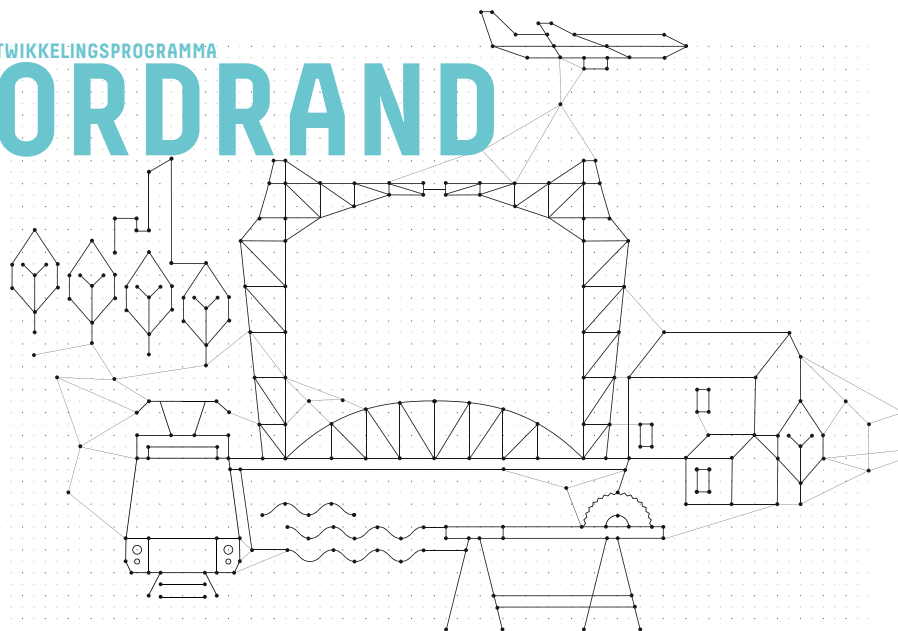


TERRITORIAAL ONTWIKKELINGSPROGRAMMA

NOORDRAND



actieprogramma
versie december 2016

Inhoud

inleiding

doelen T.OP Noordrand
deelgebieden
werven

opvolging

achtergronddocumenten

Inleiding

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand, heeft na een uitgebreide bevraging van de belanghebbenden in 2014-2015 en een consultatieronde in het voorjaar van 2016 een eerste actieprogramma klaar.

De vier partners, Ruimte Vlaanderen, het Brussels Planningsbureau, de provincie Vlaams-Brabant en de OVAM hebben uit de proeve van programma en de bemerkingen van de verschillende besturen, particulieren en belanghebbenden een actieprogramma uitgewerkt dat voorgelegd wordt aan beide ministers bevoegd voor ruimtelijke ordening. In de loop van het najaar van 2016 werd dit ook voorgelegd aan de stuurgroep en de betrokken steden en gemeenten. Het intensief proces van kennisdeling en kennisopbouw plaatst zich binnen het intergewestelijk forum voor Ruimtelijke Ordening, waar de drie Belgische gewesten deel van uitmaken.

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

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

doelen

T.OP Noordrand wil

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

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

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

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

met respect voor

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

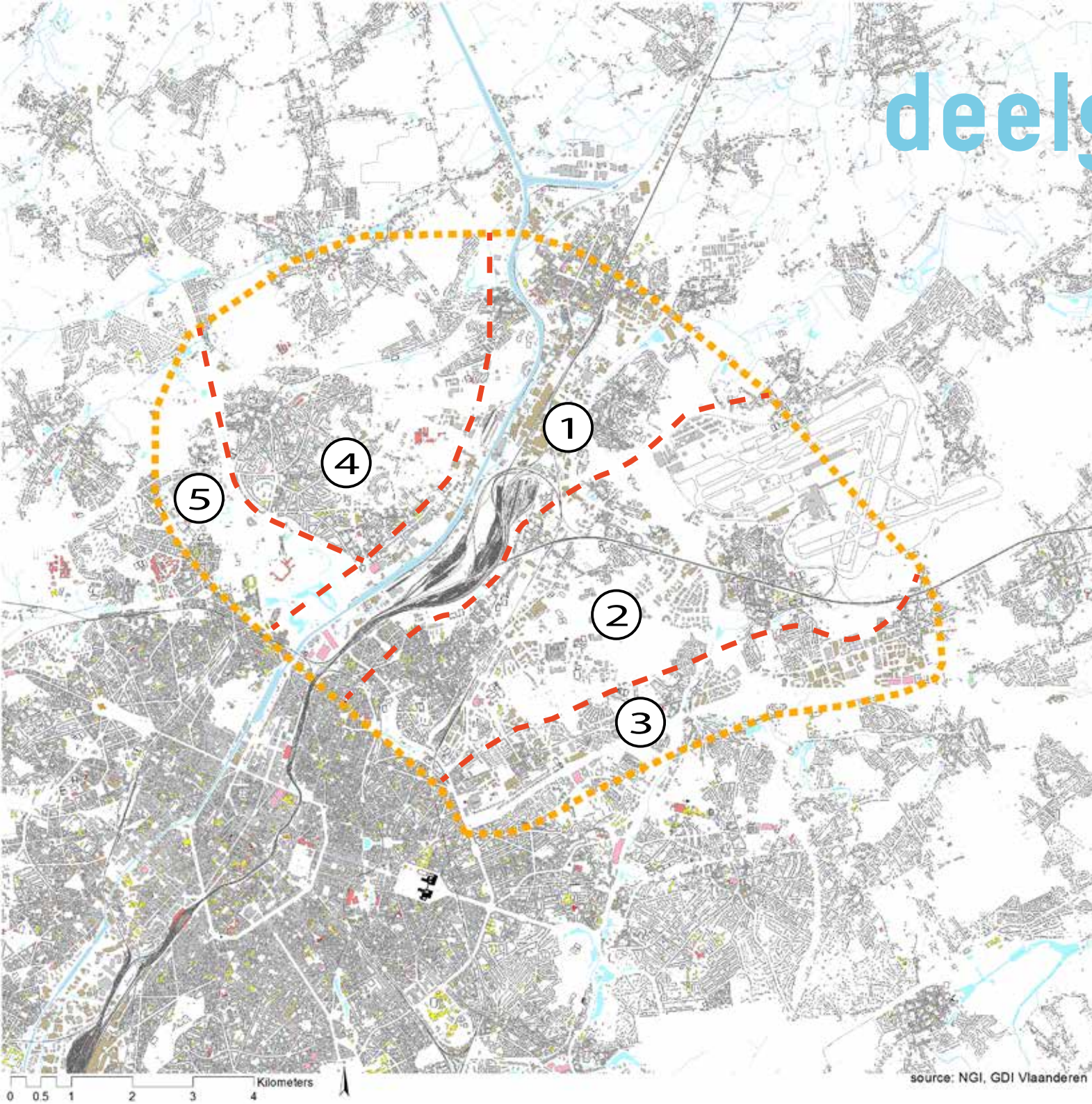
deelgebieden

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

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

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

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



source: NGI, GDI Vlaanderen

1.

gedeelde vallei



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

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

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

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

Na de eerste en de tweede wereldoorlog zet de industriële ontwikkeling zich verder naar het noorden, met brandstoffendepots, autoassemblage, metaalbewerking, constructie en chemische nijverheid. De snelle verstedelijking ging voorbij aan de waterproblematiek van het gebied en de bodem- en luchtvervuiling als gevolg van de zware industriële activiteiten.



In de gedeelde vallei werd veel infrastructuur aangelegd in noord-zuidrichting, parallel met het kanaal: N1 Vilvoordelaan-Schaarbeeklei, Woluwelaan, spoorlijnen,... Tussen de Van Praetbrug en de historische oversteekplaats in Vilvoorde (huidige Vuurkruisenlaan) werden echter geen sterke verbindingen dwars op de vallei aangelegd, enkel de industriële Budabrug en het Viaduct van de Ring 0 verbinden beide oevers van het kanaal. Voor mobiliteit, en vooral voor langzaam verkeer en vrachtvervoer over de weg is het gebrek aan goede oost-westverbindingen door het gebied en naar het hoger wegennet een belangrijk knelpunt. Ondanks de vele infrastructuren dreigt het gebied onbereikbaar te worden.

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

Vanaf begin 21e eeuw komt de stedelijke vernieuwing op gang met projecten als de invulling van de linkeroever van het kanaal, Watersite in Vilvoorde, het masterplan Vilvoorde-Machelen, de nieuwe containerterminal als onderdeel van het stedelijk distributiecentrum, de plannen voor Schaarbeek-Vorming, en de sanering van de Cokeries de Marly terreinen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt in het kader van het kanaalplan met planningsdiensten, bouwmeester en grondregie aan een opwaardering van het geheel van de Brusselse kanaalzone met nieuwe woonprojecten, economische projecten en kwalitatieve publieke ruimte. In 2016 verschijnen ook bijkomende investeringen in het gebied, met Trainworld, Docks Brussels, een nieuw BPost sorteercentrum, een cruiseterminal ter hoogte van het Meudonpark en woningen aan 't Sas (Vierfonteinen).

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

Op linkeroever is veel open ruimte bewaard gebleven, en gebundeld rond het Koninklijk Domein, Meudon en het park Drie Fonteinen. De stad Brussel wenst in Ne-



der-over-Heembeek een stadsbos van 40 ha te ontwikkelen dat in een intergewestelijk open-ruimte netwerk kan geïntegreerd worden.

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

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

Om de meerlagige bereikbaarheid in het gebied te versterken is het noodzakelijk dat de bestaande projecten gerealiseerd worden: het fiets-GEN, de tramlijn Luchthaven-Vilvoorde-Heizel-VUB, het GEN, de verplaatsing van de halte Buda naar Kerklaan, de bouw van metro 3 (Noordstation-Riga-Bordet) en de versterking van de verbindingen tussen Brussel en Vilvoorde/Machelen (waterbus en lijnen 58, 47 en 64).

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

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

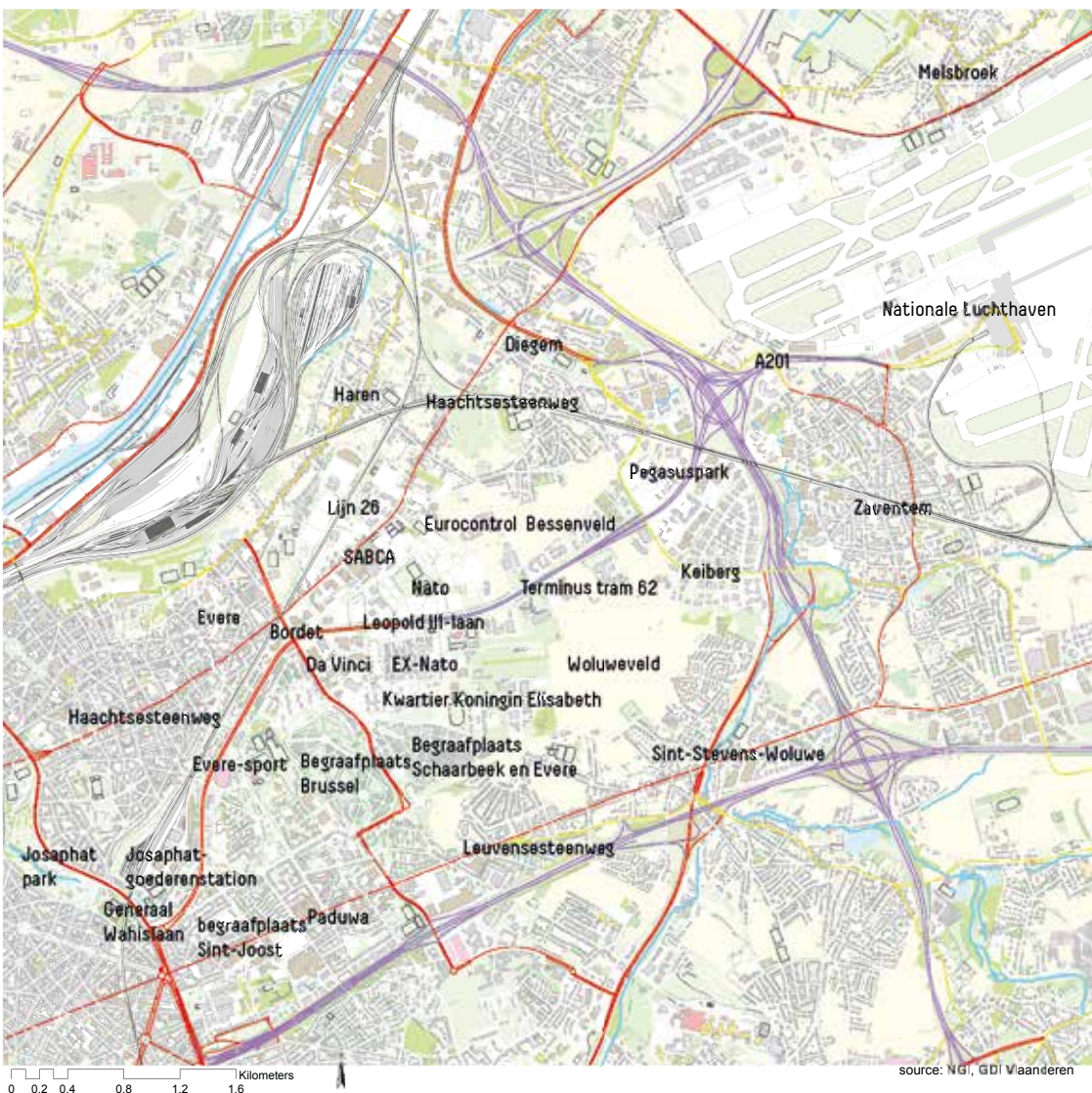
De aanwezigheid van het kanaal en de spoorweg moet optimaal benut worden voor vrachtvervoer, zodat de druk op het wegennet beperkt blijft. Een verbeterde ontsluiting voor het vrachtvervoer over de weg zal evenwel noodzakelijk blijven.



De grote uitdagingen in de gedeelde vallei zijn:

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

2. Europese boulevard



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

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

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

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

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

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

Naast het Josaphatpark en de parkachtig aangelegde begraafplaats van Brussel zijn Evere Sport, het Josaphat-goederenstation, Woluweveld, de parken in Zaventem en het

ZAVENTEM

Bord geeft beeld van bewoners op hun wijk weer



Een groep bewoners van de Fabrieksstraat bij het bord. Foto Lukas

In de Fabrieksstraat in Zaventem is gisteren een groot bord ingehuldigd waarop te zien is wat de bewoners van hun wijk vinden. Het bord is voortgevloeid uit een bevraging van verschillende bewoners en werknemers in de vele bedrijven.

de zogenaamde verbrusseling. Hun bevindingen werden samengevoegd en waar mogelijk in het grote bord verwerkt.» Uit de bevraging bleek dat bewoners het jammer vinden dat er minder evenementen in de wijk georganiseerd worden. De affi-

ke dag af
ne MEGA
voetbal
tem.
Ook in G
fuijd. Da
stejaars
zaal Fen

NOSS

Ruilb post

De Nos
organis
haar 27
Lamber
zullen
postzeg
ten, zie
andere
van 9 to
De toeg

ZEMS

Buss omle Pink

Maand
van Ze
sterjaar
moeten
lokale o

landbouwgebied boven Nossegem de belangrijkste open ruimtes in het gebied.

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

De suburbane en autogerichte ontwikkelingen kennen door de toenemende congestie op de wegen een slechte bereikbaarheid die pas zeer recent wordt aangevuld door een verbeterde openbaar vervoerontsluiting met de aanleg van tram 62 op de Leopold III-laan, de treinverbinding Luchthaven-Europese Wijk, en de plannen van het Brabantnet. De fietssnelwegen die gepland worden, zullen ook een structurele verbetering brengen in de bereikbaarheid. De HST-route Leuven-Brussel is grotendeels gerealiseerd in Vlaams-Brabant. De realisatie van de fietsbrug over de Ring0 en de aantakking naar de luchthaven is in voorbereiding. Voor de verdere aanleg van het fietssnelwegennet zijn momenteel nog geen concrete plannen.

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

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

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



De grote uitdagingen van de Europese Boulevard zijn:

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

3. Leuvensesteenweg-E40

De Leuvensesteenweg tussen het Meiserplein en Nossegem kent net als de omgeving van de Europese Boulevard een vrij trage en voornamelijk 20e eeuwse ontwikkeling. Verschillende stedelijke activiteiten, zoals de begraafplaatsen van Sint-Joost-ten-Node en Brussel, de sportterreinen van Sint-Joost, de stelplaats van de buurtspoorweg en verschillende sociale woningwijken werden ontsloten via de Leuvensesteenweg, achter de Nationale Schietbaan (huidige VRT-RTBf).

De motor voor ontwikkeling is de aanleg van de verschillende snelwegen met de Woluwe

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

De historische, sterk gemengde gebieden rond Meiser, Paduwa, Sint-Stevens-Woluwe en Nossegem wisselen af met grootschalige monofunctionele economische zones zoals





Mercedes-city, Loozenberg en Zaventem-zuid/ Weiveld.

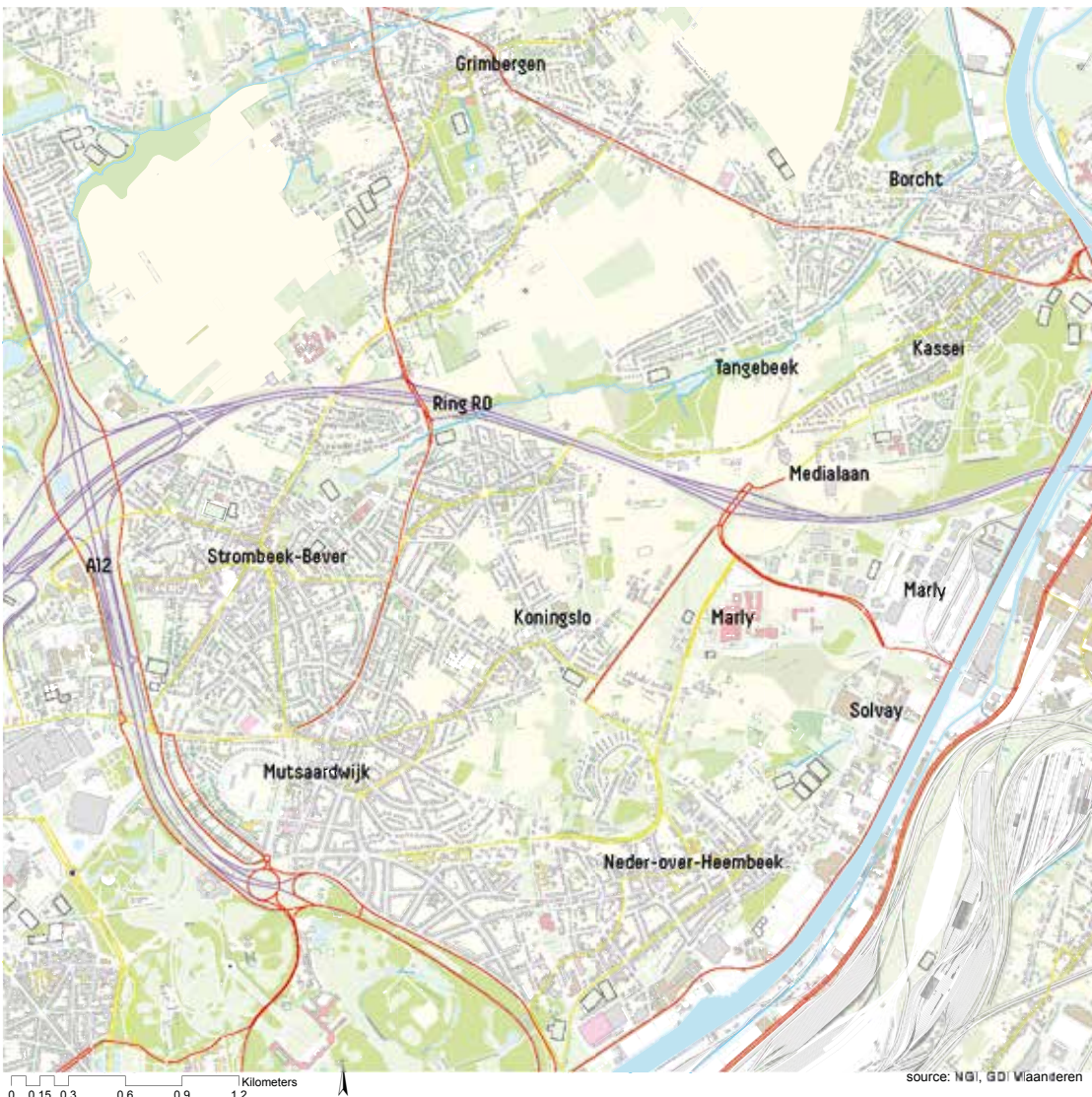
Hoofdzetels van belangrijke bedrijven zoals ASCO, Toyota Europe, Mercedes Belgium bevinden zich langs de Leuvensesteenweg, samen met een belangrijke mediacluster rond VRT-RTBf en RTL aan Meiser/Reyers. Alle gebieden zijn autogericht en hebben een beperkte ontsluiting met openbaar vervoer. Fiets- en voetpaden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

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

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

De belangrijkste uitdaging van de Leuvensesteenweg-E40 bestaat uit het opzetten van een samen- werking rond het ontwikkelen van een meerlagig mobiliteitsnetwerk en een samenhangende open ruimte. Rond de knooppunten in het mobiliteitsnetwerk kan stedelijke verdichting worden voorzien.

4. NOH-Strombeek-Kassei



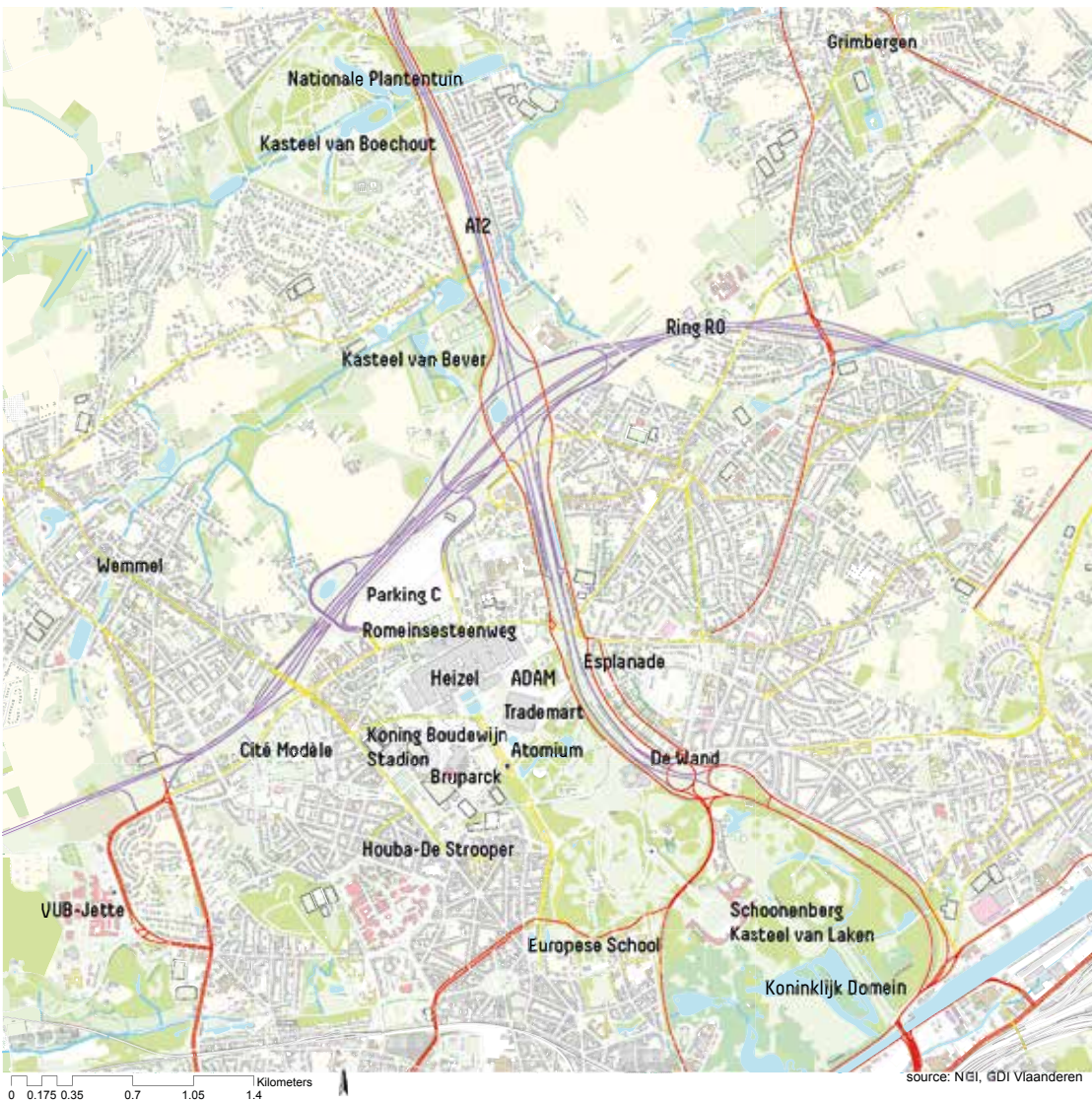
De omgeving van de historische dorpen van Strombeek, Neder-over-Heembeek en Koningslo werd lang afgeschermd van de stedelijke ontwikkeling door het koninklijk park en het kanaal. Gedurende de eerste helft van de 20e eeuw groeien de dorpen gestaag. Vanaf 1950 volgen grootschaligere woonontwikkelingen in Strombeek en de Mutsaardwijk. De komst van de Ring R0 in de jaren 1970 en het militair hospitaal stimuleren de verdere bebouwing binnen de Ring. De ontwikkeling van de Medialaan in Vilvoorde en de reconversie van de voormalige Marly terreinen zorgen voor een nieuwe economische drager voor het gebied. Recent zien we de (her)ontwikkeling van woongebieden met een hogere dichtheid, zoals de nieuwe woningen in de Bruynstraat in Neder-over-Heembeek. De verplaatsing van de hoofdzetel van Solvay van Elsene naar Neder-over-Heembeek heeft ook een invloed op de aantrekkingskracht van het gebied. Ten noorden van de Ring R0 werden eveneens nieuwe woonwijken aangelegd in Grimbergen Vilvoorde Kassei, maar het belangrijkste deel is open ruimte met landbouwgebruik gebleven. De beperkte verstedelijking zorgde hier voor het behoud van de landelijke kwaliteit.

De aanleg van de ringtram en de sneltram langs de A12 zorgen voor nieuwe knooppunten in het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk waar de versterking van kwalitatieve woonmilieus kan worden voorzien. De bestaande sterke open ruimtes ten noorden van de Ring R0 en het fijnmazig groen- en blauwnetwerk zorgen voor een zeer kwalitatieve woon- en werkomgeving.

In het kader van T.OP Noordrand werd rond dit gebied nog weinig kennis verzameld. Het formuleren van concrete uitdagingen in dit gebied is bijgevolg nog niet mogelijk.

5.

Heizel



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

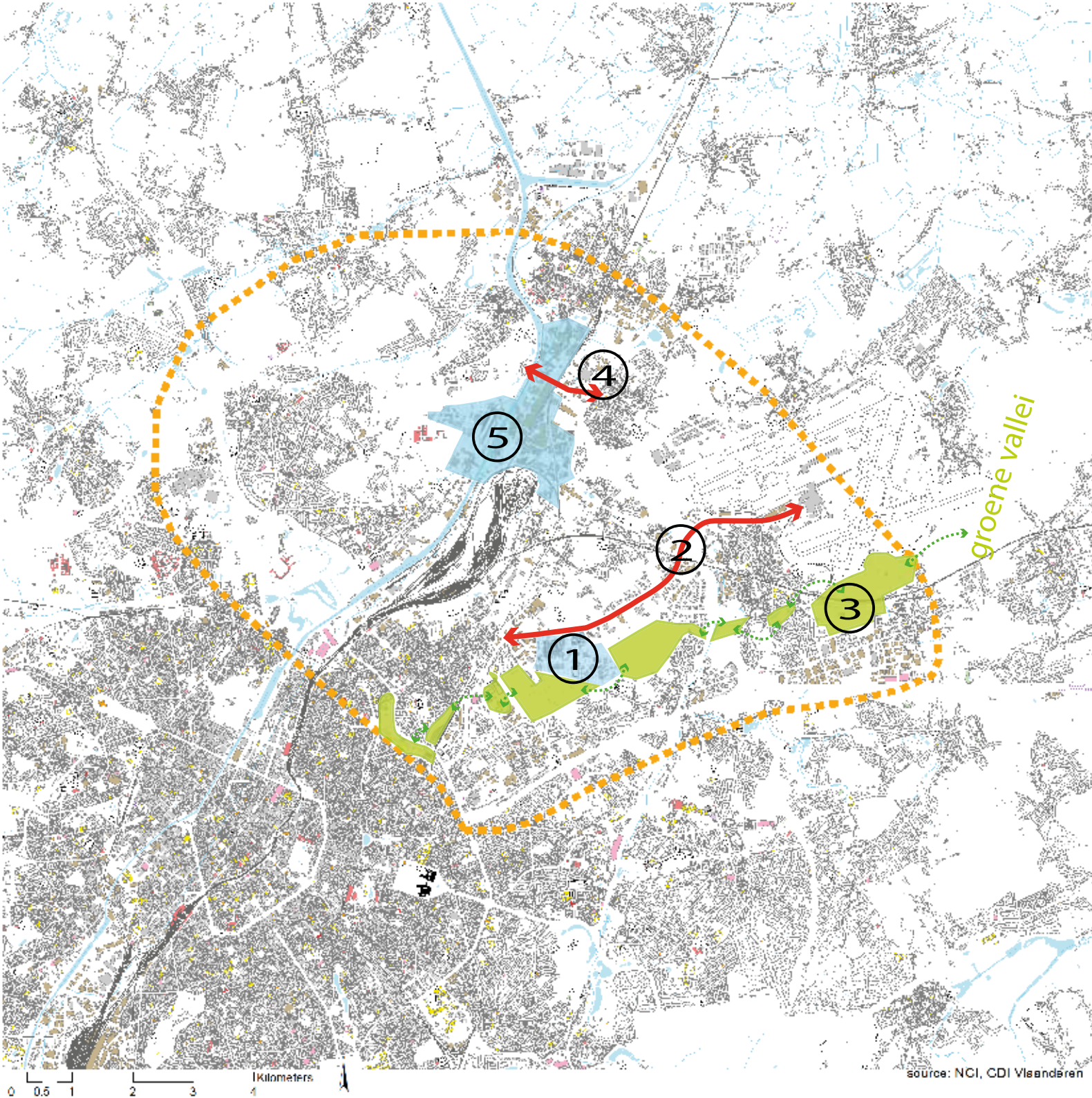
De degelijke stedenbouwkundige aanleg om de internationale roeping waar te maken is de belangrijkste uitdaging in dit gebied. T.O.P Noordrand kan hier een meerwaarde bieden door het onderling afstemmen van de verschillende projecten. Een goede afstemming tussen de lopende acties op (inter)gewestelijk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

werven

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

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

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



werf 1 Ex-Navo/defensie-KKE

BEELDEN VAN WORKSHOPS



A. Voorgeschiedenis

Het Ministerie van Defensie is eigenaar van een terrein van 90 ha gelegen aan de Leopold III-laan in Evere, Brussel en Zaventem. Het ligt deels in het Brussels Hoofdstedelijk en deels in het Vlaams Gewest. Eén derde van de site komt in 2017 vrij, wanneer de NAVO-hoofdzetel de boulevard oversteekt. De rest wordt ingenomen door het Partnership for Peace en het hoofdkwartier van Defensie (Kwartier Koningin Elisabeth).

Defensie startte in 2015 een haalbaarheidsstudie om na te gaan of een verkoop van deze 90ha zouden volstaan om een nieuw hoofdkwartier op een andere locatie te financieren. Deze opdracht werd toegewezen aan REBEL group.

Anticiperend op een mogelijke herontwikkeling van de site maakte het toenmalige Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een inventarisatie en probleemanalyse van de site en begonnen zij aan het bestek voor een definitiestudie voor de herontwikkeling van de Brusselse gebieden van de site.

Onder impuls van het T.OP Noordrand programma werd het onderwerp van deze studie uitgebreid met het Vlaamse deel van de site. ATO en Ruimte Vlaanderen dragen samen de financiering en wezen de opdracht toe aan een consortium van 1010au, Buck Consultants International en Güller-Güller.

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

De herontwikkeling van deze site (EX-NAVO/Defensie-KKE) is een pilootproject voor samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Ze maken samen een visie op voor een grensoverschrijdend gebied en ontwikkelen gezamenlijke fundamenten voor een ambitieuze en duurzame multifunctionele stadsontwikkeling.

B. Doelen T.OP Noordrand

T.OP Noordrand wil met de Ex-NAVO/Defensie-KKE werf volgende doelen realiseren:

- Het bestaand partnerschap ondersteunen door het uitschrijven van een gewest-grensoverschrijdend stedenbouwkundig onderzoek om de potenties te verfijnen en te concretiseren, zodat partners en belanghebbenden de site kunnen ontwikkelen met een hoog ambitieniveau. De geplande investeringen in mobiliteit moeten uitgevoerd en aangegrepen worden om het ruimtelijk functioneren van het gebied te verhogen. Een nieuw volwaardig stadsdeel geeft ruimte aan de demografische groei en stimuleert economische groei langs de luchthavencorridor. Om de leefbaarheid te verhogen, voetafdruk te verkleinen en het functioneren te verbeteren moet de autogerichtheid van deze omgeving drastisch afnemen
- Kennis en ervaring opdoen met dergelijke interbestuurlijke samenwerking om toe te passen in andere werven.
- Zorgen dat de site effectief kan herontwikkeld worden door enerzijds te zorgen voor een draagvlak bij de betrokken actoren en anderzijds het betrekken van publieke en private actoren die effectief willen investeren in het gebied;
- Garanderen dat het gebied herontwikkeld wordt met respect voor het specifiek ruimtelijk functioneren van de omgeving door de inpassing binnen de ruimere kaders die geformuleerd worden in de werven Europese boulevard (2) en groene link (3).

C. Organisatie van de werf

Opstart

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

Partnerschap

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

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

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

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

Regisserende rol T.OP Noordrand

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma neemt hier een actieve rol op, waarbij het Brussels Planningsbureau en Ruimte Vlaanderen beleidsvoorbereidend onderzoek laten uitvoeren en het partnerschap bijeenbrengen om op korte termijn tot een gedragen masterplan te komen.

Tussentijdse resultaten

Intussen zijn de 'Diagnostiek' en de eerste fase van het 'stedenbouwkundig onderzoek voor de ontwikkeling van de site EX-NAVO + KKE' afgerond. Defensie is in de laatste fase van de haalbaarheidsstudie voor de financiering van een nieuw hoofdkwartier.

Geconsolideerde visie-elementen

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

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

- Opladen van de groene link met een metropolitaan open ruimte programma en bovenlokale voorzieningen zoals een middelbare school of een open lucht zwembad;
- Behouden van het Woluweveld als open landbouwgebied.

Fasering

1. Visie en strategie voor de ruime omgeving

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

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

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

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

1. Masterplan en vergunningen

Op basis van de resultaten van werven 2 'Europese boulevard' en 3 'Groene link' en de geconsolideerde visie-elementen wordt werk gemaakt van een masterplan, getrokken door Ruimte Vlaanderen en het Brussels Planningsbureau. Om de effectieve realisatie te bewaken, worden in deze fase mogelijke private en publieke investeerders betrokken.

Het masterplan geeft aan welke bestemmingswijzigingen of inrichtingsrichtlijnen zich opdringen.

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

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

2. Uitvoering

Bewaken van het ambitieniveau

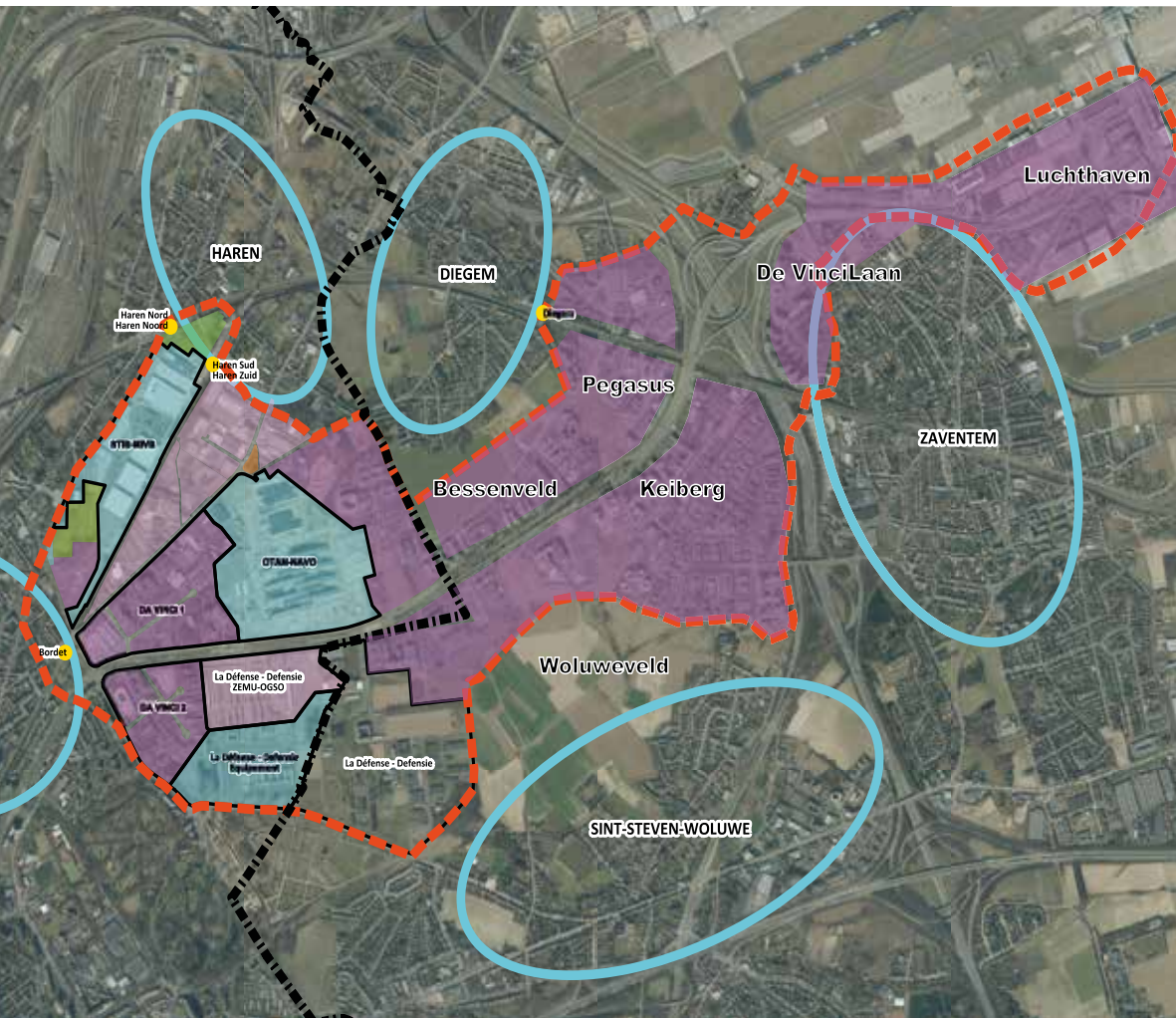
D. monitoring

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

- Opstarten van gemeenschappelijke studie voor het gehele gebied Ex-NAVO/Defensie-KKE (gehaalde mijlpaal)
- Opstarten van constructief overleg tussen het Brussels Planningsbureau, Ruimte Vlaanderen en het ministerie van Defensie (gehaalde mijlpaal)
- Uitbreiden van het partnerschap met de provincie Vlaams-Brabant, mobiliteitsactoren en private partners die effectief willen investeren in stedelijke voorzieningen in het gebied
- Opmaak van krijtlijnen voor de opmaak van een masterplan (gedeeltelijk gehaalde mijlpaal)
- Opstart werf 2, Europese boulevard en werf 3, groene link
- Opmaak van een masterplan

werf 2

Europese boulevard



A. Voorgeschiedenis

De A201/N22 is de verbinding tussen Brussels Airport en de stad Brussel. Deze as, ook 'Europese Boulevard' genoemd, wordt gekenmerkt door verspreide auto-gerichte woon- en werkontwikkelingen. Vergeleken met andere Europese steden ligt de luchthaven vrij dicht bij de stad. Dit biedt kansen voor bedrijven en kantoren, die nu niet optimaal ingevuld worden. T.OP Noordrand wil op zoek gaan naar partners om de ruimtelijke potenties beter te benutten.

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

- -Vanuit het Vlaams Gewest: Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de aansluitende open (VSGB, 2011)
- Vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GPDO, 2013)
- Gezamenlijk: de definitiestudie in het kader van de ex-NAVO site (zie werf 1).
- Vanuit de Provincie:
 - Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum
 - het onderzoek op Keiberg dat gevoerd werd in opdracht van de provincie en de POM Vlaams-Brabant, in het kader van IABR
- Vanuit de gemeenten: Ruimtelijke Structuurplannen van Machelen en Zaventem

Ook binnen de opmaak van de nieuwe beleidsplannen komt de Europese Boulevard als prioriteit naar voor.

- Vanuit het Vlaams Gewest: Pilotproject voor de zuidelijke luchthavenregio binnen het proces voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) (2014)
- Vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: opmaak van een gewestgrensoverschrijdende kantorenstrategie als onderdeel van het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling. Tijdens het Intergewestelijk Forum ruimtelijke orde-

ning op 21 april 2016 stemden Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk gewest in met het voorstel om te starten met het uitzetten van een kantorenstrategie voor de ruime Luchthavenregio.

Om gemengd wonen en werken in hoge dichtheid te stimuleren, wijzigde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bestemming in verschillende zones reeds naar Ondernemingsgebied in Stedelijke Omgeving.

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

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

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

B. Doelen T.OP Noordrand

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

- Een partnerschap opzetten waarin overheden, administraties en private partners uit beide gewesten zich samen engageren.
- Zorgen voor een herontwikkeling in functie van een verdere economische groei met aandacht voor het groen-blauwe netwerk dat de achterliggende groene ruimten (oa groene link en Bessenveld) over de Europese boulevard met elkaar verbindt.
- De economische en stedenbouwkundige ambities hoog houden zodat de as op Europees niveau (belangrijke investeringen in het gebied leggen de nadruk op het verwelkomen van internationale gasten) en op een toekomstgerichte manier uitgewerkt wordt (bijvoorbeeld door nieuwe concepten zoals circulaire economie en toekomstgericht bouwen toe te passen bij de herontwikkeling). De effectieve heront-

wikkeling garanderen door enerzijds te zorgen voor een draagvlak bij de betrokken actoren en anderzijds het betrekken van publieke en private actoren die effectief willen investeren in het gebied;

- Garanderen dat het gebied herontwikkeld wordt met respect voor het specifiek ruimtelijk functioneren van de omgeving door de (toekomstige) openbaar vervoer en fiets ontsluiting als ruggengraat en aanjager te zien voor de ruimtelijke ontwikkelingen en de economische ontwikkelingen in te passen in een ruimer economisch-ruimtelijke kader. De nabijheid van de luchthaven vormt een belangrijk aandachtspunt, zowel naar potenties als hinder.

C. Organisatie van de werf

Opstart

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

Partnerschap

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

- Voor het Vlaams Gewest: Ruimte Vlaanderen; Departement Mobiliteit en Openbare werken; OVAM; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn
- Voor het Brussels Hoofdstedelijk gewest: Brussels Planningsbureau;
- Op niveau van de provincie: Diensten Ruimtelijke Planning en Mobiliteit
- Volgende steden en gemeenten: Brussel, Machelen, Zaventem.

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

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

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

Regisserende rol T.OP Noordrand

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

Ambitie van de werf

Optimalisatie in functie van de vestigingsplaatsfactoren

De werf zet in op het verbeteren en verduidelijken van de vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven. Momenteel zijn er geen relevante verschillen langsheen de Europese boulevard, die bedrijven ertoe aanzetten om zich op een specifieke locatie te vestigen. Alle werklocaties staan hierdoor onderling in concurrentie, wat de grote leegstand en onderbenutting in sommige kantoorzones verklaart (zoals Keiberg, Pegasuspark of Da Vinci). Door nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de luchthaven, trekken bedrijven weg uit gebieden die amper een steenworp van de nieuwe locatie verwijderd liggen. Door de geplande investeringen in het GEN, Metro 3, de luchthaventram en de fiets-snelwegen evolueert de huidige auto-gerichtheid tot een multimodaal bereikbaar netwerk. Rond de knooppunten ontstaat een andere vestigingsomgeving waar een kwalitatieve inrichting wordt gerealiseerd. Vanuit deze knopen wordt de verbinding met de bedrijvengzones geoptimaliseerd door in te zetten op de inrichting van het openbaar domein en door gebruik van de fiets als voor- en natransport te faciliteren. Op die locaties wordt de ruimte intensiever ontwikkeld in functie van de hiërarchie van het knooppunt binnen het meerlagig mobiliteitsnetwerk.

De optimalisatie en heroriëntatie van de bedrijvengzones langs de Leopold III-laan (inclusief Keiberg) vormt een belangrijke impuls voor de revitalisering van de Europese boulevard.

Dwarsverbindingen van de boulevard

Bijzondere aandacht gaat naar de continuïteit en veiligheid van de dwarsverbindingen op de Europese boulevard. Het betreft voornamelijk langzaam verkeersverbindingen met de achterliggende open ruimten die het gebied verder aantakken op de woonkernen in de omgeving. Hierdoor wordt de barrièrewerking van deze drukke as opgeheven

en staan de aansluitende gebieden in rechtstreekse verbinding met elkaar.

Monofunctionele zones openbreken

Het programma van Europese en internationale activiteiten, die inspelen op de nabijheid van de luchthaven en de Europese hoofdstad bedt zich in in een visie op de bedrijven- en kantoorzones in de Noordrand.

Binnen de bestaande monofunctionele zones worden ondersteunende en complementaire functies toegelaten. Hierdoor creëren we mogelijkheden voor zuinig ruimtegebruik (bijvoorbeeld delen van parkeerruimte en personeelsrestaurant) of het verminderen van verplaatsingen (crèches en afhaalpunten op een bedrijventerrein).

De zones die momenteel als eiland functioneren, worden ruimtelijk en programmatisch open gebroken, zodat een bedrijvengzone ook doorheen de tijd een optimaal gebruik van de ruimte verkrijgt. We onderzoeken verder welke programma's een toegevoegde waarde kunnen bieden bij het verruimen van de huidige monofunctionele zones.

Toekomstgericht bouwen

Voor de nieuwe gebouwen geldt een hoog ambitieniveau. Het betreft een vooruitstrevende architectuur, passend binnen toekomstgericht en energiezuinig bouwen. Er wordt maximaal ingezet op hernieuwbare energie. Via parkmanagement wordt dit hoog ambitieniveau in de toekomst verder bewaakt.

Groene ruimte

De focus op mobiliteit en stedelijke ontwikkeling langs de Leopold III-laan/A201 krijgt een tegengewicht in de werf 3 'groene link tussen Josaphatpark en Nossegemdelle'. In het territoriaal ontwikkelingsprogramma zorgen we er voor dat de groene link een grote meerwaarde betekent voor de ruimere omgeving. Een goede ruimtelijke aansluiting van de bebouwing op de groene ruimte is uitermate belangrijk, samen met het verbinden van groenelementen en routes langs de Europese Boulevard met de grote open ruimte van de Groene Link. Groene dwarsverbindingen verbinden de achterliggende groenstructuren met elkaar en dragen bij tot de versterking van het groen-blauwe netwerk en ecosysteemdiensten in de Noordrand.

Fasering

Economische programmatorische studie

Bij de opstart van de werf willen we actoren aan boord krijgen door het ontwikkelen van territoriale kennis en het uitwisselen van gegevens over de verschillende projecten. In oktober-november 2016 inventariseert Ruimte Vlaanderen de beschikbare economische ruimte langs de Europese Boulevard. De inventaris vormt de basis voor een performante databank die we permanent aanvullen met bijkomende gegevens uit de werf. De gegevens vullen we nadien aan met informatie over de aanwezige bedrijven. Het Brussels Planningsbureau en Ruimte Vlaanderen starten in 2017 een gezamenlijke economische programmatorische studie op. Een eerste deel verschaft dieper inzicht op de economische dynamiek langs de Europese Boulevard, het tweede luik geeft aanzetten voor mogelijke ruimtelijk-economische specialisatie en strategie.

Stedenbouwkundige visie

In het najaar van 2017 zetten Ruimte Vlaanderen en het Brussels Planningsbureau de resultaten van de ruimtelijk-economische strategie om in een ondersteunende stedenbouwkundige visie die gehanteerd kan worden bij de begeleiding en opvolging van individuele projecten.

Uitvoering

Bewaken van het ambitieniveau

D. monitoring

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

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

werf 3

groene link



A. Voorgeschiedenis

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

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

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

B. Doelen T.OP Noordrand

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

- Opzetten van een partnerschap tussen in de eerste plaats de Vlaamse Land Maatschappij en Leefmilieu Brussel die de visievorming en herinrichting van ontbrekende schakels in de groene link kunnen opnemen en trekken;
- Het maximaal vrijwaren en versterken van de bestaande open ruimte tussen Josaphat en de Groene Vallei door de samenhang te versterken en de uitwerking van de link tot een regionale openruimtestructuur die de economische en demografische ontwikkeling in de directe omgeving ondersteunt en func-

ties integreert zoals recreatie, stadslandbouw, actieve mobiliteit,... ;

- De inrichting van de groene link houdt rekening met de eigenheid en het specifiek ruimtelijk functioneren van de verschillende gebieden die er deel van uitmaken.

B. Organisatie van de werf

Opstart

Deze werf werd in het voorjaar van 2016 opgestart door het dagelijks bestuur van T.OP Noordrand. De sterke nadruk op de economische invulling van de luchthavencorridor noodzaakt een even stevige benadering van de achterliggende open ruimtes. Vanuit werf 1 komt ook de wens om de te ontwikkelen open ruimte op de ex-navo site te kaderen binnen een regionale, gewestgrensoverschrijdende open ruimte structuur.

Partnerschap

Verkennde gesprekken met Leefmilieu Brussel en de Vlaamse Landmaatschappij en een overleg waar ook de administratie van de gemeente Zaventem aanwezig was, bevestigen een bereidheid om te werken aan een gezamenlijke landschappelijke visie en aan de missing links tussen de verschillende open ruimtes in het gebied.

Andere actoren werden in de opstartfase nog niet betrokken.

Al debatterend met ander actoren bepalen we samen prioritaire acties. Mogelijke partners hierbij zijn:

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

Regisserende rol T.OP Noordrand

TOP-Noordrand nam in deze werf tot nu toe een eerder ondersteunende rol aangezien de sturing wordt opgenomen door de actoren bevoegd voor leefmilieu. Bedoeling is

een gezamenlijke landschappelijke visie op de agenda van de 2 gewesten te brengen.

Ambitie van de werf

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

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

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

Conform de criteria gebruikt in de intergewestelijke studie 'Metropolitan landscapes' wordt gewerkt op 3 bovenregionale aspecten van het landschap: de toegankelijkheid, het programma en de systeemwaarde.

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

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

Fasering

In een eerste fase zullen we vanuit het territoriaal ontwikkelingsprogramma, samen met Leefmilieu Brussel en de VLM een verkennende cartografie maken van de groene link. In deze verkenning worden de bestaande visies, de lopende en uitgevoerde projecten en ontbrekende schakels in beeld gebracht. Tegelijkertijd plaatsen we de



groene link ook in een ruimer kader binnen de verschillende (potentiële) gewestgrens-overschrijdende open ruimtes.

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

- Verkennende cartografie van de groene link

- * uitwisselen van lopende projecten
- * oplijsten van gedeelde objectieven tussen gewesten en externe actoren
- * oplijsten van huidige oplosbare intergewestelijke uitdagingen
- * opmaken van een achtergrondnota en kaart 'metropolitane landschappen' bvb. Jette-Relegem, Zoniën en beschrijving de specifieke rol die het gebied kan opnemen.

- Definieren van de ontbrekende schakels in de groene link, en weergeven welke rol de groene link kan opnemen in de regio Brussel:

- * verbinding tussen Josaphatpark en Evere Sport doorheen het Josaphat-goederenstation
- * doorgang tussen de Begraafplaats van Brussel en de Jules Bordetlaan
- * zuidzijde van de Ex-Navo/Defensie-KKE site
- * verbinding Woluweveld over de Ring naar het park van Zaventem

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

- * de geplande fiets-GEN-routes
- * de groene wandeling
- * bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen en de ontsluiting ervan voor langzaam verkeer verbinden met te ontwikkelen multimodale ruimtes als stations Evere, Haren, Bordet, Diegem, Airport, en Nossegem

D. monitoring

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

- Opzetten van een partnerschap met de Vlaamse Land Maatschappij en Leefmilieu Brussel die de visievorming (met o.a. het intergewestelijk updaten van de kaart Woluwebekken) en herinrichting van ontbrekende schakels in de groene link kunnen opnemen en trekken (gesprekken gepland eind 2016-begin 2017)
- Afspraken maken met stakeholders en grondeigenaars.

werf 4 Kerklaan-Broekstraat



A. Voorgeschiedenis

T.OP Noordrand-werf Kerklaan-Broekstraat ligt in het reconversiegebied Vilvoorde-Mechelen en vormt de verbinding tussen de kerk van Machelen over de Woluwelaan, onder de spoorweg, langs de oude Renaultgebouwen, over de Schaarbeeklei tot aan het kanaal. Daar zal een fiets- en voetgangersbrug gebouwd worden waardoor de verbinding zal doorlopen tot het park Driefonteinen.

Het idee voor deze gemeentegrensoverschrijdende stedelijke oost-west-as dwars door de vallei stond al in het door de provincie opgemaakte Masterplan voor het reconversiegebied (2008) en werd door het Vlaams Gewest grotendeels overgenomen in het GRUP voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en aansluitende openruimtegebieden (VSGB, 2011 en GRUP VSGB cluster 3, 2016).

De zone rond deze as is deels bestemd voor 'Gemengde activiteiten' en deels voor 'Gemengd Regionaal Bedrijventerrein'. Hierbij is verweving mogelijk van bedrijvigheid en kantoren met wonen, recreatie, handel en gemeenschapsvoorziening. De mogelijkheid die het GRUP voor het VSGB hier biedt voor grootschalige, niet-kerngebonden kleinhandel wordt juridisch betwist. Bij eventuele schorsing of vernietiging worden de oude BPA's en het gewestplan terug van kracht.

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

Dit alles maakt van deze plek een echt multimodaal knooppunt dat stevig ingebed is

in een gelaagd mobiliteitssysteem. Hier is plaats voor nieuwe ontwikkelingen en dit binnen een gemengd programma: wonen, werken, handel, voorzieningen en recreatie.

B. Doelen T.OP Noordrand

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

- Opzetten van een partnerschap (overheden, administraties, private partners) dat steunt op de bestaande structuren uit het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Ondersteunen van dit partnerschap door het uitschrijven van gewestgrensoverschrijdend ruimtelijk-economisch onderzoek, om de potenties te verfijnen en concretiseren
- Deze strategische knooppuntlocatie op een hoog ambitieniveau ontwikkelen met bijzondere aandacht voor de demografische en economische groei zodat het als voorbeeldproject kan fungeren voor andere knooppuntomgevingen in de Noordrand en de volledige rand rond Brussel.
De ontwikkeling is afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel en de draagkracht van de omgeving en heeft aandacht voor het onderliggende groen-blauwnetwerk en de kenmerkende waterproblematiek van dit deelgebied.
- De stedenbouwkundige ambities hoog houden, bijvoorbeeld door nieuwe concepten zoals circulaire economie en toekomstgericht bouwen toe te passen bij de herontwikkeling

C. Organisatie van de werf

Opstart

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

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

Partnerschap

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

- * de gemeenten Machelen en Vilvoorde voor de afstemming van de visie voor deze as en de realisatie van de infrastructuur.
- * de provincie Vlaams-Brabant, het departement Ruimte Vlaanderen: coördinerende en faciliterende rol voor de ontwikkelingen/infrastructuur.
- * de projectontwikkelaars actief op deze as.
- * MOW, AWW: voor de kruising van de 2 gewestwegen (Schaarbeeklei en Woluwelaan) en de realisatie van de fietssnelwegen
- * VMM: gelet op de waterproblematiek en de ondergrondse ligging van de Woluwe dwars doorheen het gebied.
- * OVAM: gelet op de vervuilingproblematiek die plaatselijk uiterst ernstig is en de ambitie om de circulaire economie waar te maken
- * NMBS, Infrabel, Eurostation: voor de realisatie van de stopplaats.
- * W&Z: voor de realisatie van de brug over het kanaal richting park 3 fontein.
- * ANB: voor de bijdrage dat het gebied kan hebben in de vervollediging van de ruimere natuurlijke structuur.

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

Regisserende rol T.OP Noordrand

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

Ambitie van de werf

Uit de verschillende werksessies blijkt dat de grote vraag naar bijkomende woningen ten koste gaat van de werklocaties. De huidige voorstellen gaan uit van een eerder monofunctionele suburbane woonontwikkeling, die de potenties van de multimoda-

le knoop niet ten volle benut. Een gemengd programma waarbij het werken wonen en voorzieningen worden verweven biedt mogelijkheden voor het verkorten van de keten tussen productie en afzetmarkt en zorgt bovendien voor de noodzakelijke jobs voor de aanwezige bevolking. De woningen moeten afgestemd zijn op de noden van de werknemers in het reconversiegebied. Betaalbaar wonen is hierbij één van de aandachtspunten. Bij de herontwikkeling moet bijzondere aandacht gaan naar de kwaliteit van het aanbod aan groene en open ruimte-elementen, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van de woonomgeving bepalen.

De waterproblematiek en bodemverontreiniging zijn problematisch voor de ontwikkeling van het gebied. Anderzijds bieden de duidelijke sporen van het industrieel verleden, de mogelijkheid om de ontwikkelingen te realiseren in een specifieke, karaktervolle context. De huidige onderbenutting en leegstand biedt daarnaast ook mogelijkheden voor tijdelijke invullingen in bestaande industriële gebouwen. De zware industrie maakt hierbij plaats voor creatieve, stedelijke en lichte industrie.

De publieke ruimte van de as Kerklaan-Broekstraat moet worden heringericht als één geheel vanaf het kanaal tot aan de kerk van Machelen

Het territoriaal ontwikkelingsprogramma probeert hier binnen de bestaande structuren de ambitie hoog te houden en de verschillende partners en initiatiefnemers te motiveren om in de moeilijke en onzekere omstandigheden toch ambitieuze projecten effectief te realiseren.

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

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

Om een levendige as te realiseren die een veilige verbinding voor fietsers en voetgangers vormt, moet nog een oplossing gevonden worden voor het zware verkeer. Dit moet het reconversiegebied kunnen bereiken via een gescheiden ontsluiting.

Fasering

Een verdere fasering wordt opgemaakt samen met de partners. Momenteel zijn er nog geen concrete termijnen of afspraken gemaakt. Volgende stappen worden verwacht in 2017:

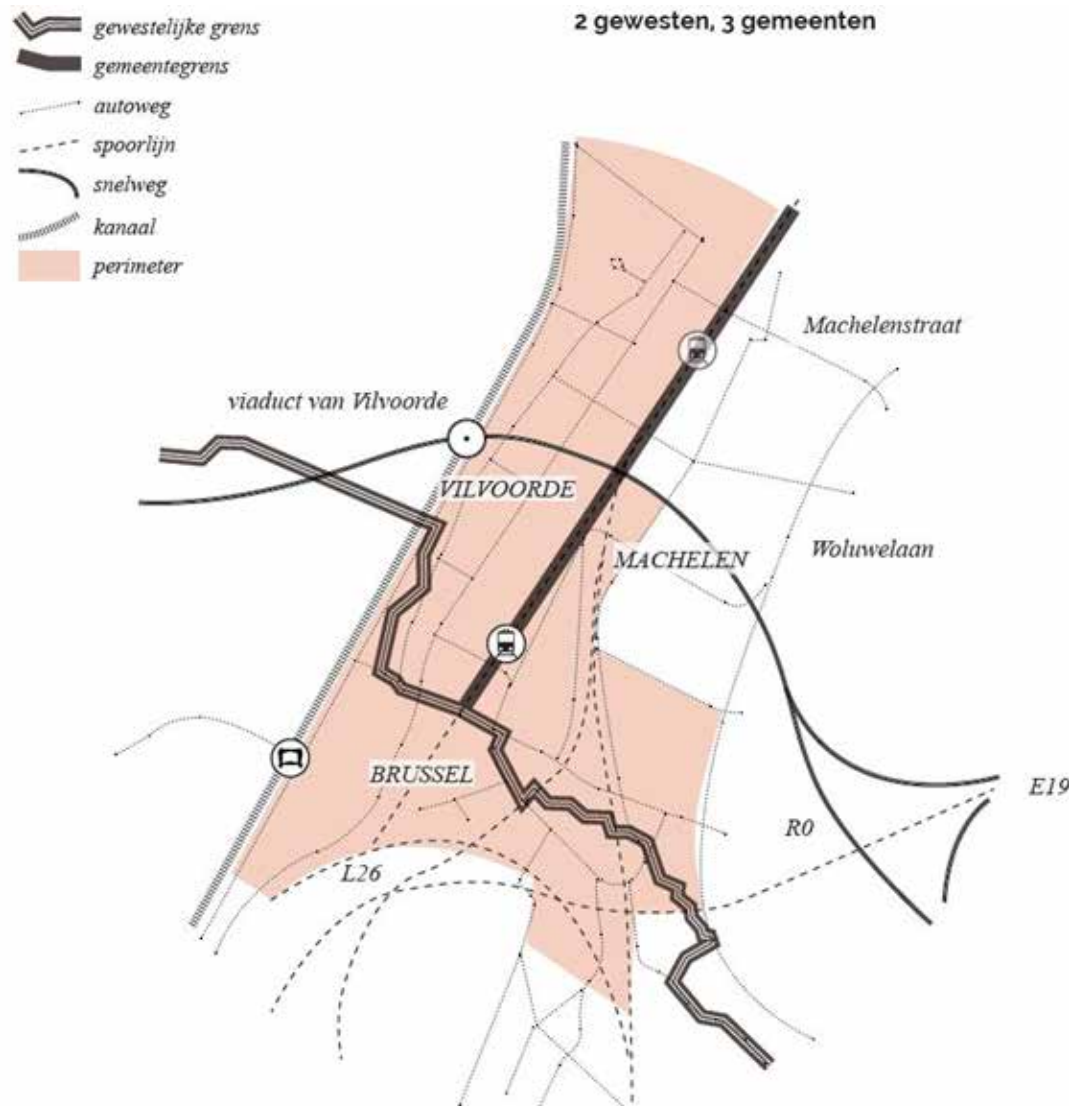
- Studie programmatie knooppunten: bestek voorjaar 2017
- Aanvraag vergunning heraanleg Kerklaan
- Aanvraag vergunning fietssnelweg
- Realisatie GEN-halte

D. monitoring

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

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





A. Voorgeschiedenis

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

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

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

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

met de ruimere omgeving waarborgt.

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

B. Doelen T.OP Noordrand

Het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand wil met de BUDA + werf volgende doelen realiseren

- Omzetten van de industriezone van Buda in een gemengde werk-omgeving die zich richt op de principes van de circulaire economie. De circulaire economie gaat efficiënter om met grondstoffen, materialen, energie, water, ruimte en voedsel door kringlopen te sluiten. Natuurlijke hulpbronnen worden zo veel mogelijk hergebruikt.
- Nagaan hoe private partners overtuigd kunnen worden om brede maatschappelijke doelen (zoals circulaire economie) te realiseren in een specifiek gebied om nadien ook toe te passen in andere wer-ven.
- Optimalisatie van de bedrijvenzone om sterke economische groei in het reconversiegebied te initiëren.

C. Organisatie van de werf

Opstart

Op initiatief van T.OP Noordrand werden door Vilvoorde, Machelen en stad Brussel in de loop van 2016 eerste stappen gezet om tot de indiening van een Urban Innovative Action te komen. Na een aantal verkennende gesprekken bleek dat de drie lokale besturen een samenwerking rond het reactiveren van Buda vanuit de aanwezige dynamiek bij bestaande bedrijven ook politiek kunnen ondersteunen.

Partnerschap

In twee werksessies (10 juni en 1 september 2016) werden in het kader van de circulaire economie volgende actoren betrokken:

- * opleidingscentra: Actiris, VDAB, Syntra, Werk Centrale van de Stad,
- * Bedrijven: Firma, Alcovil, BPI, ...
- * Kennisinstellingen: ULB/VUB (Cosmopolis, Louise)

* Andere partners: Voka, Unizo, Beci, Citydev,

* Overheden: Ruimte Vlaanderen, Provincie Vlaams-Brabant, POM Vlaams Brabant, OVAM, Brussels Planningsbureau

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

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

- * Voor het Vlaams Gewest: Ruimte Vlaanderen; Departement Mobiliteit en Openbare werken; OVAM; Vlaamse Landmaatschappij; De Lijn, NMBS; VMM
- * Voor het Brussels Hoofdstedelijk gewest: Brussel Stedelijke Ontwikkeling; MIVB
- * Op niveau van de provincie: Diensten Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Economie, POM
- * Volgende steden en gemeenten: Brussel, Vilvoorde en Machelen.

Regisserende rol T.OP Noordrand

Deze werf wordt getrokken vanuit een kernteam bestaande uit de Stad Brussel, Vilvoorde en Machelen, Ruimte Vlaanderen, OVAM en de provincie. T.OP Noordrand ondersteunt in deze opstartfase als overgang tot bijkomende financiering via subsidie UIA of andere financieringsmogelijkheden (andere subsidiemechanismen, PPS, ...). Hier oplossing voor bieden is net één van de doelstellingen van de werf.

Ambitie van de werf

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

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

- Overheid en investeerders zorgen naast banen ook voor de nodige opleidingen – een deel van de beschikbare ruimte zou moeten gebruikt worden om innovatieve, niet-traditionele leerplekken te creëren.

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

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

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

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

Belangrijke aandachtspunten binnen dit ruimtelijk kader zijn:

- Integratie van de bedrijvenzone in de ruimere omgeving: relatie woonontwikkeling ‘De Molens’ te Vilvoorde, as Kerklaan-Broekstraat, ...
- Kwalitatief raamwerk van publieke ruimten: relatie bedrijvenzone met nieuw station Kerklaan en tramhalten Ringtram (Woluvelaan), groen-blauw raamwerk om ecologische verbindingen te realiseren, de waterproblematiek op te vangen en de ruimtelijke kwaliteit te versterken
- Optimalisatie ontsluiting: relatie kanaal, spoor en weg, langzaam verkeers-

verbindingen naar nabijgelegen kernen (oa. Vilvoorde, Machelen, Diegem en Haren), integratie fietssnelweg langs kanaal en langs spoorlijn Vilvoorde-Diegem

- Flexibele invulling die groeikansen geeft voor bedrijven en mogelijkheden biedt naar intensifiëring, optimalisatie parkeren
- Identiteit versterken: gebied op de kaart zetten, imagobuilding, logo

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

Fasering

STAP 1: Ruimtelijke inventarisatie stedelijke data BUDA (juli -september/december 2016) Ruimte Vlaanderen, Stad Brussel, Vilvoorde en Machelen plannen een ruimtelijke inventarisatie (visueel) van stedelijke data in het gebied, met weergave van de activiteiten, bedrijven, leegstaand, infrastructuur,... Nadien kan de gis-data gekoppeld worden aan bodemdata of andere relevante stedelijke data (eg. socio-economische aspecten, mobiliteit, ...) om zo tot om tot een gebiedsdekkende en grensoverschrijdende stedelijke kaart en databank te komen.

STAP 2: Studie om na te gaan hoe deze concrete stedelijke data gekoppeld kunnen worden aan stromen data (september – februari 2017)

De concrete stedelijke data uit stap 1 (urban profile) kunnen gekoppeld worden aan de gebiedsdata rond materialenstromen (metabolic profile) die momenteel gegenereerd worden in de studie van FABRIC, ULB en Circle Economy. Hier worden ook de lokale bedrijven en actoren betrokken. ULB wordt aangesteld om bijkomend onderzoek te verrichten naar de koppeling van de stedelijke data

15/09/2016 Start studie ‘Stedelijk metabolisme als driver voor de activatie van circulaire economie-ontwikkeling van een visie rond circulaire economie in BUDA’

OVAM en Ruimte Vlaanderen financieren de ondersteunende studie “Stedelijk metabolisme als driver voor de activatie van circulaire economie-ontwikkeling van een visie rond circulaire economie in BUDA’ waarin de beschikbare stedelijke data en materialenstromen gekoppeld worden om circulaire economie te vertalen binnen BUDA+’

STAP 3: Opmaak voorstel voor UIA op basis van input stap 2 (november 2016 – voorjaar 2017).

Na de lancering van de tweede oproep UIA (voorzien in half december 2016) zal er vanuit de trekkers (Stad Brussel, Vilvoorde, en Machelen) verder gewerkt worden aan de opmaak van een indieningsdossier, in samenwerking met alle betrokken en geëngageerde partners. Hier zal dan concreet ingegaan worden op de opmaak van een intermediair via inductieve planning, vanuit de principes van circulaire economie (vanuit stap 1 en 2) en met aandacht voor integratie en tewerkstelling van migranten en vluchtelingen meeneemt.

Stap 1 en 2 vallen onder de T.OP Noordrand kapstok. Stap 3 – verdere opmaak van de UIA zal ovv samenwerkingsovereenkomst met de betrokken actoren binnen de UIA voorzien worden.

STAP 4: opmaak stedenbouwkundige studie

De opstart van deze studie wordt voorbereid parallel met stappen 1 en 2. De optimalisatiestudie wordt uitgevoerd in 2017 onder de coördinatie van de provincie Vlaams-Brabant en vormt de kapstok voor de inzet van de mogelijke middelen die voortvloeien uit UIA.

D. monitoring

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

- afsluiten samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Vilvoorde, stad Brussel en de gemeente Machelen (gehaalde mijlpaal)
- ondersteunend onderzoekswerk vanuit Ruimte Vlaanderen en OVAM (lopende)
- oprichten van een business association gedragen door bedrijven actief in BUDA, aangevuld met overheden en eigenaars.
- indienen van een aanvraag voor bijkomende Europese investeringen via UIA – EU Urban Innovative Actions in het voorjaar van 2017
- uitwerken en starten van een operationeel plan van aanpak in afwachting van de resultaten van de selectieprocedure
- selectie van Buda+ als Urban Innovative Action 2017 (resultaat te verwachten tegen oktober 2017)
- opstarten optimalisatiestudie BUDA door de provincie Vlaams-Brabant

Opvolging



WAT KAN ONS VERDER HELPEN?

idsvisie + ruimtelijk-juridisch kader
eg met sommige overheden (zeekanaal, verkeer en wegen)
egen van sociale controle en veiligheid in deze buurt door een minimum aan
ing
ndere eigenaars stimuleren tot actie
ix als icoongebouw inzetten
en voor betere mobiliteit.

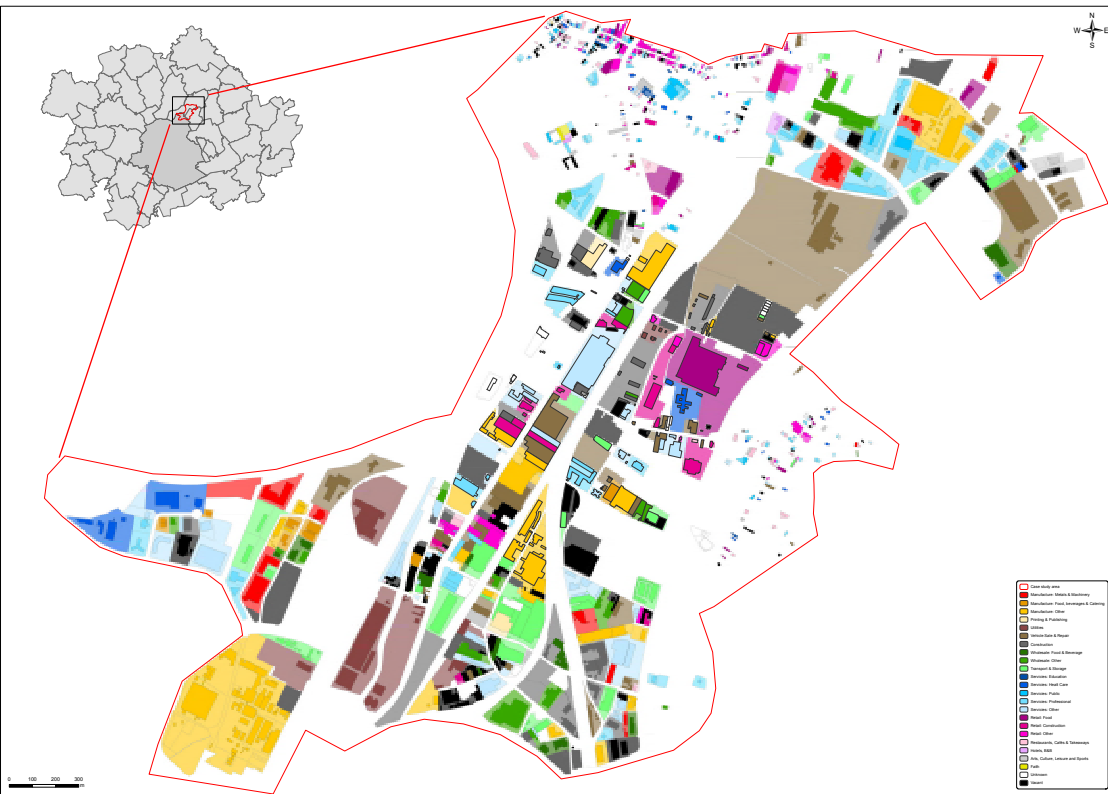
Het territoriaal ontwikkelingsprogramma Noordrand wordt opgevolgd door een stuurgroep met vertegenwoordiging van de verschillende administraties van beide gewesten die een belangrijke ruimtelijke impact hebben en een vertegenwoordiging van het provinciebestuur. Zodra het actieprogramma teruggekoppeld is met beide ministers, zullen ook zij vertegenwoordigd zijn in de stuurgroep.

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

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

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

achtergronddocumenten



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

Momenteel zijn volgende achtergronddocumenten gepland:

- transit oriented development in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant
- in kaart brengen van de economische ruimte (zie figuur links)
- demografische ontwikkeling in de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand
- potentiële gewestgrensoverschrijdende regionale groengebieden
- stedelijk metabolisme in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand (studie Fabric-ULB-circular economy)

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

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

De vier partners hebben samen met de stuurgroep voorliggend eerste actieprogramma samengesteld, dat voorgelegd werd aan de ministers bevoegd voor ruimtelijke ordening.

SAMEN MAKEN WE
MORGEN MOOIER

OVAM



perspective
.brussels 

DEPARTEMENT
RUIJTE VLAANDEREN



**VLAAMS-
BRABANT**