijs	1	0	140	€ 3.192.840
	Gewoon secundair onderwijs	78	229	7.643	€ 106.986.160
Totaal 2022-2024		128	3.404	8.754	€ 188.359.648
Totaal 2019-2024		173	3.678	13.239	€ 232.982.158
2025	Buitengewoon basisonderwijs	5	137	0	€ 6.644.325
	Buitengewoon secundair onderwijs	3	0	183	€ 9.921.172
	Gewoon secundair onderwijs	26*	0	4.457	€ 58.356.482
Totaal 2025		34	137	4.640	€ 74.921.979
Totaal		207	3.815	17.879	€ 307.904.137

* Inclusief 650 geplande plaatsen in de gemeente Schaarbeek, waarvoor in betreffende aanvraag van het gemeentebestuur van Schaarbeek wordt uitgegaan van een totale geraamde projectkost van 23.925.000 euro. De beslissing van de Vlaamse Regering van 3 mei 2024 bevat de vraag aan het gemeentebestuur van Schaarbeek om de uitwerking en de begroting van dit projectvoorstel bij te sturen. Het gemeentebestuur van Schaarbeek krijgt op die manier nog tijd tot aan de herbevestiging door de volgende Vlaamse Regering om de plannen en begroting van dit project bij te sturen, en wordt daartoe ook aangemoedigd door het reserveren van han een bedrag van 1.713.949 euro voor deze aanvraag. Het in rekening brengen van de daarmee geplande 650 bijkomende plaatsen in het gewoon secundair onderwijs is dus onder voorbehoud van de verdere uitwerking van dit projectvoorstel en de toewijzing van bijkomende middelen in de loop van volgende legislatuur.

Toegewezen capaciteitsmiddelen deze legislatuur aan nieuwe capaciteitsprojecten in onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde

Begroting	Hoofdstructuur	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen	Aandeel onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde
2019-2022	Gewoon secundair onderwijs	9	0	1.241	€ 9.557.840	
Totaal 2019-2022		9	0	1.241	€ 9.557.840	21,42%
2022-2024	Buitengewoon basisonderwijs	1	16	0	€ 75.000	
	Gewoon basis- en secundair onderwijs	1	170	180	€ 7.230.803	
	Gewoon basisonderwijs	10	779	0	€ 13.089.847	
	Gewoon secundair onderwijs	12	0	975	€ 12.447.113	
Totaal 2022-2024		24	965	1.155	€ 32.842.763	17,44%
Totaal 2019-2024		33	965	2.396	€ 42.400.603	18,20%
2025	Buitengewoon basisonderwijs	1	16	0	€ 397.898	
	Gewoon secundair onderwijs	5	0	589	€ 8.186.866	

Totaal 2025		6	16	589	€ 8.584.763	11,46%
Totaal		39	981	2.985	€ 50.985.366	16,56%

Toegewezen capaciteitsmiddelen deze legislatuur aan nieuwe capaciteitsprojecten in Vlaamse Rand**

Begroting	Hoofdstructuur	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen	Aandeel Vlaamse Rand
2019-2022	Gewoon secundair onderwijs	6	0	906	€ 7.417.445	
Totaal 2019-2022		6	0	906	€ 7.417.445	16,62%
2022-2024	Buitengewoon basisonderwijs	1	16	0	€ 75.000	
	Gewoon basis- en secundair onderwijs	1	170	180	€ 7.230.803	
	Gewoon basisonderwijs	8	631	0	€ 10.629.610	
	Gewoon secundair onderwijs	10	0	720	€ 9.177.113	
Totaal 2022-2024		20	817	900	€ 27.112.526	14,39%
Totaal 2019-2024		26	817	1.806	€ 34.529.971	14,82%
2025	Buitengewoon basisonderwijs	1	16	0	€ 397.898	
	Gewoon secundair onderwijs	2	0	211	€ 3.596.068	
Totaal 2025		3	16	211	€ 3.993.966	5,33%
Totaal		29	833	2.017	€ 38.523.937	12,51%

** Tot de Vlaamse Rand behoren niet alle gemeenten in onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde, maar enkel 19 randgemeenten gelegen rondom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald de 6 faciliteitengemeenten Drogenbos, Kraainem, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Wemmel en Wezembeek-Oppem en verder de gemeenten Asse, Beersel, Dilbeek, Grimbergen, Hoeilaart, Machelen, Meise, Merchtem, Overijse, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde en Zaventem.

Toegewezen capaciteitsmiddelen deze legislatuur aan nieuwe capaciteitsprojecten in onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde

Begroting	Onderwijszone	Gemeente	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
2019-2022	Dilbeek	Kapelle-op-den-Bos	1	0	125	€ 651.912
		Londerzeel	1	0	120	€ 973.400
		Merchtem	1	0	140	€ 1.233.625
		Ternat	1	0	90	€ 515.083
	Halle	Beersel	1	0	40	€ 79.040
		Sint-Pieters-Leeuw	1	0	300	€ 3.028.266
	Vilvoorde	Hoeilaart	1	0	150	€ 766.000
		Overijse	1	0	144	€ 1.382.248
		Zaventem	1	0	132	€ 928.266
		Asse	2	0	92	€ 294.581
	Dilbeek	Dilbeek	2	302	180	€ 8.301.892
		Dilbeek (Groot-Bijgaarden)	2	21	48	€ 766.553
Merchtem		4	113	122	€ 3.968.248	

2022-2024	Halle	Ternat	1	0	130	€ 1.620.000
		Wemmel	1	16	0	€ 75.000
		Beersel	2	15	20	€ 169.055
		Halle	1	100	0	€ 1.991.447
		Halle (Buizingen)	1	48	0	€ 468.790
		Halle (Lembeek)	1	0	125	€ 1.650.000
	Vilvoorde	Sint-Genesius-Rode	1	0	120	€ 1.178.826
		Grimbergen (Strombeek-Bever)	1	180	0	€ 3.615.941
		Overijse	1	0	146	€ 1.670.171
		Tervuren	1	0	60	€ 1.434.700
		Vilvoorde	2	170	0	€ 4.117.851
		Zaventem	1	0	112	€ 1.519.708
Totaal 2019-2024			33	965	2.396	€ 42.400.603
2025	Dilbeek	Dilbeek	1	0	67	€ 1.877.151
		Londerzeel	2	0	210	€ 1.786.605
		Opwijk	1	0	168	€ 2.804.193
	Vilvoorde	Overijse	1	0	144	€ 1.718.917
		Vilvoorde	1	16	0	€ 397.898
Totaal 2025			6	16	589	€ 8.584.763
Totaal			39	981	2.985	€ 50.985.366

Stand van zaken capaciteitsprojecten in Vlaamse Rand

Begroting geaggregeerd	Stand van zaken op 12 mei 2023	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
2010-2018	1. Werken uitgevoerd	31	3.083	50	€ 23.980.336
	2. Werken gestart	2	300	0	€ 1.961.000
	3. Werken nog niet gestart	4	372	0	€ 3.577.833
	Geannuleerd	1	40		€ 400.000
Totaal 2010-2018		38	3.795	50	€ 29.919.169
2019-2022	1. Werken uitgevoerd	5	0	714	€ 4.567.040
	2. Werken gestart	2	0	320	€ 3.533.625
	3. Werken nog niet gestart	8	458	1.342	€ 16.818.408
	Nog geen dossier ingediend	2	0	232	€ 1.477.783
Totaal 2019-2022		17	458	2.608	€ 26.396.857
2022-2024	1. Werken uitgevoerd	1	16	0	€ 75.000
	3. Werken nog niet gestart	6	400	348	€ 13.987.891
	Geannuleerd	1		32	€ 244.287
	Nog geen dossier ingediend	12	401	520	€ 12.805.348
Totaal 2022-2024		20	817	900	€ 27.112.526
Totaal		75	5.070	3.558	€ 83.428.552

Stand van zaken capaciteitsprojecten in onderwijszones Dilbeek, Halle en Vilvoorde

Begroting geaggregeerd	Stand van zaken op 12 mei 2023	Aantal projecten	Geplande plaatsen basisonderwijs	Geplande plaatsen secundair onderwijs	Capaciteitsmiddelen
2010-2018	1. Werken uitgevoerd	38	3.715	100	€ 27.343.165
	2. Werken gestart	2	300	0	€ 1.961.000
	3. Werken nog niet gestart	5	516	120	€ 4.537.333
	Geannuleerd	1	40		€ 400.000
Totaal 2010-2018		46	4.571	220	€ 34.241.498
2019-2022	1. Werken uitgevoerd	7	0	1.101	€ 8.712.440
	2. Werken gestart	3	0	410	€ 4.048.708
	3. Werken nog niet gestart	10	458	1.702	€ 19.775.408
	Nog geen dossier ingediend	3	0	357	€ 2.129.695
Totaal 2019-2022		23	458	3.570	€ 34.666.251
2022-2024	1. Werken uitgevoerd	1	16	0	€ 75.000
	3. Werken nog niet gestart	7	448	348	€ 14.456.681
	Geannuleerd	1		32	€ 244.287
	Nog geen dossier ingediend	15	501	775	€ 18.066.795
Totaal 2022-2024		24	965	1.155	€ 32.842.763
Totaal		93	5.994	4.945	€ 101.750.512

BELEIDSVELD ONDERWIJS

3.2 TAALSTIMULERING IN HET ONDERWIJS

Situatieschets

Het aantal kinderen en jongeren in de Vlaamse Rand is niet alleen vrij hoog in verhouding tot de gehele bevolking, het neemt ook nog eens snel toe. Bovendien zijn velen onder hen van buitenlandse herkomst. Het aandeel randbewoners van buitenlandse herkomst bedraagt in de categorie 0-17-jarigen ruim 65%, terwijl het voor de bevolking in zijn geheel maar om 47% gaat.

Die realiteit weerspiegelt zich ook in de cijfers rond thuistaal Nederlands: in het schooljaar 2022-2023 had nagenoeg de helft (49,9%) van de leerlingen die in de Vlaamse Rand wonen en Nederlandstalig onderwijs volgen een andere thuistaal dan het Nederlands. Het taalgebruik in de regio verandert bovendien in snel tempo: 10 jaar eerder bedroeg het aandeel anderstaligen binnen deze groep nog maar een derde (32%).

Focus

Het verschillende taalniveau Nederlands van leerlingen vormt voor scholen een extra uitdaging. De Vlaamse Regering voert daarom een beleid dat de taalachterstand bij leerlingen in het basis- en secundair onderwijs wil verkleinen. Het gaat enerzijds om maatregelen die voor het gehele Vlaamse onderwijs gelden, en anderzijds ook om beleidsinitiatieven die specifiek gericht zijn op de Vlaamse Rand.

Zo zet het regeerakkoord 2019-2024 sterk in op het verhogen van de taalkennis en taalvaardigheid Nederlands (OD 1.1). Die doelstelling vertaalt zich onder meer in initiatieven rond de KOALA-taalscreening en de taalintegratietrajecten, zomerscholen, taalstimulerende activiteiten Nederlands buiten de schoolse tijd en het 'Leesoffensief'. Met internationaal onderzoek en de Vlaamse toetsen wordt de taalvaardigheid van leerlingen in kaart gebracht. Het schooljaar 2023-2024 geldt als 'het schooljaar van het Nederlands', met onder meer extra werkingsbudget voor scholen van wie meer dan de helft van de leerlingen een andere thuistaal dan het Nederlands heeft.

Daarnaast gaat er bij de nieuwe eindtermen voor het secundair onderwijs aandacht naar ambitieuze doelen voor Nederlands. De beleidsnota geeft verder aan dat er een gebiedsdekkend aanbod NT2 moet zijn (OD 1.9).

Specifiek voor de Vlaamse Rand gaat een deel van de middelen van het Vlaamse Randfonds naar projecten die de Nederlandse taal in het onderwijs versterken. In 2020 werden de projecten taalstimulerende activiteiten Nederlands in de schoolvakanties en de buitenschoolse opvang die in de Vlaamse Rand plaatsvonden gefinancierd met middelen uit het Randfonds. Ook voor de projecten 'lezen op school' in de Vlaamse Rand sprong het Randfonds bij. Voor de periode 2022-2024 werd in het fonds 3 miljoen euro

vrijgemaakt voor een nieuw ondersteuningsaanbod van vzw 'de Rand' om secundaire scholen in de Rand te ondersteunen bij hun taalbeleid.

Deze fiche brengt de verschillende beleidsinitiatieven die het Nederlands van anderstalige leerlingen willen versterken in kaart en volgt ze op.

Financiering

Van het Vlaamse Randfonds ging er tussen 2020 en 2022 in totaal 3.885.669,71 euro naar onderwijsprojecten gerelateerd aan taalvaardigheid. De 3 miljoen euro voor een nieuw ondersteuningsaanbod van vzw 'de Rand' voor de periode 2022-2024 wordt gespreid over deze 3 jaar uitgegeven. In bovenstaand bedrag zit dus de 1 miljoen euro voor 2022.

Voor het 'schooljaar van het Nederlands' is voor 2024 een totaalbudget van 20 miljoen euro voorzien om scholen in het gewoon lager- en het secundair onderwijs die de voorbije 3 schooljaren minstens één keer meer dan 50% leerlingen met een andere thuistaal dan het Nederlands hadden ongeveer 250 euro extra werkingsbudget per leerling te geven om te investeren in de versterking van het Nederlands, in te zetten volgens de eigen noden en keuzes.

Regelgeving

- Gewijzigde inschrijvingsregels: [Decreet tot wijziging van het decreet basisonderwijs van 25 februari 1997 en de Codex Secundair Onderwijs van 17 december 2010, wat betreft bijkomende maatregelen voor het inschrijvingsrecht betreffende voorrangs- en ordeningscriteria](#)
- Vlaamse toetsen: [Decreet over de Vlaamse toetsen in het onderwijs](#)
- KOALA taalscreening: [Decreet basisonderwijs](#)
- Zomerscholen: [Decreet over de organisatie van zomerscholen](#)

Trekkers

- Vlaams minister van Onderwijs
Contact: Pieter-Jan De Geest, pieter-jan.degeest@vlaanderen.be
- Departement Onderwijs en Vorming, afdeling Strategie en Kennis
Contact: Laurens Van de Voorde, laurens.vandevoorde@ond.vlaanderen.be

Andere partners

/

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
2020	Eerste zomerscholen Start projecten taalstimulerende activiteiten Nederlands buiten de schoolse tijd (tot 2022)
2021	Eerste afname KOALA-taalscreening bij kleuters
2022	Structurele verankering zomerscholen Nieuwe voorrangsregeling bij inschrijvingen Vlaamse Rand
2023	Nieuwe eindtermen tweede en derde graad secundair onderwijs Resultaten PIRLS 2021 en PISA 2022 Start 'schooljaar van het Nederlands'
2024	Eerste afname Vlaamse toetsen

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema: de verschillende genomen initiatieven volgen de opgemaakte planning.

Samenvatting

Eén van de prioriteiten deze legislatuur is de taalvaardigheid van het Nederlands versterken. Daarvoor werden heel wat initiatieven genomen, waarvan een aantal hieronder uitgebreider beschreven staan. Een belangrijk onderdeel van het beleid is het in kaart brengen van de taalvaardigheid van leerlingen, via internationaal vergelijkend onderzoek, de KOALA-screening, peilingsonderzoek en de Vlaamse toetsen. Voor een uitgebreidere bespreking van alle initiatieven van de afgelopen legislatuur verwijzen we naar de beleids- en begrotingstoelichtingen.

Toelichting

Met zowel algemene beleidsinitiatieven rond taalbeleid als maatregelen op maat van de Vlaamse Rand wil Vlaanderen de taalkennis Nederlands van leerlingen in de Rand versterken.

Algemene beleidsinitiatieven voor het Vlaamse onderwijs

– Taalscreening kleuters

Sinds schooljaar 2021-2022 gebeurt er jaarlijks een taalscreening bij kleuters aan het begin van de derde kleuterklas. Die KOALA-taalscreening laat scholen toe om beter te detecteren welke leerlingen bij het begin van de leerplicht extra taalondersteuning nodig hebben. Kleuters die het Nederlands onvoldoende beheersen, moeten een actief taalintegratietraject volgen. Scholen krijgen daarvoor extra middelen (12 miljoen euro vanaf het schooljaar 2021-2022 op Vlaams niveau) onder de vorm van punten zorg voor taalintegratietrajecten. De verdeling van die middelen gebeurt op basis van het aantal 4-jarigen met thuistaal niet-Nederlands. De middelen zijn ingebouwd in de reguliere financieringsregels.

Bij de 3 afnames die al zijn gebeurd, heeft de administratie een monitoring gedaan van de resultaten door middel van een bevraging van de scholen. Op grond van die bevraging zien we in de Vlaamse Rand een positieve trend in de resultaten. De scholen met veel anderstalige leerlingen in de Vlaamse Rand behalen betere resultaten dan scholen met veel anderstalige leerlingen op andere plaatsen.

– Zomerscholen

Op 6 juni 2022 keurde de Vlaamse Regering het decreet op de zomerscholen goed, dat de zomerscholen een structureel karakter geeft. In de zomer van 2023 werden in de Vlaamse Rand met steun van de Vlaamse overheid zomerscholen georganiseerd in Hoeilaart, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde en Zaventem. De oproep voor de organisatie van zomerscholen in 2024 is lopende.

– Taalstimulerende activiteiten Nederlands

Tussen 2020 en 2022 werden projecten 'taalstimulerende activiteiten Nederlands buiten de schoolse tijd' opgezet. Van de 57 projecten vonden er 10 in de Vlaamse Rand plaats. Om deze activiteiten te verduurzamen werd een inspiratiegids ontwikkeld, die gepubliceerd werd in 2024.

– Leesoffensief

Eind 2020 lanceerde de Vlaamse Regering het '[Leesoffensief](#)' als reactie op de tegenvallende resultaten in internationaal en nationaal onderzoek naar leesvaardigheid. Het Leesoffensief wil met 50 acties zowel overtuigde lezers blijven motiveren als niet-lezers aan het lezen krijgen. Het is een

samenwerkingsverband tussen de Departementen Onderwijs en Vorming, Cultuur, Jeugd en Media, en Welzijn en overspant een breed netwerk met onder andere de VRT, Literatuur Vlaanderen en Iedereen Leest vzw, de onderwijsverstrekkers, de Koninklijke Academie voor Nederlandse Taal en Letteren/KANTL en de bibliotheken. Het Leesoffensief kadert in een breder [‘taaloffensief’](#).

– Eindtermen

De nieuwe eindtermen voor het secundair onderwijs leggen de focus op Nederlands, andere talen, wiskunde, exacte wetenschappen en technologie.

– Schooljaar van het Nederlands

Het schooljaar 2023-2024 werd door de minister omgedoopt tot [‘het schooljaar van het Nederlands’](#), met een [‘taaloffensief’](#) om de taalvaardigheid van leerlingen op te krikken. Scholen in het gewoon lager en secundair onderwijs met meer dan de helft van de leerlingen met een andere thuistaal dan het Nederlands krijgen extra werkingsbudget om in te zetten op de versterking van het Nederlands. Er loopt momenteel een onderzoek naar de perceptie van leerkrachten van het eerste leerjaar in het lager onderwijs van het Nederlands van hun leerlingen. Er wordt nagegaan of de KOALA-test adaptief gemaakt kan worden. Bij de doorlichting zal de onderwijsinspectie ook focussen op het taalbeleid Nederlands.

– Vlaamse toetsen

In 2024 leggen alle leerlingen van het vierde leerjaar lager onderwijs en alle leerlingen van het tweede jaar secundair onderwijs voor het eerst de Vlaamse toetsen af. De toetsen gaan na of de leerlingen de eindtermen Nederlands en wiskunde halen aan het einde van het vierde leerjaar en het zesde leerjaar basisonderwijs (op termijn), en aan het einde van de eerste graad en de derde graad (op termijn) van het secundair onderwijs. Scholen krijgen na de afname een schoolfeedbackrapport dat niet alleen de eigen resultaten zelf bevat, maar ook weergeeft hoe die resultaten zich verhouden tot de resultaten van scholen met een gelijkaardig profiel.

Voor deze Vlaamse toetsen was er het peilingsonderzoek om inzicht te krijgen in welke mate leerlingen de eindtermen behaalden. In mei 2022 vond bij een steekproef van scholen een peiling plaats naar Nederlands in de eerste graad van het secundair onderwijs. De (Vlaanderenbrede) resultaten van de leerlingen op de peilingstoetsen ‘lezen’ en ‘luisteren’ zijn redelijk goed. Wat betreft de eindtermen basisgeletterdheid, ligt het percentage leerlingen dat de eindtermen behaalt op of boven de 95%. De leerlingen behalen verhoudingsgewijs het vaakst de eindtermen basisgeletterdheid op de toets ‘luisteren’ (98%), gevolgd door de toets ‘lezen’ (95%). Wat betreft de eindtermen basisvorming, behaalt 88% van de leerlingen van de A-stroom en 79% van de leerlingen van de B-stroom de stroomeigen eindtermen op de toets ‘lezen’. Er werd niet specifiek naar de Vlaamse Rand gekeken.

– 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. De resultaten van PIRLS 2021 werden in mei 2023 bekendgemaakt en zijn zorgwekkend. De gemiddelde score van Vlaanderen ligt lager dan bij de deelnames in 2006 en 2016. De groep zwak lezende leerlingen neemt toe ten opzichte van 2016. Die groep is in Vlaanderen de grootste van alle vergelijkingslanden. Er werd niet specifiek naar de Vlaamse Rand gekeken.

– 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. De resultaten van PISA 2022 werden in december 2023 bekend gemaakt. Ook hier zijn de resultaten zorgwekkend. De Vlaamse prestaties voor leesvaardigheid gaan er sterk op achteruit tegenover vorige afnames en die daling is sterker dan gemiddeld in de andere OESO-landen. Er werd niet specifiek naar de Vlaamse Rand gekeken.

Beleidsinitiatieven op maat van de Vlaamse Rand

– Ondersteuning taalvaardigheid via Vlaamse Randfonds

Vanuit het Vlaamse Randfonds gaat er van 2022 tot en met 2024 in het totaal 3 miljoen euro naar de ondersteuning van secundaire scholen in de Rand bij hun taalbeleid. De ondersteuning bevat een open aanbod voor alle scholen en een aanbod op maat voor 30 scholen die daar het meest nood aan hebben. Daarnaast werden de projecten ‘taalstimulerende activiteiten Nederlands buiten de schoolse tijd’ in de Vlaamse Rand gefinancierd via het Vlaamse Randfonds, net als de projecten ‘lezen op school’ in de Vlaamse Rand (gedeeltelijk).

– Voorrangsregels bij inschrijvingen

Begin 2022 werden nieuwe inschrijvingsregels voor de Vlaamse Rand goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Die maken het voor de scholen mogelijk om voorrang te geven aan Nederlandstalige kinderen. Basisscholen kunnen voorrang geven aan kinderen die in de eigen gemeente wonen. Secundaire scholen kunnen 70% van de plaatsen voorbehouden voor leerlingen die vanaf hun 3 jaar onafgebroken Nederlandstalig onderwijs gevolgd hebben of die sinds hun verhuis naar Vlaanderen of Brussel altijd gekozen hebben voor Nederlandstalig onderwijs. De nieuwe inschrijvingsregels zijn ingegaan op 1 september 2022.



BELEIDSVELD WELZIJN

4.1 VLABZORGINVEST ALS INSTRUMENT OM DE HISTORISCHE ZORGACHERSTAND IN DE RAND WEG TE WERKEN

Situatieschets

In vergelijking met andere provincies hinkt het aanbod aan welzijnsvoorzieningen in Vlaams-Brabant – en in het bijzonder in de Vlaamse Rand – achterop. Die achterstand is historisch gegroeid. Lange tijd werd er vooral geïnvesteerd in de hulpverlening in Brussel, vanuit de redenering dat de Vlamingen in de Rand van dat aanbod gebruik zouden maken. Maar in de praktijk bleek dat niet zo evident. Daardoor kampt de Vlaamse Rand nu met achterstanden in verschillende welzijnssectoren: van jongerenwelzijn en geestelijke gezondheidszorg tot buitenschoolse kinderopvang en de zorg voor personen met een handicap. Deze zorgachterstand wordt 3-jaarlijks in samenwerking met de dienst Data & Analyse van de provincie Vlaams-Brabant in kaart gebracht via een welzijnsrapport. Jaarlijks krijgen de cijfers een kleine update om te integreren in de werking van Vlabinvest Zorg¹.

Focus

In 2018 kreeg het autonoom provinciebedrijf Vlabinvest van de Vlaamse overheid de bijkomende opdracht om welzijns- en zorgvoorzieningen in Vlaams-Brabant te ondersteunen en zo de historische achterstand weg te werken. Decretaal kan Vlabinvest hiervoor volgende stappen ondernemen:

1. het uitbreiden en het versterken van het aanbod aan welzijns- en gezondheidsvoorzieningen door:
 - 1.1. de verwerving van gronden of het verstrekken aan initiatiefnemers van leningen of subsidies voor het verwerven van gronden, om nieuwe welzijns- en gezondheidsvoorzieningen te realiseren en bestaande welzijns- en gezondheidsvoorzieningen uit te breiden;
 - 1.2. de aankoop, bouw, verbouwing, renovatie of inrichting van gebouwen of andere infrastructuur voor welzijns- en gezondheidsvoorzieningen of het verstrekken aan initiatiefnemers van leningen of subsidies daarvoor;
2. het stimuleren en het begeleiden van initiatiefnemers bij de infrastructuurinitiatieven, vermeld in punt 1.

¹ [Investeren in zorg en welzijn: rapport 2022 - een analyse van het welzijnsaanbod.](#)

Momenteel heeft Vlabinvest een reguliere subsidiewerking (punt 1.1) waarbij initiatiefnemers ook worden gestimuleerd en begeleid en sinds 2023 is er gestart met het verwerven van zorginfrastructuur (punt 1.2). Deze fiche volgt de werking van Vlabinvest Zorg en de behaalde resultaten op.

Daarnaast heeft de fiche aandacht voor sectorale initiatieven ter versterking van het zorgaanbod in Vlaams-Brabant, die uitgaan van diverse afdelingen van het Departement Zorg, het Agentschap Opgroeien en het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH).

Financiering

Na een besparing van 6% in 2020 ontvangt Vlabinvest Zorg een recurrent jaarbedrag van 2.350.000 euro. In 2023 ontving Vlabinvest Zorg een eenmalige subsidie van 1,5 miljoen euro van het Vlaams Randfonds voor de aankoop van een gebouw te Halle dat zal omgevormd worden tot een zorgcampus en een school.

Regelgeving

[Decreet van 31 januari 2014 betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid en een specifiek welzijns- en gezondheidsinfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant](#) (verv. decr. 22 december 2017, art. 2, l: 1 januari 2018)

Trekkers

- Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
Contact: Mattias Willems, mattias.willems@vlaanderen.be
- Departement Zorg, afdeling beleidscoördinatie
Contact: Erwin Daenen, erwin.daenen@vlaanderen.be
- Vlabinvest apb
Contact: Sara Hubin, sara.hubin@vlabinvest.be

Andere partners

- Departement Zorg, afdeling Woonzorg, afdeling Eerste Lijn en Gespecialiseerde Zorg en Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA)
- Agentschap Opgroeien
- Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH)

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
2018	Decreet Vlabezorginvest in voege
Jaarlijks in mei en november	Toetsing bij de WVG-entiteiten van de Vlaams-Brabantse aanvragen voor infrastructuursubsidies van Vlabinvest
Jaarlijks in juni en december	Principiële toekenningen infrastructuursubsidies aan initiatiefnemers
November 2023	Aankoop gebouw te Halle voor zorg en onderwijs
Voorjaar 2024	Voeren van het decretaal voorzien overleg (schriftelijke procedure) tussen Vlabinvest en de verschillende WVG-entiteiten

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Op schema:

Op 1 januari 2018 ging het decreet in voege. Sindsdien worden de opdrachten in het decreet gestructureerd uitgevoerd door Vlabinvest apb en de Vlaamse Gemeenschap.

Samenvatting

Op 1 januari 2018 startte het autonoom provinciebedrijf Vlabinvest met het voeren van een specifiek welzijns- en gezondheidsinfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant ter uitvoering van het gewijzigde decreet van 31 januari 2014 dat de provincie Vlaams-Brabant daartoe de opdracht geeft. Twee keer per jaar toetst Vlabinvest bij de WVG-entiteiten de aanvragen voor infrastructuursubsidies af die het ontvangt.

Naast de reguliere subsidiewerking kocht Vlabinvest Zorg in 2023 een gebouw aan in Halle dat in de toekomst dienst zal doen als zorgcampus en school. Jaarlijks vindt een overleg plaats tussen Vlabinvest en de WVG-entiteiten waarbij Vlabinvest de monitoring van de achterstand presenteert en de WVG-entiteiten het Vlaamse uitbreidingsbeleid toelichten.

Toelichting

Reguliere subsidies

Op 1 januari 2018 startte Vlabinvest met een specifiek welzijns- en gezondheidsinfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant. Daarmee gaf het gevolg aan het decreet van 31 januari 2014 betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid en een specifiek welzijns- en gezondheidsinfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant aan de provincie Vlaams-Brabant, dat onder meer voorziet in structureel overleg tussen Vlabinvest en de Vlaamse Gemeenschap.

In mei en november 2023 toetste Vlabinvest de ontvangen aanvragen voor infrastructuursubsidies af bij de Vlaamse partners. Vlabinvest verleende voor een bedrag van 2.495.151,32 euro aan subsidies. De subsidies zijn verdeeld over de provincie, met 11 dossiers in de Vlaamse Rand, goed voor 70,3 % van het totaal verleende subsidiebedrag, en 9 dossiers in het arrondissement Leuven. Daarnaast werd 500.000 euro geïnvesteerd in de ontwikkeling van een regionale zorgcampus te Halle, waar ca. 1800 m² zorginfrastructuur ter beschikking zal komen voor diverse initiatiefnemers in de zorg. Om dit alles te financieren, subsidies en zorgcampus, werd 645.151,32 euro niet-aangewend saldo uit 2022 ingezet.

Aankoop gronden/gebouwen

In november 2023 kocht Vlabinvest Zorg een gebouw aan te Halle. Dat gebouw zal een zorgcampus en een school huisvesten. De aankoop van de zorgcampus werd gefinancierd door eigen middelen en een deel van de subsidie van het Vlaamse Randfonds (€ 585.390). De aankoop van het schoolgebouw werd gefinancierd door het overige deel van de subsidie van het Vlaamse Randfonds (€ 914.610) en het aangaan van een hypothecaire lening. Deze lening zal afbetaald worden via een huurcontract met KORHA vzw die hiervoor een subsidietoekenning heeft ontvangen van Agion. Uiteindelijk zal KORHA vzw het schoolgebouw kopen (na het doorlopen van de wachtlijst voor aankoopsubsidies).

Momenteel is er een projectbegeleider aangesteld die Vlabinvest zal helpen bij het zoeken naar een geschikte firma voor de renovatie en het onderhoud van de zorgcampus via een overheidsopdracht. De start van de renovatiewerken is voorzien voor september 2025 en de ingebruikname voor 2026.

Structureel overleg

In maart 2023 coördineerde het Departement Zorg het structureel overleg tussen Vlabinvest en de verschillende agentschappen en afdelingen. Het overleg concentreerde zich op de gerealiseerde uitbreidingen van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (WVG).

Sectorale aanpak

Het Vlaamse WVG-uitbreidingsbeleid is substantieel, maar ook zeer divers. In bijna alle welzijns- en zorgsectoren zijn er in 2023 bijkomende middelen geïnvesteerd in Vlaanderen. Het aanbod in Vlaams-Brabant is daardoor gestegen, maar dat is dus ook het geval elders in Vlaanderen. Zo werd bijvoorbeeld 100 miljoen euro geïnvesteerd in de jeugdhulp, waarbij ook in Vlaams-Brabant voorzieningen en initiatieven extra middelen ontvingen om bijkomend aanbod te creëren.

Het gedetailleerde overzicht van de Vlaamse investeringen, met toetsing van de effecten op het aanbod van de geselecteerde sectoren met achterstand in Vlaams-Brabant, is op het moment van de actualisering van deze fiche nog niet klaar.



BELEIDSVELD WONEN

5.1 WONEN IN EIGEN STREEK

Situatieschets

Wie dicht bij Brussel wil wonen en toch ook op zoek is naar groen en ruimte, zet zijn zinnen vaak op de Vlaamse Rand. De Vlaamse Rand is dan ook een gegeerde woonregio met hoge vastgoedprijzen. Die populariteit zet het Vlaamse karakter van de Rand onder druk, want wie in de Vlaamse Rand geboren en getogen is, kan het zich vaak niet veroorloven om er te blijven wonen.

Ook in andere Vlaamse regio's – waar bijvoorbeeld de bevolking snel toenam en veel inwijking plaatsvond – kregen vele Vlamingen het de laatste decennia moeilijker om in eigen streek een woning te kopen. Jonge of minder kapitaalkrachtige inwoners moeten dan noodgedwongen uitwijken naar gemeenten waar ze geen of nauwelijks een band mee hebben.

Daarom nam de Vlaamse Regering in het regeerakkoord 2019-2024 de beleidsdoelstelling op om het recht op wonen in eigen streek mogelijk te maken. Eerder bevatte het Grond- en Pandendecreet van 2009 al een regeling rond wonen in eigen streek, maar die werd bij arrest van 7 november 2013 vernietigd door het Grondwettelijk Hof. Dat gebeurde op aangeven van het Europees Hof van Justitie, dat de regeling strijdig verklaarde met het vrij verkeer binnen de Europese Unie.

Focus

De Vlaamse Regering werkte daarom in 2023 een nieuwe regeling uit rond Wonen in Eigen Streek (WIES). Die laat gemeenten toe om een specifiek aandeel kavels of woningen voor te behouden voor minder kapitaalkrachtige inwoners die een duidelijke band met de gemeente of streek kunnen aantonen. De Vlaamse gemeenten met de hoogste vastgoedprijzen – waaronder alle gemeenten van de Vlaamse Rand – kunnen van die regeling gebruik maken.

De krachtlijnen zijn als volgt:

- De gemeente opteert bij gemeentelijk reglement voor de toepassing van Wonen In Eigen Streek.
- De gemeente verleent een verplichte financiële tussenkomst in de waarde van de grondaandelen, die de WIES-koper in eigendom verwerft. Die tussenkomst bedraagt minstens 50% van de schattingsprijs. De gemeente kan ook zelf de grond verwerven.

- Deze financiële tussenkomst wordt gewaarborgd in alle gevallen van overdracht van eigendom: in alle gevallen waarin de WIES-koper de grond of woning overdraagt aan een derde, moet hij de financiële tussenkomst terugbetalen aan de gemeente.
- De WIES-koper heeft gedurende 20 jaar een bewoningsverplichting.

Deze fiche volgt de uitwerking en het effect van de WIES-regeling verder op.

Financiering

Het autonoom provinciebedrijf Vlabinvest ontving van het Vlaamse Randfonds een subsidietoekenning van 5.000.000 euro voor de ondersteuning en financiering van WIES bij de lokale besturen van de Vlaamse Rand. 4.500.000 euro hiervan wordt aangewend voor het WIES-fonds waarbij elke financiële tussenkomst door de lokale besturen ondersteund wordt met 50% middelen uit het fonds en dit tot maximum 1 miljoen euro per project. Het overige bedrag is een werkingssubsidie.

Regelgeving

- [Decreet Wonen in Eigen Streek](#)
- [Uitvoeringsbesluit Wonen in Eigen Streek](#)

Trekkers

- Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed
Contact: Simon Gheysen, simon.gheysen@vlaanderen.be
- Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand
Contact: Pieter-Jan De Geest, pieter-jan.degeest@vlaanderen.be
- Agentschap Wonen in Vlaanderen
Contact: Emy Nys, emy.nys@vlaanderen.be
- Vlabinvest apb
Contact: Sarah Claeys, sarah.claeys@vlabinvest.be

Andere partners

- Lokale besturen van de Vlaamse Rand

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
23/06/2023	Bekrachtiging Decreet WIES door Vlaamse Regering
08/12/2023	Definitieve goedkeuring Uitvoeringsbesluit bij Decreet WIES

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Gerealiseerd:

Het decreet, alsook het uitvoeringsbesluit bij dit decreet, werden in 2023 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De regeling is sinds 27 januari 2024 in werking getreden.

Samenvatting

In samenwerking met de minister bevoegd voor Wonen is een nieuwe regeling uitgewerkt rond Wonen in Eigen Streek. Op 23 juni 2023 werd het decreet bekrachtigd door de Vlaamse Regering, het besluit van de Vlaamse Regering bij dit decreet werd op 8 december 2023 definitief goedgekeurd. Het besluit bevat een lijst van 95 gemeenten, waaronder alle 19 gemeenten van de Vlaamse Rand, die met de regeling aan de slag kunnen.

Toelichting

Procedureverloop

Wonen in Eigen Streek (WIES) wil de Vlaamse gemeenten met de hoogste vastgoedprijzen (waaronder de gemeenten in de Vlaamse Rand rond Brussel) een instrument bieden om de minder kapitaalkrachtige, plaatselijke bevolking te helpen bij het verwerven van een eigen woning.

De Vlaamse Regering keurde op 28 april 2023 het ontwerp van decreet 'Wonen in Eigen Streek' (WIES) definitief goed. Het advies van de Raad van State leidde tot een beperkt aantal bijstellingen van het ontwerp. Op 21 juni 2023 nam ook de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. De Vlaamse Regering bekrachtigde dit ontwerp van decreet op 23 juni 2023. Nadien volgde de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Het uitvoeringsbesluit werd op 8 december 2023 definitief goedgekeurd. Daarin werd een lijst van 95 gemeenten opgenomen die aan de slag kunnen met dit instrument. Het besluit werd op 17 januari 2024 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, waardoor de regeling op 27 januari 2024 in werking is getreden.

Intussen zijn er bij het Grondwettelijk Hof twee beroepen tot vernietiging ingesteld, die zijn samengevoegd. De Vlaamse Regering heeft begin april een memorie ingediend. Zodra de verzoekende partijen officieel een memorie van antwoord hebben ingediend, start de termijn voor een memorie van wederantwoord.

Implementatie van de regelgeving door lokale besturen

De gemeente Malle is de eerste Vlaamse gemeente die een WIES-reglement uitwerkte.

Eind 2023 kreeg Vlabinvest apb de opdracht om met middelen van het Vlaamse Randfonds de uitrol van WIES te faciliteren bij de 19 lokale besturen van de Vlaamse Rand. Deze opdracht bestaat uit administratieve en financiële ondersteuning.

Zo voorziet Vlabinvest bijstand bij de opmaak van het gemeentelijk reglement, raamcontracten met schatters, opmaak van authentieke WIES-aktes en meer. Financieel beheert Vlabinvest een WIES-fonds waarmee het de helft van de financiële tussenkomst die de lokale besturen doet, voor zijn rekening neemt. Per project wordt er maximum 1.000.000 euro voorzien.

Sinds begin april heeft Vlabinvest personeel in dienst voor deze opdracht. Een eerste fase betreft vooral informeren en adviseren. Meerdere gemeentebesturen hebben ondertussen een infosessie over het WIES-instrument aangevraagd.



BELEIDSVELD WONEN

5.2 GROND- EN WOONBELEID VIA VLABINVEST

Situatieschets

De Vlaamse Rand is een gegeerde woonregio met hoge vastgoedprijzen. Er is dan ook veel nood aan een betaalbaar en kwalitatief woonaanbod voor minder kapitaalkrachtige inwoners, in het bijzonder voor hen die een nauwe band hebben met de streek.

De Vlaamse overheid gaf aan de provincie Vlaams-Brabant de opdracht om vanaf 1 januari 2014 een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant te voeren. In uitvoering van die opdracht richtte de provincie het autonoom provinciebedrijf (apb) Vlabinvest op, voluit het 'agentschap voor woon- en zorginfrastructuurbeleid voor Vlaams-Brabant'.

Focus

Onder provinciale sturing en met steun van de Vlaamse overheid voert Vlabinvest een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant. Dat specifieke beleid vormt een aanvulling op het Vlaamse woonbeleid en in het bijzonder het Vlaams sociaal woonbeleid. Vlabinvest werkt daarbij samen met lokale besturen en andere initiatiefnemers. De focus ligt op betaalbaar wonen voor modale inkomenstrekkers, waarbij een voorrang geldt voor personen die een band kunnen aantonen met het werkgebied. Deze fiche volgt de resultaten op van het grond- en woonbeleid dat Vlabinvest in de regio voert.

Financiering

- Jaarlijkse en forfaitaire dotatie ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest van 3.833.000 euro. Voor dit bedrag kan Vlabinvest jaarlijks bijkomende leningen afsluiten voor de opbouw van nieuwe woningen. Saldi uit het verleden worden overgedragen.
- Een subsidie ten laste van de begroting van het Vlaamse Gewest van 696.000 euro
- De Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) (rechtsopvolger Vlaams Financieringsfonds) verstrekt renteloze leningen aan Vlabinvest ter financiering van betaalbare woningen.
- Rollend Grondfonds: heeft meer dan 9ha grond aangekocht ten behoeve van Vlabinvest.
- Vlaamse Randfonds: verstrekt 4,5 mio investeringssubsidies voor tussenkomst in grondaandelen voor Wonen in Eigen Streek.

Regelgeving

- Decreet 31 januari 2014 betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant
- Besluit Vlaamse Regering 8 mei 2015 houdende installatie van het Vlaams Financieringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant
- Beleidsbrief Wonen 2016-2017
- Vlaamse Codex Wonen

Trekkers

- Vlabinvest apb
Contact: Sarah Claeys, management@vlabinvest.be

Andere partners

- Woonmaatschappijen
- Gemeenten
- Intercommunales Haviland (Halle-Vilvoorde) en Interleuven (Leuven)
- OCMW's
- Vlaams Woningfonds
- Wonen in Vlaanderen
- Vzw 'de Rand'
- Provincie Vlaams-Brabant

Historiek

Tijdslijn	Mijlpaal
2014	Decreet Vlabinvest

Tabel 1: Historiek van de relevante beleidsacties.

Stand van zaken 2024

Status

Gerealiseerd:

Sinds 1 januari 2014 voert Vlabinvest apb 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.

Samenvatting

In samenwerking met partners voert Vlabinvest een grond- en woonbeleid in een werkingsgebied van 39 gemeenten. Dit krijgt vorm in strategische grondverwervingen, financiering van woonprojecten, inzetten op renovatie, alsook geven van ondersteuning aan gemeenten voor implementatie van Wonen in Eigen Streek op hun grondgebied .

Toelichting

Grondbeleid

Vlabinvest apb heeft in 2023 beslist tot 4 aankopen voor een bedrag van € 660.000. Verder is een principiële akkoord bereikt voor aankoop van een grond geschikt voor de bouw van 18 woningen. Vlabinvest is zo eind 2023 eigenaar van 16ha 84a 42ca grond. Tot op heden is er met middelen van het Rollend Grondfonds in totaal 9ha 19a 89ca grondoppervlakte aangekocht ten behoeve van Vlabinvest.

Woonbeleid

Met projectfinancieringen van Vlabinvest leverden de partners in 2023 2 projecten op, goed voor 26 bijkomende woningen die met voorrang worden toegewezen aan mensen die een band met de streek kunnen aantonen. Dit brengt het totaal aantal gerealiseerde woningen op 1.535, waarvan er 1.283 worden verhuurd en 252 werden verkocht. Eind 2023 waren bovendien 4 projecten met 50 woningen in opbouw (33 huur en 17 koop).