

**Aangepast voorstel van de task force  
Vlaamse Rand voor het flankerend beleid  
in het  
Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel**

<b>1. TASK FORCE VLAAMSE RAND: OMSCHRIJVING .....</b>	<b>3</b>
<b>2. AANLEIDING.....</b>	<b>3</b>
<b>3. TIMING .....</b>	<b>4</b>
<b>4. INVULLING VAN HET FLANKEREND BELEID.....</b>	<b>5</b>
4.1. COÖRDINATIEPLATFORM VLAAMS STEDELIJK GEBIED ROND BRUSSEL .....	6
4.2. MOBILITEIT .....	7
4.2.1. <i>Openbaar Vervoervoorzieningen.....</i>	8
4.2.2. <i>Waterwegen .....</i>	11
4.2.3. <i>Weginfrastructuur.....</i>	11
4.2.4. <i>Voetgangers en fietsers.....</i>	12
4.2.5. <i>Mobiliteitsmanagement en telewerken.....</i>	13
4.3. WONEN .....	13
4.3.1. <i>politiek genomen opties .....</i>	13
4.3.2. <i>bestaande instrumentarium .....</i>	14
4.3.3. <i>verdere mogelijkheden.....</i>	15
4.4. ECONOMIE EN WERK.....	20
4.5. OPEN RUIMTE .....	26
4.5.1. <i>Situering en beleidscontext.....</i>	26
4.5.2. <i>Initiatieven in uitvoering.....</i>	28
4.5.3. <i>Kansen voor de Vlaamse Rand.....</i>	30
4.5.4. <i>Krachtlijnen voor actie in de nabije toekomst.....</i>	34
4.5.5. <i>Proactieve werking bij consensusmateries en vragen van gemeentebesturen.....</i>	36
4.5.6. <i>Aandachtspunten open ruimte .....</i>	36
4.5.7. <i>Natuur en Bos.....</i>	40
4.6. ONTHAAL EN INTEGRATIE .....	41
4.7. FINANCIËEL.....	41
4.8. COMMUNICATIE .....	41

# 1. Task Force Vlaamse Rand: omschrijving

Op 18 april 2005 werd de Task Force Vlaamse Rand opgericht. Deze ambtelijke werkgroep heeft tot doel de realisatie van de doelstellingen en uitdagingen uit de beleidsnota “De Vlaamse Rand” en de bijkomende initiatieven uit de aanvullende regeerverklaring van 18 mei 2005 die betrekking hebben op het beleid in de Vlaamse Rand, op een gestructureerde wijze op te volgen en waar nodig aan te sturen. Het is tevens een forum om mogelijke knelpunten tussen verschillende actoren die betrokken zijn bij deze verwezenlijkingen aan te kaarten en weg te werken. Het uitgangspunt van de beleidsnota De Vlaamse Rand is immers samenwerken voor een goed Vlaams bestuur in de Vlaamse Rand.

De Task Force wordt geleid door de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant die daartoe door de Vlaamse Regering werd aangesteld als bijzonder commissaris.

Alle Vlaamse ministers wezen voor hun beleidsdomeinen deskundige afgevaardigden uit de administratie aan. Ook de VZW de Rand en de provincie Vlaams-Brabant zijn vertegenwoordigd in de Task Force. Daarnaast namen ook kabinetsmedewerkers van de minister bevoegd voor de coördinatie van het beleid met betrekking tot de Vlaamse Rand en de adjunct-kabinetschef van de minister-president deel aan de werkzaamheden van de Task Force. Het secretariaat ten slotte wordt verzorgd door de Coördinatie Vlaamse Rand (Stafdienst Vlaamse Regering – Diensten voor Algemeen Regeringsbeleid).

## 2. Aanleiding

Naar aanleiding van de nota aan de Vlaamse Regering van de Vlaamse Minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening met betrekking tot de oriënterende tussentijdse beslissing over het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel, besliste de Vlaamse Regering onder meer de Vlaamse minister, bevoegd voor de coördinatie van het beleid met betrekking tot de Vlaamse Rand rond Brussel, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten tijdens fase III een nota voor te leggen aan de Vlaamse Regering waarin het noodzakelijke flankerend beleid wordt aangegeven.

Op basis van de beleidsvragen in het rapport ‘focusbepaling’ en de resultaten van de adviesronde, zijn een aantal overwegingen gemaakt met een beleidsmatige oriëntatie.

Beleidsvraag 1 is hierbij van toepassing op de Task Force Vlaamse Rand

*Kan het ruimtelijk beleid voor het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel worden vormgegeven binnen beperkte fysieke uitbreidingen en een hoge inzet op herstructurering, intensivering en maximaal behoud van de open ruimte, conform het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen?*

Oriëntatie Vlaamse Regering:

*Voor een doordachte realisatie van voorgenoemde ruimtelijke hoofdlijnen voor de ontwikkeling van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, is een flankerend beleid in andere beleidsdomeinen nodig in functie van het bewaken van de andere (niet-ruimtelijke) doelstellingen van de Vlaamse Regering, zoals weergegeven in de beleidsverklaring over Brussel-Halle-Vilvoorde en de beleidsnota voor de Vlaamse Rand. De task force Vlaamse Rand zal dit flankerend beleid voorbereiden. Naar aanleiding van de besprekingen in dit dossier kan de Vlaamse Regering rond een aantal punten uitspraken doen.*

In de beleidsbrief Vlaamse Rand 2008 wordt de opdracht voor de task force Vlaamse Rand als volgt omschreven: *In het volgende werkingsjaar zal de Task Force Vlaamse Rand, naast haar initiële doelstelling, eveneens het flankerend beleid voor het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel voorbereiden. Zij zal hierover verslag uitbrengen bij de Vlaamse Minister bevoegd voor de coördinatie van het beleid met betrekking tot de Vlaamse Rand rond Brussel.*

### 3. Timing

Het overlegproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel heeft een eigen specifieke structuur in 4 fasen:

- a) Focusbepaling (rapport met 21 beleidsvragen)
- b) Tussentijdse besluitvorming (adviesronde en de beslissing van de Vlaamse Regering van 11 mei 2007)
- c) de verdere beleidsmatig georiënteerde uitwerking
- d) de besluitvorming en herbestemmingen via gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De task force heeft vernomen dat er vanaf het najaar 2007 een thematisch onderzoek plaatsvindt en dat er vanaf het voorjaar 2008 een gebiedsgericht onderzoek plaatsvindt, met aandacht voor 3 deelgebieden, met name het Zaventemse, Zellik-Groot-Bijgaarden en de zuidelijke kanaalzone.

Het ontwerp eindrapport zou in de zomer van 2008 klaar moeten zijn, zodanig dat in het najaar het definitieve eindrapport kan opgeleverd worden, waarop dan een tussentijdse beslissing van de Vlaamse Regering moet volgen.

Op 10 juli werd de vorige een eerste voorstel van de task force Vlaamse Rand voor ta flankerend beleid overhandigd aan de leden van de Vlaamse Regering.

Vanaf midden augustus werd deze nota alle deelnemers aan het overlegproces met betrekking tot het VSGB voor advies.

In het huidige voorstel met betrekking tot het gewenste flankerend beleid in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel werd rekening gehouden met de uitgebrachte adviezen.

De task force wenst er de Vlaamse regering attent op te maken dat de maatregelen die in deze nota naar voor komen, maatregelen omvat die:

1. in uitvoering zijn;
2. noodzakelijk zijn voor de regio, los van de opties genomen in het kader van het VSGB;
3. noodzakelijk zijn in het kader van de realisatie van het VSGB;
4. aangewezen zijn in het kader van de realisatie van het VSGB.

## 4. Invulling van het flankerend beleid

Omwille van het eigen karakter van de Vlaamse Rand rond Brussel en de specificiteit van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel, stelt de Task Force Vlaamse Rand voor om de diverse opties die genomen zijn met betrekking tot Vlaanderen, Vlaams-Brabant en (delen van) de Vlaamse Rand, enerzijds te bundelen en anderzijds deze waar mogelijk integraal door te trekken naar het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel. De Task Force verwijst hier onder meer naar de opties en acties genomen binnen het Strategische Actieplan voor de reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio en die als dusdanig zijn besproken op de Task Force Start. Er wordt ook gedacht aan het landinrichtingsproject Plateau van Moorsel, diverse reconversieprojecten in de noordelijke en zuidelijke omgeving van de Zennevallei en het kanaal,...

Opties die binnen het flankerend beleid in het VSGB genomen worden kunnen gekaderd worden binnen volgende prioriteiten:

- het systematisch zorgen voor een aanvaardbare omgevingskwaliteit
- de promotie van het Vlaams stedelijk gebied als vestigingsregio voor bedrijven en bewoners
- het zorgen voor een voldoende en gepast arbeidsaanbod
- reconversie en herontwikkeling van oudere bedrijventerreinen
- uitbreiding van de vervoerscapaciteit, inclusief het openbaar vervoer, in en rond het VSGB
- beter doen functioneren van het verkeerssysteem
- verhoging en diversificatie van het dienstenaanbod van het collectief vervoer
- grond- en pandenbeleid
- ruimtebeheer op bedrijventerreinen & in woongebieden
- versterken en verduurzamen van de bestuurlijke organisatie voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling
- voorzien van de nodige financiële omkadering
- monitoren en periodiek evalueren van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in het VSGB

Deze opties zijn door de task force ondergebracht in 6 centrale thema's die nauw met elkaar verbonden zijn:

- mobiliteit
- economie en werk
- wonen en huisvesting
- leven en open ruimte
- ontvangst en integratie
- financiering

De uitwerking van het flankerend beleid in het VSGB dient op een gecoördineerde manier te gebeuren, waarbij de diverse mogelijkheden die er vandaag al bestaan of in de nabije toekomst zullen zijn zoveel mogelijk binnen dit beleid worden meegenomen zoals bv. de mogelijkheden die er komen om het wonen in eigen streek te bevorderen of de activeringsprojecten in het kader van het decreet grond- en pandenbeleid. Daarnaast dient men ook werk te maken van leefbare wijken en een goede mix van functies, sociale cohesie en het invullen van sociale functies binnen het Vlaams Stedelijk Gebied

#### ***4.1. Coördinatieplatform Vlaams stedelijk gebied rond Brussel***

Om de visie en het ontwikkelingsperspectief van het VSGB op het terrein verder te kunnen realiseren en te monitoren is er een zekere coördinatie nodig. Alle acties die van belang zijn om het ontwikkelingsperspectief van het VSGB waar te maken, dienen immers opgevolgd, geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd te worden.

Het platform staat in voor de coördinatie en de opvolging van de uitvoering van de beleidsopties binnen het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel, inclusief het flankerend beleid, zodat een samenhangend beleid voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel behouden blijft. Het dient over voldoende financiële middelen te beschikken om zijn eigen werking (o.a. secretariaat) te verzekeren. De middelen worden ter beschikking gesteld vanuit de Vlaamse overheid. Het verzorgt ook de algemene communicatie over de acties in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Het kan ook met de beschikbare middelen bepaalde studies initiëren of financieel ondersteunen (bijvoorbeeld inrichtingsplannen voor welbepaalde gebieden). Het platform pleit bij de bevoegde administraties om voldoende financiële middelen in hun reguliere begroting te voorzien om de noodzakelijke investeringen in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel te kunnen realiseren.

Het platform bestaat uit:

- Vertegenwoordigers van de ministers (verder te bepalen)
- Departement RWO
- Agentschappen die instaan voor de uitvoering van acties op het terrein
- een vertegenwoordiging van de provincie Vlaams-Brabant
- een vertegenwoordiging van de betrokken gemeenten
- ad hoc leden ifv de uitvoering van specifieke projecten

Het platform kan in overleg treden met de vertegenwoordigers van het Brussels hoofdstedelijk gewest om specifiek intergewestelijke uitdagingen te bespreken. Het platform kan in overleg treden met andere fora (bijvoorbeeld RESOC) ifv de uitvoering van welbepaalde projecten.

Dit platform zal ook instaan voor de opvolging van de afstemming van de opties genomen binnen het VSGB met andere lopende projecten in het VSGB of in de onmiddellijke omgeving zoals bv. het START-plan van de Vlaamse Regering en de projecten binnen het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Het streven naar een integratie van de diverse opties die genomen zijn of nog zullen worden dient verder aangemoedigd te worden, zowel op het vlak van bestuurlijke organisatie als op het vlak van financiering.

Het platform rapporteert aan de Vlaamse Regering en bereidt desgevallend beslissingen voor. De verhouding van het platform dat zal instaan voor de coördinatie van het beleid in het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel tot andere overlegorganen zoals de Task Force START en de Task Force Vlaamse Rand dient nog verder gedefinieerd te worden.

Het platform treedt in overleg met de beleidsverantwoordelijken van het Brussels hoofdstedelijk gewest om een specifiek intergewestelijk samenwerkingsverband op te richten rond gewestgrensoverschrijdende materies. Men kan er ook voor opteren om een vertegenwoordiging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te nemen in het coördinatieplatform.

Het platform kan waar nodig de oprichting van mogelijke intergemeentelijke samenwerkingsverbanden of (inhoudelijke) werkgroepen stimuleren of mee helpen organiseren. Deze samenwerkingsverbanden of werkgroepen hebben tot doel om een aantal intergemeentelijke problemen of kansen in samenhang en vanuit het geschetste ontwikkelingsperspectief voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel te bekijken en suggesties en oplossingen hiervoor aan te reiken.

## **4.2. Mobiliteit**

Mobiliteit en leefbaarheid zijn de toetsstenen voor de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied. In dat opzicht moeten mobiliteit en leefbaarheid als sturend element gezien worden binnen het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.

In functie van een verbeterde ontsluiting van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel kunnen verschillende mogelijke maatregelen worden voorgesteld. Er wordt vanuit gegaan dat om de rol en de ambities van het Vlaams stedelijk gebied waar te kunnen maken, acties op vlak van de verschillende vervoermodi noodzakelijk zijn.

Op het gebied van de mobiliteitsvisie voor het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel is er een nood aan een algemeen kader voor ruimtelijke ontwikkeling en afstemming tussen locatie en mobiliteitsbehoefte.

De uitdagingen op het gebied van mobiliteit kunnen aangepakt worden op 3 verschillende manieren die elkaar mogelijk kunnen aanvullen; ze dienen allen onderzocht te worden:

1. het voorzien van extra infrastructuur
2. het beter benutten van de bestaande infrastructuur, inclusief waterwegen  
Onder deze infrastructuur alle infrastructuur verstaan die gebruikt kan worden door voetgangers, fietsers, auto's, vrachtwagens, bussen, trams, treinen, vaartuigen,...
3. het beperken van het aantal verplaatsingen

Binnen het VSGB moet er extra capaciteit door bijkomende infrastructuur uitgebouwd worden, maar moet men hierbij rekening houden met het evenwicht tussen de doorstromings- en de omgevingskwaliteit, het management van verkeersstromen en vervoersmanagement, de effecten van prijsbeheer (zoals parkeerbeleid, telematica, nieuwe prijsmechanismen,...) op korte en langere termijn, maatregelen ter inperking van het sluipverkeer en tot slot minder hinder-maatregelen tijdens de uitvoering van de werken. Naast een mobiliteitsbeleid op de grote verkeersassen, moet eveneens worden nagaan welk beleid noodzakelijk is op het lokale vlak.

Men dient steeds uit te gaan van een haalbaar perspectief voor de problematiek van het gehele gebied. Bovendien dient mobiliteit zoveel als mogelijk vanuit een multi-modaal uitgangspunt benaderd te worden. Een verknoping van de OV-assen en de uitbouw van deze knooppunten tot multimodale zones kunnen hiertoe een aanzet vormen.

Binnen het Vlaams Stedelijk Gebied dient er ingezet te worden op acties op vlak van mobiliteit in functie van een verbeterde bereikbaarheid van het gebied. Het betreft onder meer acties in het domein van openbaar vervoer (zowel trein als bus en tram), watergebonden transport, wegverkeer, met inbegrip van infrastructuur en fiets- en voetgangersverkeer. Andere vervoersmogelijkheden dan die individueel per auto, dienen eveneens gestimuleerd te worden. Tevens moet er aandacht zijn voor 'nieuwe concepten' zoals telewerken of mobiliteitsmanagement waardoor verplaatsingen beter of meer duurzaam kunnen worden uitgevoerd.

De task force pleit ervoor om de verschillende alternatieven verder uit te werken en onderling te vergelijken in een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De uitwerking van de maatregelen zal ook over een langere periode plaatshebben dan dat van het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel. Beslissingen kunnen hierbij in beide richtingen een impact hebben op elkaar en zullen dus goed overwogen moeten worden. De relatie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (het aanzuigeffect van Brussel en het feit dat de Vlaamse Rand geen overloopgebied van Brussel kan zijn) dient eveneens mee in de voorstellen opgenomen te worden. Ook bij ontwikkelingen/maatregelen/voorstellen in andere sectoren zoals wonen, werk edm. moet de impact van de mobiliteit onderzocht worden.

Het komt eropaan om in het Vlaams Stedelijk gebied een globaal geïntegreerd beleid te kunnen voeren. Dit geïntegreerd beleid dient uit te gaan van het STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagen.

Naast de openbaar vervoerstructuur aangeduid op de kaarten van het spoornetwerk, tram- en metronetwerk en busnetwerk is het vernoemen en het realiseren van de onderstaande projecten essentieel gelet op de impact op de ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Bovendien dient hier ook rekening gehouden te worden met de initiatieven die het Brussels Gewest neemt of wil nemen, zoals het IRIS-2-plan en de ontwikkeling van de middenring.

#### **4.2.1. Openbaar Vervoervoorzieningen**

De tijdige uitvoering van alle maatregelen voor het GEN en het ruimere Regionet Brabant Brussel zijn absoluut noodzakelijk om de structurele mobiliteitsproblemen in de regio het hoofd te kunnen bieden

Binnen het START project zijn al een aantal belangrijke stappen gezet betreffende uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk (bussen). Een verdere uitbouw van de openbaar vervoervoorzieningen, ook diegene die wel al zijn beslist maar om budgettaire redenen nog niet zijn uitgevoerd binnen START of naar aanleiding van meer recente evoluties noodzakelijk blijken, kan een oplossing bieden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio en blijft dus noodzakelijk (busnetwerk en tramnetwerk). Dit is zelfs aangewezen om de ontwikkeling van het Vlaams Stedelijk gebied op een leefbare manier te laten verlopen. Het gaat hier o.a. om een oost-west transversale verbinding als aanvulling op het op Brussel georiënteerde trein- en tramnetwerk.

Binnen de luchthavenregio is er ook nood aan een zone voor een busdepot.

Indien men binnen het VSGB openbaar vervoer koppelt aan P+R's dienen deze P+R's niet grootschalig ingevuld te worden, aangezien deze de auto's rond één punt concentreren.

##### **4.2.1.1. NMBS**

De wensstructuur van het spoornetwerk bestaat voornamelijk uit het uitbreiden van het aantal stations op de bestaande spoorlijnen. Naast het Diaboloproject zijn er geen verdichtingen van het spoornet gepland. De uitbreiding van het aanbod van stations ondersteunt de bereikbaarheid van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams stedelijk gebied

rond Brussel en optimaliseert de bereikbaarheid van het Brussels hoofdstedelijke gebied vanuit een ruimere regio. Volgende acties zijn minstens in de lopende GEN studie te onderzoeken.

### **station Kerklaan Machelen**

In het kader van het masterplan voor het reconversiegebied Vilvoorde - Machelen is een verbeterde bereikbaarheid van het gebied met de trein noodzakelijk. De verplaatsing van het station aan Steenweg Buda naar een station ter hoogte van Machelen essentieel als ondersteuning voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Men dient het GEN-project niet af te ronden vooraleer men dit station kan realiseren en bedienen.

### **station Pontbeek Asse**

Het onderzoek naar de realisatie van een bijkomend station Pontbeek is wenselijk gelet op de verdere ontwikkeling van het gebied (cfr. ontwerpend onderzoek voor de omgeving van het researchpark te Zellik).

### **stations Huizingen en Buizingen**

De bestaande stations zijn essentieel ter ondersteuning van het gepland ruimtelijk programma van beide kernen.

#### **4.2.2.2. De Lijn**

De Lijn Vlaams-Brabant is een studie gestart naar het uittekenen van het Toekomstplan Vlaams-Brabant – Brussel met als tijdshorizon 2020. De doelstelling van dit toekomstplan is een nauwkeurige visie te ontwikkelen over de toekomstmogelijkheden van geïntegreerd openbaar vervoer in Vlaams-Brabant met het oog op een maximalisatie van het effect op duurzame mobiliteit.

Het toekomstplan moet een concreet, gefaseerd en gefundeerd document worden dat voor de Lijn Vlaams-Brabant kan fungeren bij de planning van de investeringen op korte en lange termijn.

In dit Toekomstplan is er afstemming met de verbindingskarakteristieken van het mobiliteitsplan Vlaanderen en het Besluit Netmanagement. Opportuniteiten met betrekking tot hoogwaardig openbaar vervoer (snelbus, tram, light rail,...) worden onderzocht. Er is tevens afstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Structuurplan Vlaams-Brabant en de lokale mobiliteitsplannen. Tevens worden relevante studies, strategische plannen, de afbakeningsprocessen (VSGB, Leuven, Tienen,...) meegenomen in de studie.

Het einde van deze studie is voorzien begin 2009.

Het versterken van de rol van het stads- en streekvervoer is, naast het versterken van een kwalitatief hoogstaande infrastructuur essentieel in een verbeterde ontsluiting van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en verdient daarom bijzondere aandacht binnen het flankerend beleid. Specifieke aandacht hierbij gaat uit naar de mogelijke aanpassingen en uitbreidingen van de huidige lijnvoeringen die een zekere ruimtelijke impact hebben. Hierbij dient ook voldoende aandacht te zijn voor de ontsluiting van industriegebieden en kantoorzones met het openbaar vervoer.

Aan de oostzijde van de luchthaven kan er op termijn nood zijn aan een toegangsweg voor het openbaar vervoer naar de luchthaven. Deze toegangsweg dient niet direct gerealiseerd te worden, maar een terreinreservatie is noodzakelijk.

Voor de luchthavenregio, waar er bovendien 24 uur op 24 gewerkt wordt, is er bovendien nood aan openbaar vervoer de klok rond. Het ontbreken van nachtvervoer is een belangrijke lacune in het huidige openbaar vervoeraanbod van deze regio. Op vraag van de Vlaamse Luchthavencommissie en de besprekingen van de werkgroep 'de arbeidsmarkt in de luchthavenregio', waar mobiliteit een belangrijk onderdeel van is, zal de Vlaamse administratie in samenwerking met De Lijn een studie opstarten rond nachtelijk vervoer in de Luchthavenregio.

Mogelijke gewenste aanpassingen aan het spoor- en tramnetwerk binnen het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel zijn van groot belang, net als de lijnvoering en trajecten van het openbaar busvervoer. De voorstellen tot aanpassingen en aanvullingen aan het huidig openbaar vervoernetwerk moeten worden aangezien als denkpistes die onderwerp kunnen vormen voor aanvullend studiewerk door De Lijn, Infrabel en de Vlaamse overheid.

De wensstructuur van het tramnetwerk bestaat voornamelijk uit het ontwikkelen van een tramnetwerk binnen het Vlaams stedelijk gebied en zijn ruimere omgeving met verknopingen op het spoornetwerk en het bestaand tram- en metronetwerk binnen het Brussels hoofdstedelijk gebied. In de ruimere omgeving rond Brussel bestaat immers een grote vervoersvraag die een tramexploitatie kan verantwoorden.

Volgende denkpistes met betrekking tot de uitbreiding van het tramnetwerk zijn te onderscheiden.

In het kader van het START project is de nood aan een geoptimaliseerd openbaar vervoernetwerk het grootst nabij de luchthavenregio. Als principe kan worden gesteld dat de tramontsluiting van de luchthavenregio uitgaat van enerzijds een oost-west tramrelatie langs A201 en de NAVO en anderzijds van een noord-zuid relatie langs R22 (Woluwelaan) met als knooppunt het station van Diegem waar de tram kan worden gelinkt aan het spoornetwerk. Volgende uitwerking is te onderzoeken:

- De tramlijn kan worden doorgetrokken in de richting van de luchthaven via de NAVO en Diegem station langs o.m. A201. De tramlijn werkt eveneens ondersteunend voor de gewenste ontwikkeling van de site Bessenveld als internationale kantorenzone.
- Een tramlijn kan langs R22 (Woluwelaan) worden aangelegd tussen de stations van Vilvoorde en Diegem. Zo verbetert de openbaar vervoerbereikbaarheid van de activiteitenzones rond Diegem en Zaventem. Tevens worden de ontwikkelingen zoals opgenomen in het masterplan voor de reconversie van Vilvoorde - Machelen ondersteund. De tramlijn langs Diegem station zorgt hierbij aanvullend voor een verknoping tussen het tramnetwerk (over A201) en het spoornetwerk. De verlenging en aansluiting op tramlijn 94 zijn overweegbaar.

Een verlenging van de bestaande tramlijn 4 (of 97?) naar Drogenbos en Ruisbroek past eveneens in de visie om antwoord te bieden aan de vervoersvraag van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en zijn ruimere omgeving.

Een tramlijn tussen UZ Jette en Vilvoorde met aansluiting op het bestaand metronetwerk binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter hoogte van de Heizel is wenselijk. Zij is enkel haalbaar wanneer de belangrijkste attractiepolen in de noordrand worden verbonden zoals UZ Jette, Heizel, de kernen van Strombeek en Koningslo, Mediapark Vilvoorde en Vilvoorde station. Een verknoping met de light-rail naar Boom is op lange termijn eveneens wenselijk. Er zijn hierbij verschillende tracévarianten denkbaar die nog verder in detail moeten worden onderzocht.

De verlenging van lijn 39 van Wezembeek-Oppem naar Tervuren is ook een mogelijke denkpiste met aansluiting in Tervuren op lijn 44 en op lange termijn op de light-rail naar Leuven zoals voorgesteld en onderzocht in het kader van het LiRa-project.

Een tangentlijn ten oosten tussen Zaventem en Tervuren biedt een oplossing om een snelle verbinding te realiseren naar de luchthavenregio. Het traject kan o.m. gebruik maken van de bestaande S-bocht ten zuiden van de luchthaven om vervolgens binnen het initieel voorziene tracé van de zuidelijke ontsluiting van de luchthaven - aan de rand van Zaventem - de bedrijvenszone Weiveld te bedienen. Via Sterrebeek kan vervolgens worden aangesloten op de verlenging van tramlijn 39 in de richting van Tervuren. Uiteraard is aanvullend studiewerk noodzakelijk om de realisatie van de tramlijn te onderbouwen.

De bovengenoemde ideeën voor een verbeterde openbaar vervoerontsluiting van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel kunnen mee het onderzoeksonderwerp uitmaken van een studie van De Lijn Vlaams-Brabant naar een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting in de regio met als horizon 2025; deze studie wordt binnenkort gegund.

Tenslotte is het belangrijk de exploitatie en lijnvoering van het openbaar vervoer binnen het Brussels hoofdstedelijk gewest te blijven monitoren. Wijzigingen kunnen een invloed hebben op de bereikbaarheid in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en zijn ruimere omgeving.

Voor de nieuwe en de bestaande bus- of tramlijnen in het VSGB dient men naast een kwalitatief aanbod ook rekening te houden met de commerciële snelheid van deze vervoersmiddelen.

#### **4.2.2. Waterwegen**

In het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel speelt het zeekanaal een primordiale rol. Om het transport via het water te bevorderen is, naast andere lopende maatregelen en projecten, in de zuidelijke kanaalzone de aanleg van een bijkomende gemeenschappelijke kade-infrastructuur wenselijk ter hoogte van het bedrijventerrein 'Heideveld'.

#### **4.2.3. Weginfrastructuur**

In het kader van het START project zijn er diverse maatregelen genomen voor het optimaliseren van de infrastructuur, naast ingrijpende verbeteringen van het openbaar vervoersysteem. Diverse onderzoeken worden uitgevoerd. In de ruimere regio zijn echter nog belangrijke acties wenselijk, onder meer in functie van de inzichten van het masterplan Machelen-Vilvoorde.

Daarnaast zijn maatregelen en onderzoek voorzien in het kader van het START-project (zoals bijvoorbeeld de optimalisering van de Ring R0). Voor wat betreft de R0 dient er een samenhangende visie opgesteld te worden.

## **Het ruime Zaventemse**

Volgende acties zijn gewenst vanuit het geschetste perspectief voor het ruime Zaventemse. Om de nieuwe invulling van het reconversiegebied Vilvoorde - Machelen mogelijk te maken (cfr. masterplan voor dit gebied, opgemaakt door de provincie Vlaams-Brabant) zijn nieuwe investeringen voor een verbeterde wegontsluiting noodzakelijk.

Verder onderzoek is eveneens noodzakelijk met betrekking tot de haalbaarheid van het voorgesteld nieuw tracé voor de nieuwe zuidelijke ontsluiting van de luchthaven vanuit E40. Belangrijk knelpunt vormt Toyota die op het voorgestelde tracé uitbreidingsplannen voor haar bedrijf voorziet.

Het streefbeeld voor R22 kan in functie van de nieuwe inzichten van het masterplan Vilvoorde - Machelen zo worden bijgestuurd dat er aandacht is voor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerstructuur (zie verder) en van ongelijkvloerse kruisingen.

Daarnaast zijn maatregelen en onderzoek voorzien in het kader van het START-project (zoals bijvoorbeeld de optimalisering van de R0).

De luchthaven heeft bovendien nood aan een lange afstandsparking, van waaruit men vlot de luchthaven met openbaar vervoer kan bereiken.

## **Zellik - Groot-Bijgaarden**

Het op- en afrittencomplex 12 op R0 ter hoogte van Dilbeek kan verdwijnen zodat het randstedelijk open ruimte gebied 'Kattenbroek' langs weerszijden van R0 maximaal kan worden uitgebouwd/

## **Zuidelijke kanaalzone**

In functie van een verbeterde ontsluiting van de zuidelijke kanaalzone zijn enkele nieuwe wegtracés voorgesteld waarvoor in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan infrastructuurstroken kunnen worden opgenomen. Volgende acties zijn mogelijk.

Er wordt voorgesteld om voldoende voorbereiding te verzekeren voor het aanduiden van de nieuwe weginfrastructuur in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door:

- het juiste tracé van de wegen te bepalen (lengte- en dwarsprofiel)
- uitspraken te doen over de aantakking op het onderliggende wegennet
- oog te hebben voor een goede landschappelijke inpassing en voor voldoende afstand en buffering ten opzichte van de woongebieden

In functie van de resultaten moeten dan de nodige financiële middelen worden voorzien voor de aanleg van de nieuwe weginfrastructuur.

### **4.2.4. Voetgangers en fietsers**

Het voetgangers- en fietsbeleid in het VSGB kan onder meer bevorderd worden door de realisatie van een kwalitatief netwerk van fietsvoorzieningen, die niet alleen de Vlaamse Rand ontsluiten maar ook aansluiten op het Brusselse netwerk. De uitbouw van een kwalitatief netwerk in het Brussels hoofdstedelijk Gewest is hier eveneens een voorwaarde.

De uitbreiding van het aantal (veilige) fietsverbindingen in de Vlaamse Rand rond Brussel is een absolute noodzaak. Dit kan door de aanleg van onder meer groene, recreatieve fietspaden en van functionele, veilige fietsboulevards. Er is niet alleen nood aan verbindingen van en naar de hoofdstad maar ook aan radiale trajecten rond de hoofdstad.

Het is aangewezen fietsroutes, fietsenstallingen en voetpaden te voorzien langsheen openbaar vervoerknooppunten.

Het functioneel fietsroutenetwerk dient als een belangrijk element in de duurzame mobiliteitsontsluiting van dit Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel opgenomen te worden.

Naast meerdere lopende acties en maatregelen, kunnen onder meer volgende specifieke acties worden voorgesteld:

- Ter hoogte van de kern van Lot kan een fiets- en voetgangersbrug worden aangelegd over het zeekanaal om beide delen van het woongebied voor de zachte weggebruikers optimaal in relatie te brengen.
- Overbrugging/ondertunneling van de R0 ter hoogte van Zaventem langs het HST-pad Leuven-Brussel
- Betere aansluitingen en overgangen van de kanaalroute langs het kanaal Brussel-Charleroi, zowel ter hoogte van Vilvoorde als ter hoogte van Ruisbroek. (hoofdroute doorheen de provincie Vlaams-Brabant en Brussels hoofdstedelijk gewest)
- Aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden op de N8 Ninove-Brussel

#### **4.2.5. Mobiliteitsmanagement en telewerken**

Oplossingen voor de mobiliteit in het VSGB dienen ook ruimer bekeken te worden. In eerste instantie moet er nagegaan worden in hoeverre men het aantal verplaatsingen in het stedelijk gebied kan beperken of verminderen. Zo kan men o.a. het telewerken actief stimuleren in een regio die ruimer is dan het Vlaams Stedelijk gebied <sup>1</sup>.

De regio heeft bovendien nood aan een pendelplan dat gericht is op het onttrekken van het individueel gemotoriseerd verkeer in de spits. Samenwerking met de grotere bedrijven is hierbij onontbeerlijk. (zoals bijvoorbeeld in Nederland het geval is)

In het kader van het Pendelfonds is een rol voorzien voor Slimweg (Provinciaal mobiliteitspunt), een samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn, de provinciebesturen en eventueel andere partners.

### **4.3. Wonen**

#### **4.3.1. politiek genomen opties**

Het huidige Vlaamse Regeerakkoord stelt:

“We versterken de inspanningen op het vlak van huisvestings- en grondbeleid in de Vlaamse Rand, met bijzondere aandacht voor de faciliteitengemeenten, zodat de blijvende prijsstijgingen voor bouwgronden en de toenemende verfransingsdruk worden teruggeschroefd.”

Het werkingsgebied van Vlabinvest is uitgebreid en het voorkeepsrecht is toegekend aan Vlabinvest.

---

<sup>1</sup> Zie voorstellen in de studie “De impact van telewerken op de verkeersexternaliteiten in Vlaanderen. Eindrapport” van de Vrije Universiteit Brussel, Solvay Business School, Vakgroep Bedrijfseconomie en Strategisch Beleid - <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/telewerken/telewerk-rapport.pdf> .

In de beleidsnota wonen, maakt de minister duidelijk dat hij ondersteuning wil bieden aan huishoudens die in hun eigen omgeving een woning wensen te bouwen, te verwerven of te renoveren.

Op provinciaal niveau wenst men in de provinciale reglementen voor particulieren en voor huisvestingsinitiatieven werk te maken van een differentiatie waar mogelijk. Dit zou bijkomende mogelijkheden moeten creëren voor de Vlaamse Rand. De burger moet over aangepaste informatie beschikken over wonen in de Vlaamse Rand. Het overleg met de verschillende actoren in het gebied is geïntensifieerd en er is een provinciaal woonbeleid in de Vlaamse Rand afgestemd met de andere beleidsniveaus. Bovendien wordt er een regioanalyse Vlaamse Rand uitgevoerd voor wat betreft het huisvesting- en grondbeleid.

#### **4.3.2. bestaande instrumentarium**

De task force Vlaamse rand wil alvast wijzen op het bestaande instrumentarium dat al kan aanzien worden als flankerend beleid.

De Vlaamse Wooncode laat toe om een toewijzingsreglement door de sociale verhuurder te laten opstellen. Naast de vroegere lokale bindingsfactor die men kon vragen, kan men met de huidige wooncode opteren voor een verregaandere invulling. Dit kan bv zijn: werken in de gemeente van de toe te wijzen woning, schoolgaande kinderen hebben in de gemeente van de woning, een aantal jaren gewoond hebben in (de buurt) van de wijk van de woning. Dit systeem kan eveneens binnen de sociale verhuurkantoren toegepast worden.

Kandidaat-huurders van een sociale huurwoning moeten ook, bij besluit van de Vlaamse Regering tot de reglementering van het sociale huurstelsel ter uitvoering van titel VII van de Vlaamse Wooncode, bereid zijn het Nederlands te leren.

Door het besluit van de Vlaamse Regering houdende de financiering van de sociale huisvestingsmaatschappijen voor de realisatie van sociale huurwoningen en de daaraan verbonden werkingskosten, is het prijsplafond met 10% verhoogd bij een aankoop van een grond of pand in Vlabinvest-gebied.

Vlabinvest kent zijn woningen onder meer toe op basis van een bindingsfactor met de streek. Dit kan zowel maatschappelijk, economisch als socio-cultureel zijn. Het werkingsgebied van Vlabinvest is, naar aanleiding van de aanvullende regeerverklaring van 18 mei 2005, uitgebreid tot alle gemeenten van het arrondissement Halle-Vilvoorde, alsook de gemeenten Bertem, Huldenberg, Kortenberg en Tervuren van het arrondissement Leuven. De Vlaamse Regering heeft ook 25 miljoen euro extra voorzien voor Vlabinvest.

Ook de provincie Vlaams-Brabant heeft een gedifferentieerd beleid voor de woningen gelegen in de Vlaamse Rand. In haar reglement voor het toekennen van bijkomende leningen bij onderhandse akte met het oog op het renoveren van woningen en in haar reglement voor het toekennen van bijkomende woningen bij onderhandse akte voor het bouwen en aankopen van een woning, mag de totale venale waarde in gedwongen verkoop van het goed hoger zijn in de Vlaamse Rand t.o.v. de rest van de provincie (230.000 t.o.v. 185.000).

In haar reglement ter stimulering van huisvestingsinitiatieven houdt men ook dit principe aan en wordt er bovendien een redelijke band met de gemeente gevraagd. Met name een maatschappelijke, economische of sociaal-culturele binding.

De provincie Vlaams-Brabant gaat ook na wat het aanbod aan sociale woningen en doelgroepwoningen binnen een gemeente is en of dit voldoende is. Indien een gemeente een onvoldoende aanbod aan deze types woningen heeft, zal zij hiervoor inspanningen moeten leveren binnen de uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De aanvaarding van dit plan door de provincie is hiervan afhankelijk. Om het aanbod aan sociale huurwoningen in de stedelijke gebieden ook naar de toekomst op een voldoende peil te houden wordt een streefcijfer voor de realisatie van sociale huurwoningen vooropgesteld van 5% op het totaal aantal gezinnen en van 10 % van de taakstelling aan bijkomende woningen. Dit streefcijfer zal een vertaling krijgen in een effectieve ruimtebehoefte die hiervoor dient vrijgehouden te worden.

Daarnaast hebben een aantal gemeenten in Vlaams-Brabant ook een toewijzingsreglement voor de verkoop van gemeentelijke bouwgronden.

De task force Vlaamse Rand verwijst hier ook naar het decreet grond- en pandenbeleid. Gemeenten die behoren tot de 40% Vlaamse gemeenten waar de gemiddelde bouwgrondprijs het hoogst is en die de hoogste interne (top 25%) of externe migratiedruk (top 10%) kennen, krijgen een bijzondere eigendomsoverdrachtsvoorwaarde.

Gronden en constructies uit de woonuitbreidingsgebieden in de bovenvernoemde gemeenten kunnen slechts van eigenaar wisselen indien de persoon aan wie deze constructies worden overgedragen<sup>2</sup> een voldoende band met de gemeente kan bewijzen. Een provinciale beoordelingscommissie zal deze band beoordelen.

Elke persoon die:

- hetzij 6 jaar in de gemeente heeft gewoond of in een aangrenzende gemeente,
  - hetzij in de gemeente werkzaam is
  - hetzij een maatschappelijke, familiale, sociale of economische band met de gemeente heeft opgebouwd,
- voldoet aan een voldoende band.

Deze band moet ook bewezen worden in gebieden die het voorwerp uitmaken van een planologische afwijking op artikel 8 §2<sup>3</sup> van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse.

De task force neemt ook nota van het feit dat tijdens de onderhandelingen over de aanpassing van de verzekering betreffende het gewaarborgd inkomen (inkomensverliesverzekering) werd beslist om de maximumwaarde van woningen, om in aanmerking te kunnen komen voor die gratis arbeidsongeschiktheidsverzekering bij werkloosheid of arbeidsongeschiktheid, met 15% op te trekken voor woningen gelegen in Vlabinvest-gebied.

Een verhoging voor Vlabinvest-gebied werd eveneens toegekend in het kader van het besluit van de Vlaamse Regering i.v.m. de sociale leningen van kredietvennootschappen.

### **4.3.3. verdere mogelijkheden**

Voor wonen bestaan er al bijzonder veel sociale maatregelen. Het aanbod aan sociale woningen in de Rand is echter nog zeer beperkt. Een vaststelling die trouwens ook geldt voor andere welzijnsvoorzieningen in de Rand, zoals het aantal opvangplaatsen voor personen met een handicap, serviceflats, centra voor kortverblijf en dagcentra voor ouderen, beschut wonen,

---

<sup>2</sup> Onder overdracht bedoelt men verkopen, verhuren voor meer dan negen jaar of bezwaren met een recht van erfpacht of opstal

<sup>3</sup> Paragraaf 1 stelt het aantal woonlagen, binnen de in het gewestplan aangeduide grenzen van de stadscentra van Halle, Vilvoorde en Asse, vast op maximum vier. Paragraaf 2 stelt dat elders in het gewest het aantal woonlagen der woningen ten hoogste twee mag bedragen, waar dan de gekende afwijkingsmodaliteiten aan toegevoegd werden onder de punten 2a en b van het voorschrift.

etc. Het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel biedt met andere woorden een aantal opportuniteiten voor de woon- en welzijnssector in Vlaams-Brabant. De Vlaamse overheid moet hier waar nodig zelf actief worden op het terreinen en niet afwachten tot er zich initiatieven aandienen.

Bij de realisatie van bijkomende sociale woongelegenheden in de rand en bij het aansnijden van woongebieden in het kader van de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, dient er maximaal ingezet te worden op initiatieven van of in samenwerking met Vlabinvest. Dit omwille van de inkomensvoorwaarden en de bindingsfactor. Vlabinvest dient meer bepaald in alle woongebieden (inclusief woningbouw- en woonvernieuwingsgebieden) in het kader van de afbakening van het VSGB haar instrumenten te kunnen inzetten. Om dit waar te maken Vlabinvest heeft opnieuw een personele en financiële input nodig, aangezien de eerder toegekende 25 miljoen euro vrijwel volledig besteed is.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de sociale woningen slechts een beperkt segment zijn van de totale woningmarkt in de Vlaamse Rand. De mogelijkheden van flankerende maatregelen op de privaatmarkt zijn misschien beperkter, maar dienen wel onderzocht te worden. Maatregelen om het vermarkten van bestaande bouwgronden te bevorderen of maatregelen om speculatie tegen te gaan kunnen in dit opzicht nuttig zijn. In dit opzicht dienen ook de mogelijkheden die zullen geboden worden vanuit het decreet grond- en pandenbeleid onderzocht te worden, meerbepaald voor wat betreft het bereiken van een aantal sociale objectieven en het wonen in eigen streek.

In de Vlaamse Rand zijn er momenteel bouwgronden in het bezit van een aantal (lokale) overheden en andere instanties, zoals gemeentebesturen, OCMW's, kerkfabrieken. Ook hier dient onderzocht te worden in hoeverre men bij verkoop van deze gronden een (decretaal) toewijzingskader kan toepassen.

De Task Force stelt eveneens voor om in het Vlaams afwegingskader dat zal worden opgemaakt met betrekking tot het selectief verhogen van het aantal bouwlagen in de Vlaamse Rand de gemeenten de eindbeslissing te laten nemen.

Voor wat betreft de leningen toegekend door het Vlaams Woningfonds en de sociale huisvestingssector, stelt de task force vast dat de voorwaarde voor de verkoopprijs van de woning niet realistisch is voor de Vlaamse Rand.

Een gezin met 6 kinderen, allen ouder dan 6 jaar, zou, om in aanmerking te kunnen komen voor deze lening, een woning moeten vinden die minder kost dan 216.420 euro.

Het aanbieden van betaalbare woningen voor de bewoners van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel vormt een belangrijke beleidsuitdaging. In het kader van het afbakeningsproces zijn bijkomende locaties voor woningaanbod aangeduid (reconversiegebieden, programma van aan te snijden binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden, enkele nieuwe gebieden met een niet-woonbestemming).

Volgende mogelijke acties op vlak van ontwikkelingsbeleid lijken zinvol:

- overleg met belangrijke publieke of semi-publieke actoren op het vlak van woonbeleid (sociale woningbouwmaatschappijen, Vlabinvest, OCMW's, intercommunales, gemeenten, provincie Vlaams-Brabant) kan worden georganiseerd om hun financiële middelen voor aankoop van gronden maximaal te richten op de voorgestelde woningbouwprogrammatie en tot een gezamenlijk beleid te komen.
- bij het toewijzingsbeleid kunnen aspecten van lokale binding worden opgenomen bij het toewijzen van een 'sociale' woningen (huur- en koopwoningen) of kavels.

- een hoger percentage bindende sociale objectieven en deelobjectieven sociaal woonaanbod in het kader van het VSGB, in vergelijking met andere gemeenten of groepen van gemeenten

Vanuit de bovenstaande informatie kan een woonbeleidsplan voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel worden ontwikkeld met concrete aanbevelingen en acties voor:

- het organiseren van het lokaal woonbeleid (samenbrengen van actoren, uitwerken van een globale visie op de woonproblematiek, formuleren van concrete prioriteiten enz.)
- het op de markt brengen, door Vlaamse besturen, van gronden en woningen, met als doel een hoog sociaal woonaanbod en een toepassing van wonen in eigen streek conform het voorontwerp decreet grond- en pandenbeleid
- het valoriseren van beschikbare eigendommen en het in toepassing brengen van basiskwaliteitseisen
- het voeren van een gericht aankoopbeleid
- het koppelen van het aanbodbeleid aan de behoeften van specifieke doelgroepen en de regiospecifieke noden (cfr. het 'uitvoerings- en investeringsprogramma' UP-IP in uitbouw, waarbij een jaarlijks uitvoeringsprogramma zal worden ontwikkeld op basis van wetenschappelijk onderbouwde noden vastgelegd in een meerjarig investeringsprogramma)
- het zoveel mogelijk vermijden van speculatie (bijvoorbeeld voorkeepsrecht DRO inschrijven in de ruimtelijke uitvoeringsplannen indien dit op bepaalde plekken binnen deze ruimtelijke uitvoeringsplannen zinvol blijkt)<sup>4</sup>
- het uitwerken van een fasering en het monitoren van het te creëren aanbod
- het inschakelen van het grond- en pandenbeleid (cfr. grond- en pandendecreet).

## Doelgroepenbeleid

De uitvoering van woonprojecten wordt bepaald in functie van de doelgroepen en regiospecifieke noden. De gemeenten zijn het best geplaatst om op basis van hun gemeentelijke woningbehoeftebestudies of hun gemeentelijke structuurplannen de potentiële doelgroepen en hun behoeften in beeld te brengen, zodat afstemming kan plaatsvinden met de investeringsmogelijkheden van de actoren en hun specifieke rol in het huisvestingsbeleid.

Om het doelgroepenbeleid te richten worden zowel ruimtelijke en fiscale instrumenten als wooninstrumenten gezamenlijk gebruikt. Zo biedt onder meer de gewestelijke regelgeving de lokale besturen een aantal bruikbare instrumenten aan om op korte termijn concrete oplossingen te bieden:

- het maximaal inzetten van gronden in eigendom van sociale huisvestingsmaatschappijen of het ruilen van minder goed gelegen gronden met beter gelegen locaties;
- het optimaal inzetten van subsidieregelingen van het Vlaams gewest voor sociale woonprojecten, voor verwerving van gronden en panden, voor bouwrijp maken van gronden en voor infrastructuurwerken, voor bouw en renovatie van woningen en in voorkomend geval voor verbetering en aanpassing van gebouwen;
- het in toepassing brengen van het nieuw gemeentelijk toewijzingsreglement in toepassing van het Besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 waarbij de lokale overheid samen met de lokale instanties kan opteren voor een gericht

<sup>4</sup>

Dit kan zinvol zijn in aanvulling van het voorkeepsrecht vanuit de Vlaamse wooncode dat geldt voor alle woningbouw- en woonvernieuwingsgebieden in de Vlaamse Rand en voor de hele statistische sector.

- doelgroepenbeleid bijvoorbeeld naar senioren of naar jonge gezinnen die het op de woonmarkt moeilijker hebben;
- het introduceren van een gemeentelijke heffing op onbebouwde percelen zodat bouwgrond in particulier bezit en langs uitgeruste wegen vlotter op de markt komt
- het opstellen van ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's, eventueel in combinatie met onteigeningsplannen, opdat niet uitgeruste en toch inbreidingsgerichte gelokaliseerde woongebieden effectief bouwrijp kunnen worden gemaakt;
- het realiseren van kleinere bouwpercelen met een maximale omvang van 500 m<sup>2</sup> en een beperking van het open bebouwingstype.

Overeenkomstig het grond- en pandendecreet in opmaak zal elke gemeente die de helft van het Vlaams gemiddelde aan sociale huur niet haalt, via een bijzonder inhaalprogramma, tegen 2020 dienen te evolueren tot een ruimer sociaal huuraanbod. Dit kan enkel waar worden gemaakt via intense samenwerking van alle betrokkenen: zowel rond dataverwerving, visievorming, initiatiefneming, uitwerking en opvolging. Publiek-private samenwerking maakt hier structureel deel van uit.

Het doelgroepenbeleid dient echter ruimer bekeken te worden dan maatregelen inzake sociale woningbouw en de voorrangsregeling voor mensen die een lokale band kunnen bewijzen met de gemeente. Er dient ook meer aandacht uit te gaan naar woonwagengewoners, senioren, mindervaliden. Dit kan door een concrete taakstelling voorop te zetten.

## **Inrichtingsplannen voor nieuwe woonlocaties**

Binnen het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel zijn diverse concepten ontwikkeld om het wonen op bepaalde plaatsen te versterken. Voorbeelden zijn het ontwikkelen van kwalitatief wonen aan een (randstedelijke) open ruimte en aan het kanaal, het aangeven van een aantal reconversieprojecten. Dit heeft tot doel gehad om vanuit een terreinanalyse de haalbaarheid van een bepaald woonprogramma af te toetsen en heeft niet de ambitie gehad om exacte uitspraken te doen over aantallen woningen, de exacte plaatsing van de bebouwing enz.

Voor de ontwikkeling van bovengenoemde nieuwe woonbuurten is vaak een herbestemming naar een specifieke woonbestemming nodig (bijvoorbeeld zuidelijke kanaalzone). Deze herbestemming gebeurt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Maar om een kwalitatieve woonontwikkeling mogelijk te maken is waarschijnlijk meer nodig. In overleg met alle lokale en regionale woonactoren en de gemeenten kunnen inrichtingsplannen voor de ontwikkeling van deze gebieden opgemaakt. Zij vormen het instrument om private initiatieven te kunnen beoordelen en te toetsen aan de algemene samenhangende visie die nodig is voor de ontwikkeling van coherente kwalitatieve nieuwe woonbuurten. Dergelijke plannen bevatten minimaal:

- opmeting van de site
- een grondige stedenbouwkundige analyse
- een duidelijke beleidsvisie voor het betrokken gebied passend binnen de krijtlijnen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
- randvoorwaarden naar beeldkwaliteit betreffende woontypologieën en publiek domein
- randvoorwaarden waardoor zij minstens een deelantwoord kunnen bieden aan de lokale woonbehoeften
- een duidelijke visie omtrent de ontsluiting van het terrein

- aandacht voor water
- aandacht voor erfgoedwaarden
- ecologisch doordachte beheersvisie van de open ruimte.

Belangrijk is dat kwalitatieve ontwerpen ontstaan die een meerwaarde bieden voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Om deze kwaliteitsbepaaldheid gestalte te geven is de formule van de open oproep een instrument dat hiervoor kan worden ingezet.

## **Sociale begeleidingsplannen**

Een mogelijke onteigening in functie van andere ontwikkelingen zoals het uitbreiden van een bedrijventerrein brengt de woonzekerheid in gevaar. De zwakste groep waar bijzondere aandacht naar moet uitgaan, zijn de huurders.

Het nieuw sociaal huurbesluit d.d. 12 oktober 2007 bevat een dergelijk kader. De regelgeving voorziet de mogelijkheid om in te grijpen bij problemen of om huurders te begeleiden om verdere problemen te voorkomen. Dit zowel in het belang van de huurder als van de leefbaarheid van woonprojecten.

Maar ook aan de eigenaars van woningen onderaan de woonmarkt moet worden gedacht. Er kan worden onderzocht aan welke voorwaarden de op te starten sociale begeleidingsplannen moeten beantwoorden om de oorspronkelijke bewoners voldoende woonzekerheid te kunnen garanderen.

Voor de huurders betekent dit in de eerste plaats dat een voldoende aanbod aan huurwoningen zal moeten worden gecreëerd voor de herhuisvesting. Wat betreft de bewoner-eigenaars zullen de maatregelen een ander karakter krijgen. Aan de laagste zijde van de koopmarkt is het een vaak voorkomend probleem dat de eigenaars de middelen niet hebben om te investeren in de kwaliteitsverhoging van hun woning of dat zij gedreven worden/werden naar minderwaardige woonomgevingen. Het probleem bij onteigening in functie van andere ontwikkelingen is dan dat deze eigenaars-bewoners geen nieuwe woning zullen vinden met de middelen die worden toegekend. Er kan worden onderzocht of bijvoorbeeld afbetalingsplannen of specifieke leningsvoorwaarden in kader van het sociaal begeleidingsplan hiervoor soelaas kunnen bieden.

## **Subsidiëringsbeleid**

Er kan worden onderzocht of de prioritering in de woningbouwprogrammatie kan worden gekoppeld aan het subsidiëringsbeleid en het investeringsprogramma van de Vlaamse maatschappij voor sociaal wonen. Daarvoor kan worden verwezen naar het grond- en pandendecreet in voorbereiding en de lokale programmatie UP/IP ('uitvoerings- & investeringsprogramma) in opmaak).

## **Grondbeleid**

Om speculatie tegen te gaan kan worden onderzocht welke budgetten kunnen worden vrijgemaakt voor onteigening en voorkoop.

Voor onteigening (cfr. art. 69-75 DORO) in functie van woningbouw komen prioritair de gronden in aanmerking waarvoor een herbestemming naar woongebied in het vooruitzicht wordt gesteld. Door op voorhand middelen te voorzien kan aan de herbestemming van deze gebieden een onteigeningsplan worden gekoppeld met aanduiding van de specifieke begunstigde en wordt de effectieve realisatie van de onteigening op kortere termijn (binnen de vijf jaar) mogelijk. In overleg met de gemeenten kan worden onderzocht of ook voor andere gebieden een onteigening wenselijk is in functie van het tegengaan van speculatie en of het toepassen van het voorkooprecht ja dan nee een meer aangewezen optie is. In de lijn hiervan kunnen bijkomende middelen worden vrijgemaakt voor de subsidiëring aan provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, openbare instellingen en aan de organen die door de Vlaamse regering gemachtigd zijn tot onteigening voor het algemeen belang

Ook voor de uitoefening van het voorkooprecht kunnen middelen worden vrijgemaakt. Het instrument heeft als nadeel dat speculatie een sterkere invloed heeft op de prijsbepaling. Bijkomend nadeel van voorkoop binnen een (gewestelijk) ruimtelijk uitvoeringsplan is dat er een verkoopinitiatief van de eigenaar dient uit te gaan binnen de uitvoeringsperiode en dat dit initiatief kan (al dan niet speculatief) worden uitgesteld.

Eventueel kan worden onderzocht of ook de VLM kan worden ingeschakeld met toepassing van instrumenten als ruilverkaveling, de grondenbank, land- en natuurinrichting.

## **Luchthaventoets**

Om tot definitieve uitspraken te komen over het al dan niet ontwikkelen van nieuwe woongebieden in de deelruimte 'het ruime Zaventemse' is de toets aan de geluidshinder, veroorzaakt door de internationale luchthaven van Zaventem, essentieel. Gebieden met een te hoge geluidsdruk zouden dan beperkingen op het gebied van hun ontwikkeling opgelegd krijgen. Het is aan te bevelen dat deze informatie zo vlug mogelijk in overleg tussen de Minister bevoegd voor ruimtelijke ordening en de Minister bevoegd voor het leefmilieu wordt aangereikt in overleg met de lokale overheden.

Hierbij moet een ruime waaier aan mogelijke oplossingen uitgewerkt worden.?

### ***4.4. Economie en Werk***

Binnen het Vlaams Stedelijk gebied is er nog ruimte voor bijkomende economische activiteiten. Deze kunnen gehuisvest worden op beschikbare of nieuwe ruimte, gaande van te herontwikkelen reconversiegebieden over verdichting binnen bestaande bedrijventerreinen en activering van al bestemde terreinen tot bijkomende bedrijventerreinen.

Bijkomende economische activiteiten, betekenen uiteraard ook bijkomende arbeidsplaatsen.

Aangezien er nu al een woonbehoefte is in de regio, zal men bij een grootschalige jobcreatie werknemers van buiten de regio moeten aantrekken. Het economische flankerend beleid dat

kan vooropgesteld worden is grotendeels gelijk aan het flankerend beleid dat de Vlaamse Regering voorziet binnen het START-plan. De task force vraagt dan ook om de opties op het gebied van het flankerend beleid binnen START door te trekken naar het hele Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.

Voorstellen op het gebied van flankerend beleid moeten dus gericht zijn op:

1. Economische ruimte ter beschikking stellen van nieuwe bedrijven
2. Mensen ter plekke krijgen (tewerkstellingscreatie invullen)
3. Mensen bijscholen
4. Taalsporen
5. Arbeidsmobiliteit

De task force Vlaamse Rand pleit er daarnaast voor om waar mogelijk bij de creatie van extra arbeidsplaatsen, het werken in eigen streek te bevorderen. Op deze manier kan men immers een al te grote bijkomende pendel verhinderen. Dit kan niet alleen door bedrijven te sensibiliseren om te werven in eigen streek maar ook door de bedrijventerreinen die niet gelegen zijn binnen de luchthavenregio vooral in te vullen met KMO's, onderhoud, bouw, lokale economie etc. Het voorzien van ruimte voor een grotere mix van activiteiten is overigens ook noodzakelijk vanuit een arbeidsmarktperspectief. Er dient namelijk ook ruimte te worden ingezet voor economische activiteiten die een perspectief bieden voor de in het VSGB en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaande (lager geschoolde) arbeidsreserve.

Gezien de hoge werkzaamheidsgraad van de regio, zullen bijkomende arbeidsplaatsen uiteraard ook dienen ingevuld te worden met werknemers van buiten de regio. Dit zal zijn invloed hebben op de mobiliteit in de regio. Bij het ontwikkelen van bijkomende bedrijventerreinen en het uitbreiden en promoten van het openbaar vervoer dient men bijgevolg een maximale afstemming na te streven (zie ook punt 4.2 van deze nota).

Leefbaarheid moet centraal staan binnen de ontwikkeling van het gebied.

Daarnaast moet er volop ingezet worden op zaken die geen bijkomende vervoerbewegingen veroorzaken tijdens de meest kritieke momenten. Dit kan door, zoals eerder al aangehaald, in te zetten op telewerken of door bedrijven aan te moedigen om hun vergadercultuur te analyseren (door bv geen vergaderingen met externen te beleggen tijdens de spitsuren). Een beperkt aantal parkeerplaatsen voorzien met betalend parkeren op locaties waar openbaar vervoer voldoende aanwezig is kan ook één van de flankerende maatregelen zijn. Voor wat betreft de arbeidsmobiliteit, de taalsporen, mensen bijscholen, dienen de verschillende zaken die recent zijn uitgebouwd, behouden te worden, geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd of uitgebreid worden. Het gaat hier onder meer om de START-lijnen in de luchthavenregio, het aantal instructeurs Nederlands op de Werkvloer, etc.

Tewerkstelling kan ook gegenereerd worden binnen minder evidente sectoren. Zo kennen streekproducten kennen meer en meer succes. Vermarktning van deze producten en diensten uit de rand verdient dan ook bijzondere aandacht. Het gaat hier onder meer om stadslandbouw, thuisverkoop van hoeveproducten, (plattelands)toerisme, etc. Dit biedt kansen, zoals bv sociale tewerkstelling bij recreatie (waaronder fietsverhuur en fietsherstelling).

Bij de realisatie van bijkomende bedrijventerreinen moet men ook oog hebben voor een kwalitatieve inrichting.

Tot slot dient er voldoende aandacht uit te gaan naar de wisselwerking tussen het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Enerzijds zijn er ontzettend veel inwoners van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel die tewerkgesteld zijn in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Anderzijds zal men binnen het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel voor de invulling van een aantal jobs dienen te werven binnen een gebied waar er nog een voldoende arbeiderspotentieel is, met name het Brussels Hoofdstedelijk gewest. De interregionale (arbeids)mobiliteit dient dan ook in dit kader bekeken en waar nodig versterkt te worden.

In het afbakeningsproces worden enkele belangrijke doelstellingen voor de economische activiteiten geformuleerd. In de eerste plaats moet voldoende aanbod beschikbaar zijn. Daarnaast moet dat (bestaand en nieuw) aanbod ook kwalitatief genoeg zijn. Om aan deze doelstelling tegemoet te komen zijn een beperkt aantal nieuwe gebieden voor economische ontwikkeling geselecteerd. Maar het aanbod aan terreinen voor economische activiteiten wordt vooral bepaald door gerichte acties voor de bestaande bedrijventerreinen. In de eerste plaats gaat het om de verdichting van de bestaande bedrijventerreinen maar daarnaast is er ook de taakstelling van herstructurering of reconversie van enkele problematische gebieden. Hoe deze economische dynamiek tot stand kan komen hangt af van het ambitieniveau dat wordt nagestreefd per gebied. Daarom kan per gebied een aanpak worden geformuleerd hoe, wat en wanneer naar acties kan worden overgegaan.

Bovendien dient er ook aandacht uit te gaan naar een gedegen uitvoeringsbeleid vanuit economie, dit beleid moet oog hebben voor:

- het opvolgen en aansturen van (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen
- het voorzien en 'poolen' van de nodige financiële middelen
- het aansturen van selectiebeleid (het juiste bedrijf op de juiste plaats) zowel bij privaat als bij publiek ontwikkelde bedrijven
- het voorzien in het behoud van kwaliteit van de bedrijventerreinen (kwaliteitszorg op terreininfrastructuur, medeverantwoordelijkheidszin bedrijfsleven via parkmanagement)

Inzake economische ontwikkeling dient de overheid meer initiatieven te nemen. Vele bedrijventerreinen binnen het VSGB zijn in privé-handen. De overheid zou (via POM en intercommunales) zelf meer het initiatief moeten nemen inzake de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Op die manier kan de duurzame en zorgvuldige inrichting van de bedrijventerreinen (met bvb gemeenschappelijke voorzieningen zoals parkeerzones en afvalverwerking) en de kwalitatieve en kwantitatieve bezetting ervan aangestuurd worden. Bij de realisatie van bijkomende bedrijventerreinen dient men de mogelijkheid te voorzien om initiatieven te nemen die een goede combinatie van wonen en werken bevorderen (strijkwinkel, fietspunt,...).

Er is binnen het VSGB een duidelijk link tussen mobiliteit en economie. Mobiliteit is hierbij niet enkel van belang voor de werknemers, maar ook voor het functioneren van de bedrijven. Dit vergt enerzijds een goed locatiebeleid, maar anderzijds ook een versterking/ontwikkeling van de mobiliteitsinfrastructuur.

## **Projectmatig aanpakken van complexe herstructurerings- en reconversiegebieden**

In het onderzoek is een aantal herstructurerings- en reconversieprojecten aangeduid. Dit zijn doorgaans complexe ingrepen die een speciale focus vragen. Voor de concrete uitwerking van deze projecten kan per project een projectteam in het leven worden geroepen. Dit projectteam bestaat zolang het project loopt. Daarna wordt het opgeheven.

De projectteams worden geleid door een projectleider. Hij heeft als taak:

- het initiëren van communicatie en overleg met de eigenaars
- het creëren van draagvlak voor de ingreep
- het opzetten van een onderhandelingsteam
- het nagaan of de eigenaars kunnen worden geclusterd in een projectvennootschap (bijvoorbeeld gemeenschappelijke grondbank oprichten)
- het oprichten van een projectvennootschap
- het initiëren van de opmaak van een aantal inrichtingsplannen voor complexe gebieden (zie punt 1.4.3.)
- het uitschrijven en coördineren van studies nodig voor de ingreep (zoals stedenbouwkundige studie, MOBER, MER, financiële haalbaarheid)
- het coördineren van de ingrepen.

## **Inrichtingsplannen voor bedrijventerreinen**

Voorgesteld wordt om voor een aantal bedrijventerreinen een inrichtingsplan op te maken:

- Stallestraat in functie van het beter ordenen en beter functioneren van de grootschalige detailhandel
- Sint-Pieters-Leeuw kanaal in functie van de voorgestelde herstructurering van het bedrijventerrein en de ordening van de grootschalige detailhandel
- Heideveld in functie van de aanleg van een gemeenschappelijke kade
- Noordkustlaan in functie van de voorgestelde herstructurering langs Nieuwe Gentssteenweg
- Relegem in functie van de voorgestelde herstructurering langs Schapenbaan
- Zaventem zuid in functie van de voorgestelde herstructurering
- Zaventem noord in functie van de voorgestelde herstructurering
- Brucargo zuidwest Machelen in functie van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de aanwezige woningen
- Parking C in functie van een multifunctionele stedelijke ontwikkeling en behoud van de parkeercapaciteit (in samenwerking met het Brussels hoofdstedelijk gewest).

Voor wat betreft de invulling van de bedrijventerreinen, moet men ook nagaan in hoeverre het niet aangewezen is om een financieel kader te voorzien waarbij een aantal gewenste invullingen van de bedrijventerreinen ook financieel haalbaar worden. Marktpartijen zullen steeds zoeken naar hoogdynamische ontwikkelingen, om bv de kosten van de reconversie (sanering) te kunnen dekken. Vooral in het geval van bodemsaneringen lopen de kosten hoog op. Voor een evenwichtig resultaat (niet alleen woonprojecten, shoppingcentra, enz. maar ook bedrijventerreinen) zal er voor veel projecten een aanzienlijke tussenkomst van de overheid nodig zijn om onrendabele saneringsprojecten te ondersteunen.

Bij het aantrekken van nieuwe bedrijven in het VSGB dient een flankerend beleid te worden ontwikkeld om in het VSGB waar mogelijk en zoveel als mogelijk de voorkeur te geven aan bedrijven die zich inpassen in en meewerken aan het behoud van het Nederlandstalig karakter. Dit geldt a fortiori voor alle bedrijventerreinen die met en door de overheden (of parastatale instellingen) worden ontwikkeld of herontwikkeld.

## **Monitoring van het aanbod**

Een systeem van monitoring van het aanbod aan bedrijventerreinen (bestaande en nieuwe aan te leggen) kan worden uitgewerkt. Bedoeling is om steeds een minimaal aanbod aan bedrijventerreinen ter beschikking te kunnen stellen voor de diverse economische activiteiten rekening houdend met de ontwikkelingstermijnen voor nieuwe bedrijventerreinen en de moeilijkheidsgraden voor de verdichting en herstructurering van de bestaande terreinen. Het opstellen van een ruimtemonitor moet een constant aanbod waarborgen.

## **Instrumenten voor het ruimtelijk-economisch beleid**

Er is een hele toolbox aan instrumenten beschikbaar voor het uitvoeren van het vooropgesteld ruimtelijk-economisch beleid: fiscale, juridische, planologische, financiële en organisatorische instrumenten. Deze instrumenten kennen allemaal hun beperkingen en zijn dus meestal in heel specifieke situaties aangewezen. Hieronder worden enkele algemene instrumenten aangehaald die de publieke actor in handen heeft om voorgaande acties uit te voeren. Deze instrumenten kunnen worden gebruikt door zowel de coördinatieteam als de projectteams.

Instrumenten voor het uitgiftebeleid zijn:

- stedenbouwkundige voorschriften van het RUP
- beheerscomité
- uitgifteplan in het kader van de subsidies voor bedrijventerreinen.

Instrumenten voor herlokalisatie van bedrijven zijn:

- subsidiering van het verhuisbeleid voor Seveso-bedrijven (beslissing Europese Commissie 2008/C 82/01)
- uitgifteplan.

Een instrumenten voor opwaardering is bv parkmanagement.

Instrumenten voor het ontwikkelen van ongebruikte percelen zijn:

- onderhandelingsteams
- actieve communicatie met eigenaars
- fiscale maatregelen
- brownfieldconvenant. Voor brownfield- en gebiedsontwikkelingen bestaat er echter nog een duidelijke nood aan een forum als knooppunt- en netwerkorganisatie. Een duidelijke regelgeving is hier eveneens noodzakelijk.

## **Protocol ‘bedrijvigheid’**

Het protocol betreffende de overheveling van 150 ha bedrijventerreinen naar de provincie Vlaams-Brabant, waarvan sprake in de tussentijdse beslissing van de Vlaamse Regering van 11 mei 2007 is ondertekend op 28 november 2008.

### **Over Overleg, opvolging en coördinatie**

Er dient een thematisch overleg opgestart te worden met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over ruimtelijke economie. Daarnaast heeft de provincie Vlaams-Brabant nood aan een opvolgingsstructuur, zodat elders in de provincie de extra ruimtedruk kan opgevangen worden gezien het aanbodbeleid in het VSGB niet adequaat is. Impliciet wordt immers de ruimtedruk die zich in het economisch bekken van Brussel manifesteert, doorgeschoven naar de rest van de provincie terwijl het bedrijfshuisvestingsbeleid daar nu nog te weinig rekening mee houdt. Tot slot is ook een gecoördineerde actie nodig op vlak van inplanting van zeer grootschalige retail en leisure-projecten om te vermijden dat terreinen jarenlang bij gebrek aan ruimtelijk kader niet ingevuld raken.

Binnen het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel is er nood aan een samenhangend ruimtelijk economisch beleid (bedrijfshuisvestingsbeleid) voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Dit beleid houdt volgende zaken in:

#### **A/ Economisch uitvoeringsbeleid**

- opvolgen van de ontwikkelingsperspectieven voor de bedrijventerreinen
- opvolgen/aansturen van ontwikkelingstrajecten en uitvoering van de (her)ontwikkeling
- voor- en herzien van de uitgifteplannen in functie van het ontwikkelen van ongebruikte terreinen
- waarborgen van de communicatie naar de betrokken gemeenten, bedrijfsleiders en gebruikers
- voeren van een doelgroepenbeleid
- uitwerken van een verhuisbeleid afhankelijk van de prioritering (bijvoorbeeld watergebonden bedrijvigheid)
- herzien van de uitgifteplannen in functie van ontwikkelen van ongebruikte terreinen
- opzetten van onderhandelingsteams voor parkmanagement (aftoetsen van de bereidheid tot samenwerking en nakijken op welke punten eigenaars/huurders willen samenwerken)
- aansporen tot het ontwikkelen van terreinen
- opzetten van projectteams voor het aansnijden van nieuwe terreinen.
- onderzoek naar het invoeren van sanctioneringsmechanismen ten aanzien van leegstaande bedrijventerreinen omwille van speculatie

#### **B/ Economie-Mobiliteit**

- coördinatie opvolgen van terrein(her)ontwikkeling en infrastructuurwerken
- stimuleren van multimodaliteit vanuit economische oogpunten (bv complementariteit tussen luchtverkeer en weg- of waterwegverkeer)

## C/ Economie en werk

- Arbeidsmobiliteit
- Taalsporen
- Mensen bijscholen

### **4.5. Open ruimte**

Het open ruimte netwerk is een belangrijke drager voor de realisatie van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Het vormt de contramal van de hardere ontwikkelingen op vlak van wonen, werken en hoogdynamische recreatie. Het moet ervoor zorgen dat de ontwikkeling van het stedelijk gebied op een ruimtelijk kwalitatieve verloopt. Het creëert een buffer tussen de bebouwde structuren en zorgt voor ontspanning, rust.

In uitvoering van het afbakeningsproces kunnen er ruimtelijke voorwaarden worden gecreëerd om het open ruimte netwerk vorm te geven. Dit gebeurt veelal door de nodige bestemmingswijzigingen door te voeren via het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De opmaak van dit uitvoeringsplan geeft echter geen garantie dat het netwerk effectief wordt gerealiseerd. Daarom zal het noodzakelijk zijn om naast het traject van de ruimtelijke ordening ook een traject met flankerende maatregelen in te zetten die effectief als doel hebben om het netwerk op terrein vorm te geven.

#### **4.5.1. Situering en beleidscontext**

De Vlaamse regering heeft zich in verschillende beleidsdocumenten uitgesproken voor de versterking van de open ruimte in de Vlaamse Rand rond Brussel.

### **Vlaams Regeerakkoord**

Het Regeerakkoord 2004-2009 'Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid nemen', van juli 2004 voorziet in een beter woon- en grondbeleid, een uitbreiding van het recht van voorkoop, de vrijwaring en openstelling van groene ruimtes, een actieplan om in de Rand groene ruimtes te verwerven en zo het Bruegelproject voort te zetten in een meer specifieke vorm.

### **Aanvullende regeerverklaring over Brussel-Halle-Vilvoorde**

De aanvullende regeerverklaring van 18 mei 2005 houdt onder meer volgende aspecten in:

- tegengaan van verdringing;
- creatie van een ambtelijke task force Vlaamse Rand;
- een halt toeroepen aan onverantwoord aansnijden van open ruimte en sluipende uitbreiding van Brussel;

## **Beleidsnota ruimtelijke ordening 2004-2009**

De beleidsnota ruimtelijke ordening wil de stedelijke gebieden afbakenen. Het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel is het laatste overlegproces in de reeks.

## **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen voor de Vlaamse Rand gaat uit van een voorzichtiger beleid wegens de complexe problematiek in dat gebied en dan met name in de stedelijke rand rond Brussel. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen beschouwt er het behoud van het openruimtenetwerk als essentieel. De onbebouwde ruimte van het openruimtenetwerk moet maximaal worden gevrijwaard van aansnijding voor wonen, werken of nieuwe infrastructuren. Een kwalitatieve ontwikkeling van de Vlaamse Rand zal rekening houden met het belang en de waarde van de open ruimte.

Het thema van de versterking van de open ruimte in de Vlaamse Rand komt ook aan bod in:

- *Beleidsnota 2004-2009 'Samenwerken voor een goed bestuur in de Vlaamse Rand' van Minister Vandenbroucke*
- *Mededeling aan de leden van de Vlaamse regering omtrent stand van zaken en aanpak van het overlegproces voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (VR/2006/1407/MED13)*
- *BIS-nota aan de Vlaamse regering (VR/2007/11.05/DOC0430.BIS)*
- *Voorstel van resolutie (10 juli 2007) betreffende gecoördineerde aandacht voor de paardenhouderij binnen het Vlaamse beleid*

### **4.5.2. Initiatieven in uitvoering**

Op dit moment lopen een aantal concrete initiatieven die invulling geven aan de beslissing van de Vlaamse regering om de open ruimte in de Vlaamse Rand te versterken.

## **Afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel**

De afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de regio Zenne-Dijle-Pajottenland geeft uitvoering aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Momenteel loopt het overlegproces over de afbakening. Dat zal voorstellen opleveren over bestemmingswijzigingen en grenslijnen tussen stedelijk gebied en buitengebied met het daar bijbehorend beleid. Het overlegproces moet het gebiedsspecifiek ontwikkelingsperspectief voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen vertalen naar het terrein en daarbij rekening houden met de bijzondere positie van het gebied en de gevoeligheden die er leven.

De Vlaamse overheid werkt dat proces uit met het provinciebestuur en de betrokken gemeentebesturen en in overleg met alle maatschappelijke actoren. Het planningsproces wordt gecoördineerd door een stuurgroep van vertegenwoordigers van de Vlaamse administraties en de provincie Vlaams-Brabant. Uit dat planningsproces komen een aantal concrete inrichtingsvragen naar boven waarvoor momenteel wordt nagekeken op welke manier ze kunnen worden gerealiseerd. Die inrichtingsvragen en het flankerend beleid voor de versterking van de open ruimte worden het best ingevuld door een nauw samenwerkingsverband tussen de verschillende instanties. Na visievorming en planning is inrichting een volgende logische stap.

## **Inrichtingsprojecten open ruimte**

In de gemeenten Wezembeek-Oppem, Kraainem, Tervuren, Zaventem, Kortenberg, Bertem en Huldenberg keurde de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Leefmilieu op 1 juni 2007 het landinrichtingsproject 'Plateau van Moorsel' goed, waarvan twee van de vier onderdelen specifiek in de Vlaamse Rand liggen. Met het openruimteproject wil men enkele onder druk staande stukken open ruimte een zinvolle invulling geven en er nuttige verbindingen tussen creëren om er zo de groene long te versterken zonder de mobiliteit van het gebied negatief te beïnvloeden. Een tweede project wil de Voervallei die tot in de Vlaamse Rand loopt, herinrichten met mogelijkheden voor recreatie en functionele fietsverbindingen.

Voor de gemeente Beersel heeft de minister van Leefmilieu aan de VLM opdracht gegeven om er de inrichting te onderzoeken voor Meigemheide, een gebied van ongeveer 1.400 ha dat volledig in de Vlaamse Rand ligt.

Met de regionale landschappen en de provincie Vlaams-Brabant werkt de VLM aan een mogelijk Europees project om de lijnen die van en naar het Brussels gewest leiden (waterlopen, wegen, valleien, ...) in te richten voor functioneel en recreatief fietsverkeer, zodat de stad op een alternatieve manier bereikbaar wordt voor de pendelaar en zodat het platteland met de fiets bereikbaar wordt voor de stadsbewoner. Dat laatste kan een positieve invloed hebben op pendelverkeer, recreatie, stadslandbouw, sociale tewerkstelling, lokale vermarkting van streekproducten, thuisverkoop of hoevertoerisme in de Vlaamse Rand.

De VLM kreeg van minister Crevits een mandaat om - op vraag van de gemeente Asse, Natuurpunt vzw, regionaal landschap Groene Corridor vzw en VELT - op het grondgebied van Zellik een natuurverbinding tussen vier kleinere natuurgebieden te creëren en het grotere geheel in te richten (Molen- en Maalbeek). Een gedeelte van dat project loopt tot in het Brussels gewest en kan ook interessant zijn om een 'tragewegenverbinding' te creëren/herwaarden in dat gebied en zo de uitloop vanuit de stad naar het platteland te bevorderen (groene long in de nabijheid en op wandelafstand van de stad).

## **Provinciale initiatieven in de Vlaamse Rand**

Ook de provincie Vlaams-Brabant is erg actief in de Vlaamse Rand. Verschillende maatregelen en investeringen inzake wonen, toerisme, natuur, recreatie, mobiliteit, e.d. krijgen vandaag in de hele Vlaamse Rand uitvoering. Daarnaast lopen er enkele zeer specifieke acties.

Zo lopen er enkele reconversieprojecten voor de noordelijke en zuidelijke omgeving van de Zennevallei en het kanaal. Het project, gericht op de reconversie en revitalisering van de omgeving van het voormalige Renault-Vilvoorde met als belangrijke assen Kerklaan en Schaarbeeklei, wil woon-, werk- en recreatieve activiteiten creëren en aantrekken en stelt een aanpak van de saneringsproblematiek en ontsluitingsmaatregelen voorop. Een belangrijk impulsproject daarbij is de creatie van een groene parkstructuur en het openleggen van de Woluwevallei. Het project gericht op de zuidelijke Zennevallei wil de leefbaarheid van de woonkernen en de algehele bereikbaarheid van de regio bevorderen met aandacht voor de reconversie van verloederde bedrijvzones. De realisatie van groene vingers en een fijnmazige groene en recreatieve netwerkstructuur staan daar voorop. Ten slotte wordt ook de voormalige luchtkazerne Eckstein - vandaag de heimat van het Provinciaal Instituut voor Vorming en Opleiding - volledig omgevormd met aandacht voor de creatie van een groene woonwijk, een park en recreatief bos. Een inrichtingsplan voor de hele site is in opmaak.

Daarnaast worden er heel wat initiatieven ontplooid rond de waterlopen die door de Vlaamse Rand voeren: moduleringsstudies, onderzoek naar en aanleg van overstromingsgebieden, verbetering van de structuurkenmerken van de verschillende beken, aandacht voor het natuurlijke watermilieu door aanleg van o.a. vispassages, uitvoering van erosieprojecten en uiteraard het reguliere onderhoud. Momenteel worden voornamelijk de Woluwe, Zenne en zijlopen, de Maalbeek en Kelkebeek, de Tangebeek en IJse, de Voer en de Leibeek-Weesbeek onder de loep genomen.

## **Conclusie**

Er zijn al heel wat initiatieven genomen voor de Vlaamse Rand, maar toch blijven heel wat kansen voor de Rand op dit moment nog onbenut. De lopende initiatieven beperken zich immers meestal tot afgelijnde gebieden en thema's. De initiatiefnemers verschillen en de initiatieven worden niet zelden naast mekaar uitgevoerd, waardoor er ook geen onderling versterkend effect is. Daardoor wordt er geen volledige invulling gegeven aan de beslissingen van de Vlaamse regering en wordt er te weinig ingespeeld op de kansen die de Vlaamse Rand biedt.

### **4.5.3. Kansen voor de Vlaamse Rand**

De Vlaamse Rand biedt heel wat kansen voor versterking van de open ruimten enerzijds, maar ook voor sociale en economische initiatieven die inspelen op de troeven van de Vlaamse Rand en die ook verder versterken. Het afbakeningsproces maakt het mogelijk om vanuit de verschillende sectorvisies op basis van overleg tot een globaal, samenhangend en geïntegreerd concept te komen. Die globale, ruimtelijke visie moet een rode draad worden voor de inrichting van de open ruimte in de Vlaamse Rand.

### **Open ruimte (landbouw, natuur, landschap, bos, water)**

De verfijning van het ruimtelijk structuurplan op lokaal niveau voor de Vlaamse Rand kan perfect samengaan met gedeeltelijke uitvoering op terrein. De complexiteit, de soms moeizame overlegprocedures en de hoge verstedelijkingsdruk kunnen er anders voor zorgen dat plannen al achterhaald zijn op het moment dat men er een compromis over heeft bereikt. Dat kan niet de bedoeling zijn en dus moeten er perspectieven gecreëerd worden om, waar mogelijk, al te starten met uitvoeringsplannen, die er kunnen voor zorgen dat de open ruimte een duurzame functie krijgt, waardoor de schaarse open ruimte in deze regio open én kwaliteitsvol blijft.

De afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel vindt plaats in een complexe ruimtelijke context, waarbij de open ruimte een belangrijke rol speelt. Er moet een perspectief zijn om in de Vlaamse Rand een kwaliteitsvolle openruimtestructuur uit te bouwen. Open ruimte creëert in een verstedelijkende context een meerwaarde voor wonen, werken en recreëren.

Landbouw, al dan niet gepaard met verbrede doelstellingen of afgeleide nevenactiviteiten, kan een aantal (grootschalige) open ruimten, zoals de open kouters, van verdere verstedelijking vrijwaren.

Het netwerk van rivier- en beekvalleien en van bos- en parkcomplexen leveren de voornaamste ecologische basiskwaliteit in de Vlaamse Rand. Samen met de kleine landschapselementen kunnen die open ruimten verbonden worden tot een openruimtenetwerk. De realisatie van zo'n openruimtenetwerk geeft invulling aan het concept 'groene gordel'. Zo'n netwerk biedt ook belangrijke mogelijkheden voor de evenwichtige uitbouw van toerisme en recreatie.

De paardenbranche kan op haar manier ook bijdragen tot het behoud van de open ruimte.

Wanneer haar sterke groei goed gekaderd wordt, kan de paardenhouderij kansen bieden voor de landbouw, de recreatie en de economische activiteiten in dit gebied. De resolutie om de paardenhouderij een eigen plaats te geven kan een concrete invulling krijgen binnen het Vlaams beleid in de Vlaamse Rand.

Ook de aanleg van 'industriële groen' kan ontspanningsmogelijkheden bieden op bedrijventerreinen.

Een verhoogde, maar duurzame en voor elke sector aangepaste toegankelijkheid van de open ruimte draagt bij tot de waardering voor en het behoud van die waardevolle natuur- en landschapselementen. Dat laatste kan onder meer bewerkstelligd worden met enkele gebiedsspecifieke toegangspoorten tot de open ruimte.

Er zijn drie verschillende soorten openruimtegebieden, waarvoor actie wenselijk is:

- de structuurbepalende dragers (grote landbouw-, bos- of natuurcomplexen) moeten worden gevrijwaard
- de groenverbindingen (essentiële schakels in het openruimtenetwerk) moeten worden versterkt
- de kleinere ingesloten openruimtegebieden (aansluitend bij het stedelijk weefsel): één goede oplossing is hier wenselijk. Zo'n oplossing moet rekening houden met de maatschappelijke behoeften, zodat er erkenning ontstaat voor die oplossing. Indien men niet tot één goede oplossing komt, zal de druk door de verscheidene betrokkenen blijven.

## **Mobiliteit**

Aanvullend op punt 4.2 van deze nota moet er als antwoord op de huidige congestie gezocht worden naar mogelijkheden om een vlottere mobiliteit te creëren: meer en beter openbaar vervoer, nieuwe of verbrede wegen, vrijliggende busstroken, enz. Ook in de open ruimte zijn er mogelijkheden om fietsers functioneel, op een aangename en veilige manier van en naar de hoofdstad te loodsen. Maar er is niet alleen dat laatste. Bij infrastructuurwerken voor een betere mobiliteit - of het nu wegeaanleg of aanleg voor meer openbaar vervoer is - gaat altijd een stuk van de schaarse open ruimte verloren in de Vlaamse Rand. Daarom moeten infrastructuurwerken doordacht en multisectoraal worden aangepakt. Bij het innemen van nieuwe open ruimte moeten er alternatieven gezocht en gevonden worden om dit kwantitatief verlies aan open ruimte te compenseren door een kwalitatief betere en meer duurzame inrichting van de begeleidende/aanpalende resterende open ruimte. De VLM kan in begeleidende, flankerende en compenserende maatregelen voorzien bij nieuwe infrastructuur.

Verbetering van en verscheidenheid in de bereikbaarheid zijn sleutelkwesaties voor Brussel en de Vlaamse Rand. Elementen daarbij zijn:

- versterking van het openbaar vervoer (GEN-project, het regionet Brabant - Brussel, de MIVB-visie 2020 en de verkeersstructuurschets zone Zaventem)

- streefbeeld voor uitbreiding R0: er zijn mogelijkheden voor een verbeterde inpassing in de open ruimte, voor neutralisatie van de barrièrewerking, voor een adequater, goedkoper en ‘zachter’ grondbeleid (grondenbank ipv onteigening?), voor een intensievere begeleiding van het proces met aandacht voor de betrokken doelgroepen, ...
- uitbreiding van zachte, groene fietsverbindingen en aanleg van functionele, aantrekkelijke en veilige fietsboulevards voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, zowel van en naar de hoofdstad, maar ook radiaal rond de hoofdstad.

## **Economie**

Nieuwe economische initiatieven zullen zorgvuldig worden ingepast in de Vlaamse Rand. Momenteel is er alleen plaats voor economische functies met een hoge toegevoegde waarde, een duurzame werkgelegenheid en een hoge oppervlakte-intensiteit, zoals zakelijke diensten, kennisintensieve productie, onderzoek en ontwikkeling en logistiek en distributie.

Een koppeling van intensieve recreatie aan kleinhandel behoort tot de mogelijkheden en de vermarkting van producten en diensten uit de Rand aan een groot klantenbestand als dat van de hoofdstad biedt uitgebreide perspectieven: stadslandbouw, thuisverkoop van hoeveproducten, plattelandstoerisme (waarvoor er in de Brusselse zakelijke en Europese context een enorme markt voorhanden is), gezamenlijke middenstandsinitiatieven, sociale tewerkstelling bij recreatie (fietsverhuur, fietsherstelling, ...).

Een belangrijk - nog variabel - aspect is de toekomst van de luchthaven in het START-overlegproces en de verdere uitbouw van het Diabolo-project.

Bedrijventerreinen kunnen kwalitatief worden ingericht, rekening houdend met het omringende landschap. De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen moet oog hebben voor de sportieve en ontspanningsmogelijkheden voor werknemers en buurtbewoners.

## **Milieukwaliteit**

Er is meer aandacht nodig voor de mogelijkheden om de druk op het milieu in de Vlaamse Rand te verminderen. Dat proces kan – net als de meeste processen in de Vlaamse Rand - alleen gevoerd worden in nauwe samenwerking met verschillende partners.

Door alternatieven te bieden in de vorm van een beter netwerk voor openbaar vervoer en voor zachte weggebruikers kan de luchtkwaliteit verbeteren en de CO<sub>2</sub>-uitstoot beperkt worden.

De waterkwaliteit wordt bevorderd door buffers tegen mestuitspoeling langs de waterlopen en door een meer ecologische oeverstructuur.

Erosiebestrijding vermindert sedimenttransport naar de waterlopen, zodat de bergingsruimte wordt vergroot en de risico's op overstromingen dalen.

Door het openleggen van ingebuisde beken kunnen piekafvoeren gebufferd worden en wordt vismigratie bevorderd.

Na bodemsanering kunnen brownfields herbestemd worden.

De Task Force beperkt zich hier tot een beperkt advies. In het kader van het RUP voor Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, dient er immers nog een milieueffectenrapportage te gebeuren.

## **Erfgoed**

Het cultuurhistorisch patrimonium is in dit (rand)stedelijk gebied hier en daar aan herstel toe. Door het typische komen en gaan van nieuwe mensen verdwijnt de plaatselijke identiteit van wijken. De centrumfunctie van de dorpen en wijken kan worden hersteld door de aanleg of inrichting van pleintjes als ontmoetingsplaats en door een gevisualiseerde aanknoping (monumenten, standbeelden, kapelletjes, ...) met historische gegevens of legendes. Daarnaast moet de inkleding van industriële gebouwen, kasteelparken, trein- of tramhuisjes, archeologische sites, renbanen, ... vanuit een cultuurhistorisch perspectief benaderd worden.

## **Plattelandeducatie**

Om het brede publiek en dan vooral (stads)kinderen op een educatieve manier in contact te brengen met het platteland in al haar verscheidenheid, kan men initiatieven rond plattelandeducatie stimuleren: landbouwleerpaden, nabijheidsboerderijen, plattelandsklassen en natuureducatieve centra.

## **Leefbaarheid kleine kernen - wonen**

De leefbaarheid van de kleine kernen in de Vlaamse Rand rond Brussel dreigt in het gedrang te komen door de verstedelijkingsdruk vanuit Brussel. Toenemende bebouwing, grote wegeninfrastructuren en sluipverkeer zorgen ervoor dat het peri-urbane gebied zijn landelijk karakter verliest en dat het soms minder aangenaam vertoeven is in deze onpersoonlijke drukte. Bovendien is er een tekort aan kwalitatieve ontmoetingsruimte. Bij verdere ontwikkelingen in het randstedelijke gebied moeten die ontwikkelingen ook de kwaliteit van de kleine kernen ten goede komen.

## **Recreatie en toerisme**

Vandaag is het toeristisch en recreatief aanbod in het buitengebied van de Groene Gordel beperkt. De uitbouw van dit aanbod biedt nochtans heel wat mogelijkheden voor de regio. Toerisme brengt diverse economische activiteiten op gang: horeca, gidsen, individueel zakentoeerisme en MICE-toerisme (Meetings, Incentives, Conventions & Events), fietsverhuur en –herstel en een afzetstructuur voor plattelandproducten. Zo zijn er mogelijkheden om o.a. kastelen en typische andere locaties in de Groene Gordel te ontwikkelen voor MICE en recreatief toerisme. Meer recreatie houdt ook in dat het grote publiek de kans krijgt om de Vlaamse Rand beter te leren kennen en beter te appreciëren. Op manier kan men de mensen sensibiliseren om de open ruimte open te houden.

## **Europese uitstraling**

De VLM participeert voor de Vlaamse Rand rond Brussel in het netwerk PURPLE. Dat netwerk van peri-urbane gebieden wisselt ervaringen en ‘best practices’ uit en probeert te wegen op het Europese, nationale en regionale beleid om tegemoet te komen aan de specifieke noden van het peri-urbane gebied.

Momenteel werkt de VLM voor de Vlaamse Rand aan Europese projectvoorstellen voor Interreg IVb. Het projectvoorstel BUREN wordt ontwikkeld met partners uit diverse landen en legt zich vnl. toe op ‘shortening distances’ en ‘regional branding’. Het project City Region Green Belts wil groene gordels ontwikkelen als maatregel om stadsuitbreiding in te perken. Met de stad Maastricht wordt een Europees project uitgewerkt waar de ontwikkeling en het behoud van de open ruimte en de leefbaarheid van kernen gekoppeld wordt aan de dynamiek van grote infrastructuurwerken.

### **4.5.4. Krachtlijnen voor actie in de nabije toekomst**

#### **Concrete realisaties op terrein versterken het afbakeningsproces.**

Het overlegproces voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de afstemming ervan met het afbakeningsproces voor het omringende gebied Zenne-Dijle-Pajottenland loopt nog en zou worden afgerond in het voorjaar van 2009. In theorie kan dan pas de planvorming beginnen en dat houdt dan in dat uitvoering weer pas enkele jaren later volgt.

De speculatie- en verstedelijkingsdruk in de Vlaamse Rand is van die aard dat elk uitstel van de afbakening er kan toe leiden dat de visie in de afbakeningsprocessen al kan worden doorkruist nog voor ze voltooid zijn of tijdens de fase van de daaropvolgende planning. Daarom is het goed dat er op het terrein al zou kunnen worden geanticipeerd. De druk op de open ruimte is in deze regio immers zo groot dat er nu al bij hoogdringendheid maatregelen moeten worden genomen waar er onder de actoren een consensus over is.

Proactief kan zeker al ingespeeld worden op consensusmateries en vragen van gemeentebesturen voor inrichting van hun openruimtegebieden, zodat op kortere termijn naar effectieve realisaties op terrein kan worden gewerkt. Dat kan mee opgenomen worden bij de afstemming van de afbakeningsprocessen.

De planvorming verloopt uiteraard altijd in nauw overleg met alle betrokken actoren en sectoren en moet leiden tot een consensus. De VLM zet daarbij maximaal mensen en middelen in voor procesbegeleiding, communicatie en sensibilisering.

Mogelijkheden waarrond kan worden gewerkt:

- de bestaande open ruimte openhouden door ze een duurzame functie te geven (versterkte landbouw, versterkte natuur, recreatie, ...)
- nieuwe kansen onderzoeken en creëren voor de landbouw: stadslandbouw, thuisverkoop, vermarkting, alternatieve landbouwvormen, hoevertoerisme, ...
- de natuurlijke en landschappelijke structuren verstevigen (holle wegen, knotbomen, houtkanten, bossen, valleien, ...) door de ecologische eilandjes met elkaar te verbinden (bosverbinding, bosuitbreiding, natuurverbindingen, natuurontwikkeling, herinrichting, ...)

- mogelijkheden creëren voor zachte mobiliteit van en naar Brussel; functionele en recreatieve fiets- en wandelverbindingen tussen de stad en het platteland, ...
- een identiteit en een functie geven aan ‘verloederend’ openruimte- en parkgebied in privéhanden (eventueel aankoop?), maar waar (nog) geen structurele oplossingen voor bestaan
- erosiebestrijding in combinatie met functioneel landgebruik in de Vlaamse Rand
- waar mogelijk, ingebuisde beken openleggen
- cultuurhistorische aspecten in het gebied opwaarderen
- mobiliteit, sluipverkeer: flankerend beleid bij (her)aanleg van infrastructuur, zodanig dat de mogelijke negatieve gevolgen voor open ruimte, (be)leefbaarheid van het platteland en sociale cohesie tot een minimum kunnen worden beperkt
- de recreatieve infrastructuur versterken door de open ruimte toegankelijk te maken voor (lokale) recreatie en de verschillende stukken open ruimte onderling te verbinden, barrières voor wandel- en fietsverkeer op te heffen, ontbrekende schakels in fiets - en wandelpaden aan te vullen, aan te sluiten op culturele en gemeenschapsvoorzieningen, ...
- pleintjes en ontmoetingsplaatsen herinrichten
- veld- en voetwegen herwaarderen en ze een nuttige gebruiksfunctie geven, zodat ze blijvend bestaansrecht krijgen
- groenbuffers, integratie van volkstuintjes, ...
- brownfields in de Rand herinrichten en inkleden/inpassen: Vilvoorde, Diegem, Machelen, ...
- bedrijventerreinen meerwaardig inpassen met oog voor een betere invulling van de resterende open ruimte (eventueel met PPS-constructies – publiek-private samenwerking)
- ...

## Werkingsgebied

Tot het initieel plangebied van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel behoren (delen van) de gemeenten Asse, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem en Zaventem.

De Vlaamse Rand bevat als grootste component het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, maar tot de officiële omschrijving van de Vlaamse Rand behoren - naast bovenstaande vijftien gemeenten - ook nog de gemeenten Hoeilaart, Meise, Merchtem en Overijse.

Anderzijds ligt de Rand niet als een eiland rond Brussel en moeten ook de verbindingen met de omliggende gemeenten en met Brussel verstevigd worden. Rivieren, ecologische verbindingen, mobiliteitslijnen, erosieproblemen, economische invloeden of recreatieve netwerken stoppen niet aan de gemeentegrenzen van de Vlaamse Rand. De perifere invloed van de Rand en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel kan niet worden ontkend in gemeenten als bijvoorbeeld Bertem, Halle, Huldenberg, Kampenhout, Kortenberg, Lennik of Steenokkerzeel, gemeenten die niet stricto sensu tot de Vlaamse Rand behoren, maar er wel de invloeden van ondervinden en er dus noodzakelijkerwijs mee verbonden zijn.

#### 4.5.5. Proactieve werking bij consensusmateries en vragen van gemeentebesturen

De speculatie- en verstedelijkingsdruk in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en zijn ruimere omgeving is van die aard dat elk uitstel er kan toe leiden dat de visie vanuit de verschillende afbakeningsprocessen al kan worden doorkruist nog voor deze afgerond zijn. Daarom is het goed dat er op het terrein al kan worden geanticipeerd. De druk op de open ruimte is in deze regio immers zo groot dat nu al bij hoogdringendheid maatregelen moeten worden genomen waar bij de actoren reeds een consensus over bestaat.

#### 4.5.6. Aandachtspunten open ruimte

- vrijwaren van de bestaande open ruimte door ze een duurzame functie te geven (versterkte landbouw, versterkt natuur, recreatie enz.)
- onderzoeken en creëren van nieuwe kansen voor de landbouw (landbouw in een verstedelijkte omgeving, thuisverkoop, vermarkting, alternatieve landbouwvormen, hoevetoerisme enz.).
- verstevigen van de natuurlijke en landschappelijke structuren (bijvoorbeeld holle wegen, knotbomen, houtkanten, bossen, valleien) door de ecologische eilandjes met elkaar te verbinden (bosverbinding, bosuitbreiding, natuurverbinding, natuurontwikkeling, herinrichting)
- het ontwikkelen van een kader waarbinnen én landbouw én natuur duurzaam verankerd worden binnen het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel
- creëren van mogelijkheden voor zachte mobiliteit van en naar Brussel (functionele en recreatieve fiets- en wandelverbindingen tussen de stad en het platteland)
- geven van een identiteit en een functie aan ‘verloederend’ open ruimte gebied en parkgebied dat in private handen is maar waar (nog) geen structurele oplossing voor bestaat (verwerving van deze terreinen is een mogelijke actie)
- bestrijden van erosie in combinatie met functioneel landgebruik
- openleggen van ingebuisde beken waar mogelijk
- opwaarderen van cultuurhistorische aspecten in het gebied
- tegengaan van sluipverkeer zodanig dat de mogelijke negatieve gevolgen voor de open ruimte, de (be)leefbaarheid van het platteland en de sociale cohesie tot een minimum kunnen worden beperkt
- versterken van de recreatieve infrastructuur door
  - de open ruimte toegankelijk te maken voor (lokale) recreatie en de verschillende delen van het open ruimte netwerk onderling te verbinden,
  - barrières voor wandel- en fietsverkeer op te heffen
  - ontbrekende schakels in fiets- en wandelpaden aan te vullen
  - aan te sluiten op culturele en gemeenschapsvoorzieningen
- herinrichten van pleintjes en ontmoetingsplaatsen
- herwaarderen van veld- en voetwegen en ze een nuttige gebruiksfunctie geven zodat ze blijvend bestaansrecht krijgen
- inrichten van groenbuffers
- integreren van volkstuintjes
- herinrichten en inkleden/inpassen van brownfields (o.a. Vilvoorde - Machelen, Diegem)
- meerwaardig inpassen van bedrijventerreinen met oog op een betere invulling van de resterende open ruimte.

## **Inrichtingsplannen**

De Task Force meent dat een prioriteitenlijst op gebied van open ruimte een nuttig instrument kan zijn. Gefaseerd in de tijd wordt voor de diverse gebieden een inrichtingsplan opgemaakt. Aanvullend op een duidelijk toekomstbeeld voor de site lijst het inrichtingsplan de acties en maatregelen op die noodzakelijk zijn om het gewenst eindbeeld te realiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met de eigenheid van de bestaande situatie, de fasering (o.a. in functie van de aanwezigheid van actieve landbouwbedrijven en gronden waarvoor geen afdoende flankerende maatregelen voor kunnen worden gevonden).

Het afbakeningsproces selecteert alvast volgende gebieden voor de opmaak van een inrichtingsplan:

- de ontwikkeling van Biest (Beersel) als een randstedelijk open ruimte gebied met nadruk op het behoud en de leefbaarheid van de landbouw
- de ontwikkeling van de omgeving Kattebroek - Hof van Elegem (Dilbeek) als een randstedelijk open ruimte gebied
- de opwaardering en herinrichting van de Maalbeek (Zellik) tussen het brongebied van de Maalbeek en de Molenbeekvallei
- de ontwikkeling van het randstedelijk open ruimte gebied Machelen - Luchthavenlaan als verbinding tussen Floordambos en Woluwevallei
- de opwaardering en herinrichting van de Woluwevallei als een groen ecologisch lint door het verstedelijk gebied met aansluitend kleinere en grotere groengebieden
- het Woluweveld als randstedelijk open ruimte gebied met nadruk op het behoud en de leefbaarheid van de landbouw
- de ontwikkeling van Nossegem-Delle (zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorweg) als een randstedelijk open ruimte gebied.

## **Ontwikkelingsstrategieën voor gemengde open ruimte gebieden en woongebieden**

In het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel komen enkele kleinere, minder waardevolle en ingesloten open ruimte gebieden voor waarvoor een gemengd ontwikkelingsperspectief open ruimte - wonen wordt voorgesteld. Naargelang de visie van de gemeenten en de kansen zijn diverse constructies denkbaar.

Private ontwikkeling: één eigenaar koopt de andere kleinere eigenaars uit en ontwikkelt de site op eigen initiatief. De overheid hoeft bij de financiering van de open ruimte niet tussen te komen en heeft via zijn vergunningsbeleid (wegenis) een sturende en kwaliteitsbewakende rol te vervullen. Het is voor een private ontwikkelaar noodzakelijk om samen te werken met sociale woningbouwmaatschappij om ook deze doelgroep aan te spreken. Via deze samenwerking kan de private ontwikkelaar subsidies innen voor de aanleg van de wegenis en de openbare ruimte.

Privaat-private constructie: type gezamenlijke groundbank oprichten met alle eigenaren en een gezamenlijk ontwikkeling. Het is voor een privaat-private samenwerking ook mogelijk om subsidies aan te vragen indien ook hier met sociale huisvestingsmaatschappij wordt samengewerkt. Ook hier hoeft de lokale overheid financieel niet te participeren maar heeft het een bewakende functie.

Publiek-private samenwerking: dit ontwikkelingsmodel kan motiverend werken voor private partners om in het project te stappen. Vooral voor de ontwikkeling en het beheer van grotere open ruimte gebieden kan een samenwerking met de gemeente en/of de VLM/ANB de

slaagkansen van de site vergroten zodat voldoende kwalitatieve open ruimte behouden blijft.

## **Ontsnipperingsmaatregelen**

Om het open ruimte netwerk een continue verloop te geven en de bestaande waarden te versterken zijn ontsnipperingsmaatregelen noodzakelijk. Door het opheffen van de barrières ontstaan verbeterde open ruimte verbindingen die het geheel van open ruimte elementen onderling verbinden en op dergelijke manier als geheel sterker maken.  $\mu$   
Per deelgebied geeft dit volgende aandachtspunten:

### ***Het ruime Zaventemse***

#### **voor de omgeving Grimbergen - Vilvoorde**

- aandacht schenken voor de onderdoorgang van de Tangebeek onder R0
- versterken van de relatie tussen het Tangebeekbos en het boscomplex Klein Hoogveld ter hoogte van R0 zodat een aaneengesloten open ruimte structuur ontstaat.
- verbeteren van de doorgang van de Tangebeek in het bedrijventerrein Heienhoek.

#### **voor de omgeving Vilvoorde - Machelen**

- versterken van de relatie tussen het boscomplex ten zuiden van Peutie en het Floordambos over E19
- opwaarderen van de Woluwebeek, weer openleggen waar ingebuisd en waar mogelijk versterken door de uitbouw van groengebieden langs de beek.

#### **voor de omgeving van het Zaventemse**

- opwaarderen van de onderdoorgang van de Woluwebeek onder R0 en ontwikkelen van een ecotunnel
- opwaarderen van de onderdoorgang van de Kleine Maalbeek onder R0.

### ***Zellik - Groot-Bijgaarden***

- versterken van de relatie tussen Hof van Elegem en Kattebroek over R0 om tot één samenhangend randstedelijk open ruimte gebied te komen
- verbinden van de groengebieden ten zuiden en ten noorden van E40 door ecologische verbindingen te realiseren ten oosten en westen van de dienstzone (moet kaderen binnen ontsnipperingstudie voor E40)
- versterken van de relatie tussen het indringend landbouwgebied Smiskensveld en het Laarbeekbos daar beide gebieden nog een groot samenhangend open ruimte gebied vormen dat wordt doorsneden door R0.

### ***Zuidelijke kanaalzone***

- opwaarderen van de onderdoorgang van de HSL en Stationstraat van Zenne als volwaardige ecologische verbinding
- opwaarderen van Lotbeek - Lakebeek ter hoogte van Vaartweg - Sashoek (momenteel volledig ingebuisd)
- opwaarderen van de onderdoorgang van de HSL en J. Huysmanslaan van Lotbeek - Lakebeek als ecologische verbinding
- aandacht schenken aan de loop van Lotbeek - Lakebeek en Oude Gracht door het te ontwikkelen bedrijventerrein waarbij de loop behouden blijft als een open

waterloop en wordt hersteld als open waterloop op plaatsen waar hij nu al is ingebuisd

- weer openmaken van Lotbeek - Lakebeek ter hoogte van het bedrijventerrein
- nemen van maatregelen langs E19 om ecologische en recreatieve verbindingen te versterken (prioritair ter hoogte van de Zennevallei)
- realiseren van een verbinding tussen het provinciaal domein van Buizingen en het sportcomplex als basis van recreatieve en ecologische verbinding naar kanaal en Zenne
- op lange termijn aandacht geven aan de versterking van een groene verbinding over N6 tussen kanaal (via aan te leggen groenzone in ontwikkelingsgebied van de hoeve Bretonne) en het kasteelpark - Zuunbeekvallei.

## **Rol van de landbouw**

Het flankerend beleid moet er mee naar streven om de landbouw in de rand actief mee in te schakelen in de uitbouw van een kwalitatief hoogstaande open ruimtestructuur. De landbouw heeft namelijk in een aantal gebieden een belangrijke rol. Dit kan zowel betrekking hebben op de aanwezigheid van een actief landbouwbedrijf of gronden die in gebruik zijn door de landbouw. Een optimale afstemming van de actieve landbouwbedrijvigheid is noodzakelijk binnen een duurzame uitbouw van het open ruimte netwerk. Flankerende maatregelen zijn mee ondersteunend in functie van een optimale maatschappelijke draagkracht. Deze maatregelen kunnen bestaan uit het oprichten van een grondbank of het voorzien in een sociaal verantwoord herlokalisatiebeleid via de zogenaamde ‘instrumentenkoffer’ van de VLM en dit voor actieve landbouwbedrijven die binnen de effectief te realiseren randstedelijke open ruimte gebieden zijn gelegen. In die gevallen waar dit instrumentarium niet volstaat, kunnen specifieke bijkomende flankerende maatregelen uitgewerkt worden.

## **Verwerving**

Bij de realisatie van cruciale open ruimte gebieden kan het noodzakelijk zijn dat delen ervan moeten worden verworven om tot effectieve uitvoering te kunnen overgaan. Dit verwervingsbeleid kan diverse vormen aannemen:

- vrijwillige verkoop van eigenaars van gronden die belangrijk zijn voor de realisatie van het open ruimte netwerk
- voorkeurecht als een door de overheid te hanteren instrument
- onteigeningsplan voor strategische plekken binnen het open ruimte netwerk (bijvoorbeeld voor de aanleg van recreatieve routes).

Bij de verwerving van deze gronden/eigendommen dient er ook rekening gehouden te worden met de gevolgen van deze eigenaarswissel ook voor de gebruiker van het goed.

## **Inrichting en beheren**

De gronden die effectief verworven zijn of waarvan de eigenaar bereid is deze in te richten conform het inrichtingsplan kunnen op het terrein effectief worden ingericht en beheerd. Ook hier dient rekening gehouden te worden met de gebruiker van het goed. Afhankelijk van het

opgemaakt inrichtingsplan en de mogelijkheid tot het verwerven van de gronden kan deze inrichting in één fase verlopen of worden gespreid over meerdere fasen.

#### **4.5.7. Natuur en Bos**

De uitdaging bestaat erin om de open groene ruimten in de Vlaamse Rand rond Brussel te vrijwaren, verder uit te breiden en open te stellen voor het publiek. Op basis van deze doelstelling en vertrekkende vanuit de afbakening van het Bruegelproject en de perimeters Stadsrandbos, dienen onder meer de doelgerichte aankopen die gedaan worden door het Agentschap Natuur en Bos te worden verder gezet.

Het pijnpunt bij de verwerving van belangrijke groengebieden in de Vlaamse Rand is de aanwezigheid van gebouwen in deze goederen. De verwerving van gebouwen, het onderhoud en beheer ervan is voor het agentschap Natuur en Bos geen taak op zich, tenzij deze passen in de beheerfunctie van het gebied. Hier dienen dus partnerschappen gevonden om de verwerving van deze gebieden mogelijk te maken. Dit is o.a. het geval voor het zeer waardevolle Lembeekbos, Termeeren in Sterrebeek, Ravelingen, enz....

Het Agentschap voor Natuur en Bos wordt verder geconfronteerd met niet te ontkennen problemen zoals de grondprijs die hier in de Vlaamse Rand aanmerkelijk hoger is dan de gemiddelde prijzen in Vlaanderen. Dit heeft enerzijds te maken met het schaarse aanbod, maar ook met de bijzondere gelegenheidswaarde die veel van deze gronden hebben. Die gelegenheidswaarde bestaat erin dat resterende waardevolle (groen)gebieden vaak gevormd worden door onder andere kasteelparken, uitlopend op bos- en natuurgebieden, maar hier door hun ligging vanuit de industriële wereld een bijzondere gelegenheidswaarde vormen. Andere spelers op de markt zijn de bestaande villawijken die grenzen aan de gebieden en waar vele gegadigden zijn om percelen aan te kopen voor de uitbreiding van de tuin of voor hobbylandbouw die zich vaak vertaald in het houden van o.a. paarden.

Er kan niet ontkend worden dat er in de Vlaamse Groene Rand rond Brussel een reële nood bestaat aan stadsrandbossen en natuur- en parkgebieden die naast een hoge sociale functie ook een effectieve invulling moet kunnen geven aan de ecologische doelstellingen. Vlaanderen wordt geconfronteerd met het feit dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een groot tekort is aan openbare bos- en parkgebieden. Tekort dat op basis van de Gewenste Bosstructuur (100m<sup>2</sup> stadsbos per inwoner) en op basis van de normen opgenomen in de Langetermijnplanning Groenvoorziening (30m<sup>2</sup> openbaar park per inwoner) zich situeert op ongeveer 10.624 ha, uitgaande van een bevolking van 1.031.000 inwoners).

Daarenboven zijn in de druk bevolkte Rand aanzienlijke tekorten die zich hoofdzakelijk situeren in de zone Zaventem-Machelen-Vilvoorde en in de omgeving Wemmel-Asse-Dilbeek.

Om effectief te kunnen ingaan op de mogelijke verwervingen is een dagelijkse aanwezigheid op de markt van de onroerende goederen een absolute noodzaak.

#### ***4.6. Onthaal en integratie***

In de Vlaamse Rand is er aanzienlijk wat uit- en inwijking. Aangezien het VSGB integraal deel uitmaakt van de Vlaamse Rand is dit ongetwijfeld ook zo in de Vlaamse Rand. Bovendien voorziet men binnen het VSGB een aanzienlijk aantal bijkomende woongelegenheden voorzien. Dit vergt een gericht onthaal- en integratiebeleid. Door de toegang van de Vlaamse Gemeenschap tot een aantal gegevens uit het rijksregister van deze nieuwe inwoners, kan zij de nieuwe inwoners van de Vlaamse Rand op een gepaste wijze verwelkomen. Ook de betrokken gemeenten en EVA vzw de Rand kunnen hierin hun rol spelen.

#### ***4.7. Financieel***

De ontwikkeling van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel veronderstelt terecht een flankerend beleid. Dit flankerend beleid heeft echter financiële consequenties. Deze dienen niet alleen ingeschat te worden. Deze financiële omkadering zal ook moeten voorzien worden binnen de Vlaamse begroting en waar nodig ook geëvalueerd en aangepast.

Deze financiële omkadering is onlosmakelijk verbonden met de uitvoering van het RUP voor het VSGB. De middelen die nodig zijn voor het flankerend beleid moeten m.a.w. tijdig vrijgemaakt kunnen worden. Ook de andere betrokken overheden dienen, waar dit nodig mocht blijken, te voorzien in de noodzakelijke financiële omkadering van het flankerend beleid.

De afbakening van het VSGB is echter niet identiek aan de afbakening van de andere open ruimtes, aangezien onder meer de beschikbaarheid van open ruimte in de Vlaamse Rand beperkt is. De specifieke instrumenten die nodig zullen zijn om het flankerend beleid in het Vlaams Stedelijk gebied vorm te geven zullen ongetwijfeld duurder uitvallen dan in de rest van Vlaanderen. Hier dient rekening mee gehouden te worden. Dit kan onder meer door bv Vilvoorde te erkennen als centrumstad.

#### ***4.8. Communicatie***

Het permanent communiceren rond dit project is belangrijk, met als doel:

- het verklaren en toelichten van het beleid en de beleidsmaatregelen die men in het belang van het project meent te moeten ontwikkelen (infrastructuurwerken, waterbeheersing en waterzuivering, saneringen,...)
- de participatie: de doelgroepen moeten bij de beleidsvorming, ontwikkeling en uitvoering betrokken worden. Op deze manier kan men het maatschappelijk draagvlak vergroten
- de promotie: het aanprijzen van het project en de organisatie, onder meer bij overheden, ondernemers en inwoners
- het verzorgen van de PR: het ontwikkelen van initiatieven en activiteiten met de bedoeling de contacten met de doelgroepen te verstevigen en de naam en de faam van het project van het project te bestendigen en/of te verbeteren
- het ontwikkelen van activiteiten om de contacten met andere overheden te verbeteren in verband met de belangenbehartiging