

Krijtlijnen voor een gedeelde toekomstvisie voor de hefboomsites binnen het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen

Consensusnota tussen
de provincie Vlaams-Brabant, de stad Vilvoorde, de gemeente Machelen en de POM Vlaams-Brabant



RECONVERSIE
VILVOORDE-MACHELEN



Inleiding

Vilvoorde en Machelen zijn twee gemeentes in de noordrand van Brussel die reeds lange tijd een sterke verwevenheid kennen en voor gelijkaardige uitdagingen staan. Beide gemeenten zijn zeer sterk verstedelijkt en horen bij de snelst groeiende gemeenten van Vlaanderen. Hun bevolkingssamenstelling is niet enkel de jongste van gans Vlaanderen, ze is ook bij de meest diverse van Vlaanderen. Ook socio-economisch hebben beide gemeenten gelijkaardige uitdagingen. De grote traditionele industrieën van weleer zijn grotendeels verdwenen. Mede als gevolg daarvan kampen Vilvoorde en Machelen met een bijzonder hardnekkige structurele werkloosheid. Zowel de welvaartsindex als de kansarmoede-index wijken sterk af van het Vlaamse gemiddelde. De Vilvoordse en Machelse onderwijs- kansarmoede-index toont de slechtste cijfers van Vlaanderen. Het aantal geboortes in kansarme gezinnen is aanzienlijk hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

Niettemin hebben de beide gemeenten ook heel wat potenties. De ligging vlakbij de Europese hoofdstad Brussel en de nationale luchthaven van Zaventem; de verbinding met de rest van het land via spoor, kanaal, E19 en R0; de kweekvijver van jong, gedreven, creatief talent... Dit alles zorgt er voor dat Vilvoorde en Machelen alle potenties in zich dragen om opnieuw uit te groeien tot een topregio in Vlaanderen. Het 241 ha grote reconversiegebied op de grens tussen beide gemeenten speelt hierin een sleutelrol.

Dat het nog niet zo ver gekomen is heeft verschillende oorzaken. Het voormalig industrieel reconversiegebied wordt geconfronteerd met gigantische oppervlaktes historisch vervuilde grond met bijzonder hoge vervuilingsgraden. De mobiliteitsdruk in de regio is zeer groot. De sterke verhardingsgraad zorgt voor waterbeheersingsproblematieken. Onenigheid over toekomstige ontwikkelingen zorgde voor juridische gevechten, onzekerheid en stilstand.

Om deze stilstand te doorbreken legde het Beheerscomité van het Strategisch Project 'Reconversie Vilvoorde-Machelen' op 5 juli 2019 een verklaring af dat de partnerbesturen provincie Vlaams-Brabant, stad Vilvoorde, gemeente Machelen en POM Vlaams-Brabant op basis van de reeds beschikbare studies op korte termijn zouden streven naar een onderling akkoord over de toekomstige invulling van de voornaamste sites binnen het reconversiegebied. 4 sites werden hierbij geïdentificeerd als hefboomgebieden die een cruciale rol spelen voor de reconversie van het ganse gebied:

- CAT-site
- Broeksite
- Renaultfabriek
- Kerklaan

De voorbije maanden werd tussen de projectpartners van het Strategisch Project intens overlegd over de bestaande studies. Tevens werd overlegd met de private eigenaars van de betrokken sites. Op basis van dit intensief traject vonden de provincie Vlaams-Brabant, de stad Vilvoorde, de gemeente Machelen en de POM Vlaams-Brabant nu een onderling akkoord over onderstaande consensusnota over de krijtlijnen van de toekomstige invulling van deze 4 hefboomgebieden, zowel wat betreft hun programmatorische invulling als de bijhorende investeringen in mobiliteit en groenblauw netwerk.

Als principieel uitgangspunt trekken de partnerbesturen hierbij de kaart van een hoogwaardige transformatie van dit voormalig industrieel gebied tot een nieuw stedelijk, toekomstgericht en duurzaam gebied. Dit houdt onder meer volgende krachtlijnen in:

- Op de hefboomsites wordt gestreefd naar een menging van stedelijke functies (economisch, residentieel, commercieel, recreatief...) die de uitdagingen van verstedelijking en bevolkingsgroei van Vilvoorde en Machelen maximaal mee opvangen en een positieve

identiteit geven aan het reconversiegebied. Dit in maximale afstemming tussen de 4 hefboomgebieden, elk volgens hun specifieke eigenheid.

- Gezien de druk op het milieu, de risico's inzake volksgezondheid en het objectief inzake duurzaamheid wordt ervoor geopteerd om de hefboomplekken te saneren op een manier die maximaal de ambities voor het creëren van een hoogwaardig, gemengd stedelijk gebied garandeert. Daar waar de omvang van de saneringsuitdaging echter zou leiden tot een stedenbouwkundig onverantwoorde of financieel onhaalbare ontwikkeling, dient een specifieke inspanning van overheidswege de reconversie te ondersteunen.
- Om een kwalitatief hoogstaand, aantrekkelijk, duurzaam en klimaatbestendig gebied te creëren, zetten we maximaal in op toegankelijk groen, een solide groen en blauw netwerk, een doorgedreven ontharding in functie van waterinfiltratie en –buffering, en het maximaal terug open leggen van waterlopen.
- We scharen ons volop achter de mobiliteitsambitie van de Vlaamse Regering om in de Vlaamse Rand een modal split van 50/50 te bereiken. Dit enerzijds door middel van een sturend beleid en een gedegen mobiliteitsmanagement op de 4 hefboomsites, anderzijds door diverse ingrepen in de mobiliteitsinfrastructuur om de verkeersleefbaarheid van Vilvoorde en Machelen en de duurzame connectiviteit van de hefboomgebieden met hun omgeving te garanderen.

In delen 1 en 2 van deze nota gaan we dieper in op de vertaling van deze principes in een aantal krijtlijnen voor respectievelijk programma's op de hefboomsites, mobiliteitsingrepen en ingrepen in het groenblauw netwerk.

In deel 3 wordt ten slotte verder uitgewerkt hoe de partners verder zien samen te werken aan de reconversie van het gebied, voortbouwend op deze nota. De krijtlijnen in deze nota hebben momenteel nog een richtinggevend karakter. Ze zullen op korte termijn het uitgangspunt vormen voor een mobiliteitsstudie die de mobiliteitsimpact van de beoogde programma's en de remediërende waarde van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen zal evalueren. Daarnaast is het de intentie van de partnerbesturen om duurzame rechtszekerheid te bieden en speculatie in het gebied tegen te gaan door de ruimtelijke visie en krijtlijnen zoals bepaald in deze nota ook te vertalen in juridisch-ruimtelijk standvastige instrumenten. Deze nota houdt geenszins een voorafname in van de uitkomst van de procedures hiertoe.

Hiernaast benadrukken de partners dat bij de verdere uitwerking en bestudering van de krijtlijnen de impact op de 4 hefboomsites samen moet bekeken worden, de onderlinge afstemming tussen de sites moet bewaakt worden en dat het onderling overleg hierover blijvend moet gevoerd worden. De besturen engageren zich om, ook na de looptijd van het huidige Strategisch Project, de reconversie van de 4 hefboomsites en de overige gebieden binnen het reconversiegebied gezamenlijk te blijven begeleiden. Elke partner behoudt echter ten allen tijde zijn volle discretionaire bevoegdheid bij het uitoefenen van zijn bevoegdheden.

1. Krijtlijnen programma op de diverse sites

CAT-site

De 4 partnerbesturen gaan akkoord met het scenario 'gemengde stadswijk met grondige sanering' uit de masterplanstudie van BUUR. Hierbij wordt ingezet op de creatie van een nieuwe, gemengde stadswijk met grondig gesaneerde ondergrond, uitgebreide ontharding, kwaliteitsvol netwerk van water en groen en met een duurzame ontsluiting.

Qua programma betekent dit dat uitgegaan wordt van de richtinggevende oppervlaktes zoals vermeld in het masterplan dat op 13 en 14 januari 2020 door de colleges van resp. Vilvoorde en Machelen werd goedgekeurd. In het licht van een zo eenvormig mogelijke benadering van de vier hefboomsites, worden deze richtinggevende oppervlaktes als volgt vertaald:

- 127 400 m² BVO wonen gemengd met 104 100 m² kantoren en onderzoek en ontwikkeling in de bouwvelden langs de spoorweg en de toekomstige noord-zuid as ten noorden van de gemeentegrens.
- 65 000 m² BVO KMO en logistiek in de bouwvelden aansluitend aan Bright Park en langs de Woluwelaan.
- 1 300 m² BVO gemeenschapsvoorzieningen om dit wonen en werken te ondersteunen.
- 5 700 m² BVO detailhandel, mits voornamelijk gericht op de bewoners en werknemers van de buurt zelf.
- 8 500 m² BVO hotel
- 2 000 m² BVO food & beverage
- 5 800 m² BVO commerciële diensten
- 14 100 m² BVO opleiding die gericht is op algemene vorming (secundaire school, basisschool), algemeen onthaal van werkzoekenden, niet-praktijkgerichte opleidingen (taal, OKAN, theoretische opleidingen...) en praktijkgerichte opleidingen gelinkt aan de activiteiten op en rond CAT-site (zorg, media).
- 9 200 m² BVO recreatie gefocust op programma's met grotere mobiliteitsimpact en meer stedelijke programma's (hedendaagse muziek, film...).
- 32 400 m² BVO voor de herlokalisatie van het Algemeen Ziekenhuis Jan Portaels, eventueel aangevuld met overige zorgfuncties.
- Een groen en blauw netwerk, bestaande uit een opgewaardeerde bestaande bedding van de Trawool, een omlegging van de Trawool over de site en een landschapspark van minimum 52 000 m² langsheen de Vondelgracht.

Deze oppervlaktes vormen het uitgangspunt voor het verdere onderzoek m.b.t. de CAT-site, zowel het mobiliteitsonderzoek i.k.v. de verdere opvolging van deze nota (zie verder) als de kosten-baten analyse zoals beslist door de colleges van Vilvoorde en Machelen op resp. 13 en 14 januari 2020. Beide colleges beslisten toen namelijk dat, vooraleer de verdere stap gezet wordt om het masterplan te vertalen naar een Ruimtelijk Uitvoeringsplan, onder coördinatie van het Strategisch Project 'Reconversie Vilvoorde-Machelen':

- verder gewerkt zal worden aan een grondiger onderbouwde kosten-baten analyse en aan een manier om de risico's voor de private en publieke investeerders tot een aanvaardbaar niveau te beperken;
- het voorziene programma per bouwveld verder verfijnd zal worden in afstemming met de geconcretiseerde kosten-baten analyse en de feedback van de diverse betrokkenen;
- het voorziene programma per bouwveld vertaald zal worden in bouwveldpaspoorten met richtlijnen en criteria;
- de nodige werkwijze en instrumenten voor de verdere permanente kwaliteitsbewaking van de ontwikkeling bepaald en uitgewerkt zullen worden.

Broeksite

Verder bouwend op de ambitienota 'De Broeksite en de Vlaamse kanaalzone ten noorden van Brussel', het bijhorend voorstel voor 'Charter Broeksite Machelen' en de nota 'De Broeksite – maakwinkels' van het studie bureau ORG, gaan de 4 partnerbesturen akkoord dat volgend gemengd programma kan gerealiseerd worden op de Broeksite:

- 55 000 m² BVO maakwinkels
- 63 250 m² BVO bedrijvigheid (o.a. labo's / wetenschapspark / onderzoekscentra, greenhouse/urban farming, circulaire economie, praktijkopleiding en training voor werkzoekenden en bijhorende diensten, lichte productie en administratieve diensten), waarbinnen maximum 25 000 m² kantoren
- 35 000 m² BVO recreatie, waarbinnen 11 000 m² cultuur gefocust op creatie in de 'klassieke' en experimentele sector (theater, klassieke muziek, dans)
- 25 000 m² park

De 4 partnerbesturen definiëren volgende krijtlijnen voor het concept 'maakwinkels':

- Alle winkels bieden een unieke ervaring die altijd minstens betreft hoe het product gemaakt wordt. Meer bepaald wordt steeds een deel van de verwerking en assemblage van de basismaterialen opgenomen in de verkoops- of verbruiksruimte of voorzien op de Broeksite zelf. Hierdoor wordt de totale productielijn van een afgewerkt consumentenproduct ingekort, met een reductie van transport, energiebehoefte, afvalproductie, verpakkingen, etc. tot gevolg.
- Minimaal 15% à 20% van de winkeloppervlakte wordt gewijd aan de maakaspecten zoals hierboven omschreven. Dit is over de totaliteit van de maakwinkels, niet per individuele winkel.
- 60% van de winkels heeft een oppervlakte groter dan 400 m².

Bovenstaande drie onderdelen zijn cumulatief en steeds samen te beschouwen.

De 4 partnerbesturen drukken hun intentie uit om gezamenlijk, in onderling overleg met elkaar, de private ontwikkelaar, de vergunningverlenende overheid en eventuele andere stakeholders, deze krijtlijnen te bewaken, zowel in de verdere stappen tot vergunning en realisatie alsook na de bouw van het project. De partners van het Strategisch Project zullen hiervoor de vraag richten aan de voorzitter van de stuurgroep van de lopende brownfieldconvenant met de nv Uplace om de 4 partnerbesturen uit te nodigen om deel te nemen aan alle besprekingen in de stuurgroep.

Renaultfabriek

Mede rekening houdend met het voornemen om in het te herziene RUP De Molens de oppervlakte detailhandel te verminderen van 18 500 naar 5 000 m² BVO, gaan de 4 partnerbesturen akkoord dat in de Renaultfabriek volgend programma kan gerealiseerd worden:

- a) Ten zuiden van het viaduct: 110 300 m² BVO bedrijvigheid (conform de huidige invulling)
 - b) Ten noorden van het viaduct:
- 20 400 m² BVO detailhandel, mits
 - o Dit maximaal kadert binnen een beleid rond herlocatie van baanwinkels op andere, minder geschikte plaatsen.
 - o Er ingezet wordt op winkels voor niet-alledaagse aankopen die door hun aanbod en oppervlakte niet in een handelscentrum kunnen voorkomen. Dit houdt minimaal in dat alle winkels groter dienen te zijn dan 400 m², met voorkeur voor ruimtebehoevende detailhandel (gekenmerkt door een grote winkeloppervlakte per klant en een lage bezoekersfrequentie met hierdoor een lager mobiliteitsprofiel).
 - 26 300 m² BVO te verdelen over
 - o Recreatie, voornamelijk gericht op lokaal niveau (Vilvoorde, Machelen en dichte omstreken), gericht naar de nabijgelegen woningen en bedrijven.

- Opleiding, mits aanvullend bij de opleidingsprogramma's op Broeksite en CAT-site.
 - Gemeenschapsvoorzieningen gericht naar de nabijgelegen woningen en bedrijven.
 - Food & beverage
 - Productie
- c) Een solide groenstructuur als schakel in de beoogde robuuste groenblauwe dooradering ter hoogte van het viaduct, met open tracé voor de Woluwe.

Deze richtinggevende oppervlaktes vormen het uitgangspunt voor het verder onderzoek m.b.t. de Renaultfabriek en de mobiliteitsstudie over de 4 hefboomsites. Op basis van dit verder onderzoek kunnen de oppervlaktes nog bijgesteld worden en zal de concrete opsplitsing van deze oppervlaktes tussen de programma's recreatie, opleiding, gemeenschapsvoorzieningen, food & beverage en productie verduidelijkt worden.

Kerklaan

De Kerklaan wordt opgewaardeerd tot een stedelijke, kwaliteitsvolle en verkeersluwe as die de link legt tussen de kerk van Machelen en het park Drie Fonteinen.

Langsheen de Kerklaan wordt ingezet op een programma van wonen, gecombineerd met de bijhorende gemeenschapsvoorzieningen en kleinschalige detailhandel om deze woonfunctie te ondersteunen (bakker, dagbladhandel...). Hierbij wordt richtinggevend uitgegaan van ongeveer 75.000 m² BVO wonen en een beperkt aandeel van ca. 3.000 m² BVO voorzieningen en detailhandel.

Deze richtinggevende oppervlaktes vormen het uitgangspunt voor het verdere onderzoek m.b.t. de Kerklaan en de mobiliteitsstudie over de 4 hefboomsites. Op basis van dit verder onderzoek kunnen de oppervlaktes nog bijgesteld worden en zal de concrete verdeling van deze oppervlaktes over het gebied verduidelijkt worden.

Afstemming tussen de sites

De 4 partnerbesturen zijn er van overtuigd dat de gedefinieerde programma's voor deze 4 sites, rekening houdend met de genoemde krijtlijnen, samen een goed afgestemd en evenwichtig geheel vormen. Voornamelijk op het gebied van handel, opleiding en recreatie dient elke site zijn eigen specifiek, complementair karakter te hebben:

- Handel:
 - CAT-site = detailhandel die voornamelijk gericht is op de bewoners en werknemers van de buurt zelf.
 - Broeksite = maakwinkels die inzetten op de unieke maakervaring en waarvan 60% een oppervlakte heeft groter dan 400 m².
 - Renault = clustering van baanwinkels met een oppervlakte groter dan 400 m² en bij voorkeur getypeerd als ruimtebehoevende detailhandel.
 - Kerklaan = kleinschalige detailhandel om de woonfunctie te ondersteunen (bakker, dagbladhandel...).
- Opleiding:
 - CAT-site = opleidingen die gericht zijn op algemene vorming, algemeen onthaal van werkzoekenden, niet-praktijkgerichte opleidingen, en praktijkgerichte opleidingen gelinkt aan de activiteiten op en rond CAT-site.
 - Broeksite = praktijkopleidingen.
 - Renault = indien opleiding voorzien wordt, moet dit aanvullend zijn bij de opleidingsprogramma's op Broeksite en CAT-site.

- Cultuur en recreatie:
 - CAT-site = gefocust op vertoning van programma's met grotere mobiliteitsimpact en meer stedelijke programma's (hedendaagse muziek, film...).
 - Broeksite = cultuur gefocust op creatie in de 'klassieke' en experimentele sector (theater, klassieke muziek).
 - Renault = kleinschaliger programma's voornamelijk gericht op lokaal niveau.

2. Ingrepen op vlak van mobiliteit en groene en blauwe netwerken

Mobiliteit

Een duurzame, toekomstgerichte mobiliteit start bij het beleid dat gevoerd wordt in de hefboomprojecten zelf. Alle projecten op de vier hefboomgebieden dienen zich dan ook expliciet in te schakelen in de ambitie van de Vlaamse Regering om in de Vlaamse Rand een modal split van 50/50 te bereiken (wat mee inhoudt dat op specifieke locaties zoals stationsomgevingen een ambitieuzere modal split kan vereist worden). Dit moet zich vertalen in een sturend parkeer- en vergunningenbeleid en in een gedegen mobiliteitsmanagement (d.m.v. bedrijfsvervoerplannen, vergoedingen, pendelfonds...).

Om de verkeersleefbaarheid van de kernen van Vilvoorde en Machelen en de duurzame connectiviteit van de hefboomgebieden met hun omgeving te blijven garanderen, zijn ook bijkomende ingrepen in de mobiliteitsinfrastructuur noodzakelijk. Op basis van het vele eerdere studiewerk beschouwen de partners de mobiliteitsmaatregelen zoals hieronder opgelijst als uitgangspunten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen ingrepen die volgens de partners noodzakelijk zijn voor het garanderen van de basisbereikbaarheid van elke hefboomsite, en ingrepen die evenzeer als essentieel worden beschouwd voor de noodzakelijke omslag naar een duurzame mobiliteit in het ganse reconversiegebied en voor de verkeersleefbaarheid van de kernen van Vilvoorde en Machelen.

Zoals hierna ook in het onderdeel 'verdere werkwijze' aan bod komt, beogen de partners om zo snel mogelijk een mobiliteitsstudie op te starten die onder meer dient na te gaan of onderstaande mobiliteitsingrepen effectief volstaan om deze beoogde verkeersleefbaarheid en duurzame connectiviteit te blijven garanderen.

- Voor de ontwikkeling van de CAT-site is zekerheid noodzakelijk over:
 - o De aanleg en ontsluiting van een ondergrondse P&R aan de achterzijde van het station van Vilvoorde, waarvoor de sanering van de ondergrond noodzakelijk is.
 - o de aanleg van de noord-zuid-as doorheen de CAT-site, inclusief de heraanleg van de aansluitingen van deze noord-zuid-as op de Luchthavenlaan en de Vilvoordelaan.
 - o de optimalisatie van het kruispunt De Vuist.

Een beperkt aantal voorafnames kunnen evenwel reeds voordien gerealiseerd worden en tijdelijk ontsluiten via de Woluwelaan.
- Voor de ontwikkeling van de Broeksite is zekerheid noodzakelijk over:
 - o de realisatie van de Ringtrambus via een vrije trambusbaan doorheen de CAT-site en langs de Woluwelaan (exclusief tunnel onder de sporen, zie verder).
 - o een gebiedsshuttle met hoogfrequente bediening die zorgt voor een duurzame connectiviteit van de hefboomgebieden met hun omgeving.
 - o de optimalisatie van het kruispunt De Vuist.
- Voor de ontwikkeling van de Renaultfabriek is zekerheid noodzakelijk over:
 - o een gebiedsshuttle met hoogfrequente bediening die zorgt voor een duurzame connectiviteit van de hefboomgebieden met hun omgeving.
 - o de heraanleg van de Kerklaan-Broekstraat tot stedelijke as voor langzaam verkeer (enkelrichting tussen Woluwelaan en Rittwegerlaan, verkeersvrij tussen Rittwegerlaan en Schaarbeeklei, brede fiets- en voetpaden).

- Voor de ontwikkeling van de omgeving Kerklaan is zekerheid noodzakelijk over:
 - o de heraanleg van de Kerklaan-Broekstraat tot stedelijke as voor langzaam verkeer (enkelrichting tussen Woluwelaan en Rittwegerlaan, verkeersvrij tussen Rittwegerlaan en Schaarbeeklei, brede fiets- en voetpaden).
- Voor de omslag naar een duurzame mobiliteit in het ganse reconversiegebied en voor de verkeersleefbaarheid van de kernen van Vilvoorde en Machelen zijn volgende ingrepen noodzakelijk:
 - o Verbeteren van het voetgangersnetwerk, essentieel voor de verbinding van de nieuwe ontwikkelingen naar de halten van het openbaar vervoer en naar de kernen.
 - o Verbeteren bereikbaarheid en doorwaadbaarheid met de fiets door o.a.
 - aanleg fietssnelweg langs spoorlijn tussen Luchthavenlaan en Haachtsesteenweg
 - aanleg fietssnelweg over CAT-site tussen station Vilvoorde, Machelen en luchthaven (incl. ongelijkgrondse kruising met Woluwelaan en spoorlijn)
 - aanleg fietssnelweg langs Kerklaan-Broekstraat tussen Machelen en park Drie Fontein
 - o Realisatie nieuwe tunnel voor Ringtrambus en fietsers onder spoor t.h.v. station Vilvoorde.
 - o Versterking bestaande mobipunten en uitwerken nieuwe strategisch gelegen mobipunten.
 - o Implementatie systemen voor deelmobiliteit in het projectgebied.
 - o Hoogwaardige bediening door waterbus.
 - o Afstemming en optimalisatie van het aanbod en dienstregeling van MIVB, De Lijn en NMBS.
 - o Maximaal stimuleren van meervoudig gebruik van parkings.
 - o Upgrade Vilvoordelaan-Machelenstraat.
 - o Maximale ontlasting van de kernen van Vilvoorde en Machelen voor doorgaand verkeer door minstens:
 - Herinrichting Schaarbeeklei als stedelijke boulevard met vrije busbanen en maximale ruimte voor fietsers en voetgangers.
 - Omvorming van de Woluwelaan tot een volwaardige en vlotte noord-zuid verbinding, inclusief op korte termijn de optimalisatie van kruispunt De Vuist en het beperken van het aantal rechtstreekse aansluitingen op de Woluwelaan en op middellange termijn het doortrekken van de Woluwelaan over het kanaal via een nieuwe, hoge brug ter hoogte van de Verbrande Brug.
 - Omvorming van de Budasteenweg tot een volwaardige en vlotte oost-west verbinding, inclusief op korte termijn de optimalisering van de Budasteenweg (aanpassing kruispunten, wegwerken conflicten met laden en lossen, rechttrekken tracé...) en op middellange termijn het doortrekken van de Budasteenweg over het kanaal via een nieuwe, hoge brug ter hoogte van de Budabrug.

Groenblauw netwerk

De reconversie dient ook samen te gaan met een doorgedreven inzet op een duurzame, klimaatbestendige ontwikkeling met als speerpunten een grondige sanering van vervuilde sites, het creëren van een solide groen en blauw netwerk, een doorgedreven ontharding in functie van waterinfiltratie en -buffering, en het maximaal terug open leggen van waterlopen.

Ingrepen op netwerkniveau waarover reeds consensus is bij de partnerbesturen zijn:

- Opwaarderen van de bestaande bedding van de Trawool als groene fiets- en wandelverbinding die tevens functioneert als waterbuffer.

- Omleggen van de Trawool over de CAT-site en creatie van een landschapspark (dat tevens functioneert als waterbuffer) van minimum 52 000 m² langsheen de Vondelgracht, conform het scenario 'gemengde stadswijk met grondige sanering' uit het masterplan CAT-site.
- Realiseren van een robuuste groenblauwe dooradering ter hoogte van het viaduct met als kernpunten een park van 25 000 m² op de Broeksite en een substantiële groene ruimte onder het viaduct tussen de Schaarbeeklei en het kanaal. Het is de ambitie om in deze dooradering een bijkomend open tracé voor de Woluwe richting Zenne te realiseren (oost-west).

Opmaak en realisatie actieprogramma

Voor bovenstaande ingrepen op vlak van mobiliteit en groene en blauwe netwerken zal binnen het kader van het Strategisch Project een gedragen en gefaseerd actieprogramma worden uitgewerkt, rekening houdend met de reeds lopende trajecten en afspraken bij de partnerbesturen van het Strategisch Project. Voor mobiliteit zal dit actieprogramma voortbouwen op de resultaten van de mobiliteitsstudie.

Voor de realisatie van dit actieprogramma rekenen de partnerbesturen op de nodige financiële ondersteuning van de Vlaamse overheid en andere publieke actoren. Hiernaast zetten de partnerbesturen uitdrukkelijk in op het responsabiliseren van de private actoren in het gebied. Aan hen zal een billijke bijdrage gevraagd worden om op deze manier mee te investeren in een duurzame ontsluiting van hun projectgebied, in het groenblauwe netwerk en in de verduurzaming van het reconversiegebied.

3. Verdere werkwijze voor uitwerking en opvolging van de krijtlijnen voor de hefboomsites

De bovenstaande krijtlijnen over programmatie op de 4 hefboomsites, ingrepen in mobiliteit en ingrepen in groenblauw netwerk zijn een kader dat in de komende maanden en jaren verder in overleg uitgewerkt en geconcretiseerd moet worden. De partnerbesturen benadrukken dat het bij deze verdere uitwerking en bestudering steeds belangrijk zal zijn dat de impact op de 4 hefboomsites samen blijft bekeken worden, dat de onderlinge afstemming tussen de 4 sites bewaakt wordt en dat het onderling overleg hierover tussen de partners blijft gevoerd worden. Indien uit verdere onderzoeken zou blijken dat de gezamenlijke realisatie van de programma's zoals bepaald in deze nota toch problemen oplevert, zullen de partners dit in onderling overleg bespreken, teneinde hier een evenwichtige en door alle partners gedragen oplossing voor te vinden.

Om alvast de effecten van de bepalingen uit deze nota op de mobiliteit in en om het reconversiegebied en de remediërende waarde van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen verder te onderzoeken en onderbouwen, zullen de partners onder coördinatie vanuit het Strategisch Project op korte termijn een mobiliteitsstudie laten uitvoeren.

Om duurzame rechtszekerheid te bieden en speculatie in het gebied tegen te gaan, is het de intentie van de partners om de ruimtelijke visie en krijtlijnen zoals bepaald in deze nota ook te vertalen in juridisch-ruimtelijk standvastige instrumenten.

De partners benadrukken dat de realisatie van programma's op hefboomsites waar een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) niet strikt noodzakelijk is, reeds verder uitgewerkt kan worden, onder voorwaarde dat de programma's passen binnen de bepalingen van deze nota en uiteraard onder voorwaarde van de vereiste goedgekeurde vergunningen, rekening houdend met bovenstaande bepaling rond de gezamenlijke bestudering van de 4 hefboomsites.

Voor de hefboomsites waar wel sneller tot de opmaak van een RUP wordt overgegaan, is een gecoördineerde aanpak in continue samenspraak tussen de partners aangewezen. Op die manier kan de basisvisie voor de hefboomsites verankerd worden, met deze consensusnota als insteek. Het is duidelijk dat deze procedures terdege moeten gevoerd worden en dat deze nota geen voorafname kan betekenen over de uitkomst hiervan.

Teneinde de akkoorden van deze nota zo snel en efficiënt mogelijk ten uitvoer te brengen, zullen de partners in de verdere werking rond het reconversiegebied en het Strategisch Project de nadruk leggen op de planningsinitiatieven voor en coördinatie van de 4 hefboomgebieden, de mobiliteitsingrepen en het groenblauw netwerk. Indien zich binnen de overige gebieden van het reconversiegebied belangrijke initiatieven aandienen, zullen de partners bekijken welke coördinatie deze vanuit het Strategisch Project behoeven. Deze initiatieven zullen steeds moeten aantonen dat zij passen binnen de krijtlijnen voor de 4 hefboomsites, de mobiliteitsingrepen en het groenblauw netwerk zoals in deze nota beschreven, en dat ze passen binnen de overige studies die over het reconversiegebied lopen of gemaakt zijn, waaronder de optimalisatiestudie Buda van de provincie Vlaams-Brabant.

De projectpartners zullen ook na de looptijd van het huidig Strategisch Project de realisatie van de reconversie van de 4 hefboomgebieden gezamenlijk blijven begeleiden en de reconversie van de overige gebieden binnen het reconversiegebied in onderling overleg afstemmen.

Voor de provincie Vlaams-Brabant,

Tom Dehaene,
Gedeputeerde

Voor de POM Vlaams-Brabant,

Gunther Coppens,
Voorzitter

Voor de stad Vilvoorde,

Hans Bonte,
Burgemeester

Voor de gemeente Machelen,

Marc Grootjans,
Burgemeester