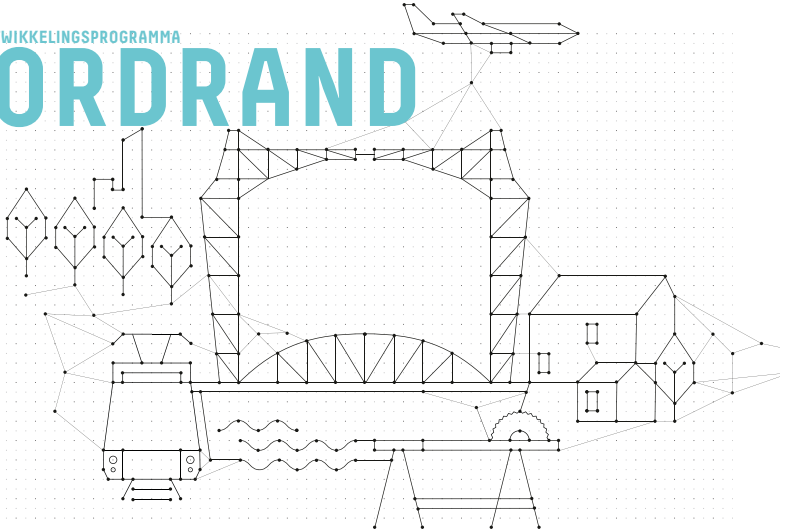


actieprogramma

versie maart 2018

TERRITORIAAL ONTWIKKELINGSPROGRAMMA

NOORDRAND



Inhoud

inleiding	5
doelen T.OP Noordrand	7
deelgebieden	9
werven	33
opvolging	81
achtergronddocumenten	83

Inleiding

De vier partners van T.OP Noordrand (Departement Omgeving Vlaanderen, Perspective.Brussels, de provincie Vlaams-Brabant en de OVAM) hebben in samenwerking met de ministers bevoegd voor ruimtelijk ordening, de verschillende besturen, particulieren en belanghebbenden in 2016 een eerste actieprogramma uitgewerkt. In de loop van 2017 werd met de stuurgroep en de betrokken steden en gemeenten gewerkt aan de actualisatie van het programma. Het intensief proces van kennisdeling en kennisopbouw plaatst zich binnen het intergewestelijk forum voor Ruimtelijke Ordening, waar de drie Belgische gewesten deel van uitmaken.

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand is een eerste aanzet tot intensief overleg en gezamenlijke beleidsvoorbereiden- de kennisopbouw sinds 1989. De moeilijke zoektocht, met vallen en opstaan, probeert een constructieve visie naar voor te schuiven en tegelijkertijd de bevoegdheden van de verschillende gewesten en bestuurlijke niveaus te respecteren.

Het voorliggende Noordrand programma heeft bewust gekozen om zo concreet mogelijk aan de slag te gaan, met werven en projecten waar een bereidheid van alle betrokkenen is om de samenwerking vorm te geven. De wereldverbeteraar en dromer die schuilt in elk van ons schuift naar de achtergrond om te tonen dat een ambitieu- ze grensoverschrijdende samenwerking in de praktijk mogelijk is.



werksessie januari 2015



T.OP Noordrand wil

overleg en samenwerking tussen de belanghebbenden **stimuleren**, met bijzondere aandacht voor intergewestelijke afstemming en visievorming, waarbij ieder verantwoordelijk blijft voor de eigen bevoegdheden

in deze samenwerking moet gelijktijdig aandacht zijn voor het **versterken van het open-ruimtenetwerk**, het opvangen van de **demografische groei**, en het stimuleren van de **economische groei**. Hiervoor zetten we maximaal in op hergebruik van reeds benutte ruimte en van onderbenutte ruimte terwijl open ruimte prioritair gevrijwaard blijft.

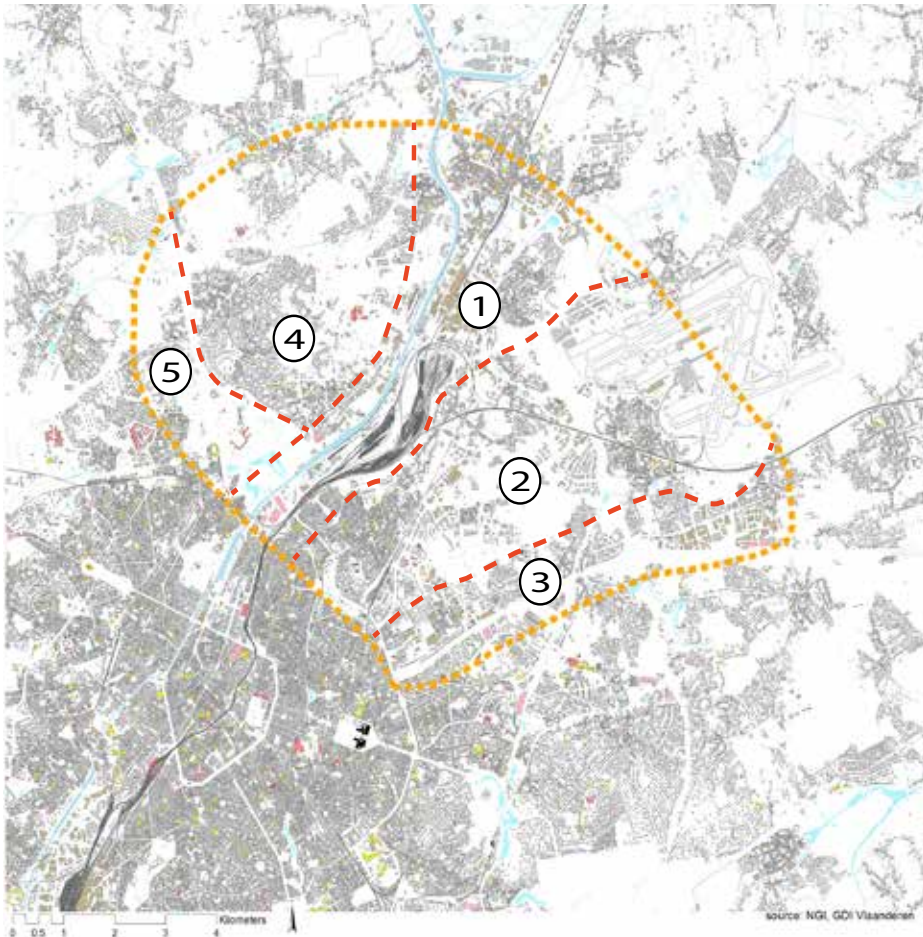
zodat partners en belanghebbenden kunnen overgaan tot de effectieve **realisatie van ruimtelijke initiatieven** in het gebied die

- elkaar versterken,
 - de ecologische voetafdruk van het gebied verkleinen,
 - het ruimtelijk functioneren verbeteren,
 - het (stedelijk) metabolisme effectiever en efficiënter maken,
 - bijdragen aan het terugdringen van gezondheidsrisico's en creëren van een betere leefomgeving,
- en dit met een maximaal ambitieniveau.

met respect voor

het **specifiek ruimtelijk functioneren** van verschillende gebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse rand.

deelgebieden



overzicht van de vijf deelgebieden

Het werkingsgebied van Noordrand bestaat uit vijf deelgebieden die gekenmerkt worden door een specifiek ruimtelijk functioneren.

Voor elk deelgebied worden de ruimtelijke kenmerken kort beschreven, en wordt een zicht gegeven op de uitdagingen en de urgentie. Dit vormt het middellange termijn perspectief dat richtinggevend is voor het formuleren van het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma (T.OP).

De ontwikkeling van gedeelde kennis en een gedeelde visie staat niet in elk deelgebied even ver. Dit houdt in dat ook de mogelijkheden voor grensoverschrijdende samenwerking niet gelijk zijn. De urgentie en de opportuniteiten om samen te werken zullen bepalen in welke deelgebieden er concrete voorstellen kunnen geformuleerd worden. Belangrijk is dat deze voorstellen op korte termijn kunnen doorwerken in realisaties op het terrein.

Het werken in deelgebieden gebeurt zonder de ruimtelijke continuïteit en intergewestelijke coherentie van de Noordrand uit het oog te verliezen.

1.

Gedeelde vallei



situering gedeelde vallei

De Vallei van de Zenne tussen de Van Praetbrug en de centrumbrug in Vilvoorde heeft een brede vlakke valleibodem, met asymmetrische flanken.

De westelijke flank is steil, de oostelijke is vlakker en wordt doorsneden door de Woluwe en de Maalbeek. Het in oorsprong drassig gebied had een uitgebreid grachtenstelsel en bijna geen historische wegen. Op de hoger gelegen delen bevinden zich de historische kernen van Vilvoorde, Machelen, Schaarbeek en Haran.

De oudste infrastructuur is het kanaal van Brussel naar de Schelde waarlangs in de 17e en 18e eeuw verschillende kastelen en parken als buitenverblijf werden gebouwd. De kastelen en parken van Laken, Meudon, Driefonteinen en Beaulieu zijn restanten hiervan. Vanaf het einde van de 19e eeuw werd het gebied doorsneden door spoorwegen en nieuwe steenwegen, gevolgd door een sterke industrialisering in de 20e eeuw. In Schaarbeek werd de Lambermontlaan aangelegd en werd de moestuin van Brussel bebouwd in lijn met het plan Besme. Het station van Schaarbeek en de Huart-Hamoirlaan vormen een sterke motor van de gemengde ontwikkeling. Kenmerkend voor dit stadsdeel is de sterke verweving tussen industriële activiteiten en woningen.

Tussen het kanaal en het station van Schaarbeek ontwikkelden zich industriële activiteiten zoals Bloemmolens, chemische nijverheid en een elektriciteitscentrale (de latere verbrandingsoven). De sterke groei van het spoorwegennet, vooral voor goederenvervoer, bracht ook de uitbreiding van het grootschalig rangeerstation 'Schaarbeek-Vorming' met zich mee. Langsheen het kanaal vestigden zich industriële bedrijven zoals de brouwerij Marly, Ceres en Eternit.

Na de eerste en de tweede wereldoorlog zet de industriële ontwikkeling zich verder naar het noorden, met brandstofddepots, autoassemblage, metaalbewer-

king, constructie en chemische nijverheid. De snelle verstedelijking ging voorbij aan de waterproblematiek van het gebied en de bodem- en luchtvervuiling als gevolg van de zware industriële activiteiten.

In de gedeelde vallei werd veel infrastructuur aangelegd in noord-zuidrichting, parallel met het kanaal: N1 Vilvoordelaan-Schaarbeeklei, Woluwelaan, spoorlijnen,... Tussen de Van Praetbrug en de Vuurkruisen-laan werden echter geen sterke verbindingen dwars op de vallei aangelegd, enkel de industriële Budabrug en het Viaduct van de Ring R0 verbinden beide oevers van het kanaal. Voor mobiliteit, en voor-al voor langzaam verkeer en vrachtvervoer over de weg is het gebrek aan goede oost-westverbindingen door het gebied en naar het hoger wegennet een belangrijk knelpunt. Ondanks de vele infrastructuren dreigt het gebied onbereikbaar te worden.

Na de de-industrialisatie eind 20e eeuw kwamen grote delen van de gedeelde vallei in verval (leegstand, onveiligheidsgevoel, grijze economie,...). Verschillende sluitingen van bedrijven (VTR, Renault, Cokeries de Marly,...) zijn nog steeds zichtbaar in de overgebleven gebouwen en voelbaar in de sterke werkloosheid bij kortgeschoolden en arbeiders. De bedrijven laten ook een zware erfenis achter in bodemvervuiling en andere milieuproblemen.

Vanaf begin 21e eeuw komt de stedelijke vernieuwing op gang met projecten als de invulling van de linkeroever van het kanaal, Watersite in Vilvoorde, het masterplan Vilvoorde-Machelen, de nieuwe containerterminal als onderdeel van het stedelijk distributiecentrum, de plannen voor Schaarbeek-Vorming en de sanering van de Cokeries de Marly terreinen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt in het kader van het kanaalplan met planningsdiensten, bouwmeester en grondregie aan een opwaardering van het geheel van de Brusselse kanaalzone met nieuwe woonprojecten, economische projecten en kwalitatieve publieke ruimten. In 2016 verschijnen ook bijkomende investeringen in het gebied, met Trainworld, Docks Brussels, een nieuw bpost sorteercentrum, een cruisterminal ter hoogte van het Meudonpark en woningen aan 'het Broekplein' (Vierfonteinen).



Cass Cities workshop januari 2015

Naast de restanten van de parken en groengebieden zoals het moeraske, zijn vooral de vele spoorwegbermen op de rechteroever de drager van de hedendaagse natuurlijke structuur. Rond de loop van de Zenne wordt nabij de kern van Vilvoorde een nieuwe groenstructuur ontwikkeld.

Op linkeroever is veel open ruimte bewaard gebleven, gebundeld rond het Koninklijk Domein, Meudon en het park Drie Fonteinen.

Verschillende grote projecten worden in de nabije en middellange toekomst in dit gebied voorzien, zoals de uitbreiding van de haven op de FSI-terreinen, de aanleg van de RO-RO-terminal voor de tweedehands autohandel, de reconversie van BRIC, ontwikkelingen langs de Oorlogskruisenlaan, 3000 bijkomende woningen in Watersite (Vilvoorde) en langs de Kerklaan (Machelen), industriële herontwikkeling in BrightPark, Cat-site en Fabricom, verschillende kleinhandelsprojecten,... De verplaatsing van MaBru en de CE-FL veiling zal na 2025 plaatsvinden.

bpost opende recent een nieuw distributiecentrum met 1.500 werknemers in de zone. Solvay (momenteel 1.500 werknemers) werkt aan een masterplan om zijn terreinen te redynamiseren.

In het 'strategisch goederenvervoerplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest' wordt aangekondigd om de stedelijke distributie integreren in de ontwikkelingsstrategie voor de Kanaal-zone en Schaarbeek-Vorming als logistieke pool te ontwikkelen voor het Brussels gewest en z'n hinterland

Deze projecten samen zullen resulteren in de herontwikkeling van de gedeelde vallei tot een nieuw stadsdeel met een duidelijke economische roeping. Vilvoorde-Broek, Kerklaan en de omgeving van Schaarbeek-station evolueren tot hoogdynamische, gemengde woon-werk omgevingen. De overige delen zoeken naar een mix van verschillende economische activiteiten met arbeidsplaatsen voor kortgeschoolde jongeren en de realisatie van een meer circulaire economie. Vervuilde en onderbenutte ruimtes worden prioritair ingezet om economische vernieuwing te stimuleren. Bij de herontwikkeling moet ook het groen- en blauw netwerk worden versterkt, met aandacht voor waterbeheer en natuurontwikkeling.

Om de meerlagige bereikbaarheid in het gebied te versterken, is het noodzakelijk dat de bestaande projecten gerealiseerd worden: het fiets-GEN, de tramlijn Luchthaven-Vilvoorde-Heizel-VUB, het GEN, de verplaatsing van de halte Buda naar Kerklaan, de bouw van metro 3 (Noordstation-Riga-Bordet) en de verster-



Harenssteenweg



Budabrug - workshop meerlagige industriële gebouwen juli 2017

king van de verbindingen tussen Brussel en Vilvoorde/Machelen (waterbus en lijnen 58, 47 en 64).

Rond de kooppunten in het mobiliteitsnetwerk (zoals Vilvoorde-station, Schaarbeek-station, halte Kerklaan, stations Haren) wordt de verdichting van de activiteiten en woningen voorzien.

Een belangrijk aandachtspunt is de onderlinge samenhang tussen de verschillende mobiliteits- en verdichtingsprojecten te bewaken door deze op de juiste schaal te kaderen en coherente intergewestelijke oplossingen te onderhandelen die de bereikbaarheid van de gehele zone verbeteren.

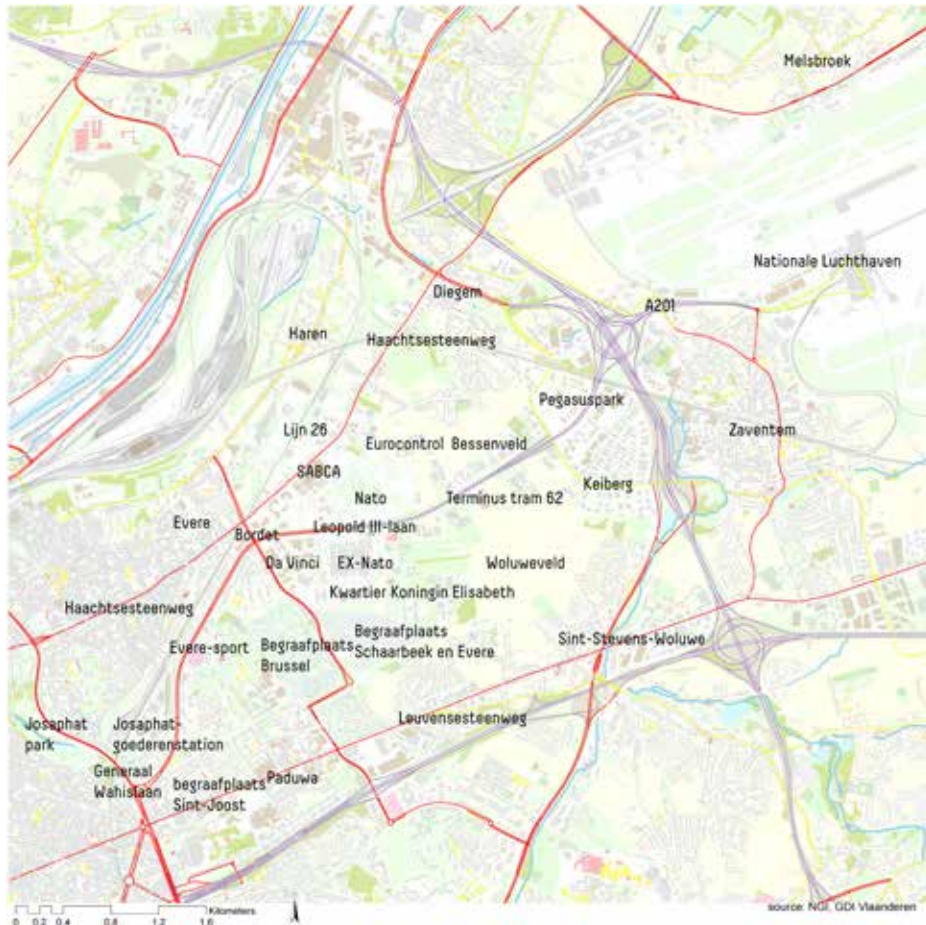
De aanwezigheid van het kanaal en de spoorweg moet optimaal benut worden voor vrachtvervoer, zodat de druk op het wegennet beperkt blijft. Een verbeterde ontsluiting voor het vrachtvervoer over de weg zal evenwel noodzakelijk blijven. Hiervoor is een intergewestelijke visie en aanpak van de mobiliteit noodzakelijk die de impact van de vooropgestelde projecten meeneemt. Een bijzondere aandacht dient hierbij te gaan naar de profilering van de Woluwelaan, Budasteenweg en Schaarbeeklei.

De grote uitdagingen in de gedeelde vallei zijn:

- **bijkomende werkgelegenheid**
- **vervuilde en onderbenutte terreinen en gebouwen activeren**
- **afgestemde ontwikkeling van het gelaagd mobiliteitsnetwerk en de bijkomende economische activiteiten en woningen**
- **verbeteren van de leefkwaliteit in de gedeelde vallei (betere publieke ruimte, nabijheid van groen, verhogen van veiligheidsgevoel, voorzien van ondersteunende diensten)**
- **water en natuurlijk systeem als drager voor ruimtelijke ontwikkelingen**

2.

Europese boulevard



situering Europese Boulevard

De Europese Boulevard is het gebied tussen de Haachtsesteenweg en de Leuvensesteenweg, rond de Leopold III-laan en de A201 tussen de Generaal Wahislaan, de luchthaven en de Groene Vallei ten oosten van Nossegem.

Behalve de bebouwing in de dorpen en langs de twee steenwegen, werd het gebied pas laat in de 20e eeuw bebouwd. In de relatief vlakke open kouter werden vanaf eind 19e eeuw verschillende ruimtebehoevende functies ingeplant, zoals de begraafplaatsen van Brussel, Schaarbeek, St-Joost-ten-Node en Evere, sociale woningbouw en het vliegveld van Haren.

De aanwezigheid van het vliegveld van Haren is de aanleiding voor de vestiging van luchtvaart gerelateerde bedrijven zoals vliegtuigonderdelenbouwer SABCA en Eurocontrol. Samen met het Oostelijke ringspoor (Lijn 26) bemoeilijkten deze grote gehelen de verdere ontwikkeling van het gebied.

Pas met de verplaatsing van de luchthaven naar Melsbroek en Zaventem in de jaren '50 kreeg het gebied een nieuwe ontsluiting met de voltooiing van de Leopold III-laan en de A201. Nieuwe woonwijken en kantoren namen, vanaf de komst van de NAVO in 1967 en de MIVB stelplaats in 1975, de ingesloten open ruimte in. De periode waarin het gebied ontwikkelde werd, valt samen met het hoogtepunt van de lage dichtheid en auto-gerichte stedenbouw.

In het begin van deze eeuw werden in de omgeving van de luchthaven omvangrijke monofunctionele kantoorzones (Keiberg, Bessenveld, Da Vinci) gepland en ontwikkeld. Momenteel kampen deze zones met grote leegstand en onderbenutting.



Fabrieksstraat Zaventem - Mei 2015

Het groene gordelbeleid vormde in dezelfde periode een tegenbeweging om de laatste open ruimtes (zoals het Woluweveld) te vrijwaren.

Naast het Josaphatpark en de parkachtig aangelegde begraafplaats van Brussel zijn Evere Sport, het Josaphat-goederenstation, Woluweveld, de parken in Zaventem en het landbouwgebied tussen Zaventem en Nossegem de belangrijkste open ruimtes in het gebied.

Deze open ruimtes staan echter geïsoleerd, en hebben (ondanks hun onderlinge nabijheid) geen of zeer zwakke verbindingen.

De suburbane en auto-gerichte ontwikkelingen kennen door de toenemende congestie op de wegen een slechte bereikbaarheid die pas zeer recent wordt aangevuld door een verbeterde openbaar vervoerontsluiting met de aanleg van tram 62 op de Leopold III-laan, de treinverbinding Luchthaven-Europese Wijk en de plannen van het Brabantnet. De voorziene verlenging van de metro van het Brusselse Noordstation tot Bordet maakt dat Bordet kan uitgroeien tot stedelijk verdichte multimodale pool. De fietssnelwegen die gepland worden, zullen ook een structurele verbetering brengen in de bereikbaarheid. De HST-route Leuven-Brussel is grotendeels gerealiseerd in Vlaams-Brabant. De realisatie van de fietsbrug over de Ring0 en de aantakking naar de luchthaven is in voorbereiding, samen met de fietssnelweg langs de A201.

Het Brussels gewest plant nieuwe stadswijken: op een deel van de huidige spoorlijnen aan Josaphat voorziet men een ontwikkeling met o.a. 1800 nieuwe woningen, een groene ruimte en kantoren; de voormalige NAVO-site zou goed moeten zijn voor een gemengde ontwikkeling met o.a. 3.000 tot 4.000 nieuwe inwoners.

De nabijheid van de luchthaven, internationale instellingen zoals NAVO en de aanwezigheid van open ruimte maken het gebied aantrekkelijk voor expats en mensen met een tijdelijke functie bij een internationaal bedrijf. Sociaal is het een zeer divers gebied, zeer Europees met veel hoogopgeleiden. De goede internationale bereikbaarheid heeft ook een negatieve kant in de sterke geluidsbelasting en luchtverontreiniging, zowel van vliegtuigverkeer als van spoor- en wegverkeer.



impressie van het toekomstig knooppunt Bordet - fotomontage Artgineering

Het gebied kan zijn internationale roeping waar maken door zich te profileren als een samenhangende Europese Boulevard tussen de middenring en de Luchthaven. De verbeterde ontsluiting met openbaar vervoer en de fiets vormen het kader voor toekomstige stedelijke ontwikkeling, die rekening zal houden met het vliegtuiglawaai. Daarbij zijn ook de dwarsverbindingen belangrijk om de historische dorpskernen van Zaventem, Diegem, Sint-Stevens-Woluwe, Haren en Evere met deze dynamische as te verbinden. Het aanbieden van de nodige stedelijke voorzieningen en het behoud, versterken en verbinden van de open ruimten in het gebied van Josaphat tot Nossegemdelle en de groene Vallei zijn eveneens een prioriteiten.

De grote uitdagingen van de Europese Boulevard zijn:

- **herontwikkeling van leegstaande en onderbenutte gebieden (Keiberg, ExNavo-Defensie, Bordet) gekoppeld aan de verbetering van het meerlagig mobiliteitsnetwerk**
- **aan elkaar rijgen en versterken van de open ruimten zodat het gevarieerd landschap op de mentale kaart komt en actief gebruikt wordt**
- **beter benutten van de sterke internationale aanwezigheid; de Europese Boulevard als toegang tot Brussel, Vlaanderen en België: 'rol de rode loper uit voor de welkome gasten'**

3.

Leuvensesteenweg-E40

De Leuvensesteenweg tussen het Meiserplein en Nossegem kent net als de omgeving van de Europese Boulevard een vrij trage en voornamelijk 20e eeuwse ontwikkeling.

Verschillende stedelijke activiteiten, zoals de begraafplaatsen van Sint-Joosten-Node en Brussel, de sportterreinen van Sint-Joost, de stelplaats van de buurtspoorweg en verschillende sociale woningwijken werden ontsloten via de Leuvensesteenweg, achter de Nationale Schietbaan (huidige VRT-RTBf).

De motor voor ontwikkeling is de aanleg van de verschillende snelwegen met de Woluweaan (vanaf 1935), de Ring R0 en de A3/E40 (jaren 1970). Tussen de Leuvensesteenweg en de E40 werden de laatste gebieden eind jaren 1990 bebouwd en bestaat de resterende open ruimte uit de bermen langs de E40, tuinen en sportvelden. In Kraainem vinden we ten zuiden van de E40 nog enkele ingesloten landbouwgebieden en enkele grotere open kouters langs de Tramlaan en de Oude Keulse Weg.





Leuvensesteenweg ter hoogte van Paduwa

De historische, sterk gemengde gebieden rond Meiser, Paduwa, Sint-Stevens-Woluwe en Nossegem wisselen af met grootschalige monofunctionele economische zones zoals Mercedes-city, Loozenberg en Zaventem-zuid/ Weiveld.

Hoofdzetels van belangrijke bedrijven zoals ASCO, Toyota Europe, Mercedes Belgium bevinden zich langs de Leuvensesteenweg, samen met een belangrijke mediacluster rond VRT-RTBf en RTL aan Meiser/Reyers. Alle gebieden zijn autogericht en hebben een beperkte ontsluiting met openbaar vervoer. Fiets- en voetpaden zijn niet continu.

De herontwikkeling van verschillende industriële sites langs de Leuvensesteenweg, zoals de recente woontoren aan de Cicerolaan, dwingen tot de verbetering van het meerlagig mobiliteitsnetwerk. De ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoer en fietsnetwerk zullen ook richting geven aan de herontwikkeling van bedrijvzones zoals Kolonel Bourg, de stelplaats van de Lijn, Loozenberg en Zaventem-Zuid. De afbraak van het Reyersviaduct en de herinrichting van Meiser-Diamant vormen een eerste aanzet. Tegelijk moet ook de openruimtestructuur, die nog duidelijk aanwezig is langs de E40 en in het Woluwedal, gevrijwaard en versterkt worden.

De transformatie van de E40 in een 'parkway' met een vermindering van het aantal rijstroken zal plaatsgeven aan sterkere voetgangers- en fietsersverbindingen, een nieuwe verbindende openbare ruimte is voorzien, samen met de ontwikkeling van een mediawijk rond de economische pool Reyers met een stadspark, 2.000 tot 3.000 nieuw woningen, voorzieningen, nieuwe innovatieve bedrijven, hogescholen en publieke voorzieningen gelieerd aan de mediasector. Tegelijkertijd staat de heraanleg van de Leuvensesteenweg tussen Meiser en de Gemeenschappenlaan op de agenda teneinde het fietscomfort en een vlotte doorgang van de bus te garanderen en meer groen aan te bieden. Voor de busverbinding Brussel-Leuven (358) wordt binnen Regionet Leuven onderzocht hoe dit sneller en efficiënter kan.

De grote uitdagingen van de Leuvensesteenweg-E40 zijn:

- het ontwikkelen van een meerlagig mobiliteitsnetwerk en een samenhangende open ruimte
- plannen van ruimtelijke verdichting rond de nieuwe knooppunten in het mobiliteitsnetwerk

4.

NOH-Strombeek-Kassei



situering Neder-over-Heembeek - Strombeek - Kassei

De omgeving van de historische dorpen van Strombeek, Neder-over-Heembeek en Koningslo werd lang afgeschermd van de stedelijke ontwikkeling door het koninklijk park en het kanaal. Gedurende de eerste helft van de 20e eeuw groeien de dorpen gestaag. Vanaf 1950 volgen grootschaligere woonontwikkelingen in Strombeek en de Mutsaardwijk. De komst van de Ring R0 in de jaren 1970 en het militair hospitaal stimuleren de verdere bebouwing binnen de Ring. De ontwikkeling van de Medialaan in Vilvoorde en de reconversie van de voormalige Marly terreinen zorgen voor een nieuwe economische drager voor het gebied. Recent zien we de (her)ontwikkeling van woongebieden met een hogere dichtheid, zoals de nieuwe woningen in de Bruynstraat in Neder-over-Heembeek. De verplaatsing van de hoofdzetel van Solvay van Elsene naar Neder-over-Heembeek heeft ook een invloed op de aantrekkingskracht van het gebied.

Ten noorden van de Ring R0 werden eveneens nieuwe woonwijken aangelegd in Grimbergen en Vilvoorde Kassei, maar het belangrijkste deel is open ruimte met landbouwgebruik gebleven. De beperkte verstedelijking zorgde hier voor het behoud van de landelijke kwaliteit.

De stad Brussel plant in Neder-over-Heembeek de uitbreiding van de bestaande beboste zones (omgeving Nos Pillifs-boerderij) tot een stadsbos van ongeveer 40 ha. Deze zone dient geïntegreerd te worden in een intergewestelijk open-ruimte netwerk. Ook binnen het Vlaams gewest dient deze aandacht voor het blauw-groen netwerk doorgetrokken te worden en een aansluiting te vinden met de valleien van de Tangebeek en de Maalbeek. Het wegwerken van de Ring R0 als harde barrière tussen stad en stadsrand is hier een belangrijke uitdaging om de groen-blauwe link tussen Tangebeekbos en het toekomstig parkbos ten zuiden van de Ring R0 met Strombeek en De Kassei te realiseren. B-post voorziet een nieuw distributiecentrum (voor 1.500 werknemers) in de zone. Solvay (momenteel 1.500 werknemers) werkt aan een masterplan om z'n terreinen te re-dynamiseren.



brussels cruise terminal in aanbouw - september 2017

De aanleg van de ringtram, de sneltram langs de A12 en het Transferium aan de Meiselaan zorgen voor nieuwe knooppunten in het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk waar de versterking van kwalitatieve woonmilieus kan worden voorzien. Tegelijkertijd raken de laatste woonpercelen bebouwd en staan er kleinschalige verdichtingsprojecten (Kodaksite, centrum Strombeek,...) in de steigers. De gemeente Grimbergen is bezig met de realisatie van een masterplan voor Strombeek. De bestaande sterke open ruimtes ten noorden van de Ring R0 en het fijnmazig groen- en blauwnetwerk zorgen voor een zeer kwalitatieve woon- en werkomgeving.

De grote uitdagingen van de NOH-Strombeek-Kassei zijn:

- **het monitoren van de veelheid aan kleinschalige woonontwikkelingen en bewaken dat het voorzieningenniveau gelijke tred houdt,**
- **plannen van ruimtelijke verdichting rond de nieuwe knooppunten in het mobiliteitsnetwerk naar aanleiding van de Ringtram, A12-tram en het Transferium.**
- **de mobiliteit optimaliseren met bijkomende openbaar vervoerverbindingen (bvb tussen de halte Heembeek en het militair hospitaal) en P+R-voorzieningen voor pendelaars uit de lokale omgeving (bvb aan de halte Heembeek, halte Medialaan van Ringtram)**

5.

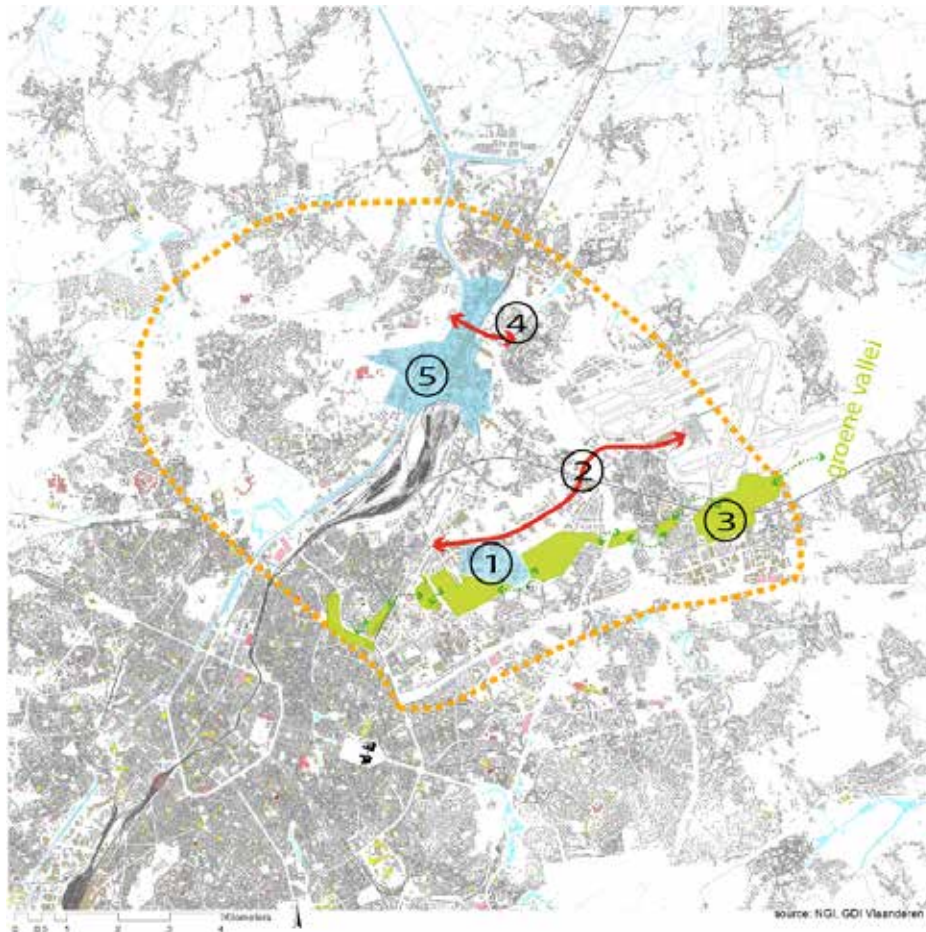
Heizel



situering Heizel

De bouw van de aartshertogelijke residentie ‘Schoonenberg’ in 1782 is de basis van het huidige koninklijk domein van Laken. De tuin, in 1785 aangelegd naar plannen van Lancelot Capability Brown, werd onder Leopold II verder uitgebreid naar het noorden. De Koninklijke residentie en het ontwerp uit begin 20e eeuw voor de aanleg van een parklaan tussen het kasteel van Laken en het kasteel van Boeochout (huidige Nationale Plantentuin) zijn nog steeds bepalend voor het hele gebied. Ten noorden van het Koninklijk Domein werd in 1930 het ‘eewu-feeststadion’ in gebruik genomen. In 1935 werd een eerste wereldtentoonstelling gehouden in de Heizelpaleizen. In 1958 werd de Heizelvlakte en het tentoonstellingspark uit 1935 opnieuw gebruikt voor de befaamde Expo ‘58. Voor deze wereldtentoonstelling werd moderne autoinfrastructuur aangelegd, met het oudste deel van de Ring R0 en de A12. Tot op heden blijven het Koninklijk Domein en het tentoonstellingspark voor grootschalige evenementen het gebied domineren. Met de plannen voor Neo zal een belangrijk deel van het gebied rond het Koning Boudewijn stadion en de Houba-De Strooper laan omgevormd worden tot een volwaardig stadsdeel. Het stadion zou dan verplaatst worden naar Grimbergen, op de terreinen van de ‘parking C’. Daarnaast komen langs de Romeinsesteenweg ook de haltes van de sneltram naar Willebroek en de ring-tram VUB-Jette – Vilvoorde – Luchthaven met een aansluiting op het MIVB-net. De concrete inrichting en afstemming van de verschillende projecten zullen bepalen in hoeverre het evenementenplateau Heizel de gewenste internationale uitstraling kan waarmaken.

De degelijke stedenbouwkundige aanleg om de internationale roeping waar te maken is de belangrijkste uitdaging in dit gebied. T.OP Noordrand kan hier een meerwaarde bieden door het onderling afstemmen van de verschillende projecten. Een goede afstemming tussen de lopende acties op (inter)gewestelijk en lokaal niveau is noodzakelijk om te komen tot een gedragen beslissing over de toekomstige grote infrastructuur zoals het Eurostadion en de ontsluiting ervan. Dit vormt een voorwaarde voor het opstarten van concrete werken.



situering 5 werven

Uit de deelgebieden werden 5 werven gekozen, die op korte termijn de doelen van T.OP Noordrand kunnen waar maken.

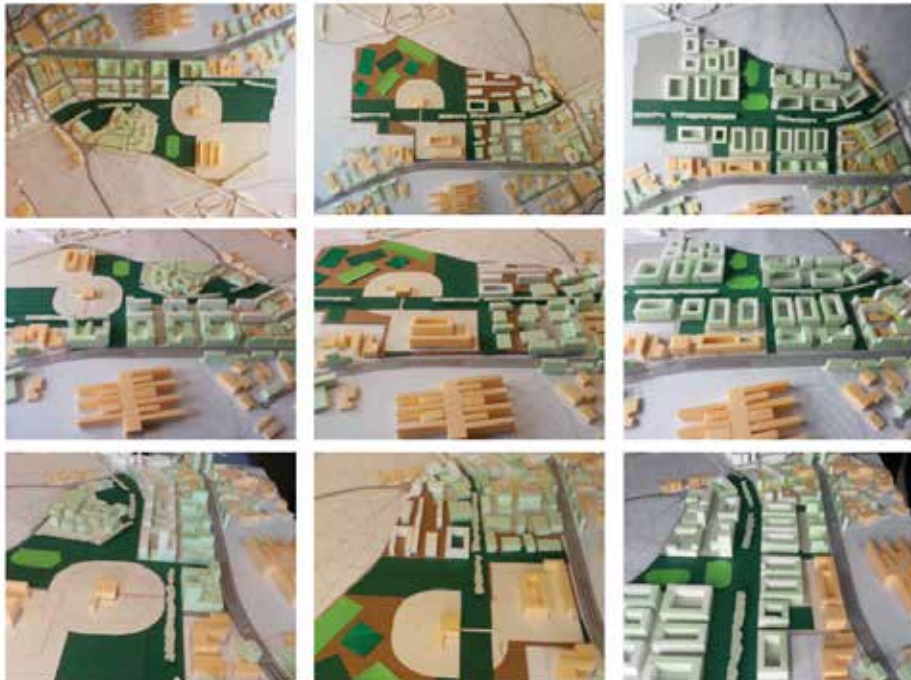
Volgende werven maken momenteel deel uit van het actieprogramma voor de Noordrand:

1. site Ex-Navo/Defensie KKE
2. europese boulevard tussen Bordet en de Luchthaven
3. groene link Josaphat-Woluweveld-Nossegemdelle
4. Transit Oriented Development: Kerklaan-Broekstraat
5. Buda+ : jobs & skills voor Circulaire Economie

werf 1

Ex-Navo/defensie-KKE

BEELDEN VAN WORKSHOPS



foto's van maquettes voor de site - 1010au

A. Voorgeschiedenis

Het Ministerie van Defensie is eigenaar van een terrein van 90 ha gelegen aan de Leopold III-laan in Evere, Brussel en Zaventem. Het ligt deels in het Brussels Hoofdstedelijk en deels in het Vlaams Gewest.

Eén derde van de site komt in 2018 vrij, wanneer de NAVO-hoofdzetel de Boulevard oversteekt. De rest wordt ingenomen door het Partnership for Peace en het hoofdkwartier van Defensie (Kwartier Koningin Elisabeth).

In opdracht van Defensie werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd door Rebel, Arcadis, Cushman & Wakefields en Stibbe om na te gaan of een verkoop van deze 90ha zouden volstaan om een nieuw hoofdkwartier op een andere locatie te financieren. Deze studie werd afgerond in 2016.

Daarnaast maakten het Vlaams en Brussels gewest een definitiestudie op voor de herontwikkeling van de site. Deze studie bestond uit 3 delen:

- een diagnostiek, die intern werd opgemaakt
- een stedenbouwkundig onderzoek voor de ontwikkeling van de site, uitgevoerd door 1010/Güller-Güller/Boom landscape architects/Buck Consultants, gecoördineerd vanuit perspective.brussels en Departement Omgeving
- beleidsaanbevelingen

Een eventuele verkoop van gronden zal pas doorgaan nadat een gemeenschappelijke gedragen stedenbouwkundige visie is gekend en de nodige aanpassingen aan het bestemmingsplan zijn doorgevoerd.

De herontwikkeling van deze site (EX-NAVO/Defensie-KKE) is een piloot-

project voor samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Ze maken samen een visie op voor een grensoverschrijdend gebied en ontwikkelen gezamenlijke fundamenten voor een ambitieuze en duurzame multifunctionele stadsontwikkeling.

B. Doelen T.OP Noordrand

T.OP Noordrand wil samen met de andere partners komen tot een ambitieus plan voor ontwikkeling van de vrijgekomen terreinen zodat het Ministerie van Defensie de nodige opbrengst uit de verkoop van de terreinen haalt om een nieuw hoofdkwartier te bouwen.

Een ambitieuze ontwikkeling komt tegemoet aan volgende criteria:

De haalbaarheid bekijken van de ontwikkeling die een coherent, intergewestelijk duurzaam stadsproject vormt dat een voorbeeld stelt voor de toekomstige ontwikkelingen in dit stadsdeel, met

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

Deze open ruimte is onderdeel van een regionale groen link en geeft naast een publieke en ecologische meerwaarde een meerwaarde aan de geplande ontwikkeling. Er worden actieve verbindingen voorzien tussen stad en hinterland en tussen Leopold 3-laan en Leuvensesteenweg (en de omliggende wijken: Haren, Diegem, St-Lambrechts-Woluwe en Kraainem).

Om dit mogelijk te maken en ook juridisch te verankeren, maken de partners een visienota met randvoorwaarden naar mogelijke ontwikkelaars op.

Zodra de krijtlijnen voor de herontwikkeling vastliggen en verankerd zijn in bv. een masterplan, beheersovereenkomst, verkoopovereenkomsten,... beperkt de inbreng van T.OP Noordrand zich tot het monitoren van de voortgang van de realisaties in uitvoering van de overeenkomsten.

C. Organisatie van de werf

Opstart

Deze werf werd in 2015 opgestart door het Ministerie van Defensie, het Perspective.Brussels en Departement Omgeving. Zij koppelen op regelmatige basis terug met hun kabinetten (Kabinetten van Steven Vandeput, Minister van Defensie; Rudy Vervoort, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering; Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving).

Partnerschap

Tijdens het afgelopen jaar zijn er verschillende stuurgroepen (met de opdrachtgevers en de respectievelijke kabinetten), rondetafels en workshops georganiseerd. Hierbij namen volgende actoren actief deel:

- Voor het Federaal niveau: Defensie
- Voor het Vlaams Gewest: Kabinet van Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving; Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving); Departement Mobiliteit en Openbare werken, Afdeling Wegen en Verkeer; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn; diensten van de gouverneur Vlaams-Brabant; Vlaams Bouwmeester.
- Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Rudy Vervoort, Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering; Perspective.Brussels; Brussel Stedelijke Ontwikkeling; Leefmilieu Brussel; Mobiel Brussel; MIVB; Brusselse Bouwmeester.
- Op niveau van de provincie: POM Vlaams-Brabant.
- Volgende steden en gemeenten: Brussel, Evere, Machelen, Zaventem.
- Overige: Brussels Airport Company, Citydev.

Deze samenwerking tussen Federale, Vlaamse, Brusselse publieke en private actoren is vanuit T.OP Noordrand een kritische succesfactor voor het welslagen van de herontwikkeling en moet worden verdergezet.

Het is een dynamisch partnerschap: naargelang de fase van het project zullen bijkomende actoren (provincie Vlaams-Brabant, private partners,...) betrokken worden. De rol van de uitvoerende partners zoals Citydev en Agentschap Wegen en Verkeer zal veranderen naarmate we dichterbij realisatie op het terrein.

Regisserende rol T.OP Noordrand

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma neemt hier een actieve rol op, waarbij Perspective.Brussels en het Departement Omgeving beleidsvoorbereidend onderzoek laten uitvoeren en het partnerschap bijeenbrengen om op korte termijn tot een gedragen visienota te komen.

Ambitie van de werf

Resultaten

De haalbaarheidsstudie voor de financiering van een nieuw hoofdkwartier van Defensie werd in 2016 afgerond. Ook de 'Diagnostiek' en de eerste fase van het 'stedenbouwkundig onderzoek voor de ontwikkeling van de site EX-NAVO + KKE' werden afgerond.

Geconsolideerde visie-elementen

Uit de ATO-analyse, de definitiestudie en de voorlopige resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van Defensie komen volgende geconsolideerde visie-elementen naar voor:

- Behouden van het gebouw Z met een veiligheidsperimeter van 100 meter voor militaire installaties en 150 meter voor niet-militaire installaties;
- Mogelijkheid tot inplanten van een nieuw hoofdkwartier voor het Ministerie van Defensie langs de Leopold III-laan, met adres in Brussel. De inplanting van militaire installaties wordt zoveel mogelijk voorzien binnen de 150 meter veiligheidsperimeter van gebouw Z;
- Ontwikkelen van de verschillende mobiliteitsinfrastructuur in de omgeving zoals verlenging van metro 3, doortrekken tram 62 tot de luchthaven, verbeterde bediening van Bordet met S-treinen en de aanleg van de fietssnelwegen zijn determinerend voor de ontwikkelingsmogelijkheden op de Ex-NAVO/defensie-KKE site;
- Ontwikkelen van economische activiteiten gemengd met andere activiteiten langs de Leopold III-laan, tot ongeveer 500 meter uit de as;
- Mogelijke ontwikkeling van een grootschalig woonprogramma op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het Vlaams Gewest kunnen de bestaande woningen voor militairen in het KKE

behouden blijven als gewone woningen;

- Voorzien van een sterke open ruimte verbinding die het Woluweveld op een ecologische en recreatieve wijze verbindt met de begraafplaatsen;
- Opladen van de Groene link met een stedelijk open ruimte programma en bovenlokale voorzieningen zoals een middelbare school of een open lucht zwembad;
- Behouden van het Woluweveld als open landbouwgebied.

Fasering

1. Visie en strategie voor de ruime omgeving

Een degelijke ontwikkeling blijkt enkel mogelijk onder de juiste randvoorwaarden. Zo is het nodig dat we op de site unieke vestigingsfactoren creëren zodat een gezonde competitie tussen vastgoedprojecten mogelijk wordt en de grote structurele leegstand in het gebied verdwijnt. Ook moeten we nagaan of we op de Ex-Navo-site een aangepast vestigingsmilieu kunnen ontwikkelen voor specifieke niches zoals high-tech bedrijven. Hiervoor is een gedeelde ruimtelijk-economische strategie nodig, die naast het economisch programma ook aandacht heeft voor een samenhangende stedenbouwkundige visie.

Onderdelen die een grote invloed hebben op de Ex-Navo-site zijn:

- het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Leopold III-laan en de bereikbaarheid van het knooppunt Bordet voor voetgangers vanuit de Ex-NAVO-site,
- het gericht detsifiëren van de sites van Decathlon, MIVB, DaVinci 1 en DaVinci 2, zodat het een aangename, multifunctionele omgeving wordt die de link maakt met de Ex-NAVO-site,
- bepalen van de minimale vereisten voor een goede groene verbinding tussen de begraafplaatsen en het Woluweveld;
- vinden van instanties die effectief willen investeren in voorzieningen in of op de rand van de Groene link (middelbare scholen, zwembaden,...).

Werf 2 'Europese Boulevard' gaat in op deze uitdagingen en maakt werk van een ruimtelijk-economische visie en strategie voor de ruime omgeving. Binnen werf 3 krijgt de Groene link een verdere uitwerking. Beide werven baseren ze zich onder meer op de bevindingen uit de Ex-Navo/Defensie-KKE studies.

2. Masterplan en vergunningen

Op basis van de resultaten van de werven 2 'Europese Boulevard' en 3 'Groene link' en de geconsolideerde visie-elementen wordt werk gemaakt van een visienota, getrokken door Departement Omgeving en Perspective Brussels. Om de effectieve realisatie te bewaken, worden in deze fase mogelijke private en publieke investeerders betrokken.

In Vlaanderen is het terrein hoofdzakelijk gelegen in 'Militair gebied'. Dit maakt een bestemmingswijziging noodzakelijk. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt het in 'Ondernemingsgebied in Stedelijke Omgeving (OGSO) en 'Uitrustingsgebied'. Afhankelijk van de gewenste activiteiten kan ook hier een bestemmingswijziging nodig zijn.

Binnen de huidige bestemmingsvoorschriften kunnen nu reeds stedenbouwkundige vergunningen worden afgeleverd voor de herontwikkeling van de site. Doorheen het ontwikkelingstraject is het uitermate belangrijk dat deze beoordeeld worden in lijn met de bevindingen uit de visienota. Wanneer dit nog niet voldoende gevorderd is, mag een vergunning in ieder geval geen hinder veroorzaken voor een ambitieuze herontwikkeling van de site Ex-NAVO/Defensie-KKE.

3. Uitvoering

Bewaken van het ambitieniveau

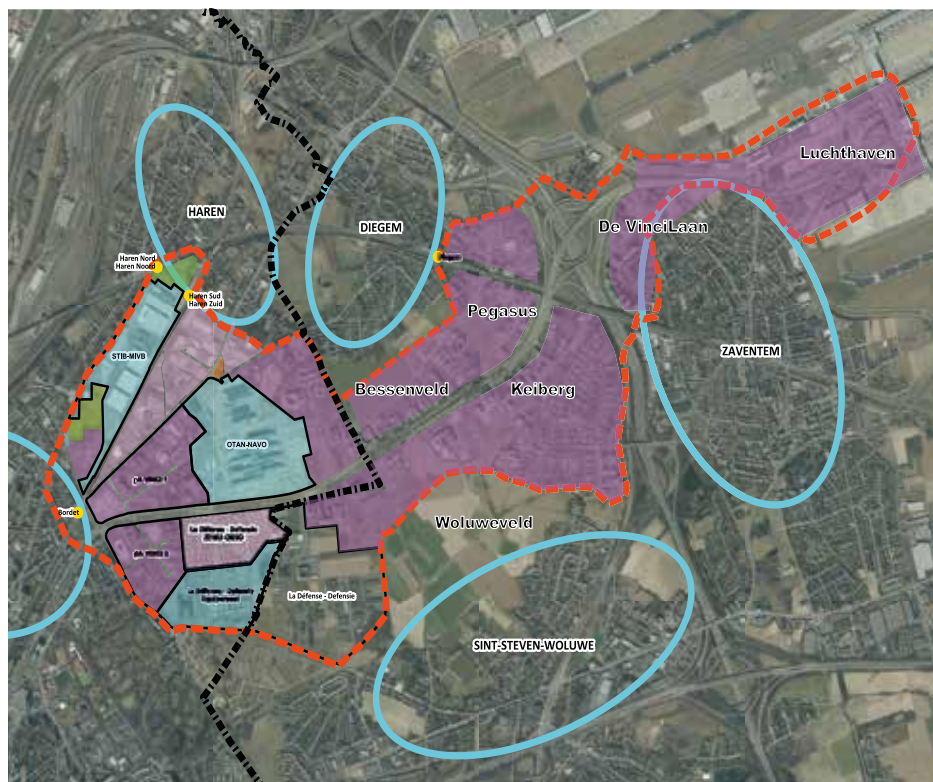
D. monitoring

Het dagelijks bestuur van het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand rapporteert de voortgang aan de stuurgroep, waarbij ingegaan wordt op de algemene doelstellingen van het programma (overleg en samenwerking, geïntegreerde benadering, hoog ambitieniveau bij realisatie,...). Daarnaast zijn er volgende specifieke mijlpalen voor deze werf:

- Opstarten van gemeenschappelijke studie voor het gehele gebied Ex-NAVO/Defensie-KKE (gehaalde mijlpaal)
- Opstarten van constructief overleg tussen het Perspective.Brussels, Departement Omgeving en het Ministerie van Defensie (gehaalde mijlpaal)
- Uitbreiden van het partnerschap met de provincie Vlaams-Brabant, mobiliteitsactoren en private partners die effectief willen investeren in stedelijke voorzieningen in het gebied
- Opmaak van een visienota in functie van de verdere inrichting van het gebied en de noodzakelijke bestemmingswijzigingen
- Opmaak van een masterplan i.f.v. een Richtplan van Aanleg (Brussel) en een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (Vlaanderen)
- Opstart werf 2, Europese Boulevard en werf 3, Groene link.

werf 2

Europese boulevard



situering Europese Boulevard

A. Voorgeschiedenis

De A201/N22 is de verbinding tussen Brussels Airport en de stad Brussel. Deze as, ook 'Europese Boulevard' genoemd, wordt gekenmerkt door verspreide auto-gerichte woon- en werkontwikkelingen. Vergeleken met andere Europese steden ligt de luchthaven vrij dicht bij de stad. Dit biedt kansen voor bedrijven en kantoren, die nu niet optimaal ingevuld worden. TOP Noordrand wil op zoek gaan naar partners om de ruimtelijke potenties beter te benutten.

De aanwezige potenties werden in tal van beleidsdocumenten en studies genoemd:

- Vanuit het Vlaams Gewest: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de aansluitende open (VSGB, 2011)
- Gezamenlijk: de definitiestudie in het kader van de ex-NAVO site (zie werf 1).
- Vanuit de Provincie:
 - Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum
 - het onderzoek op Keiberg dat gevoerd werd in opdracht van de provincie en de POM Vlaams-Brabant, in het kader van IABR
- Vanuit de gemeenten: het Richtschema van Haren (stad Brussel), Ruimtelijke Structuurplannen van Machelen en Zaventem. Ook binnen de opmaak van de nieuwe beleidsplannen komt de Europese Boulevard als prioriteit naar voor.
- Vanuit het Vlaams Gewest: Pilotproject voor de zuidelijke luchthavenregio binnen het proces voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (2014)

- Vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
 - Leopold III-laan als nieuwe internationale tertiaire as in het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling. (GPDO).
 - Om gemengd wonen en werken in hoge dichtheid te stimuleren, wijzigde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bestemming in verschillende zones reeds naar Ondernemingsgebied in Stedelijke Omgeving (GBP).

Momenteel worden voor verschillende zones aan de Leopold III-laan/A201 de mogelijkheden voor herontwikkeling onderzocht. Het gaat om de Ex-NAVO-site, Keiberg (Machelen en Zaventem) en het Pegasuspark te Machelen.

Nieuwe ontwikkelingen brengen investeringen in het openbaar vervoer mee. De ingebruikname van tram 62 (Meiser-Eurocontrol) was een eerste belangrijke stap in het beter bereikbaar maken van het gebied tussen de middenring (generaal Wahis-laan) en de luchthaven. Rond de haltes is voorlopig geen specifiek economisch of stedenbouwkundig verdichtingsprogramma voorzien. De Lijn bereidt momenteel in het kader van de realisatie van het Brabantnet de aanleg van de luchthaventram voor. Bij het ontwerp voor de aanleg van de luchthaventram wordt de aanleg van de parallelle fietssnelweg (onderdeel van het provinciaal functioneel fietsrouten netwerk) die de rechtstreekse verbinding vormt tussen Brussel en de luchthaven meegenomen.

De uitvoering van deze en andere mobiliteitsprojecten zoals het Gewestelijk ExpresNet en de aanleg van Metro 3 tot Bordet, zorgen voor een gelaagd mobiliteitsnetwerk dat de potenties van deze as versterkt en differentieert.

B. Doelen T.OP Noordrand

T.OP Noordrand wil met de werf Europese Boulevard volgende doelen realiseren:

- Een partnerschap opzetten waarin overheden, administraties en private partners uit beide gewesten zich samen engageren.
- Zorgen voor een herontwikkeling in functie van een verdere economische groei met aandacht voor het groen-blauwe netwerk dat de achterliggende groene ruimten (oa Groene link en Bessen-

veld) over de Europese Boulevard met elkaar verbindt.

- De economische en stedenbouwkundige ambities hoog houden zodat de as op Europees niveau (belangrijke investeringen in het gebied leggen de nadruk op het verwelkomen van internationale gasten) en op een toekomstgerichte manier uitgewerkt wordt (bijvoorbeeld door nieuwe concepten zoals circulaire economie en toekomstgericht bouwen toe te passen bij de herontwikkeling). De effectieve herontwikkeling garanderen door enerzijds te zorgen voor een draagvlak bij de betrokken actoren en anderzijds het betrekken van publieke en private actoren die effectief willen investeren in het gebied;
- Garanderen dat het gebied herontwikkeld wordt met respect voor het specifiek ruimtelijk functioneren van de omgeving door de (toekomstige) openbaar vervoer en fietsontsluiting als ruggengraat en aanjager te zien voor de ruimtelijke ontwikkelingen en de economische ontwikkelingen in te passen in een ruimer economisch-ruimtelijke kader. De nabijheid van de luchthaven vormt een belangrijk aandachtspunt, zowel naar potenties als hinder.

C. Organisatie van de werf

Opstart

Deze werf werd in het voorjaar van 2016 opgestart door het dagelijks bestuur van T.OP Noordrand. De noodzaak voor een gecoördineerde aanpak van de luchthavencorridor vanuit werf 1, samen met de vraag naar een gezamenlijke economische strategie voor de luchthavenregio (voorgelegd in het intergewestelijk forum) vormen de aanleiding voor deze werf.

Op 7/7/2017 werd in een mededeling aan de Vlaamse regering met betrekking tot stand van de rand een fiche opgenomen over Economische poort 'Luchthaven' die aangeeft dat een geïntegreerde intergewestelijke aanpak noodzakelijk is.

Partnerschap

In een eerste werkoverleg bleek dat er een groot draagvlak was bij de aanwezige actoren om samen te werken aan deze werf.

- Voor het Vlaams Gewest: Departement Omgeving; Departement

Mobiliteit en Openbare werken; OVAM; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn

- Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Perspective.Brussels;
- Op niveau van de provincie: Diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit

- Volgende steden en gemeenten: Brussel, Machelen, Zaventem. Om het partnerschap te doen slagen, is het noodzakelijk dat we ook Brussels Airport Company (BAC), de MIVB, Brussel Mobiel, Brussel Leefmilieu, de gemeentes Evere en Schaarbeek, Citydev, POM Vlaams-Brabant en de bestaande bedrijven en projectontwikkelaars die actief zijn in het gebied betrekken. Defensie wordt actief betrokken met als doel om de doorwerking binnen werf 1 'Site ex-Navo/Defensie-KKE' te garanderen. We gaan ook na of de Europese instellingen geïnteresseerd zijn om mee te werken.

De private en publieke partners worden nauw betrokken bij de verschillende stappen in deze werf, zodat zij verworven inzichten kunnen opnemen in hun projecten. Communicatie naar partners en (nog) niet betrokken actoren is cruciaal om het draagvlak te verbreden en verdiepen. We verwachten dat er steeds meer partners effectief zullen meewerken naarmate de verzamelde kennis uitgebreider wordt.

De ruime betrokkenheid van mogelijke partners moet ook de financiering van de uitvoering op het terrein garanderen.

Regisserende rol T.OP Noordrand

De actoren ondersteunen de regisserende rol die de T.OP Noordrandwerf kan opnemen in het begeleiden en coördineren van bestaande initiatieven van de betrokken partners. De specifieke roeping en identiteit als Europese toegangspoort verenigt de betrokken actoren langsheen deze as. Ze dragen allen bij aan de branding als 'Europese Boulevard'. Het koppelen van verschillende acties op verschillende schaalniveaus kan een sterke synergie op gang brengen.

Ambitie van de werf

Optimalisatie en verdichting in functie van de mobiliteit en vestigingsplaatsfactoren

De optimalisatie en heroriëntatie van de bedrijvzones langs de Leopold

III-laan vormt een belangrijke impuls voor de revitalisering van de Europese Boulevard.

Door de geplande investeringen in het GEN, Metro 3, de luchthaventram en de fietssnelwegen evolueert de huidige autogerichtheid tot een multimodaal bereikbaar netwerk. Tegen 2020 wordt, tussen Bordet en de luchthaven, een continue openbaar vervoersverbinding in eigen bedding met een parallelle fietssnelweg gerealiseerd.

Dit gaat gepaard met een kwalitatieve publieke en landschappelijke aanleg en een stedelijker profiel en programmatie. Rond de knooppunten (zoals Bordet) ontstaat een andere vestigings-omgeving waar een kwalitatieve verdichting wordt gerealiseerd. De verbindingen tussen de knopen en de omliggende zones worden geoptimaliseerd door in te zetten op de kwalitatieve publieke ruimtes en door het gebruik van de fiets als voren natransport te faciliteren. In functie van de hiërarchie van het knooppunt binnen het meerlagig mobiliteitsnetwerk wordt de ruimte intensiever ontwikkeld zodat stedelijk compacte en gemengde micro-densiteiten ontstaan met een aantal gedeelde uitrustingen.

De werf zet ook in op het verbeteren en verduidelijken van de vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven. Momenteel zijn er geen relevante verschillen langsheen de Europese Boulevard, die bedrijven ertoe aanzetten om zich op een specifieke locatie te vestigen. Alle werklocaties staan hierdoor onderling in concurrentie, wat de grote leegstand en onderbenutting in sommige kantoorzones verklaart (zoals Keiberg, Da Vinci of Pegasuspark). Door nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de luchthaven, trekken bedrijven weg uit gebieden die amper een steenworp van de nieuwe locatie verwijderd liggen.

- Benchmarken van de Boulevard en zijn economie

Bedoeling is een visie te ontwikkelen, gedragen door de voornaamste economische actoren (BAC, bedrijven, ontwikkelaars) en overheden (gewesten, provincie en gemeenten) met daaraan gekoppeld en gemeenschappelijke communicatie.

De visie heeft als doel om de structurele leegstand van economische ge-

bouwen te halveren tegen 2020, en die nadien verder te reduceren tot het gemiddelde van het Brussels Gewest en de Vlaamse Rand. Minstens 5 nieuwe internationale bedrijven vestigen zich tegen 2030 in de directe omgeving van de Europese Boulevard (haalbaarheid af te toetsen met economische studie).

Voor de nieuwe gebouwen geldt een hoog ambitieniveau. Het betreft een vooruitstrevende architectuur en typologie, passend binnen toekomstgericht en energiezuinig bouwen. Er wordt maximaal ingezet op hernieuwbare energie. Via parkmanagement wordt dit hoog ambitieniveau in de toekomst verder bewaakt en groeit de zone uit tot innovatieve benchmark voor de Brusselse internationale activiteit.

- Monofunctionele zones openbreken

Het programma van Europese en internationale activiteiten, die inspelen op de nabijheid van de luchthaven en de Europese hoofdstad bedt zich in in een visie op de bedrijven- en kantoorzones in de Noordrand. Binnen de bestaande monofunctionele zones worden ondersteunende en complementaire functies toegelaten. De zones die momenteel als eiland functioneren, worden ruimtelijk en programmatorisch open gebroken, zodat een bedrijvenzone ook doorheen de tijd een optimaal gebruik van de ruimte verkrijgt.

Er wordt gestreefd naar een verdichtte en meer diverse economische activiteit met geclusterde activiteiten, co-workingruimtes, handel, fab-labs, gedeelde diensten en voorzieningen als opleidingscentra, crèches, parkings, en ontmoetings-, restauratie- en recreatieruimtes. We onderzoeken verder welke programma's een toegevoegde waarde kunnen bieden bij het verruimen van de huidige monofunctionele zones.

- Open ruimte en dwarsverbindingen van de Boulevard

De focus op mobiliteit en stedelijke ontwikkeling langs de Leopold III-laan/A201 krijgt een tegengewicht in de werf 3 'Groene link'. In het territoriaal ontwikkelingsprogramma zorgen we er voor dat de Groene link een grote meerwaarde betekent voor de ruimere omgeving. Ook worden de groenelementen en routes langs de laan met elkaar en met de Groene link verbonden tot een samenhangend netwerk.

Een goede programmatorische en ruimtelijke aansluiting van de bebouwing op de Groene link versterkt de leefbaarheid van de bedrijven. In en aansluitend op de link worden een aantal gedeelde uitrustingen voorzien. Bedoeling is de synergie tussen de Boulevard en het achterliggend landschap met z'n open ruimte-voorzieningen te maximaliseren (actieve routes, finse piste, petanque, zitelementen, picknick,..) zodat de gevel langs de open ruimte als voorkant gaat functioneren.

Bijzondere aandacht gaat naar de continuïteit, kwaliteit en veiligheid van de dwarsverbindingen op de Europese Boulevard. Het betreft voornamelijk langzaam verkeersverbindingen met de achterliggende open ruimten die het gebied verder aantakken op de woonkernen in de omgeving. Hierdoor wordt de barrièrewerking van deze drukke as opgeheven en staan de aansluitende gebieden in rechtstreekse verbinding met elkaar.

Fasering

1. Economische programmatorische studie

Bij de opstart van de werf willen we actoren aan boord krijgen door het ontwikkelen van territoriale kennis en het uitwisselen van gegevens over de verschillende projecten. Eind 2016 inventariseerde het Departement Omgeving de beschikbare economische ruimte langs de Europese Boulevard. De inventaris vormt de basis voor een performante databank die we permanent aanvullen met bijkomende gegevens uit de werf. De gegevens vullen we nadien aan met informatie over de aanwezige bedrijven.

Perspective.Brussels en het Departement Omgeving startten in 2017 een gezamenlijke economische strategische studie voor een perimeter mei 2018, uit. De studie wordt opgevolgd door een stuurgroep met naast de T.OP Noordrand-partners, de gewestelijke kabinetten, POM Vlaams Brabant, OVAM, VLAIO, Innoviris, Impuls, Citydev en de betrokken gemeenten (Machelen, Zaventem, Evere Stad Brussel en Schaarbeek). Een eerste deel van de studie verschaft dieper inzicht in de economische dynamieken langs de Europese Boulevard, het tweede luik geeft aanzetten voor mogelijke ruimtelijk-economische specialisatie en strategie.



Woluweveld - Cass Cities Summer School 2014

2. Stedenbouwkundige visie

In het najaar van 2018 zetten het Departement Omgeving en Perspective. Brussels de resultaten van de ruimtelijk-economische strategie om in een ondersteunende stedenbouwkundige visie die gehanteerd kan worden bij de begeleiding en opvolging van projecten en de opmaak van bestemmingswijzigingen.

3. Uitvoering

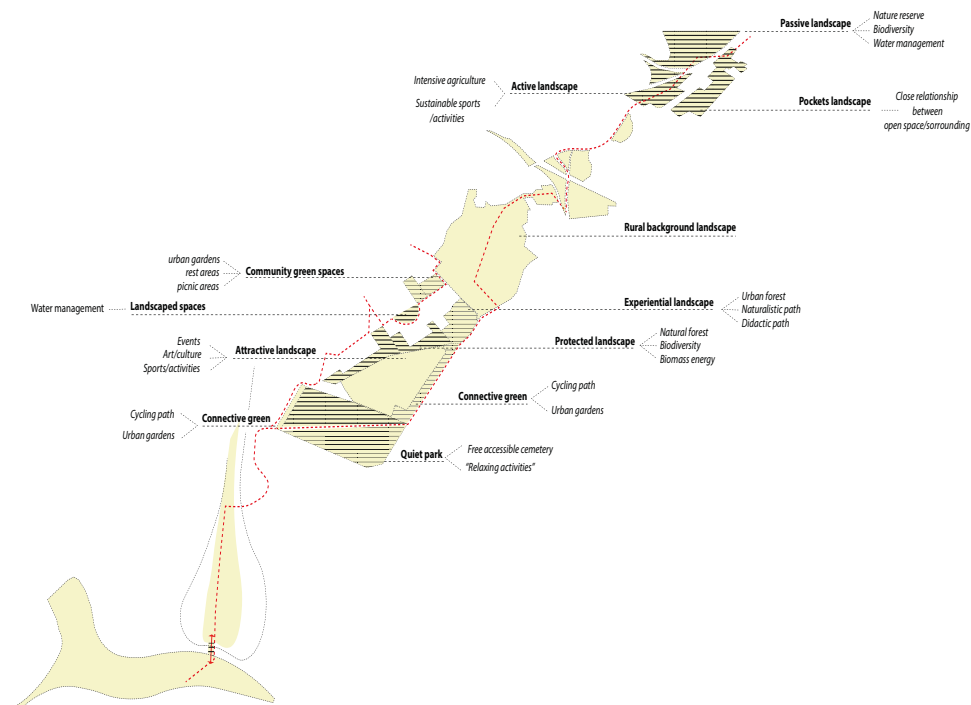
Bewaken van het ambitieniveau

D. monitoring

Het dagelijks bestuur van het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noorrand rapporteert de voortgang aan de stuurgroep, waarbij ingegaan wordt op de algemene doelstellingen van het programma (overleg en samenwerking, geïntegreerde benadering, hoog ambitieniveau bij realisatie,...). Daarnaast zijn er volgende specifieke mijlpalen voor deze werf:

- bijeenbrengen van partners (overheden, administraties, private partners) die de herontwikkeling willen realiseren van de onderbenutte gebieden langs de Europese Boulevard, gekoppeld aan de uitbouw van het meerlagig mobiliteitsnetwerk
- het vastleggen van randvoorwaarden rond nieuwe concepten zoals circulaire economie en toekomstgericht bouwen en deze laten toepassen bij de herontwikkeling van Pegasuspark, Keiberg, Ex-NAVO, omgeving Bordet en de aanleg van de luchthaventram en fietssnelwegen
- uitvoering van gewestgrensoverschrijdend ruimtelijk-economisch onderzoek, om de potenties te verfijnen en concretiseren
 - * ondertekenen samenwerkingsprotocol
 - economische programmastudie
 - * opstart programmatorische studie eind 2017
 - * afronden programmatorische studie begin 2018
 - * doorwerking van (tussentijdse) resultaten in stedenbouwkundige visie en in lopende projecten
- monitoren van de voortgang en onderlinge afstemming van de realisatie van projecten zoals de aanleg van de luchthaventram en de fietssnelwegen en de behandeling van adviesdossiers en vergunningsaanvragen

DIFFERENT FEATURES of the green link



schematische weergave Groene link - Anna Giusti (IUAV)

A. Voorgeschiedenis

Tussen de Leuvensesteenweg en de Haachtsesteenweg liggen mooie en waardevolle stukken open ruimte. Sommige, zoals het Josaphatpark en het Woluweveld werden recent heringericht waardoor de toegankelijkheid en de bekendheid verbeterden. Andere zijn niet of weinig gekend, en geven vaak een verwaarloosde indruk.

De open ruimte binnen de Noordrand werd, onder invloed van de groeiende stad, de voorbije eeuw in snel tempo verhard en bebouwd (zie figuur). Vandaar het belang om de resterende open ruimtes te bewaren, te versterken en in te schakelen in een grootschalig gewestgrensoverschrijdend open ruimte-netwerk.

Gedurende de Cass Cities Summer School in 2014 werd gewezen op de kracht die uitgaat van de sterke verscheidenheid van de resterende open ruimtes. Van het ongetemd groen langs het Josaphat goederenstation, de sportvelden in Evere, over de parkbegraafplaats van de stad Brussel, tot het landbouwgebied Woluweveld en dit ten oosten van Zaventem: elke open ruimte heeft iets anders en specifiek te bieden aan de bewoners en gebruikers van de stad en de rand.

Tijdens de definitiestudie voor de Ex-NAVO site (2016, zie werf 1) werd duidelijk dat een degelijke en positieve visie op die groene ruimtes noodzakelijk is om tot een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling te komen, niet alleen van de Ex-NAVO site, maar van de hele omgeving rond de Leopold III-laan.

B. Doelen T.OP Noordrand

Het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand wil met de Groene link werf volgende doelen realiseren

- Opzetten van een partnerschap tussen in de eerste plaats de Vlaamse Landmaatschappij en Leefmilieu Brussel die de visievorming en herinrichting van ontbrekende schakels in de Groene link kunnen opnemen en trekken;
- Het maximaal vrijwaren en versterken van de bestaande open ruimte tussen Josaphat en de Groene Vallei door de samenhang te versterken en de uitwerking van de link tot een regionale openruimtestructuur die de ecosysteemdiensten versterkt en de economische en demografische ontwikkeling in de directe omgeving ondersteunt en functies integreert zoals recreatie, (stads)landbouw, actieve mobiliteit,.. ;
- De inrichting van de Groene link houdt rekening met de eigenheid en het specifiek ruimtelijk functioneren van de verschillende gebieden die er deel van uitmaken.

C. Organisatie van de werf

Opstart

Deze werf werd in het voorjaar van 2016 opgestart door het dagelijks bestuur van T.OP Noordrand. De sterke nadruk op de economische invulling van de luchthavencorridor noodzaakt een even stevige benadering van de achterliggende open ruimtes. Vanuit werf 1 komt ook de wens om de te ontwikkelen open ruimte op de ex-NAVO site te kaderen binnen een regionale, gewestgrensoverschrijdende open ruimte structuur. In de loop van 2017 werkte Anna Giusti (studente IUAV) aan mogelijke ontwikkelingsperspectieven voor de Groene link. Een aantal verkennende vergaderingen met Leefmilieu Brussel en Vlaamse Landmaatschappij werden georganiseerd om het partnerschap op gang te trekken. Het werk werd eind 2017 samengebracht in een master thesis.

Partnerschap

Verkennde gesprekken met Leefmilieu Brussel en de Vlaamse Landmaatschappij en een overleg waar ook de administratie van de gemeente Zaventem aanwezig was, bevestigden een bereidheid om te werken aan een gezamenlijke landschappelijke visie en aan de missing links tussen de

verschillende open ruimtes in het gebied.

Andere actoren werden in de opstartfase nog niet betrokkenen.

Al debatterend met ander actoren bepalen we samen prioritaire acties.

Mogelijke partners hierbij zijn:

- Bouwmeesters
- Gemeenten Schaarbeek/Evere/Zaventem/Machelen/Steenokkerzeel en de stad Brussel
- Departement Omgeving, Perspective.Brussels, provincie Vlaams-Brabant, OVAM
- Brussel Mobiel, MOW, AWW, de Lijn, MIVB, NMBS
- ANB
- Natuurpunt
- vzw Trage Wegen
- Aquafin en bekkensecretariaat
- VMM (collector Nossegem-Kleine Beek)
- Landbouwers/eigenaars via Boerenbond

Regisserende rol T.OP Noordrand

T.OP-Noordrand nam in deze werf tot nu toe een eerder ondersteunende rol op. Bedoeling is een gezamenlijke landschappelijke visie, gestuurd door de actoren bevoegd voor leefmilieu, op de agenda van beide gewesten te brengen.

Ambitie van de werf

Een intergewestelijke openruimtestrategie kan de suburbane open ruimtes tussen het stedelijke Schaarbeek en de dorpskernen van Evere en Zaventem (en Nossegem) aan elkaar koppelen tot een continue Groene link en beter structureren zodat de leefkwaliteit voor omwonenden en gebruikers toeneemt.

Zo ontstaat een continuïteit die fungeert als schakel tussen stad en open stadsrand. De verbindingen gebeuren met bijzondere aandacht voor de gewestgrens en de Ring R0 en voor de randen tussen bebouwing en open ruimte.

Het landschap kan de rol van grootstedelijk bindend element opnemen. Zo fungeert het als sleutelement in de stedenbouwkundige strategie om de synergiën te versterken.

Conform de criteria gebruikt in de intergewestelijke studie 'Metropolitan

landscapes' wordt gewerkt op 3 bovenregionale aspecten van het landschap: de toegankelijkheid, het programma en de systeemwaarde.

De Groene link wordt gevormd door de aaneenschakeling van het Josaphatpark, de ruimte rond het Josaphat-goederenstation, Evere sport, het geheel van de kerkhoven, het zuidelijk deel van ex-NAVO-KKE, het Woluweveld, de Woluwevallei, de omgeving van de Stockmansmolen, het gemeentepark van Zaventem en de landbouwruimte onder de luchthaven van Zaventem. Via Erps-Kwerps sluit deze openruimtestructuur aan bij de Groene Vallei. Dit geheel dient een rol als gemeenschappelijke, multifunctionele groenpool binnen de ruimere regio op te nemen. Dit impliceert dat het gebied verschillende gebruikers en programma's dient (van natuur, (stads)landbouw en recreatie tot woningen, voorzieningen en economische activiteiten) en ecosysteemdiensten en publieke infrastructuur integreert.

De Vlaamse Landmaatschappij heeft de inrichting van het Woluweveld vastgelegd in een landinrichtingsplan. Dit plan is momenteel in uitvoering. De T.OP Noordrand-werf neemt deze inrichting als uitgangspunt en focust enerzijds op de inrichting van de andere delen van de centrale open ruimte en anderzijds op de ontbrekende schakels die deze ruimtes verbinden binnen een regionaal blauw-groen netwerk.

Fasering

In een eerste fase zullen we vanuit het territoriaal ontwikkelingsprogramma, samen met Leefmilieu Brussel en de Vlaamse Landmaatschappij een verkennende cartografie maken van de Groene link. In deze verkenning worden de bestaande visies, de lopende en uitgevoerde projecten en ontbrekende schakels in beeld gebracht. Tegelijkertijd plaatsen we de Groene link ook in een ruimer kader binnen de verschillende (potentiële) gewestgrensoverschrijdende open ruimtes.

Aan de hand van de cartografie ontwikkelen we met de partners een plan van aanpak om de Groene link ook op het terrein te realiseren.

- Verkennende cartografie van de Groene link
 - * uitwisselen van lopende projecten
 - * ophijsten van gedeelde objectieven tussen gewesten en externe actoren
 - * ophijsten van huidige oplosbare intergemeentelijke uitdagingen

- * opmaken van een achtergrondnota en kaart 'metropolitane landschappen' bvb. Jette-Relegem, Zoniën en beschrijving de specifieke rol die het gebied kan opnemen.

- Definiëren van de ontbrekende schakels in de Groene link, en weergeven welke regionale rol de Groene link kan opnemen in Brussel en de rand:

- * verbinding tussen Josaphatpark en Evere Sport doorheen het Josaphat-goederenstation

- * doorgang tussen de Begraafplaats van Brussel en de Jules Bordetlaan

- * zuidzijde van de Ex-NAVO/Defensie-KKE site

- * verbinding Woluweveld over de Ring R0 naar het park van Zaventem

- * verbinding tussen het park van Zaventem naar het landbouwgebied zuidelijk van de luchthaven

- * de relatie met de Groene Vallei

- Ondersteunen en opvolgen van een uitvoeringsprogramma bij de realisatie van de Groene link met de integratie van

- * de geplande fiets-GEN-routes

- * de groene wandeling

- * bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen en de ontsluiting ervan voor langzaam verkeer

- * verbinding met te ontwikkelen multimodale ruimtes als stations Evere, Haren, Bordet, Diegem, Airport en Nossegem

D. monitoring

Het dagelijks bestuur van het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand rapporteert de voortgang aan de stuurgroep, waarbij ingegaan wordt op de algemene doelstellingen van het programma (overleg en samenwerking, geïntegreerde benadering, hoog ambitieniveau bij realisatie,...). Daarnaast zijn er volgende specifieke mijlpalen voor deze werf:

- Opzetten van een partnerschap met de Vlaamse Landmaatschappij en Leefmilieu Brussel die de visievorming (met o.a. het intergemeentelijk updaten van de kaart Woluwebekken) en herinrichting van ontbrekende schakels in de Groene link kunnen opnemen en trekken (gesprekken gepland eind 2016-begin 2017)

- Afspraken maken met stakeholders en grondeigenaars.

werf 4

Transit Oriented Development



situering Kerklaan - Broekstraat

A. Voorgeschiedenis

In het toekomstig ruimtelijk ontwikkelingsbeleid van zowel het Vlaams (BRV), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GPDO) als van de provincie Vlaams-Brabant (Visienota ruimtelijke ordening) wordt er sterk ingezet op de ontwikkeling en de verdichting van de directe omgeving van hoogwaardige openbaar vervoers-knooppunten. In dergelijke strategische knooppuntlocaties moet een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheid, werkplekken, voorzieningen en publieke ruimte gerealiseerd worden.

Wat hierbij belangrijk is, is dat deze strategische knooppuntlocaties ontwikkeld worden als compacte, beloobbare, voetgangersgerichte en gemengde omgevingen en dat dit gebeurt volgens de principes van Transit Oriented Development (TOD).

Zo worden aangename, levendige, leefbare, leesbare en duurzame omgevingen gecreëerd voor zowel de bewoners als gebruikers van deze ruimten.

In de Noordrand kunnen we een aantal (toekomstige) hoogwaardige openbaarvervoersknooppunten detecteren waar momenteel een grote dynamiek aanwezig is. Een dergelijke plek kan als multimodaal knooppunt, dat stevig ingebed is in een gelaagd mobiliteitssysteem ontwikkeld worden. Hier is plaats voor nieuwe ontwikkelingen en dit binnen een gemengd programma van wonen, werken, handel, voorzieningen en recreatie.

Mogelijke strategische knooppuntlocaties, die ontwikkeld kunnen worden via de principes van TOD zijn:

- de halte Kerklaan
- het station Vilvoorde
- de internationale luchthaven Zaventem
- Haren + Haren-Zuid
- Bordet
- Transferium Esplanade
- mogelijke haltes van Brabantnet en Regionet Leuven

B. Doelen T.OP Noordrand

Momenteel wordt enkel op de halte Kerklaan gewerkt als voorbeeldproject. In een latere fase kunnen ook andere knooppuntlocaties binnen deze werf opgenomen en verder ontwikkeld worden.

T.OP Noordrand wil met deze werf volgende specifieke doelen realiseren:

- Opzetten van een partnerschap (overheden, administraties, private partners) dat steunt op de bestaande structuren binnen het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Ondersteunen van dit partnerschap door het uitschrijven van gewestgrensoverschrijdend ruimtelijk-economisch onderzoek, om de potenties te verfijnen en concretiseren.
- Bouwen van een halte tegen 2020, 1 trein per 15' in elke richting (= 16 treinen per uur) tegen 2025.
- Bouwen van fiets(snel)wegen (gedifferentieerd systeem) en voetpaden binnen robuuste structuren (en groen).
- Verweving door:
 - o Het creëren van een mix van stedelijke functies
 - o Realiseren van 2000 woningen langs de Kerklaan-Broekstraat in Machelen en Vilvoorde
 - o Creëren van een levendig gelijkvloers Kerklaan-Broekstraat, ook voorzien van avondactiviteiten en dit in interactie met de omgeving
- Inzet op behoud van markante gebouwen: bruggebouw Renault, robothal Renault, veterinair la-bo+ tuin en weide, zuidzijde Kerklaan, Sanimet, Interprochim voorzover mogelijk bij bodemsaneringsring.
- Creëren van een voetgangsvriendelijke, autoluwe omgeving. In

functie hiervan wordt het profiel van de Kerklaan en de Broekstraat herbekeken. Het aantal parkeerplaatsen wordt beperkt.

- Het knooppunt voorziet de aansluiting op minimaal 5 vervoersmodi (trein, tram, bus, fiets en te voet).
- Tegen 2036 moeten alle historisch verontreinigde gronden minstens in sanering zitten (algemene doelstelling OVAM). Maximaal faciliteren van de aanpak van de bodemverontreiniging in samenwerking met de saneringsplichtigen. Indien nodig zullen ambtshalve saneringen opgestart worden.

C. Organisatie van de werf

C.1. Algemeen

Opstart

In het werkingsgebied van T.OP Noordrand zijn een aantal potentiële strategische knooppunten aanwezig die ontwikkeld kunnen worden tot multimodale knooppunten waaraan bepaalde ontwikkelingen gekoppeld worden.

Partnerschap

Er zal een breed partnerschap opgericht moeten worden waarbij de mobiliteitsactoren (Brussel Mobiel, AWV, De Lijn, NMBS, MIVB) cruciale partners zullen zijn.

Deze werf zal bestaande actoren bijeenbrengen vanuit de overtuiging dat alle partners het strategisch openbaarvervoersknooppunt willen ontwikkelen tot een levendige omgeving.

Mogelijke andere partners zijn:

- o De betrokken gemeenten
- o Perspective.Brussels
- o Departement Omgeving
- o Haven van Brussel
- o Brusselse Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI)
- o Departement wonen
- o VLABINVEST

- o Provincie Vlaams-Brabant
- o Bouwmeesters
- o ...

Regisserende rol T.OP Noordrand

T.OP Noordrand draagt bij aan deze werf omdat ze een inzicht kan verschaffen in de complexiteit van het ontwikkelen van ambitieuze nieuwe gemengde omgevingen geënt op een mobiliteitsknooppunt. De kennis en ervaring die hier verworven wordt, zal ingezet worden bij de ontwikkeling van andere strategische knooppunten.

Ambitie van de werf

Het programma in strategische knooppunten moet afgestemd worden op de specifieke ontsluitingsmogelijkheden van de locatie.

In knooppunten van bovenlokaal niveau zal men rekening moeten houden met zowel het programma op lokaal als het programma op bovenlokaal niveau. Beide programma's zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

De inrichting van deze gebieden zal op zo'n manier moeten gebeuren dat het gebruik van het openbaar vervoer samen met de fiets in een dergelijke gebieden dan ook de eerste logische keuzes zijn. De omgeving rond het knooppunt moet voornamelijk op voetgangers gericht zijn.

Fasering

C.2. Voorbeeldproject Halte Kerklaan

Situering

De (toekomstige) halte Kerklaan bevindt zich in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen en ligt op de as die de verbinding vormt tussen de kerk van Machelen over de Woluwelaan, onder de spoorweg, langs de oude Renaultgebouwen, over de Schaarbeeklei tot aan het kanaal. Daar zal een fiets- en voetgangersbrug gebouwd worden waardoor de verbinding wordt gemaakt met het park Driefonteinen.

Momenteel is deze plek echter slecht toegankelijk voor de zwakke weggebruiker omwille van de erbar-melijke staat van het openbaar domein dat hoofdzakelijk gericht is op gemotoriseerd verkeer.

De zone rond deze as was binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan deels bestemd voor 'Ge-mengde activiteiten' en deels voor 'Gemengd Regionaal Bedrijventerrein'. Hierbij is verweving mogelijk van bedrijvigheid en kantoren met wonen, recreatie, handel en gemeenschapsvoorziening. Omwille van de vernietiging, zijn de oude plannen van aanleg en het gewestplan terug van kracht.

Intussen lopen belangrijke projecten om de ontsluiting van het gebied rond deze as sterk te verbeteren. De NMBS voorziet een nieuwe stopplaats op de S-lijnen S1 (Mechelen-Nijvel), S4 (Vilvoorde-Etterbeek-Schuman-Aalst), S5 (Mechelen-Delta-Halle) en S7 (Mechelen-Schuman-Halle). De stedenbouwkundige vergunning hiervoor werd begin 2016 afgeleverd. Onderhandelingen lopen om de Ringtram (verbinding Jette-Vilvoorde-luchthaven) een nieuwe halte te geven aan de Kerklaan. De provincieraad keurde het tracé van drie fietssnelwegen goed: één langs het kanaal als onderdeel van de verbinding Mechelen-Brussel, een tweede over de as Kerklaan-Broekstraat en een derde over een tracé parallel aan de spoorweg Vilvoorde-Diegem.

Opstart

Vanuit de vaststelling dat de realisatie van dit deel van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen merkelijk trager gaat dan verwacht, nam het dagelijks bestuur enkele verkennende initiatieven.

De T.OP Noordrand-workshops met CASS Cities (summer school 2015, winter studenten workshop 2015 en experts workshop in juni 2016) maakten belangrijke lacunes in de huidige benadering duidelijk. Het samenbrengen van de ontwikkelaars en stakeholders bracht een realistische kijk over de totaliteit van het gebied in zijn gehele complexiteit. Enkele punten uit het Masterplan zijn achterhaald, er is juridische onzekerheid rond de VSGB bestemmingen en de kantoormarkt is nog niet hersteld na de crisis van 2008. Mede door de nood aan soms zware bodemsaneringen wachten investeerders af. Het samen nadenken en aanbrengen van informatie leidt stapsgewijs tot bruikbare aanbevelingen met het oog op een concrete realisatie.



Broekstraat - ex-Renaultgebouw 2015

Partnerschap

Er zal een breed partnerschap opgericht moeten worden waarbij de mobiliteitsactoren (AWV, Brussel Mobiel, De Lijn, NMBS, MIVB) cruciale partners zijn.

Deze werf wil de bestaande actoren bijeenbrengen vanuit de overtuiging dat alle partners dit knooppunt willen ontwikkelen tot een levendige omgeving. Met een voorzichtige aanpak in drie workshops met Cass Cities (summer school 2015, winter studenten workshop 2015 en experts workshop in juni 2016) werden verschillende actoren reeds betrokken:

- * de gemeenten Machelen en Vilvoorde voor de afstemming van de visie voor deze as en de realisatie van de infrastructuur.

- * de provincie Vlaams-Brabant, het Departement Omgeving: coördinerende en faciliterende rol voor de ontwikkelingen/infrastructuur.

- * de projectontwikkelaars actief op deze as.

- * MOW, AWV: voor de kruising van de 2 gewestwegen (Schaarbeeklei en Woluwelaan) en de realisatie van de fietssnelwegen

- * VMM: gelet op de waterproblematiek en de ondergrondse ligging van de Woluwe dwars doorheen het gebied.

- * OVAM: gelet op de vervuilingproblematiek die plaatselijk uiterst ernstig is en de ambitie om de circulaire economie waar te maken

- * NMBS, Infrabel, Eurostation: voor de realisatie van de stopplaats.

- * W&Z: voor de realisatie van de brug over het kanaal richting park 3 fontein.

- * ANB: voor de bijdrage dat het gebied kan hebben in de vervollediging van de ruimere natuurlijke structuur.

Naarmate de werf verder loopt, zullen er bijkomende actoren worden meegenomen, bijvoorbeeld het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het plan rond zwaar vervoer, de programmatie in het multimodaal knooppunt en MIVB voor de relatie met het Brussels openbaar vervoernet (bus 58 en 64)

Regisserende rol T.OP Noordrand

T.OP Noordrand draagt bij aan deze werf omdat ze een inzicht kan verschaffen in de complexiteit van het ontwikkelen van ambitieuze nieuwe gemengde omgevingen geënt op een mobiliteitsknooppunt. De kennis en ervaring die hier verworven wordt, zal ingezet worden bij de ontwikkeling van gelijkaardige gebieden bijvoorbeeld gelinkt aan de luchthaventram of metro 3.

Ambitie van de werf

Uit de verschillende werksessies blijkt dat de grote vraag naar bijkomende woningen ten koste gaat van de werklocaties. De huidige voorstellen gaan uit van een eerder monofunctionele suburbane woonontwikkeling, die de potenties van de multimodale knoop niet ten volle benut. Een gemengd programma waarbij het werken, wonen en voorzieningen worden verweven, biedt mogelijkheden voor het verkorten van de keten tussen productie en afzetmarkt en zorgt bovendien voor de noodzakelijke jobs voor de aanwezige bevolking. De woningen moeten afgestemd zijn op de noden van de werknemers in het re-conversiegebied. Betaalbaar wonen is hierbij één van de aandachtspunten. Daarnaast moeten de basisvoorzieningen nabij en bereikbaar zijn. Zij spelen in op de behoeften van de gebruikers van de omgeving. Hun locatie stimuleert verplaatsingen te voet, per fiets of met collectief vervoer.

Het aanbod van treinverbindingen is hier anders dan in bijvoorbeeld Vilvoorde. We stemmen het programma van dit knooppunt af op de specifieke ontsluitingsmogelijkheden van de locatie zodat de as Kerklaan-Broekstraat op korte termijn ontwikkeld wordt tot een levendige straat: een kwalitatieve ruimtelijke drager van een gemengd programma en verbindingselement met een goede OV- en fietsontsluiting. De halte Kerklaan wordt uitgebouwd tot een multimodaal knooppunt.

Bij de herontwikkeling moet bijzondere aandacht gaan naar de kwaliteit van het aanbod aan groene en open ruimte-elementen, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van de woon- en werkomgeving bepalen. De vormgeving van de bebouwde en de onbebouwde ruimte moet er bijdragen tot een herkenbare, leesbare en toegankelijke omgeving.

Voor de verplaatsingen in het gebied moet het gebruik van het openbaarvervoer dan ook de eerste logische keuze zijn. De bereikbaarheid van het zuidelijk deel van de Buda-zone dient, na de verplaatsing van de bestaande treinhalte, gegarandeerd te worden door complementaire ov-verbindingen. De omgeving rond de halte moet voornamelijk gericht zijn om voetgangers.

Machelen en Vilvoorde engageren zich om initiatieven rond de heraanleg van de as op elkaar af te stemmen zodat de infrastructuur continu wordt. Concrete afspraken hierrond worden opgenomen in de finale versie van een lopende studie over de inrichting van de stationsomgeving.

Om een levendige as te realiseren die een veilige verbinding voor fietsers

en voetgangers vormt, moet nog een oplossing gevonden worden voor het zware verkeer. Dit moet het reconversiegebied kunnen bereiken via een gescheiden ontsluiting.

Fasering

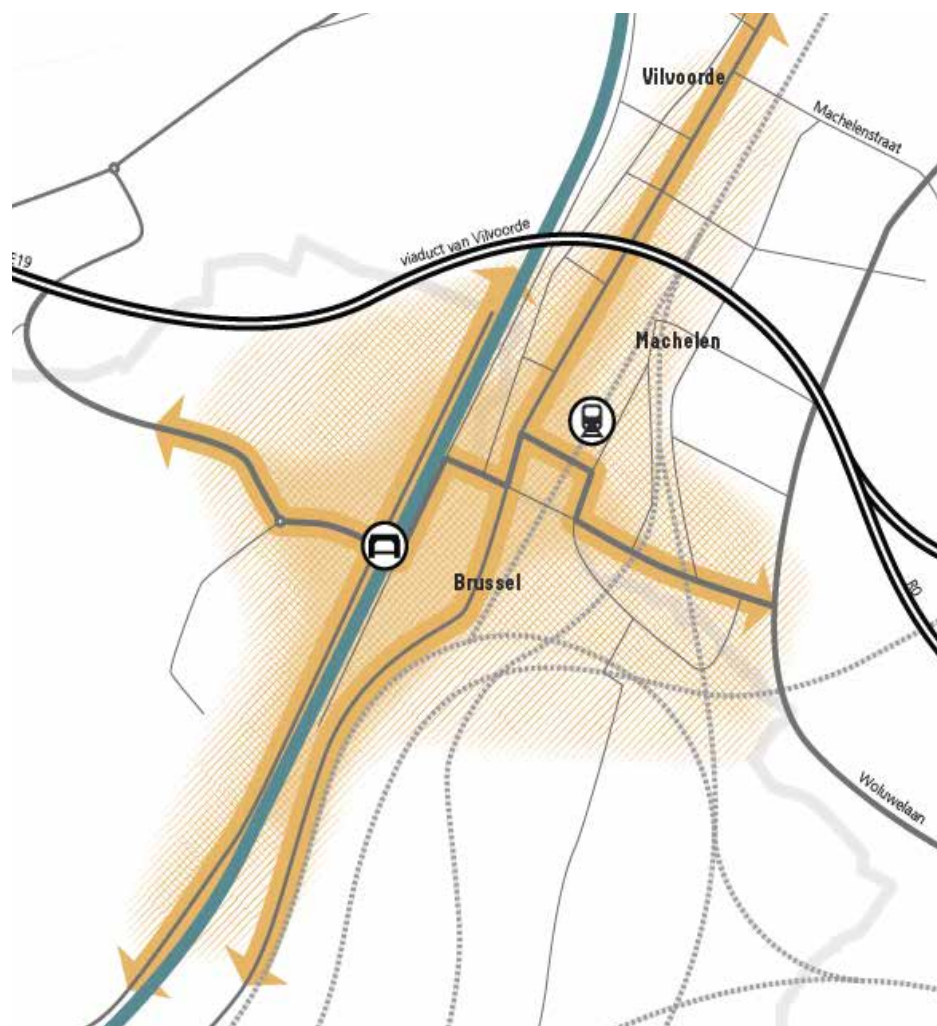
Een verdere fasering wordt opgemaakt samen met de partners. Momenteel zijn er nog geen concrete termijnen of afspraken gemaakt. Volgende stappen worden verwacht in 2018:

- Aandringen bij de NMBS en de bevoegde ministers om de noodzakelijke middelen ter beschikking te stellen voor de realisatie van halte Kerklaan. Deze investering is noodzakelijk om de ontwikkeling van deze omgeving verder te stimuleren.
- Studie programmatie knooppunten: bestek voorjaar 2017
- Aanvraag vergunning heraanleg Kerklaan-Broekstraat
- Opstart haalbaarheidsstudie fietssnelweg
- Koppelen van de inventarisatie van de waardevolle gebouwen, opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant aan de inventarisatie economische activiteiten, opgemaakt door Departement Omgeving

D. monitoring

Het dagelijks bestuur van het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand rapporteert de voortgang aan de stuurgroep, waarbij ingegaan wordt op de algemene doelstellingen van het programma (overleg en samenwerking, geïntegreerde benadering, hoog ambitieniveau bij realisatie,...). Daarnaast zijn er volgende specifieke mijlpalen voor deze werf:

- bijeenbrengen van partners (overheden, administraties, private partners) die de herontwikkeling willen realiseren van de Kerklaan-Broekstraat als levendige straat, gekoppeld aan de uitbouw van het meerlagig mobiliteitsnetwerk:
 - * Realisatie van multimodaal knooppunt (aanleg stopplaats, fietsinfrastructuur, ringtram),
 - * uitvoering van de aangevraagde vergunningen voor stedelijke ontwikkeling
- monitoren van de voortgang en onderlinge afstemming van de realisatie van projecten zoals de aanleg van fietssnelwegen, bouw van de halte Kerklaan, woonprojecten, bodemsaneringen en vergunningsaanvragen



situering Buda +

A. Voorgeschiedenis

De bedrijvenzone Buda is gelegen op de grens van Vilvoorde, Machelen en stad Brussel en 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 geen sterke ondernemers aan. Bedrijven die op de rand van het legale werken, worden hierdoor aangetrokken. Deze problematiek wordt nog versterkt doordat het om een grensgebied gaat tussen twee gewesten. Zowel de Stad Brussel als Vilvoorde hebben aan dit gebied minder aandacht besteed en het te lang als een achterkant van de stad beschouwd.

Nochtans zitten er grote kansen in de bestaande activiteiten en het gebied, om te komen tot een attractieve, economisch veerkrachtige en circulaire plek. Onbenutte ruimte kan ingezet worden om nieuwe activiteiten aan te trekken en nieuwe, bijkomende werkgelegenheid te creëren. Overheid en investeerders zorgen naast werkgelegenheid ook voor opleiding gericht op het gebied en een deel van de ruimte kan gebruikt worden om innovatieve en niet-traditionele leerplekken te creëren. Het gebied biedt veel potentieel, maar er is nood aan een overkoepelende gewestgrensoverschrijdende toekomstvisie voor het gebied. Een passende organisatiestructuur om een duurzame samenwerking tussen bedrijven, overheden, eigenaars en specifieke lokale stakeholders te voorzien is nodig. Deze werf wil daartoe bijdragen.

In dit kader werd een eerste aftastend ontwerpend onderzoek door het provinciebestuur en de POM in 2015 opgestart voor een beperkt deel van de bedrijvenzone en gekaderd binnen de segmentatiestudie van het

Vlaamse Gewest en de Internationale architectuur biënnale van Rotterdam (IABR) met als thema 'the next economy'. De resultaten van deze studie tonen aan dat er enerzijds nood is aan een inzet op de optimalisatie en differentiatie van de activiteiten en anderzijds aan een ruimtelijk kader dat de verschillende projecten integreert en een kwalitatieve herontwikkeling in relatie met de ruimere omgeving waarborgt.

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

B. Doelen T.OP Noordrand

Het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand wil met de BUDA+ werf samen met de andere partners komen tot een ambitieus plan voor de herontwikkeling van de bedrijvenzone Buda.

Een ambitieuze ontwikkeling komt tegemoet aan volgende criteria:

- Optimalisatie economisch gebruik:
 - verdubbeling economisch gebruikte vloeroppervlakte
- Tewerkstelling verhogen:
 - verdubbeling tewerkstelling
- Afstemming ontwikkelingen van het ruimere gebied over de gewestgrenzen heen
- Opstart van minstens 1 gewestgrensoverschrijdend project voor de optimalisatie van het goederenvervoer voor 2020
- Uitwerken gewestgrensoverschrijdende visie op ontsluitingsstructuur (in het bijzonder de bereikbaarheid van Schaarbeek -Vorming en Buda dienen intergewestelijk afgestemd te worden)
- Bedrijvenzone Buda als circulaire bedrijvenzone – ontwikkelen van tools ter ondersteuning van circulair handelen in een gebied

Zodra de krijtlijnen voor de herontwikkeling vastliggen en verankerd zijn in bijvoorbeeld een masterplan, uitvoeringsplan en overeenkomsten, beperkt de inbreng van T.OP Noordrand zich tot het monitoren van de voortgang van de realisaties in uitvoering van de overeenkomsten.

C. Organisatie van de werf

Opstart

Eind 2016 werden de economische activiteiten binnen de bedrijvenzone Buda geïnventariseerd en gevisualiseerd in een GIS-systeem. Nadien kan de gis-data gekoppeld worden aan bodemdata of andere re-levante stedelijke data (eg. socio-economische aspecten, mobiliteit, erfgoedstudie,...) om zo tot om tot een gebiedsdekkende en grensoverschrijdende stedelijke kaart en databank te komen.

In 2016-2017 voerde BATir (ULB) in opdracht van OVAM en het Departement Omgeving een studie uit naar het stedelijk metabolisme als middel om circulaire economie te activeren binnen BUDA . Deze studie ging na hoe deze concrete GIS-data (Urban profile) gekoppeld kunnen worden aan de gebiedsdata rond materia-lenstromen (metabolic profile) die gegenereerd werden in de studie van FABRIC, ULB en Circle Economy.

Op basis van de resultaten ontstond binnen de stad Vilvoorde, de gemeente Machelen en de stad Brussel een politieke draagvlak om binnen de bedrijvenzone Buda actief in te zetten op circulaire economie. In 2016 werd een onderlinge samenwerkingsovereenkomst afgesloten om samen te werken rond de indiening van een Urban Innovative Action (UIA), maar het project bleek onvoldoende rijp om tot de effectieve indiening over te gaan. Momenteel bekijken de verschillende partners samen welke initiatieven er verder kunnen ondernomen worden en welke middelen hiervoor beschikbaar zijn.

In het voorbereidingstraject voor UIA werden twee workshops (10 juni en 1 september 2016) georganiseerd met bedrijven uit Buda en mogelijk betrokken actoren.

De resultaten van het ontwerp onderzoek (Segmentatiestudie, 2016) legden de potenties naar de ruimtelijke optimalisatie van het gebied bloot. In navolging hiervan werd van 3 juli tot en met 7 juli 2017 een workshop georganiseerd door het Departement Omgeving (in het kader van de opdracht 'Urban economy') als 1 van de 6 locaties die via ontwerp onderzoek en gesprekken met de betrokken actoren de mogelijkheden af te tasten voor een meerlagige invulling van deze sites. De workshop werd



workshop meerlagige industriële gebouwen - juli 2017

geleid door Professor Mark Brearley (The Cass, Londen), ondersteund door Paul Karakusevic (Karakusevic Car-son Architects, Londen), Hape Schneider (Hafencity, Hamburg), Joost Beundermann (Architecture 00, Londen), Anna Harding (Chief Executive of Space, Londen) en Kai Dietrich (IBA Hamburg).

Naast deze eerste ruimtelijke aftoetsing van potenties van specifieke plekken, werd op 27 april 2017 een lunchmeeting georganiseerd waar bij de bedrijven van Buda gepeild werd naar de kansen en knelpunten binnen de bedrijvenzone. Deze input werd vertaald in een bestek voor de optimalisatiestudie Buda dat door het provinciebestuur op 27 juni 2017 gepubliceerd werd.

Partnerschap

In vijf werksessies (10 juni, 1 september en 16 november 2016, 2 februari en 27 april 2017) en de workshop van 3 tot 7 juli 2017 werden in het kader van de circulaire economie volgende actoren betrokken:

- * opleidingscentra: Actiris, VDAB, Syntra, Werk Centrale van de Stad,
- * Bedrijven: Firma, Bananas Belgium, Buda Brussels, Alcovil, Aquiris, Brussels Recycling Metal, BUDA Brus-sels vzw, De Vijver nv, Eliona, Vlimmo, NNOF, NV Van Leeuwen, ROTOR, VAN BEVER-HEYMANS NV, OC-TA+, Vranckx nv, ABFlex, Compas International Movers NV, Automotive Belgian Company bvba, Buro Market, Inventimmo, Banden Pneus Louies, DATarex, Newrest Servair, Transport Verhuizingen Andre Servaes en Zonen nv, ThyssenKrupp Liften, Care 4 Fleets NV, Depannage Adam, Ecoworks, ...
- * Projectontwikkelaars: Alcovil, PSR Brownfield developers,...
- * Kennisinstellingen: ULB, VUB-BATir, Cosmopolis, Louise,...
- * Andere: Voka, Unizo, Beci, Architecture Workroom Brussels, SERV, ...
- * Lokale besturen: Stad Brussel, Gemeente Machelen, Stad Vilvoorde
- * Overheden: Departement Omgeving, Provincie Vlaams-Brabant, POM Vlaams Brabant, OVAM, Per-spective Brussels, W&Z, Haven van Brussel, Vlaio, Citydev, ...

Voor de verdere stappen, zullen de bestaande bedrijven in het gebied gecontacteerd worden om verdere stappen te zetten en inzicht te verwerven.

Ondertussen wordt er ook ingezet op het aantrekken van externe financiering via verschillende subsidiekanalen.

In het kader van de optimalisatie van de bedrijvenzone zullen naast deze actoren ook minimaal volgende administraties betrokken worden:

- * Voor het Vlaams Gewest: Departement Mobiliteit en Openbare werken; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn; NMBS; VMM
- * Voor het Brussels Hoofdstedelijk gewest: Brussel Stedelijke Ontwikkeling; MIVB, Brussel Leefmilieu
- * Op niveau van de provincie: Diensten Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Economie, POM

Regisserende rol T.OP Noordrand

Deze werf wordt getrokken vanuit een kernteam bestaande uit de Stad Brussel, Stad Vilvoorde, gemeente Machelen, POM, Citydev, VOKA (kamer van Koophandel), VOKA Metropolitan en de vertegenwoordiging van de partners van T.OP Noordrand (Departement Omgeving, Perspective. Brussels, OVAM en de provincie).

Ambitie van de werf

De private partners kunnen de motor zijn om Buda te herwaarderen. Via een te ontwikkelen inductieve vorm van planning proberen we de betrokkenen te overhalen tot de gewenste investeringen.

- De overheid plant beperkte investeringen, en overhaalt bedrijven/ondernemers/eigenaars tot gewenste investeringen (met name in moderne maakindustrie en vanuit circulair gedachtegoed);
- De overheid doet dit door context te creëren (mogelijkheden tonen, de nodige dienstverlening verzorgen, waar nodig beperkt investeren) waarin bedrijven zich willen vestigen;
- Er wordt in de eerste plaats gekeken naar on(der)gebruikte terreinen en gebouwen. Daar kan onder meer shared workspace worden gecreëerd, (zoals in het recent opgestarte project Firma langs de Schaarbeeklei)
- Overheid en investeerders zorgen naast banen ook voor de nodi-

ge opleidingen – een deel van de beschikbare ruimte zou moeten gebruikt worden om innovatieve, niet-traditionele leerplekken te creëren.

Door de inductieve aanpak kan ook de sociale veiligheid verhoogd worden. Meer activiteiten en meer aantrekken van ondernemers jaagt de ‘slechtere’ huurders die met schimmige zaken bezig zijn, weg.

Deze circulaire economie, zien we vertaald in BUDA+ als ecosysteem:

1. Materialenstromen bij bedrijven sluiten: zowel binnen BUDA+ als bovenregionaal (schakelen tussen schaalniveau's).
2. Optimaal land- en bodemgebruik: onderbenutte ruimte herbenutten en open ruimte vrijwaren. Bij deze keuze starten vanuit de geomorfologie en bodemkwaliteit van het gebied. De verharde ruimte moet zoveel mogelijk meerwaarde leveren voor het functioneren van het stedelijk systeem.
3. Sociaal en inclusief door tegemoet te komen aan de vraag aan tewerkstelling voor kortgeschoolde of specifieke ambachten (high-skilled) binnen beide gewesten
4. Bedrijven doorheen hun levenscyclus accommoderen: van opleiding tot start-up tot volwaardig bedrijf
5. Gedeelde ruimte: stimuleren van ondersteunende activiteiten en diensten die het sociaal-economisch functioneren van het gebied versterken.

Daarnaast wordt binnen de ‘optimalisatiestudie’ een intergewestelijk ruimtelijk kader uitgewerkt dat de verschillende projecten integreert en een kwalitatieve ontwikkeling in relatie met de ruimere omgeving waarborgt. Dit kader versterkt de identiteit, het functioneren en het imago van het gebied en creëert op zijn beurt een positief vestigingsklimaat voor nieuwe ontwikkelingen. Het biedt enerzijds een concrete houvast voor de investeringen in het publiek domein en anderzijds voor de beoordeling van projecten.

Belangrijke aandachtspunten binnen dit ruimtelijk kader zijn:

- Integratie van de bedrijvenzone in de ruimere omgeving: o.a. relatie woonontwikkeling ‘De Molens’ te Vilvoorde, as Kerklaan-Broekstraat, fietsGEN-routes,...
- Kwalitatief raamwerk van publieke ruimten: relatie bedrijvenzone



lunchmeeting bij de start van Buda +

met nieuw station Kerklaan en tramhalten Ringtram (Woluwelaan) en andere publieke uitrustingen, landschaps-figuur op basis van groen-blauw raamwerk (met herwaardering Zenne en versterken van de relatie met open ruimtes als het Domein Drie Fonteynen, nos Pillifs, parken,...) om ecologische verbindingen te realiseren, de waterproblematiek op te vangen en de ruimtelijke kwaliteit te versterken

- Optimalisatie ontsluiting: relatie kanaal, spoor, weg, ov o.a. nieuwe verbindingen in eigen bedding op Woluwelaan en op de linkeroever van het kanaal (van Schaarbeek station over cruiseterminal, Solvay, Domein Drie Fonteynen tot geplande tramhalte Heyssel/luchthaven), langzaam verkeersverbindingen naar nabijgelegen kernen (oa. Vilvoorde, Macheelen, Diegem en Haren), integratie fietsGEN en waterbus
- Flexibele invulling die groeikansen geeft voor bedrijven en mogelijkheden biedt naar intensifiëring, optimalisatie parkeren
- Identiteit versterken: gebied op de kaart zetten, imagobuilding, logo

Naast de visie op lange termijn wordt ontwerpend onderzoek verricht rond verschillende actuele problemen en strategische locaties. Een draaiboek maakt het verhaal concreet door duidelijke afspraken te maken rond de uitvoering van noodzakelijke acties.

De provincie Vlaams-Brabant zorgt voor de financiering van deze stedenbouwkundige studie. Omwille van de bevoegdheidsverdeling beperkt de operationele perimeter van de studie zich tot het Vlaamse grondgebied en wordt een delegatie van bevoegdheden gevraagd aan de Vlaamse regering. Binnen de onderzoeksperimeter wordt ruimer gekeken waardoor de relevante elementen ook kunnen doorvertaald worden in de aangrenzende gebieden.

Fasering

1: Opmaak samenwerkingsovereenkomst

Invulling algemene, verschillende deelopovereenkomsten met afspraken rond doelstellingen, taken, communicatie en organisatie; (soort van gedragscode?)

2: Opmaak stedenbouwkundige studie

Na de gunning op het einde van 2017, wordt gestart met de optimali-

satiestudie waarbinnen een nauwe terugkoppeling wordt voorzien met de bedrijven binnen het gebied en andere relevante actoren (via o.a. 4 workshops, bilateraal overleg). De studie wordt uitgevoerd onder de coördinatie van de provincie Vlaams-Brabant en duurt twee jaar. Het provinciebestuur is bereid om aansluitend te starten met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan indien de nood hiervoor aangetoond wordt. De stad Brussel zal, eveneens indien nodig, parallel de nodige bestemmingsplannen opmaken.

3: Intergewestelijke visie ontsluitingsstructuur

Parallel aan de uitwerking van de optimalisatiestudie wordt door beide gewesten de ontsluitingsstructuur van de ruimere zone op de agenda geplaatst. De studie van de ontsluiting van de bedrijvenzone Buda wordt gekoppeld aan deze van Schaarbeek-Vorming. Naast de ontsluiting wordt ook naar logistieke synergiën inzake materialenstromen gezocht tussen beide bedrijvenzones.

4: Korte termijnactie

Om verder te werken aan het draagvlak voor de vernieuwing en het gebied in de kijker te plaatsen, wordt door het provinciebestuur geïnvesteerd in interventies binnen het publiek domein. Door middel van mobiele installaties worden herkenbare plekken ingericht waar de verschillende gebruikers van het gebied elkaar kunnen ontmoeten en die een meerwaarde betekenen voor de omgeving. Naar aanleiding van de finalisering van deze installaties wordt een event georganiseerd door de verschillende actoren om de vernieuwing in het gebied onder de aandacht te plaatsen. De installaties geven voeding aan de optimalisatiestudie door de gebruiksmogelijkheden van verschillende plekken af te tasten.

5: BUDA+

De optimalisatiestudie en de workshops met de bedrijven, vormen de kapstok voor de verdere inzet op circulaire economie. De steden Vilvoorde en Brussel en de gemeente Machelen bekijken in samenwerking met T.OP Noordrand hoe dit luik verder ingevuld kan worden. Indien noodzakelijk, wordt een nieuwe samenwerkingsovereenkomst opgemaakt. Het blijft de ambitie om een business association op te richten, gedragen door bedrijven actief in BUDA, aangevuld met overheden en eigenaars

om tot circulair handelen binnen het gebied te komen.

6: BUDA- Heyvaert

In september 2017 vindt een enquêtering van de bedrijven binnen Buda plaats met als doelstelling om enerzijds input te leveren aan de optimalisatiestudie en mogelijke acties in het kader van Buda Circular. Op basis van deze inventarisatie vindt in 2018 een workshop plaats om deze potenties concreet te maken. De workshop wordt georganiseerd door het Departement Omgeving (in het kader van Urban Economy).

D. monitoring

Het dagelijks bestuur van het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand rapporteert de voortgang aan de stuurgroep, waarbij ingegaan wordt op de algemene doelstellingen van het programma (overleg en samenwerking, geïntegreerde benadering, hoog ambitieniveau bij realisatie,...). Daarnaast zijn er volgende specifieke mijlpalen voor deze werf:

- afsluiten samenwerkingsovereenkomst
- afleveren van stedenbouwkundige vergunningen en sluiten van overeenkomsten tussen specifieke partners
- Oprichten van een business association gedragen door bedrijven actief in BUDA, aangevuld met overheden en eigenaars.
- opstarten optimalisatiestudie BUDA door de provincie Vlaams-Brabant
- opstart overleg intergewestelijke ontsluitingsstructuur
- uitwerking korte termijnactie en aansluitend de organisatie van een event
- ontwikkeling tools ter ondersteuning circulair handelen in het gebied
- organisatie workshop Buda

Opvolging



voorstelling resultaten workshop juli 2017

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand wordt opgevolgd door een stuurgroep met vertegenwoordiging van de ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, de verschillende administraties van beide gewesten die een belangrijke ruimtelijke impact hebben en een vertegenwoordiging van het provinciebestuur, NMBS, het toekomstforum Halle-Vilvoorde en de Burgemeestersconferentie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De terugkoppeling naar steden en gemeenten wordt georganiseerd door de provincie Vlaams-Brabant en Perspective.Brussels, in samenwerking met de andere partners. Voor het huidige actieprogramma werd tijdens de voorbereiding het standpunt gevraagd aan de colleges van de stad Vilvoorde, stad Brussel en de gemeenten Machelen, Schaarbeek, Zaventem, Evere, Grimbergen, Sint-Lambrechts-Woluwe, Wemmel, Meise, Kraainem en Steenokkerzeel

De werven kennen elk een eigen voortgang en beslissingsstructuur. De opvolging gebeurt door een technische werkgroep die specifiek wordt samengesteld voor elke werf. Elke technische werkgroep bestaat uit de vier partners van T.OP Noordrand, de betrokken gemeentebesturen en belanghebbenden. De technische werkgroepen rapporteren voor elke werf via het dagelijks bestuur aan de stuurgroep. Wanneer zij op kwesties stoten die een doorgedreven intergewestelijk overleg behoeven, leggen zij dit voor aan de stuurgroep.

Om de opvolging van het territoriaal ontwikkelingsprogramma mogelijk te maken zetten de partners een monitoring systeem op, waarbij de bijdrage van de verschillende werven aan de doelen van T.OP Noordrand zichtbaar en meetbaar wordt.

Het dagelijks bestuur breidt de kennis over de Noordrand verder uit, zorgt voor de jaarlijkse actualisatie van het programma en gaat na of er bijkomende werven opgestart kunnen worden. Zodra het duidelijk is dat er een draagvlak is voor een nieuwe werf, wordt dit voorgelegd aan de stuurgroep.

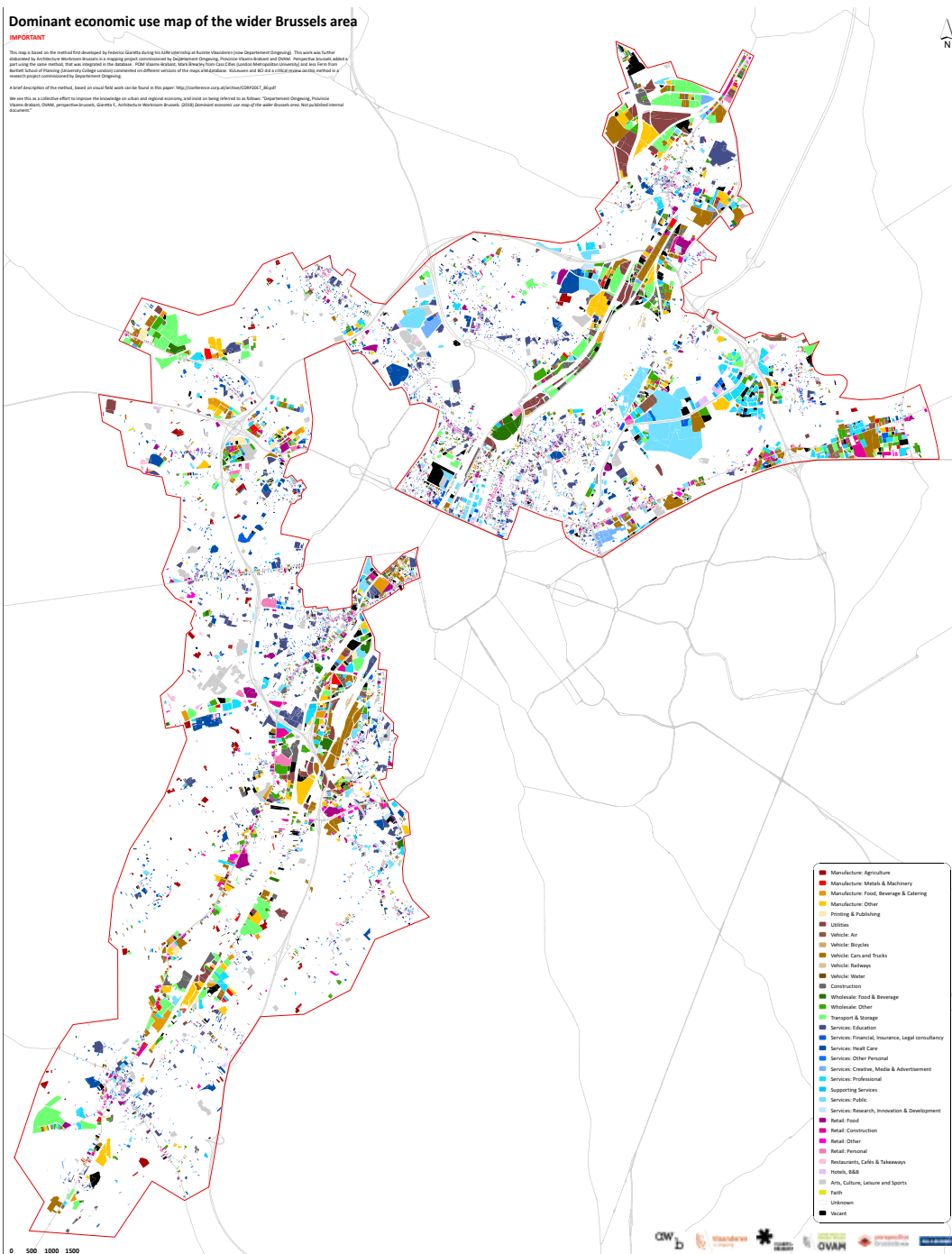
Dominant economic use map of the wider Brussels area

IMPORTANT

This map is based on the method first developed by Federico Olivetti during his PhD research at Bocconi University (now Department of Geography). This work was further elaborated by Architecture Brussels Research in a mapping project commissioned by Department of Geography, Province of Brussels Region and OVAM. The Province of Brussels is a partner in the same method. The map is developed in the framework of the Brussels Region, Area of Brussels City Centre (Urban Management, University and other stakeholders). A detailed description of the method is available in the research report 'Dominant economic use map of the wider Brussels area' available at <https://www.architecturebrussels.be/rapportage>.

A brief description of the method, based on recent field work can be found in the paper: <https://conference.org.uk/sites/default/files/2017-06/27>

© Architecture Brussels, OVAM, Province of Brussels, University of Brussels, Department of Geography, Province of Brussels, OVAM, Province of Brussels, Olivetti F., Architects in Workbooks Brussels, 2018. Dominant economic use map of the wider Brussels area. Not published internal document.



kaartering van economische activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand

achtergronddocumenten

Om de beleidslijnen in de deelgebieden en werven te kaderen binnen het huidige gevoerde beleid en het beleid in ontwikkeling, werkt het dagelijks bestuur aan een aantal achtergronddocumenten. Zij vormen geen grens- overschrijdende ruimtelijke strategie, maar duiden de samenhang tussen de verschillende beleidsopties.

Momenteel zijn volgende achtergronddocumenten gepland:

- transit oriented development in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant
- in kaart brengen van de economische ruimte (zie figuur links)
- demografische ontwikkeling in de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand
- potentiële gewestgrensoverschrijdende regionale groengebieden
- stedelijk metabolisme in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand (studie Fabric-ULB-circular economy)
- stedelijk metabolisme als hefboom om circulaire economie binnen BUDA te activeren
- bodemkenmerken/het belang van ondergrond in de Noordrand in relatie tot economische activiteiten en open ruimte

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand werd voorbereid vanaf augustus 2013. De werkzaamheden startten in juni 2014. Departement Omgeving Vlaanderen, Perspective.Brussels, de provincie Vlaams-Brabant en de OVAM trekken het partnerschap.

In januari 2016 werden de verschillende bevindingen uit het overlegproces bijeengebracht in de 'proeve van programma'. Tijdens de consultatieronde werd het initiatief positief en tegelijk zeer kritisch onthaald.

Eind 2016 volgde een eerste actieprogramma dat begin 2018 geactualiseerd werd.

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM



perspective
.brussels 

DEPARTEMENT
OMGEVING



**VLAAMS-
BRABANT**