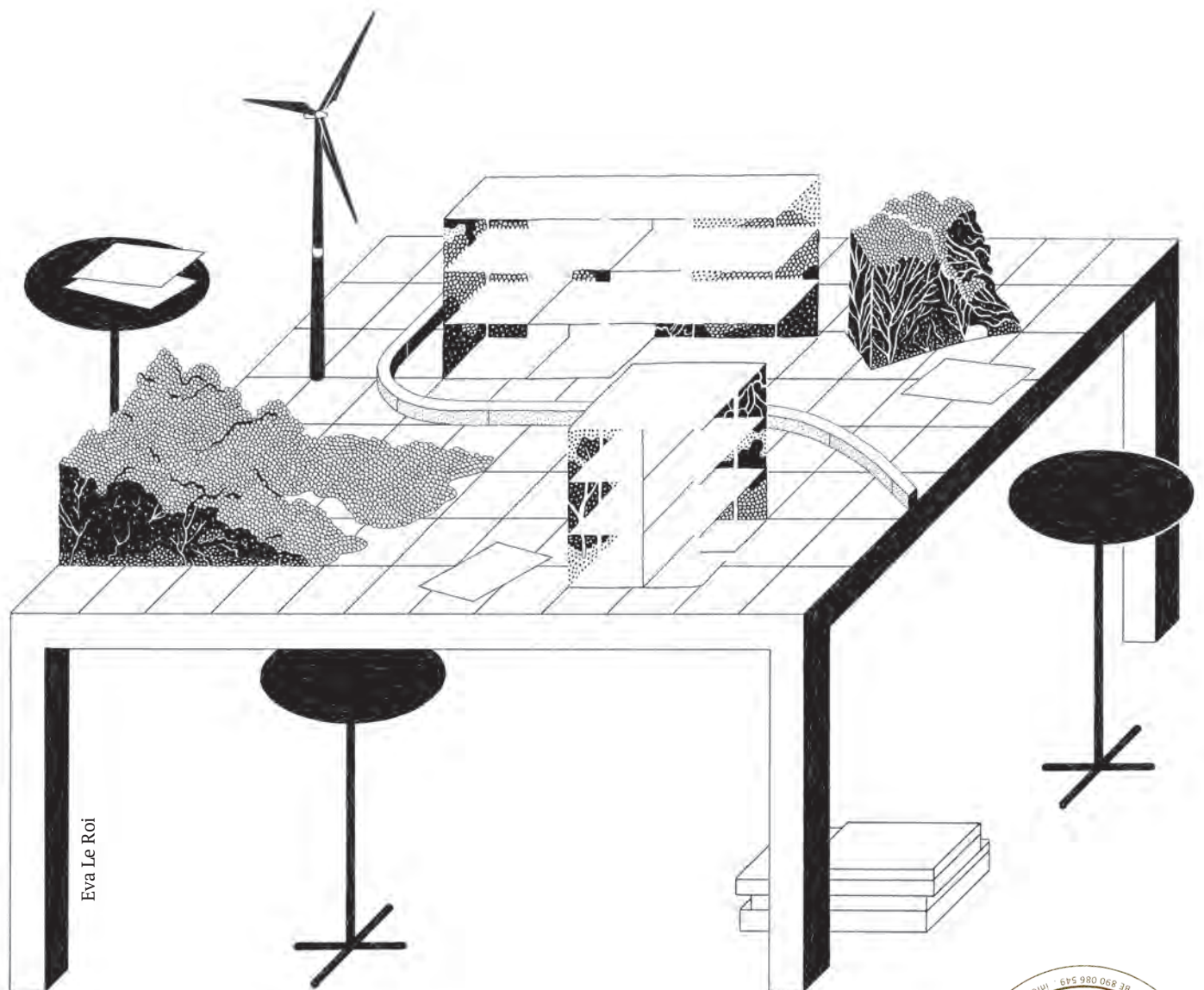


BWMSTR SCAN

MEISE
EINDRAPPORT

PTArchitecten

20 MAART 2020



Eva Le Roi



De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroeckx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

PTA

Tine Van Herck, zaakvoerder en projectleider
Marie Vanwalleghem, projectverantwoordelijke
Eva Gutscoen, medewerker
Silvia Pusceddu, medewerker
www.ptarchitecten.be



TRAJECT

Kristof Devriendt, mobiliteit
Bram Bruggeman, mobiliteit
Lisa Mabilde, mobiliteit
www.traject.be



M TECH

Stef Vliegen, publiek ondernemersschap
Elisa Van der Jeugd, energie en klimaat
www.m-tech.be



Vlaanderen
verbeelding werkt

BWMSTR
Team
Vlaams
Bouwmeester

AGENTSCHAP
NATUUR & BOS

DEPARTEMENT
OMGEVING



**VERENIGING
VLAAMSE
PROVINCIES**



**VLAAMSE
LAND
MAATSCHAPPIJ**

01.

VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	11
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02.

DIAGNOSE

	OVERZICHT	
2.1	Bebouwde ruimte	18
2.2	Mobiliteit	22
2.3	Open ruimte	26
2.4	Energie	30
2.5	Regelgeving & publiek ondernemerschap	31

03.

AMBITIE

	SAMENVATTENDE AMBITIES	33
3.1	Concurreer met landelijk wonen en zet in op aangename, dynamische en groene hoofdkernen	34
3.2	Verdicht hoofdkernen met hoge woonkwaliteit & pionier met ruil voor BSO 36	
3.3	Creëer natuurverbindingen: NZ (valleien) & OW (open ruimte corridor)	38

04.

TRANSITIEAGENDA

4.1	Quick wins	42
4.2	Strategische projecten	44
4.3	Programma's	56
4.4	Publieke slagkracht	64
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	69

05.

BIJLAGEN

5.1	Vergelijkend onderzoek weefsel	72
5.2	Nightingale Rose Diagram en gemeentefiche - cijfers	74
5.3	Gewestplan en gemeentelijke RUP's	75
5.4	Bouwmogelijkheden	76
5.5	Tabel woonpotentieel in WUG/WO	77
5.6	Voorwaarden en mogelijk aanbod per type mobipunt	78
5.7	Methodologische nota	79
5.8	Juridisch kader stedenbouwkundige verordening	81
5.9	Bibliografie en cartografie	82

LEESWIJZER

Dit rapport is opgebouwd uit 4 hoofdstukken die samen de urgenties en potenties van ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken schetsen en een aanzet tot ambitieuze transitie meegeven. Waar een wil is, is een weg.

01. VERKENNING

Dit hoofdstuk geeft een eerste inkijk en een korte situering van de gemeente. Het bevat data en een ranking t.o.v. de 308 Vlaamse gemeentes.

02. DIAGNOSE

De diagnose behandelt 5 thema's met betrekking tot ruimtelijke & duurzaamheidsvraagstukken. De analyse streeft geen volledigheid na, maar tracht per thema de vinger op de wonde te leggen. Wat loopt er goed, wat minder, welke symptomen zijn er en waardoor worden deze veroorzaakt?

03. AMBITIE

Volgend uit de diagnose, worden verschillende ambities naar voren geschoven die een antwoord trachten te formuleren op de meest urgente ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken waarmee de gemeente vandaag kampt.

04. TRANSITIEAGENDA

De transitieagenda biedt concrete handvaten om de vooropgestelde ambities ruimtelijk te vertalen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen quick wins (relatief makkelijk te implementeren), strategische projecten (locatiegebonden cases, hetzij urgent, hetzij met een hoog potentieel), programma's (uit te rollen over het volledige grondgebied) en tenslotte adviezen aan hogere overheden.

WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Meise in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kosteneficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

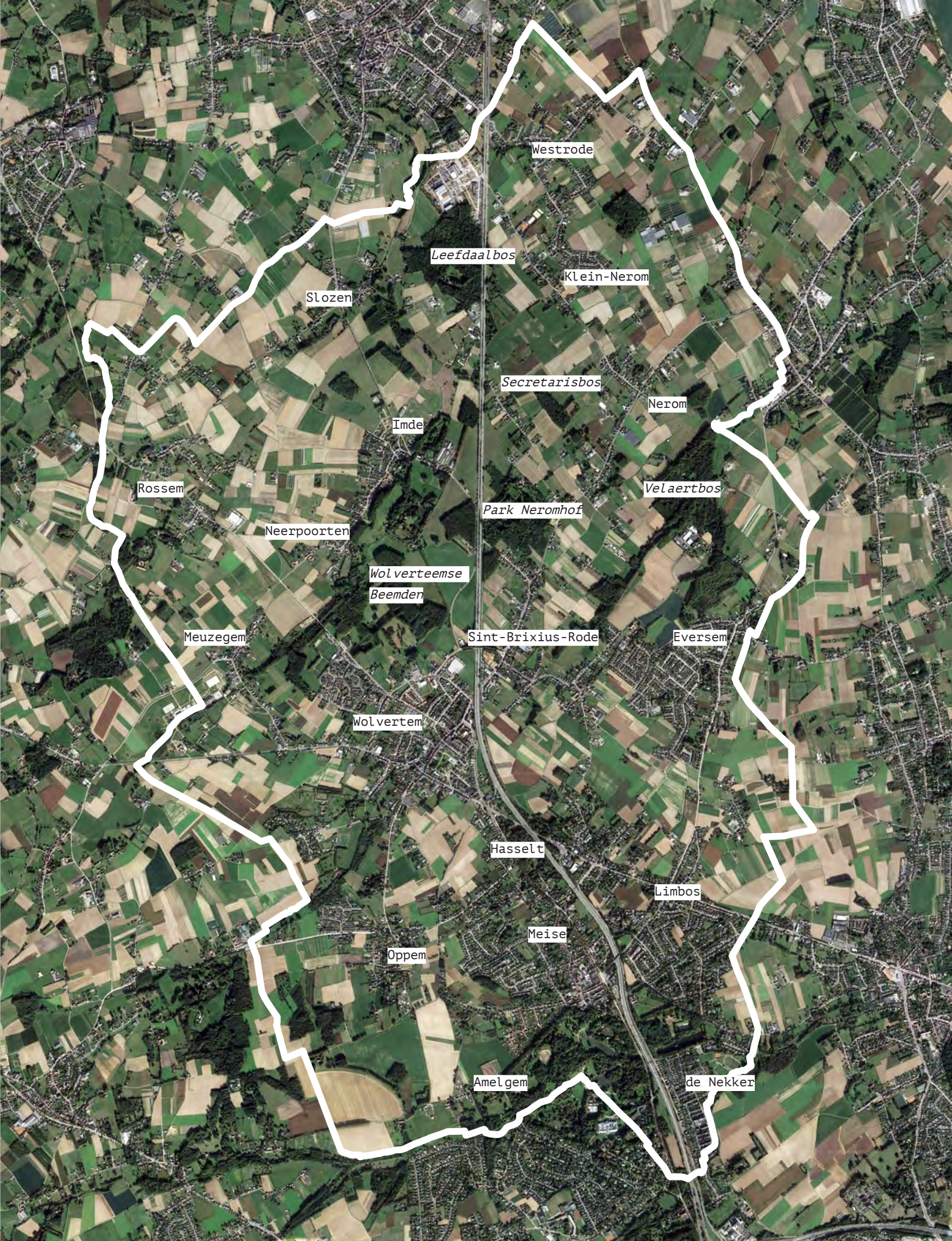
De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

01.

VERKENNING





**BWMSTR scan**

Rangorde in Vlaanderen
 vergelijking met referentiecategorie
 Zie methodologische nota in Bijlage 5.7

GEMEENTE

SITUERING

Meise ligt ten noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de provincie Vlaams-Brabant.

OPPERVLAKTE

De gemeente heeft een oppervlakte van 3.482 ha.

INWONERS

Meise telt 19.164 inwoners (UAntwerpen, 2018). Dat zijn ca. 7.660 huishoudens (Statistiek Vlaanderen, 2018).

TEWERKSTELLING

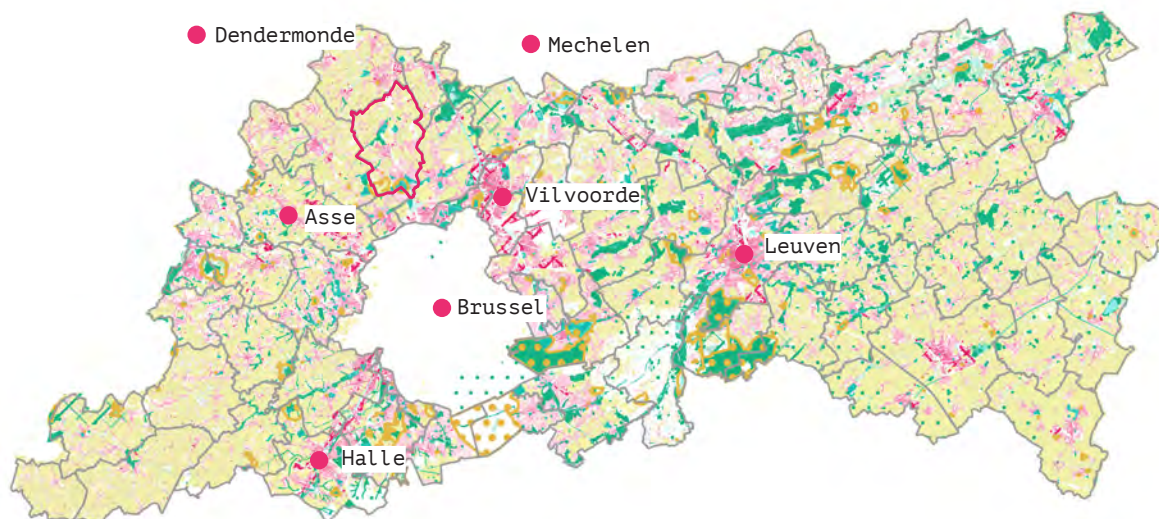
Meise heeft een lage werkloosheidsgraad en tegelijkertijd een lage jobratio (respectievelijk 5,7% en 55,2%, Statistiek Vlaanderen, 2018). Dit is te wijten aan het feit dat de meeste inwoners aangewezen zijn op het Hoofdstedelijk Gewest.

reistijd (min.)

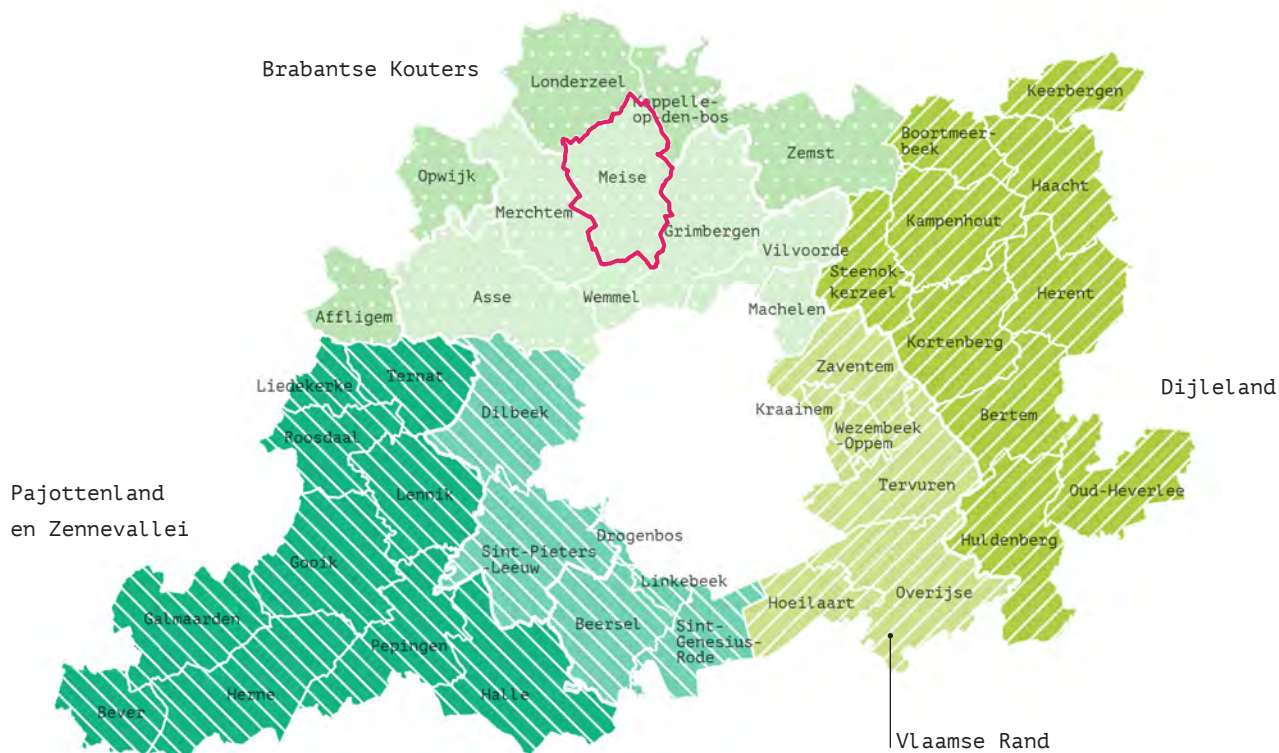
Gemeenteplein Wolvertem, Meise

naar het centrum van...

	auto	bus /trein	aantal inwoners	(2019)
Brussel	31-39	53-55	Brussel (gewest)	ca. 1,2 miljoen
Mechelen	31-38	61-72	Mechelen	86.766
Asse	18-25	54-84	Asse	33.194
Dendermonde	33-37	50-64	Dendermonde	45.789



Vlaams-Brabant, 1/600.000



De groene gordel, 1/400.000



1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

“ Een residentiële gemeente waar er vooral geslapen wordt. Met de komst van de sneltram, hoeft dat niet eens een probleem te zijn.” (deelnemer workshop)

Ligging en context

Meise ligt in het noordwesten van de provincie Vlaams-Brabant, te noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De naburige gemeentes zijn Wemmel, Merchtem, Londerzeel, Kappelle-op-den-Bos en Grimbergen. Meise behoort tot het arrondissement Halle-Vilvoorde (35 gemeenten), het werkingsgebied van de Streekintercommunale Haviland.

Meise maakt deel uit van de Vlaamse rand (19 gemeenten), die zich als een gordel om het Hoofdstedelijk Gewest sluit. De meest zuidelijke grens van de gemeente ligt op slechts 1km van de Grote Ring van Brussel. Andere regionale- en kleinstedelijke gebieden rond Meise zijn Mechelen, Vilvoorde, Asse en Dendermonde.

De gemeente wordt sedert 1937 in tweeën gesplitst door de A12 Brussel-Antwerpen. Deze as wordt binnenkort verduurzaamd met de aanleg van een sneltram tussen Brussel-Noord en Willebroek met haltes in o.m. Meise en Wolvertem. Hier wordt een fietssnelweg aan toegevoegd.

Meise behoort tot het erkend regionaal landschap de Brabantse Kouter. Deze vormt samen met het Pajottenland in het westen en het Dijleland in het oosten de Groene Gordel rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Situering binnen het overgangsgebied

Het roosdiagram op p.10 vergelijkt Meise met het (Vlaamse) overgangsgebied (Vrind—classificatie, zie bijlage 5.2). Opvallend is de sterke evolutie in dichte woontypes alsook het stijgend ruimtelijk rendement wat betreft wonen. Het excessief bouwen van residenties in de kern van Wolvertem ligt hier ongetwijfeld aan de basis. Hier worden weliswaar hogere dichtheden geïmplementeerd (ca. 30 wo/ha) maar de manier waarop draagt niet noodzakelijk bij tot kernversterking. Daarnaast wordt vastgesteld dat wonen buiten de kernen nog steeds gefaciliteerd wordt.

Het aandeel m² open ruimte per inwoner is wat lager dan doorsnee in Vlaanderen (1.312m² ten opzichte van 2.383 m²; en 1.756 m² in het gemiddelde overgangsgebied). De impact van de verstedelijking laat Meise ook ondermaats scoren op het aandeel biologisch waardevol gebied. Slechte punten voor een gemeente die deel uitmaakt van de groene gordel.

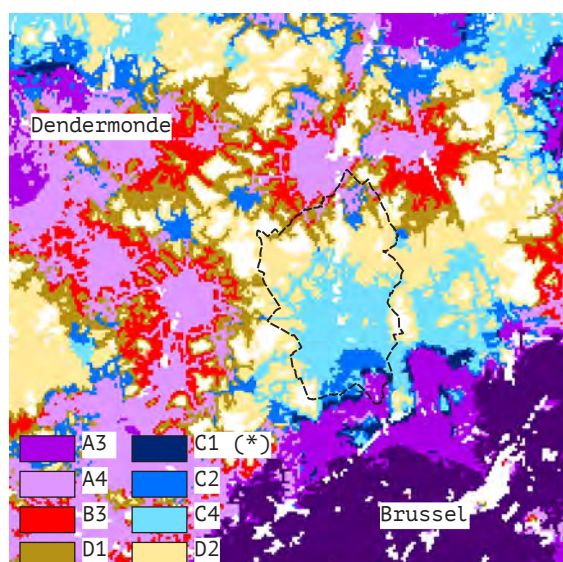
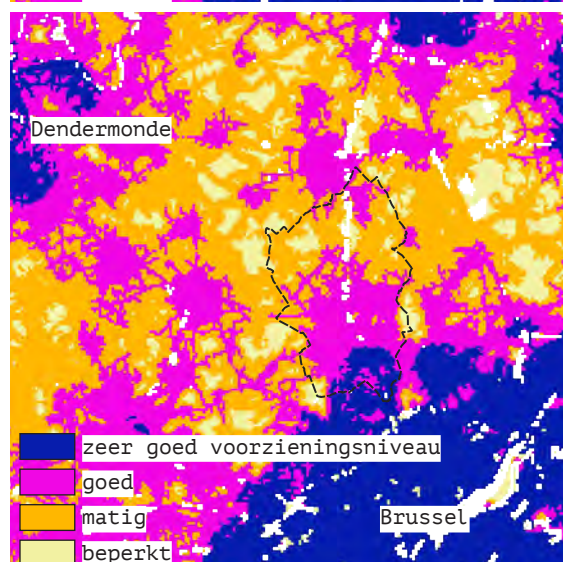
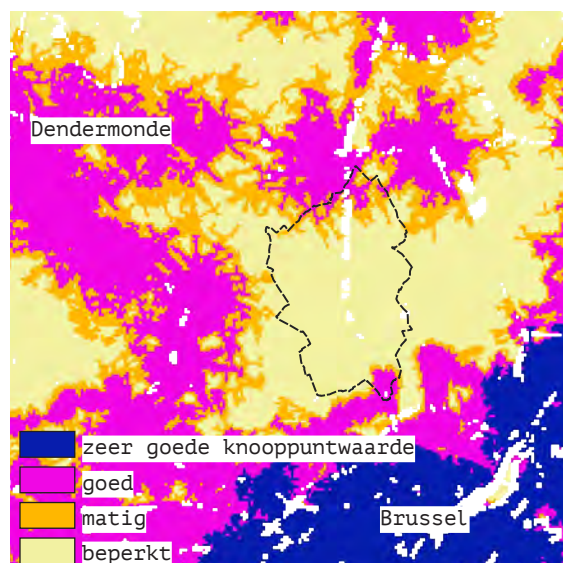
Het deel uitmaken van een regionaal landschap krijgt duidelijk geen mensen op de fiets, er zijn betrekkelijk weinig fietsgebruikers voor school- en werkverkeer (slechts 4%, dit is ruim 3x minder dan gemiddeld in Vlaanderen).



Meise illustreert het Vlaams woonideaal: rustig wonen met zicht op de velden.

1.2 KENCIJFERS

1. Knooppuntwaarde © VITO
2. Voorzieningsniveau © VITO
3. Synthese © VITO



Alle cijfers hier besproken zijn afkomstig van het rapport 'Jouw gemeente in cijfers – editie 2018', tenzij anders vermeld.

RUIMTEBESLAG

Met een ruimtebeslag van 39% zit Meise boven het Vlaamse gemiddelde van 33%. Deze score is wel beter dan buurgemeenten Wemmel (maar liefst 62%) en Grimbergen (47%). Ondanks de benaming landelijke gemeente, is Meise vrij verstedelijkt. De stedelijke invloed wordt voornamelijk in het zuiden van de gemeente gevoeld. Tussen 2005 en 2015 verloor Meise 199m² open ruimte per dag en met nog 210ha bouwgrond ter beschikking heeft de gemeente een relatief groot betonrisico (Natuurpunt, 2018).

KNOOPPUNTWAARDE

Quasi heel het grondgebied van de gemeente is gequoteerd als 'beperkt' wat betreft knooppuntwaarde. Slechts 54% van de inwoners is tevreden over het aanbod aan openbaar vervoer en 98% bezit dan ook een auto. Deze lage waarde kan deels verklaard worden door de afwezigheid van een station. De knooppuntwaarde zal in de nabije toekomst wel sterk veranderen met de komst van de sneltram (Brussel Noord-Willebroek).

Het voorzieningsniveau is in het zuiden 'zeer goed' en naarmate men zich verder van Brussel verwijdert, neemt deze gradueel af. Tot en met de kernen Meise en Wolvertem wordt er nog genoten van een goed voorzieningsniveau. Deze hoofdwoonkernen beschikken dan ook over enkele belangrijke centrumvoorzieningen.

De synthese van deze twee indicatoren levert ondanks de goede voorzieningen maar een matige ligging voor verdere woonontwikkeling. Opnieuw kan/zal de sneltram hier verandering in brengen.

BEVOLKING

De gemeente telt 19.418 inwoners, waarvan 11.358 wonen in deelgemeente Meise en 8.052 in Wolvertem (Rijksregister, 2019). De bevolkingsdichtheid

(*) De paarse kleuren wijzen op een goede knooppuntwaarde én voorzieningenniveau. Blauw op een matige knooppuntwaarde en een goed tot zeer goede voorzieningenniveau. Zie VITO (2016).

“ Door de verkavelingsgolf werd 25% van de bebouwing opgetrokken tussen '71 en '81.”

van Meise (531 inw/km²) ligt dicht tegen het Vlaams-Brabantse gemiddelde (558 inw/km²). De dichtheid ligt gevoelig hoger in het zuiden t.h.v. Meise-centrum (783 inw/km²) dan in Wolvertem (391 inw/km²). Prognoses voorspellen een groei met 1.567 bewoners voor 2017-2035. Dit is iets hoger dan gemiddeld in Vlaanderen. In 2017 waren er 18.925 inwoners ofwel 7.660 private huishoudens. Van die inwoners is 20,7% van een vreemde origine, dit komt overeen met de rest van Vlaanderen (20,5%).

WONEN

Meise is een gemeente waar de woonfunctie primeert en dan liefst in open bebouwing. Van de bebouwde oppervlakte heeft 87,0% een woonfunctie. Hiervan wordt er voornamelijk in huizen en hoeves gewoond en is het aandeel appartementen beperkt (respectievelijk 86,6% en 2,9% van de totale oppervlakte met een woonfunctie). De woonfunctie is vooral vanaf eind jaren '50 sterk toegenomen. 25,8% van de gebouwen in Meise werd opgetrokken tussen 1971 en 1981 (Kadaster van de FOD Financiën, 2018). Deze cijfers betuigen een grote verkavelingsgolf.

ECONOMIE

De gemiddelde Meisenaar is welgestelder dan de gemiddelde Vlaming. De inwoners hebben met gemiddeld €23.532 een relatief hoog netto-belastbaar inkomen (Statbel, 2016) en slechts 0,1% moet rondkomen

met een leefloon (het Vlaamse gemiddelde is 0,6%). Er kan dus gesproken worden over een kapitaalkrachtige gemeente. De hoogste welvaart is te vinden in de verkavelingen rond de kern Meise en in de kern Sint-Brixius-Rode.

ZORG EN WELZIJN

Het aantal plaatsen per honderd senioren in woonzorgcentra en assistentiewoningen in Meise ligt iets lager dan gemiddeld in Vlaanderen (6,5 ten opzichte van 8 plaatsen). Voor de allerkleinsten wordt er dan wel meer aandacht besteed, met 46 opvangplaatsen per 100 0-3 jarigen komt het in de buurt van het Vlaams gemiddelde (48 plaatsen).

VRIJE TIJD

Meise kan de jongeren niet bekoren, slechts 44% vindt dat er voldoende geschikte plekken voor de jeugd zijn. Ook een minderheid is tevredenheid over de shopping- en winkelveorzieningen en de uitgaansgelegenheden.

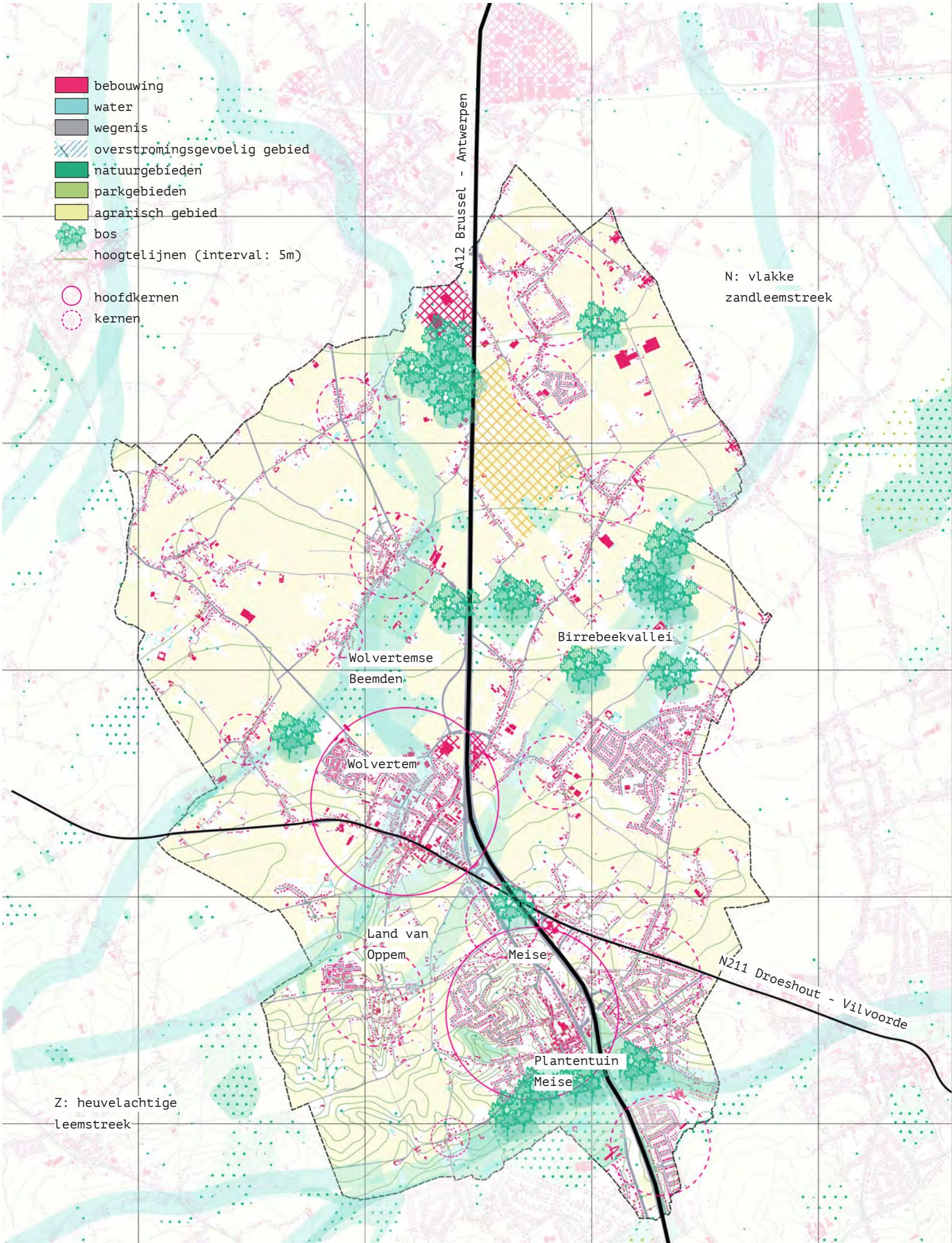
De sportvoorzieningen (77%), recreatievoorzieningen (63%) en culturele voorzieningen (76%) scoren wel wat beter op de schaal van tevredenheid.



Kern Meise in 1971.



Opkomst van grootschalige verkavelingen, luchtfoto 1979-1990.



1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

“ Op alle vlakken een groot contrast tussen noord en zuid : topografie, landgebruik, typologie, bereikbaarheid, ... ”

(deelnemer workshop)

AAN DE RAND VAN EEN GROOTSTAD: DRUK OP HET LANDSCHAP

De stedelijke invloeden hebben het landschap doorheen de jaren veranderd. Vanaf 1950 is de woonfunctie sterk toegenomen wat heeft geleid tot een beduidend verschil tussen het noorden en het zuiden van de gemeente. Terwijl men ten noorden voornamelijk lintbebouwing en kleine kernen in de vorm van straatdorpen tegenkomt, wordt het zuiden gekenmerkt door veel en uitgebreide verkavelingen. Dit vertaalt zich ook in een verschil in bevolkingsdichtheid. De woningdruk vanuit de hoofdstad heeft de laatste decennia geleid tot het vervangen van landbouw- en bosgebieden door woonwijken. De suburbanisatie blijft zich voort zetten. Deze gemeenten verdienen m.a.w. extra aandacht wat betreft het behoud van open ruimte en ruimtelijke kwaliteit.

TWEE HOOFDDORPEN, LEGIO AAN KERNEN

De gemeente Meise bestaat uit de hoofddorpen Wolvertem en Meise. Deze hoofddorpen zijn enigszins met elkaar vergroeid langsheen de dichtbebouwde Nieuwelaan en Sint-Elooiweg.

Verder zijn er maar liefst 15 gehuchten, waaronder de kleinere woonkernen van Westrode en Sint-Brixius-Rode en de kernen Meusegem, Rossem en Imde, die nog een zeer landelijk karakter hebben. De dorpen liggen veelal aan de rand van een beekvallei.

TWEELEDIG LANDSCHAP

Geografisch wordt België opgedeeld in 3 streken, Meise bevindt zich op de overgangszone tussen Laag- (tot 100m hoogte) en Midden-België (tussen de 100 en 200m hoogte). Hierdoor is het verschil in reliëf binnen de gemeente opvallend, de zandleemstreek in het noorden is eerder vlak terwijl de leemstreek in het zuiden sterk golvend en heuvelachtig is. Het grootste aandeel open ruimte is te vinden in het minder verstedelijkte noorden. Ondanks de verstedelijkingsdruk beschikt Meise nog over belangrijke natuurgebieden, beekvalleien en parkgebieden.

VERSCHILLENDE PROJECTEN OP DE AGENDA, MAAR WEINIG OPEN RUIMTE

Op dit moment wordt open ruimte in de gemeente bedreigd door een aantal grootschalige ontwikkelingen:

- een nieuw logistiek bedrijvencomplex ‘Westrode-industrie’ (ter hoogte van A12 in Westrode)
- extra verkeersinfrastructuur in de vorm van een verkeerswisselaar t.h.v. Westrode-Londerzeel
- een sneltramlijn naast de A12 en een fiets-snelweg aan de andere zijde hiervan.
- Enkele woonuitbreidingen.

Voorlopig staat hier enkel de uitbreiding met 10 ha van het gemeentelijk park Neromhof tegenover (RUP Neromhof). De gemeente heeft wel de intentie om nog 2 groene ruimten te creëren in Wolvertem : 41 are in de Stationsstraat in het kader van het RUP Sancta Maria en een groene long met sport- en recreatiemogelijkheden in de Driesstraat.



Vlak noorden (boven) en heuvelachtig zuiden (onder).

02.

DIAGNOSE

OVERZICHT

De landelijke gemeente wordt gekenmerkt door 17 kernen, waarvan de hoofddorpen Wolvertem en Meise een zekere verstedelijkingsdruk ondervinden. Hoewel de gemeente sterk doorsneden wordt door de A12 in de noord-zuid richting vertaalt dit zich niet in twee 'oevers'. Een sterk onderscheid manifesteert zich eerder tussen het noorden en het zuiden. Het vlakke noorden wordt gekenmerkt door kleinschalige woonkernen/straatdorpen en open ruimte met vooral landbouw als bestemming. De deelgemeente Meise in het zuiden is heuvelachtig en wordt eerder omschreven als een slaapgemeente. Tussen beide ligt de deelgemeente Wolvertem waar de laatste jaren veel gebouwd werd. De nabijheid van Brussel en de goede autotoegankelijkheid heeft ervoor gezorgd dat het zuiden gekenmerkt wordt door een uitgesmeerd klassiek verkavelingslandschap.

De geplande verduurzaming van de A12 met een sneltram en fietsostrade verantwoordt verdere verdichting in de kernen Meise en Wolvertem. Beide kernen hebben nog een aanzienlijk verdichtingspotentieel voorhanden, mede door de huidige beperking tot 2 woonlagen (bijzondere voorschriften gevoegd bij het gewestplan Halle - Vilvoorde - Asse). De bouwwoede in de kernen (met name in Wolvertem) uit zich nog te veel in projecten die de relatie met de historie, morfologie, typologie van het dorp niet aangaan. De aantrekkelijkheid van de dorpscentra is bovendien beperkt door o.a. de dominante positie van de auto, afhankelijkheid van Brussel, afwezigheid van voorzieningen voor de jeugd, weinig groen, etc. Naast waken over de kwaliteit van bijkomende bebouwing dient extra aandacht besteed te worden aan de uitbreiding en inrichting van de publieke ruimte.

Kernverdichting in het noorden is niet wenselijk omwille van het laag voorzieningsniveau en de grote auto-afhankelijkheid. Er is voldoende potentieel binnen de hoofdkernen.

Meise staat met de komst van de sneltram voor een grote uitdaging. Het gemeentelijk parkeerbeleid en de fietsroutes richting de sneltramhaltes moeten nu uitgebouwd worden om voorbereid te zijn op de toekomst.

Het agrarisch open landschap, dat zich vanaf de dorpsranden uitstrekt, blijft een grote troef. De open ruimte zorgt momenteel terecht voor grote commotie. Met verschillende grote projecten op de agenda liggen er belangrijke opgaven op tafel. De gemeente krijgt de kans zijn open ruimte te versterken door erover te waken dat de compensaties, gekoppeld aan de vermindering van het bosbestand en de open ruimte, binnen de gemeentegrenzen worden gerealiseerd.

Meise heeft verschillende klimaatengagements ondertekend, waaronder het Burgemeestersconvenant, het klimaatengagement van Vlaams-Brabant en een energieprestatiecontract in samenwerking met Londerzeel. De laatste jaren is er ingezet op het reduceren van de CO₂-uitstoot en het verhogen van de duurzame energieproductie, maar bijkomende inspanningen zijn nodig om de klimaatdoelstellingen te behalen.

- bebouwing
- water
- wegenis
- overstromingsgevoelig gebied
- bedrijvenzones (bestaand)
- industriezone (gepland)
- woonuitbreidingsgebied (WUG)
- woonontwikkeling (W0)

- ✠ kerk
- 🏰 kasteel
- RECREATIE:
- 🏠 cultuurcentra
- ⓧ sportcentra
- SCHOOL:
- 📖 lager
- ZORG:
- + ouderen en gezondheid

1. De Vlieten
2. Sint-Elooi
3. Sint-Martinus
4. Verkaveling Tussenveld
5. Providentiawijk
6. Verkaveling Pollareveld
7. Westrode
8. Verkaveling Groenpoort
9. Residentie Statio
10. Hof ter Wilderweg
11. Residentie Madeleine
12. Residentie Rubi
13. Residentie Het Kasteel



MERCHTEM

BOOM
ANTWERPEN

Industrieterrein
Westrode

Kasteel van
Imde

Lotus site

VILVOORDE

Kasteel van
Bouchout

BRUSSEL

2.1 BEBOUWDE RUIMTE

“De laatste jaren is de bebouwde ruimte in Wolvertem en Meise wat meer geconcentreerd t.o.v. de open ruimte maar in onze gemeente zijn dit ook de enige twee kernen waar je over wat concentratie kan spreken.” (zelfscan)

DORPEN BOETEN IN AAN CHARME DOOR ROYALE VERKADELINGEN

Het noord-zuid contrast uit zich sterk in de bebouwing. Afgezien van hun onderlinge verlinting zijn de dorpen in het noorden nog enigszins compact. Hun aantrekkelijk landelijk karakter wordt opgeladen door de aanwezigheid van fraaie gebouwen (kastelen, kerkjes, kapellen, hoeves, ...).

De sterke urbanisatie heeft dit karakter in het zuiden vertroebeld. De 20e -eeuwse verkavelingen werden in grote lappen aangelegd zonder oog voor kern-afbakening. Ze creëerden een lappendeken van typisch Vlaams nevelland.

De druk in het noorden is echter reëel en neemt alleen maar toe. Vandaag wordt o.m. verkaveling 'Groenpoort' in het landelijke dorpje Imde gerealiseerd.

AUTO OMSINGELT KERKEN

De auto domineert het publieke domein in de kernen. In de hoofddorpen fungeren de pleinen aan de kerk als parking, dit maakt het moeilijk om ruimte aan te bieden voor de zachte weggebruikers of voor ontmoetingen van de inwoners. De historische morfologie straalt centraliteit uit maar dit is afwezig in de dynamiek of het gebruik van de publieke ruimte van het dorpshart. Er is relatief weinig leven op straat.



BOUWWOEDE KERNEN, MAAR KWALITEIT ONTBREEKT OM OP TE WEGEN TEGEN LANDELIJK WONEN

In de dorpskernen, met name in Wolvertem, zijn veel en grote ontwikkelingen aan de gang. In veel gevallen breekt de schaal met het historisch weefsel. De residenties worden uit de grond gestampt en hebben weinig of geen relatie met de historie, morfologie, typologie, ... van het historisch dorp.

De inwoners van de gemeente geven aan dat Wolvertem zijn identiteit verloren heeft. In Meise is dit minder het geval. Dit duidt het belang van een goede integratie van hogere densiteiten. Samen met hogere densiteiten hoort bovendien ook een groter aanbod en beter uitgerust openbaar domein, ook hier knelt het schoentje.

Dit maakt dat de kernen (nog) niet als valabel alternatief voor het landelijk wonen kunnen fungeren.

GROEIPOTENTIE TE VEEL GEZOCHT IN HET WUG-AREAAL

De gemeente beschikt over 7 woonuitbreidingsgebieden (zones van 9,3 tot 64,7ha) en heeft hier ook al uitvoerig gebruik van gemaakt: alle WUG's werden reeds aangesneden, in totaal goed voor ca. 70% van hun capaciteit. (zie tabel bijlage 5.5)



De idyllische Sint-Stephanuskerk te Oppem (links) versus de bebouwde kern van Wolvertem (rechts).

“ De ruimtevraag groeit, de open ruimte niet.” (deelnemer workshop)

Hoewel de hoofdkernen de locatie bij uitstek zijn om in eerste instantie de woonneed op te vangen, behoren de WUG's die aansluiten op de kern van Meise (2 en 3, respectievelijk 60% en 40% ingevuld) tot de minst ingevulde gebieden. Vandaag wordt er voor het WUG Sint-Martinus (2) wel een RUP opgemaakt.

De overige WUG's werden door het gewestplan jammerlijk perifeer ingetekend. Zo is er het woonuitbreidingsgebied van Eversem (4), dat zelfs vele malen groter is dan de historische kernen van Eversem en Sint-Brixius-Rode, waartussen het zich bevindt. Deze bestemming leidde tot een verrommeling van het landschap met een aaneengesloten verkavelingslandschap. Het WUG is nog niet volledig ingevuld, maar dit staat wel op de planning met het project 'verkaveling Tussenveld' (297 sociale woningen). De gemeente heeft goede intenties om hiervoor alternatieven te zoeken, een proces dat zeker moet worden verder gezet. De betrokken sociale huisvestingsmaatschappijen zijn bereid

mee de oefening te maken. Deze gunstige omstandigheden vormen een goede basis voor een pioniersproject waar een harde planologische bestemming ruimte maakt voor de dringende nood aan natuur.

De WUG's werden in Meise te vaak als vanzelfsprekend woongebied beschouwd i.p.v. als reserve. Er werd in het verleden te weinig gekeken naar het groeipotentieel in de woonkernen en in de verdichting van al bebouwde percelen.

Vandaag moet duidelijk gesteld worden dat de WUG's ver buiten de hoofdkernen niet meer ingezet worden om (verder) te ontwikkelen. Deze komen evenmin in aanmerking om te verdichten. Het betreft de verkaveling Pollareveld (6), het WUG Westrode (7) en de verkaveling Groenpoort (8).

Voor de Providentia wijk te Oppem (5) en de verkaveling Tussenveld is verder aansnijden van het WUG niet wenselijk. Met het oog op een verhoging van het ruimtelijk rendement en het aanbod betaalbare woningen, zou een beperkte verdichting van het bestaand patrimonium (met zeer beperkte extra footprint) op lange termijn eventueel wel moeten kunnen.

De evidente locaties om de woningvraag op te vangen en bijkomende (sociale) huisvesting te realiseren zijn de WUG's Sint-Elooi (2) en Sint-Martinus(3), gelegen nabij de kern van Meise. Voor deze dienen hogere dichtheden voorop gesteld te worden. Op middellange termijn biedt de verkaveling 'de Vlieten' (1) aan de rand van Wolvertem verdichtingsmogelijkheden. De verouderde bebouwing met één bouwlaag is allerm minst duurzaam. Vervangbouw met hogere dichtheden (verhoogde compactheid en bouwhoogte) betekent een verveelvoudiging van het aantal woongelegenheden.

Daarnaast biedt het verkavelingslandschap op de rand van de hoofdkern Meise en vlakbij de geplande sneltramhalte, een enorm verdichtingspotentieel.



In de kern van Wolvertem wordt volop gebouwd.



De sociale woonwijken halen hogere dichtheden dan de klassieke verkavelingen (Providentia wijk, Oppem).

CASE WESTRODE: 78,5 HA (ON)BEBOUWD?

Het gewestplan voorziet de bouw van een grootschalig logistiek bedrijventerrein ten oosten van de A12 ter hoogte van Westrode. Momenteel is er grote onduidelijkheid of het industrieterrein er al dan niet komt. Het GRUP Meise-Westrode die dit mogelijk moest maken, werd geschorst. Er valt niet te ontkennen dat de lokale ruimtelijke context vandaag moeilijk verzoenbaar is met deze ontwikkeling. Er zijn bemerkingen omtrent leefbaarheid, de afwezigheid van multimodaliteit, de huidige verzadigde verkeerslast, het veel bijkomend ruimtebeslag en bovendien gaat het om een noemenswaardig open ruimte gebied (één van de laatste!) tussen de sterk verstedelijkte regio's van Brussel en Antwerpen. Buurtbewoners en middenveldorganisaties (Natuurpunt) strijden ondertussen voor een duurzaam alternatief voor de site. Het lijkt alleszins een uitstekende kans om het roer om te gooien en als gemeente een voorbeeld uit te dragen door een duidelijk standpunt in te nemen.



Het terrein van het geplande industriegebied Westrode, vandaag ingevuld door agrarische activiteiten.

LOKALE BEDRIJVGIGHEID NOG STEEDS OP LOCATIEZOEKTOCHT

In de omgeving van Meise is er al langer vraag naar een kmo-zone. De Lotus-site die uitbrandde in 2015 en sindsdien niet meer heropgebouwd werd, leende zich hier bij uitstek voor. Maar Lotus verkocht het terrein niet aan de bedrijfsleiders van lokale kmo's, die de site samen wilden aankopen, maar aan een grote projectontwikkelaar die het terrein in kleinere entiteiten opnieuw verkocht. De site werd omgedoopt tot 'Brixius

Business Park' en trok ook regionale actoren aan. Er zijn weliswaar lokale bedrijven die zich hier hebben kunnen vestigen maar de vraag naar ruimte voor lokale bedrijvigheid blijft bestaan. De gemeente wenst graag bijkomende plaats voor bedrijvigheid te creëren in de buurt van de toekomstige sneltramhalte te Wolvertem en maakt reeds werk van dit onderzoek.

HET NALATENSCHAP VAN EEN VRUCHTBARE BODEM BEHOUDEN

De vruchtbaarheid van de grond heeft ervoor gezorgd dat de streek rijk is aan oude boerderijen. Her en der kan men hoeves terugvinden die getuigen van de vroegere agrarische bedrijvigheid. De historische activiteiten zijn hier reeds lang verdwenen en al te vaak vervangen door een loutere woonfunctie. Lang niet alle karaktervolle gebouwen genieten van een erfgoedbescherming.

LEVEN IN EEN SLAAPDORP? NOOD AAN ONTMOETINGSRUIMTE EN INFRASTRUCTUUR

Meise is rustig, heel rustig. De gemeente doet inspanningen om de levendigheid van de kernen te verhogen. Het bestuur organiseerde reeds 7 participatiemarkten om input te krijgen van de inwoners over de toekomst van Meise. Om de residentiële 'slaap'gemeente te activeren wordt gekeken naar ingrepen op verschillende fronten: zowel in de publieke als in de bebouwde ruimte ontbreken ruimte en infrastructuur om elkaar te ontmoeten.



Hoeve met zicht op het Land van Oppem.

- geplande sneltramlijn
- Ⓜ geplande sneltramhalte
- geplande fietssnelweg
- ⚡ bestaande fietsbrug of -tunnel
- ⚡ voorstel fietsbrug of -tunnel
- ⚡ toekomstige fietsbrug of -tunnel
- ⋯ bovenlokale functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute

conformiteit Vademecum Fietsvoorzieningen:

- ⋯ infrastructuur conform
- ⋯ infrastructuur niet conform
- ⋯ Geen infrastructuur aanwezig
- Recreatief fietsnetwerk
- trage weg



2.2 MOBILITEIT

“De A12 wordt uitgebouwd tot een multimodale hoofdas, maar het gemeentelijk beleid mag deze sneltram niet missen.” (traject)

DE A12 DOMINEERT DE GEMEENTE OP VERSCHILLENDE VLAKKEN

Door haar ligging ten noorden van de Ring rond Brussel én langsheen de A12, heeft Meise zeer goede autoverbindingen. De A12 doorsnijdt de gemeente en functioneert hierdoor als barrière tussen het oosten en westen van Meise. Zowel gemotoriseerd verkeer als zachte weggebruikers hebben slechts twee mogelijkheden om de A12 over te steken: de Verbindingsweg of de N211.

De nabijheid van de A12 vertaalt zich eveneens in het autobezit en -gebruik van de Meisenaar: 98% van de inwoners beschikt over minstens één wagen (t.o.v. gemiddeld 92% in Vlaanderen); 71% gebruikt de wagen voor woon-werkverplaatsingen (t.o.v. 59% op Vlaams niveau) (Gemeentemonitor Meise, 2017). Gezien de goede connectie met Brussel en Antwerpen wordt ook verkeer uit buurgemeenten aangetrokken. In het bijzonder op de ontsluitingsweg (N211) van het op- en afrittencomplex van de A12, en voornamelijk tijdens spitsuren, is er een voelbare verkeersdruk. De as A12 wordt in de nabije toekomst echter uitgebouwd tot een multimodale as met de komst van de sneltram en fietssnelweg.



De verbindingsweg over de A12 met daarachter de kern van Wolvertem. De fietsinfrastructuur is hier niet conform het Vademecum fietsvoorzieningen.

SNELTRAM ALS TROEF VOOR MEISE EN KATALYSATOR VOOR EEN NIEUW MOBILITEITSBELEID

Het aanbod aan openbaar vervoer in de gemeente is vandaag eerder beperkt. Voor verplaatsingen met de trein is de Meisenaar aangewezen op de stations te Londerzeel of Merchtem, beiden gelegen op ca. 8 km van de kern Wolvertem. Mits een overstap zijn Antwerpen en Brussel op die manier bereikbaar. De buslijnen die de gemeente bedienen zijn laagfrequent, leggen zich voornamelijk toe op de A12 en limiteren zo de mogelijkheid tot functionele verplaatsingen met het openbaar vervoer. De cijfers uit de gemeentemonitor (2017) tonen evenwel een goed gebruik van openbaar vervoer aan: 54% van de inwoners is het ermee eens dat er voldoende openbaar vervoer aanwezig is in de buurt en 17% getuigt van het openbaar vervoer gebruik te maken voor woon-werkverplaatsingen (t.o.v. 16% gemiddeld in Vlaanderen).

Met de komst van de sneltram langsheen de A12 en de Ringtrambus en Luchthaventram in de Noordrand van Brussel krijgt het openbaar vervoersaanbod in Meise een nieuwe boost. De twee toekomstige hoofdhalttes van de sneltram op grondgebied van Meise zorgen voor snelle verbindingen met Brussel, Willebroek en Londerzeel. Bovendien kan heel eenvoudig overstapt worden op de nieuwe Luchthaventram, Ringtrambus of het trein-aanbod in Londerzeel.

De aantrekkingskracht van deze tramhaltes kan een aanzienlijke parkeervraag veroorzaken. Om deze te beheersen en de impact op de kernen te beperken moet het gemeentelijk beleid inzetten op 3 punten: (1) Voor- en natransport vanuit de hele gemeente dient maximaal met de fiets te gebeuren om de parkeervraag te beperken. De fietsbereikbaarheid vanuit de vele kleinere woonkernen rond Wolvertem en Meise is echter niet optimaal. Zeker veiligheid is een aandachtspunt. (2) De parkings die voorzien worden aan de tramhaltes initiëren de nood aan een gemeentelijk parkeerbeleid. Langparkeren kan op de parkings van de tramhaltes, het centrum moet gevrijwaard worden van langparkeren om de leefbaarheid en het functioneren (en heropleven) van het handelsapparaat mogelijk te maken. (3) De nieuwe haltes moeten uitgebouwd worden als volwaardige mobipunten.

AUTOGEBRUIK BLIJFT GESTIMULEERD, ONDANKS MAATREGELEN OMTRENT VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID KERNEN

Ten gunste van de verkeersleefbaarheid werden reeds maatregelen genomen op vlak van circulatie en snelheid. Voor verkeer van/naar de op- en afrit (A12) te Meise en de ontsluitingsweg N211 in westelijke richting is een omleidingsweg (Ossegemstraat – Verbindingsweg – Driesstraat) voorzien rond de kern van Wolvertem (figuur). Uit reistijdanalyses van routeplanners blijkt dat de omleidingsweg niet op alle momenten de voorkeursroute is. Het centrum van Wolvertem blijft daardoor geconfronteerd met doorgaand verkeer.



Reistijden omleidingsweg, alternatieve omleiding en sluipteg doorheen Wolvertem Centrum.

Verschillende infrastructurele maatregelen hebben de 'ringfunctie' van, of de doorstroming op, de omleidingsweg reeds verbeterd. Zo werden enkele kruispunten op de omleidingsroute geoptimaliseerd door voornamelijk aanpassing van de voorrangsregeling of het voorzien van een middenberm e.d. Dergelijke ingrepen stimuleren het gebruik van de omleidingsweg maar



Bochtgeleiding aan kruispunt Wilgenlaan x Hoogstraat dient verkeer uit Hoogstraat (centrum Wolvertem) te weren. Door het voorzien van een linksafslagstrook richting Hoogstraat wordt sluiptegverkeer echter niet uitgesloten.

sluiten sluiptegverkeer dwars doorheen de kern Wolvertem niet uit.

Ook op vlak van parkeren wordt de auto bevoordeeld: parkeren in Meise is gratis en dit vertaalt zich in een hoge parkeerdruk in o.a. het centrum van Wolvertem. De wagen domineert het straatbeeld en er blijft weinig ruimte over voor bewoners om te beleven, ontmoeten, vertoeven, e.a. De gemeente zal in de nabije toekomst werk maken van circulatieplannen in de hoofdkernen Wolvertem en Meise, een eerste stap om de verblijfsfunctie in de kernen te versterken. De gemeente wenst in het kader van het RUP Sancta Maria een ondergrondse parking te realiseren die in Wolvertem tot een verhoging van de leefkwaliteit zou moeten leiden.



Het dorpscentrum van Meise, waar de wagen enige verblijfskwaliteit belet.

FIETSVEILIGHEID IS AANDACHTSPUNT: CREËER ZACHT NETWERK DOOR GEBRUIK TE MAKEN VAN TRAGE WEGEN

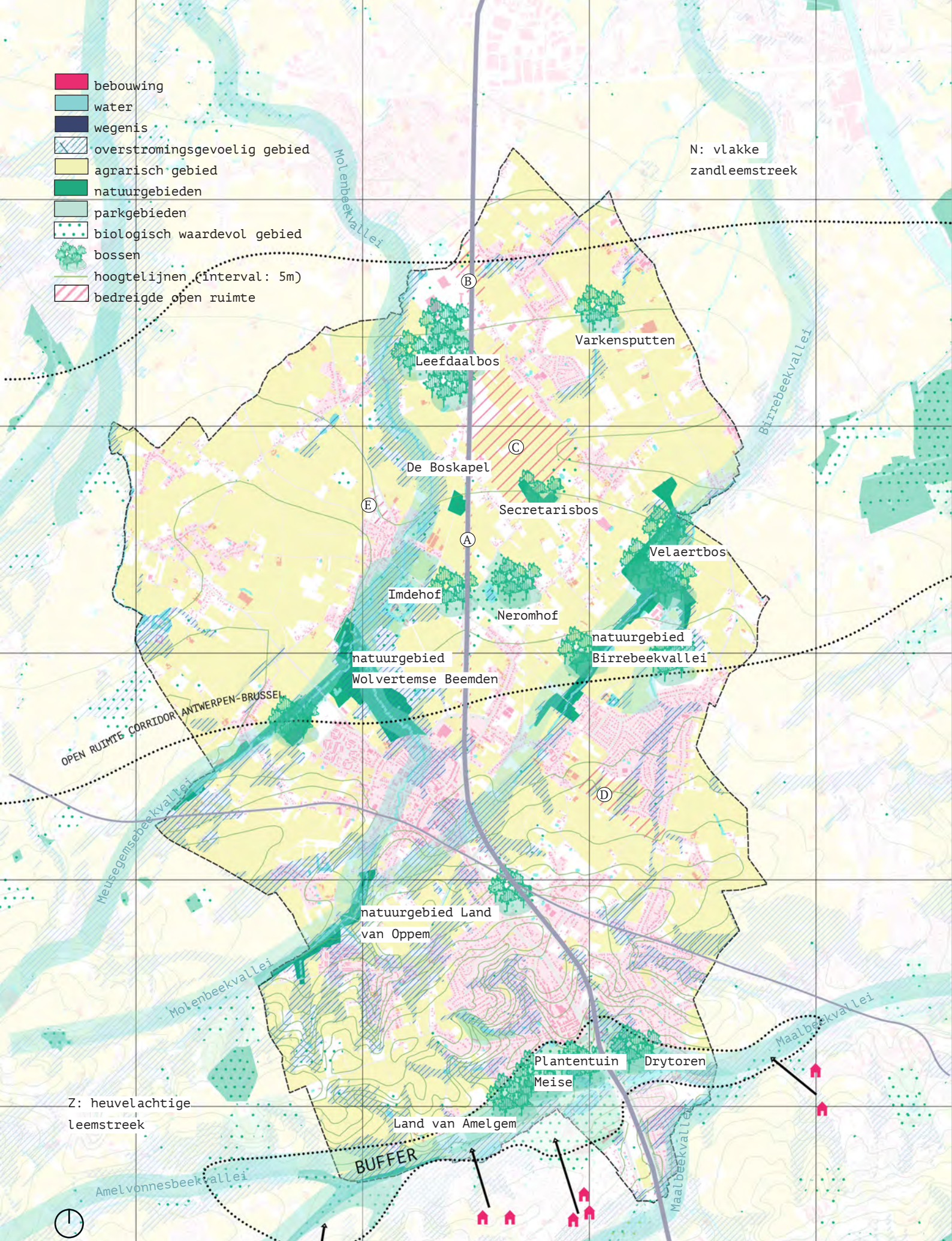
Het ontbreken van een goed uitgebouwd fietsnetwerk ligt eveneens aan de basis van het hoge auto-gebruik. Slechts 25% van de Meisenaren vindt het veilig genoeg voor kinderen om zich met de fiets te verplaatsen in de gemeente (Gemeentemonitor Meise, 2017). 44% van de inwoners betuigen van een slechte staat van de aanwezige fietsinfrastructuur. Dit vertaalt zich in het lage aandeel fietsgebruik voor woon-werkverkeer: 4% neemt de fiets naar het werk t.o.v. gemiddeld 16% in Vlaanderen. Ook voor korte afstanden valt men vaak terug op de wagen: slechts 18% gebruikt minstens weke-

lijks de fiets voor korte verplaatsingen (Vlaams gemiddelde: 38%).

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) in de gemeente wordt gekenmerkt door een lage realisatiegraad. Vele fietspaden zijn qua infrastructuur niet conform de voorschriften gesteld in het Vlaams Vademecum voor Fietsvoorzieningen (2017) en worden als onveilig ervaren.

Sinds 2015 is er een heropleving van de trage wegen in Meise door inventarisatie en het voorzien van duidelijke bewegwijzering. Het uitgebreide netwerk aan trage wegen kan een volwaardig alternatief vormen voor de afwezige fietspaden. De gemeente beschikt vandaag reeds over enkele trage fietsverbindingen bv. tussen Imde en Wolvertem of Nerom en Wolvertem.

De geplande aanleg van de fietssnelweg F28 langs de A12 zal de bovenlokale fietsbereikbaarheid in de gemeente sterk doen toenemen. Het vormt bovendien een opportuniteit om trage wegen te verbinden.



2.3 OPEN RUIMTE

WAARDEVOLLE BEEKVALLEIEN STRUCTUREREN MAAR ZIJN IN DE KERNEN ONVOLDOENDE GEWAARDEERD

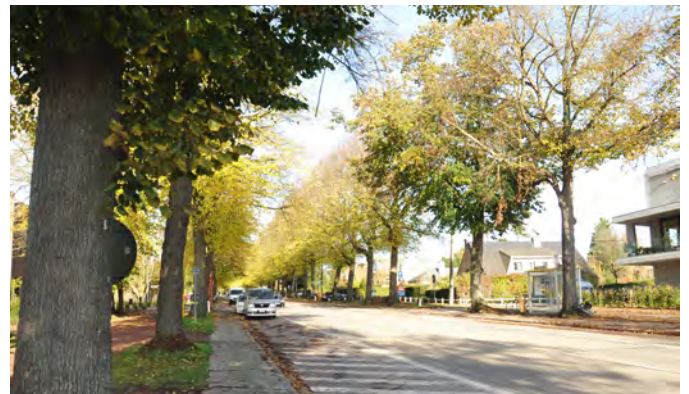
De waardevolle gebieden (biologische waarde-ringskaart) bevinden zich hoofdzakelijk in de beekvalleien en betreffen bijgevolg natte gronden. De valleien vormen een belangrijke schakel in het netwerk van natuurgebieden dat de Vlaamse rand kenmerkt. De voornaamste is de Birrebeekvallei, erkend als natuurgebied met het Velaertbos als hart. Daarnaast vindt men ook de Maalbeekvallei, de Molenbeekvallei, de Meusegemsebeekvallei en de Amelvonne beekvallei terug in Meise. In de bebouwde kernen is het water minder prominent aanwezig en worden de beken veelal als achterkant beschouwd. Inzetten op de blauwe dooradering binnen de dorpen en gehuchten is essentieel vanuit verschillende oogpunten.

beken en hun valleien laten een bomenspoor achter. De talrijke bomen dragen bij tot een aantrekkelijke en kwaliteitsvolle leefomgeving en zijn ongetwijfeld iets om te koesteren en te versterken in de gemeente.

Ondanks het groene beeld en de tevredenheid hierover (84% van de inwoners is tevreden met de natuur- en groenvoorzieningen in de buurt, mijn gemeente in cijfers, 2018) zijn de cijfers iets minder positief. Maar 1,65% van de oppervlakte van de gemeente gaat exclusief naar natuur (het Vlaams gemiddelde bedraagt 7%). Van het ooit dicht beboste noorden (Ferrariskaart) blijven maar enkele kernen over, waardevol en beeldbepalend voor het landschap. De gemeente neemt enkele initiatieven om het bosareaal uit te breiden (organisatie jaarlijkse geboortebomplantdag, RUP Neromhof en bomencharter).



De Molenbeek door Wolvertem (links) en door Imde (rechts) krijgt geen prominente plaats in het dorp.



Statige bomen naast de Nieuwelaan, Meise centrum (boven) en laanbeplanting aan de Strombeek-Beverselaan (onder).

BOMEN BOOSTEN GROEN IMAGO

Een tocht door Meise laat een heel groene indruk na. De vele laanbeplantingen hebben hier ongetwijfeld mee te maken. Straten worden vaak geflankeerd door statige bomenrijen en ook de A12 geniet van een rijkelijk beplante middenberm. Op de velden vinden we dan weer regelmatig houtkanten terug. Ook de vele

“Met de gerenommeerde plantentuin is de identiteit van Meise 'groen', de gemeente zal er op moeten toezien dat bovenlokale projecten de open ruimte buiten de muren van de plantentuin niet verstoren maar versterken.” (PTA)

BUFFER BEWAAKT VERSTEDELIJKING VANUIT ZUIDEN MAAR BINNEN DE GEMEENTE GAAT OPEN RUIMTE OP DE SCHOP

De open ruimte van de gemeente bevindt zich hoofdzakelijk in het noorden en wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap met grote weilanden, akkers, boskernen, natuurgebieden, kasteeldomeinen en parken. In het zuiden is er een waardevolle open ruimte corridor langsheen de vallei van de Amelvonnebeek, inclusief de Nationale Plantentuin en het domein 'Drytoren'. Dit gebied wordt ingezet als buffer tegen de zuidelijke verstedelijking en behindert zo een ruimtelijke versmelting van bebouwing. Binnen de gemeente drukken de lopende infrastructuurprojecten en het landelijk woonmodel echter zwaar op de open ruimte.

De fietssnelweg, sneltramlijn en verkeerswisselaar zijn zekerheden. De ontwikkeling van andere omvangrijke sites kan op veel weerstand rekenen van de buurtbewoners met o.m. het actiecomité 'Red onze Eversemse Velden' (Verkaveling Tussenveld) en het Boskantveldcomité (case Westrode).



Open ruimte die bedreigd wordt door de komst van 'verkaveling Tussenveld'

... BIEDT 'GROENE KNOOP' REDDING?

De druk op de open ruimte neemt toe. Met de 'Groene Knoop' introduceert Natuurpunt een integrale aanpak voor het bewaren van de open ruimte. Het concept omvat het beschermen van de open ruimte corridor tussen Antwerpen en Brussel: er wordt gepleit voor boscompensatie en de aanleg van ecoducten en/of ecotunnels om de A12 barrière (versterkt door tram- en fietsinfrastructuur) overbrugbaar te maken voor planten en dieren. Waardevolle voorstellen waar de gemeente zich kan achter scharen.

PLANTENTUIN ALS GROTE TROEF

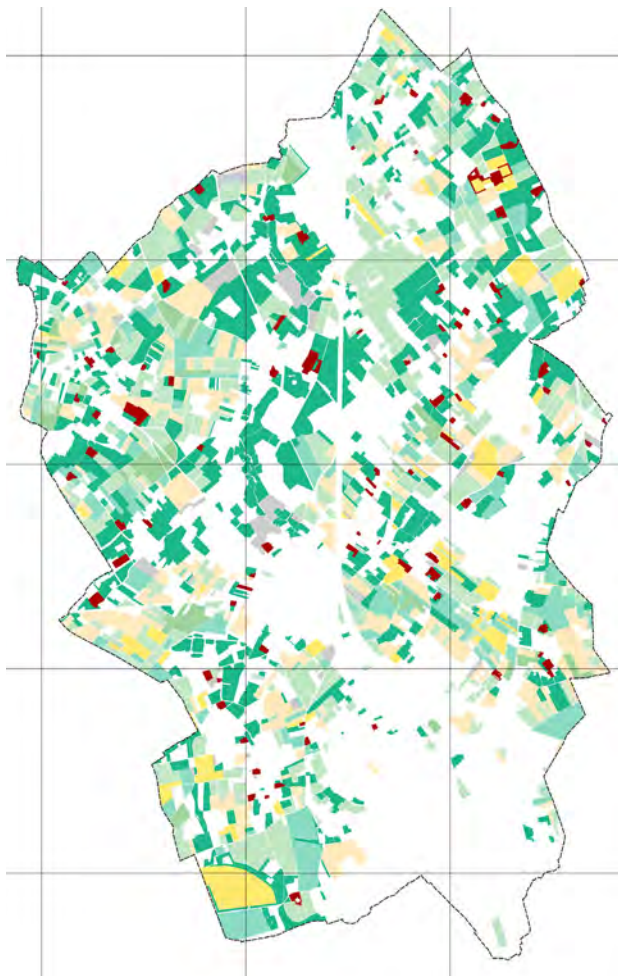
Het kasteel van Boechout en de Nationale Plantentuin vormen een baken met een erkenning tot ver buiten de gemeentegrenzen. Het domein van 92ha onderscheidt zich op globaal niveau omwille van zijn hoge biodiversiteitswaarde. Hiermee heeft Meise een grote troef in handen. Kan de gemeente naast deze topattractie haar prachtig (erfgoed in het) landschap beter inzetten en op die manier de beleefbaarheid van de open ruimte voor Meisenaars en bezoekers opvoeren.



Realisatie van verkaveling 'Groenpoort' in het landelijke Imde. bron: Colorcasa.be

	Project	open ruimte die verdwijnt of bedreigd is
Ⓐ	sneltramlijn + fietssnelweg	ongekend, 13 ha boscompensatie
Ⓑ	verkeerswisselaar Londerzeel	ongekend
Ⓒ	Bedrijventerrein Westrode*	78,5 ha
Ⓓ	Verkaveling Tussenveld*	11,8 ha
Ⓔ	Verkaveling Groenpoort	3,6 ha
○	diverse woonontwikkelingen ...	...

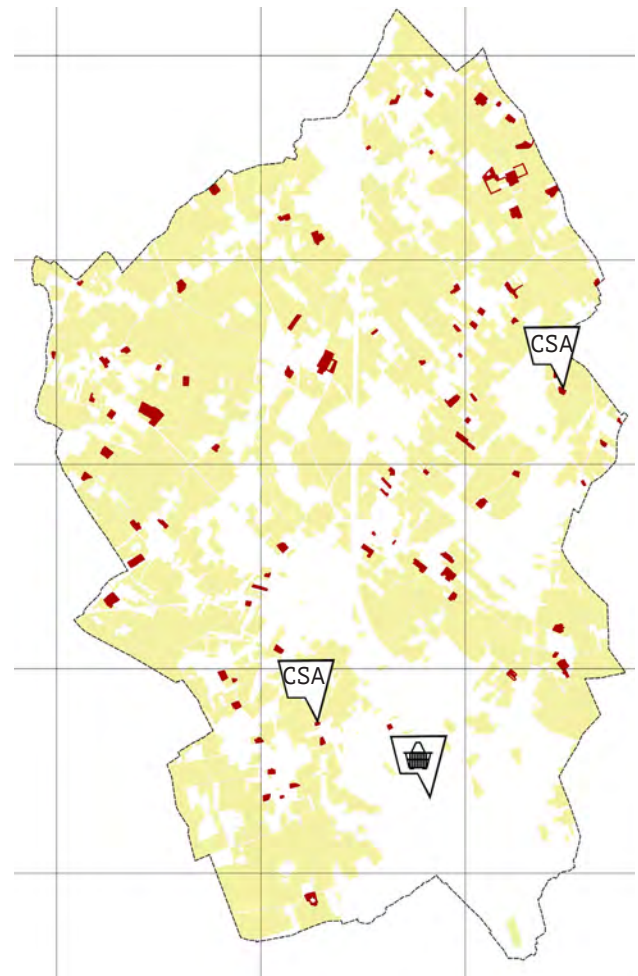
* onduidelijkheid over ontwikkeling



- Landbouwgebruik**
- Landbouwinfrastructuur
 - Graslanden
 - Groenten, kruiden en sierplanten
 - Aardappelen
 - Maïs
 - Suikerbieten
 - Granen, zaden en peulvruchten
 - Andere gewassen

AGRARISCH NATUURBEHEER NODIG

De vruchtbare leem- en zandleembodems in Meise lenen zich bij uitstek voor landbouw en veeteelt. 52,5% van de oppervlakte van het totale grondgebied van de gemeente wordt gebruikt door landbouw en 60,5% is bestemd als agrarisch gebied. In het noorden en het zuiden van de gemeente betreft dit zones landschappelijk waardevol agrarisch gebied. De landbouw van Meise wordt getypeerd door rundvee en sierteelt/groenten. (Departement Landbouw en Visserij, 2016). Gezien het grote aandeel grond hoort het streven naar enige bijdrage aan natuur en landschap vanuit de landbouwers actief ondersteund te worden.



- Landbouwinfrastructuur**
- Landbouwinfrastructuur
 - Agrarisch gebied
 - CSA Community Supported Agriculture landbouwbedrijf
 - Buurderij

KORTE KETEN AANGEMOEDIGD

De eerste stappen naar een alternatieve, lokale afzetmarkt in de landbouw zijn reeds gezet. Er zijn inmiddels twee CSA's (Community Supported Agriculture) in Meise: de zelfoogstboerderij de Klepper en het prille kleinschalige biotuinbouwinitiatief Hof ter Dreef. Daarnaast is er ook een aanbod van korte-ketenproducten via een 'buurderij' van het initiatief 'Boeren & Buren'. Dit functioneert zoals een online boerenmarkt met een vaste locatie waar de bestellingen afgehaald kunnen worden. De gemeente probeert de kansen voor een landbouwconversie te faciliteren en aan te moedigen.

2.4 ENERGIE I KLIMAAT

“Het is wachten op maatregelen van hogere overheden en netbeheerder. De financiële ruimte is immers beperkt.” (deelnemer workshop)

DE EERSTE STAPPEN ZIJN GEZET, MAAR ER MOET EEN TANDJE BIJ GESTOKEN WORDEN

In 2014 heeft Meise het Burgemeesters-convenant ondertekend. Naar aanleiding hiervan werd een ambitieus klimaatactieplan opgesteld om de vooropgestelde CO₂-reductie van 20% te behalen, waarin 91 maatregelen geformuleerd zijn. Recent heeft de gemeente zich opnieuw geëngageerd om samen met Haviland, Interleuven, de provincie Vlaams-Brabant en haar gemeenten de CO₂-uitstoot te reduceren. Daarnaast is een gemeentelijk energieprestatiecontract afgesloten in samenwerking met Londerzeel en de provincie.

Momenteel wordt er 4.085 MWh (2017) aan hernieuwbare energie geproduceerd op het grondgebied van Meise (VITO, 2017). De gemeente zet enkel in op zonne-energie. Dit gebeurde reeds door het voorzien van zonnepanelen op alle openbare gebouwen. De gemeente beschikte over een subsidiereglement voor zonneboilers en zonnepanelen, maar deze werden jaren geleden afgeschaft. Uiteindelijk wordt slechts 3,5% van het potentieel bestaand dakenpark ingenomen door PV-zonnepanelen (Provincie in Cijfers, 2019) en ook naar bedrijven toe is er nagenoeg geen stimulering. Warmtepompen worden, net als isolatiewerken, wel nog gesubsidieerd. Hierin valt dus nog veel winst te boeken!

belangrijkste aandeel in de CO₂-uitstoot wordt geleverd door respectievelijk transport en de huishoudens. Uit data van 'Provincie in cijfers' blijkt dat de A12 instaat voor 41,42 % van de CO₂-uitstoot van het transport. Mocht deze snelweg niet aanwezig zijn, zou de CO₂-reductie in Meise toenemen tot 8,35 % (2017 t.o.v. 2011). Inzake huishoudens blijkt dat 82,4% van de woningen eengezinswoningen zijn, ten opzichte van 68,7% in het Vlaams Gewest. Het merendeel van het woonpark bestaat uit open bebouwing (52,9% in Meise t.o.v. 41,3% in het Vlaams Gewest).



Meise, in de noord-zuid richting in twee gesplitst door de A12.

KLIMAATADAPTATIE

De Vlaamse strategieën voor klimaatadaptatie zijn ontharden, bebossen, ventileren, ruimte voor water, afschermen en beheersen van wateropname. De gemeente zelf geeft aan vooral aandacht te schenken aan het beheersen van wateropname (o.a. door het verplichten van groendaken in recente RUP's) en bebossing (o.a. door implementeren groenbuffer bij verkavelingen, strikt opleggen boscompensatie, laanbomen bij nieuwe straten). Maak er een gewoonte van om deze maatregelen standaard bij elke vergunning als last op te leggen.

Het klimaatportaal van VMM stelt vast dat Meise in de toekomst te kampen zal krijgen met droogte. Voornamelijk het zuiden van de gemeente blijft hierbij niet gespaard. In dit gedeelte van Meise zijn de kernen Meise en Wolvertem gelegen. Bij de (her)ontwikkeling van dit gebied moet de gemeente meer aandacht besteden aan water(huishouding) en meer specifiek volop inzetten op ontharding en opvang van hemelwater voor hergebruik.

Sector	Data 2011 (tCO ₂)	Data 2017 (tCO ₂)	Actuele daling CO ₂ -uitstoot (%, 2017 t.o.v. 2011)	Aandeel sector totale CO ₂ -uitstoot
Tertiaire sector	10.305	9.906	-3,57%	8,85%
Wonen	34.784	30.195	-13,19%	28,8%
Bedrijven	2.827	2.427	-14,15%	2,17%
Openbaar vervoer	1.374	1.174	-14,56%	1,05%
Particulier en commercieel vervoer	64.088	66.157	-1,27%	59,42%
Landbouw	866	1.187	37,04%	1,06%
Overige	1.143	832	-27,21%	0,74%
Totaal	115.387	111.878	-3,04%	100%

tabel: CO₂ uitstoot per sector 2011 / 2017

DE CO₂-UITSTOOT IS GEDAALD EN NAGENOEG ALLE SECTOREN HEBBEN HIERAAN BIJGEDRAGEN!

Ten opzichte van 2011 is de CO₂-uitstoot met 3,04 % gedaald. Over alle sectoren, met uitzondering van landbouw – (met een zeer beperkte bijdrage), is er een daling vastgesteld. Om de klimaatdoelstellingen te behalen is bijkomende inzet echter broodnodig. Het

2.5 REGELGEVING & PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

RUIMTELIJKE STRUCTUUR: BUITENGEBIED IN VERSTEDELIJKING

Meise behoort op Vlaams niveau tot het ‘buitengebied’ (RSV, 2011). Ten opzichte van de ‘stedelijke gebieden’, overweegt hier de onbebouwde ruimte voor landbouw, natuur en bos. Het beleid is erop gericht om deze open ruimte bestemmingen te vrijwaren en waar mogelijk te versterken.

Op provinciaal niveau maakt Meise deel uit van het ‘verdicht netwerk’, gelegen in het stedelijke spanningsveld tussen Brussel, Mechelen en Antwerpen (RSVB, 2012).

Het gemeentelijk structuurplan dateert van 2007 en is sinds kort in herziening. De gemeente werkt rond drie thema’s: verdichten van het wonen (beleid rond kernversterking), de identiteit van Meise (dorpenbeleid) en lokale bedrijvigheid (vestigingsbeleid).

JURIDISCHE TOESTAND: ONGELUKKIGE ERFENIS GEWESTPLAN

Het gewestplan (zie bijlage 5.3) bestemt Meise voornamelijk als agrarisch gebied (62%), gevolgd door wonen (20%) en natuur (12,5%). Opmerkelijk is dat het woonaanbod slechts voor minder dan de helft bestaat uit een harde woonbestemming (314 ha). Langs de wegen staan talrijke landelijke woonlinten ingekleurd (213 ha). De gulle woonuitbreiding (160 ha) sluit maar beperkt aan op de bestaande kernen en maakt geen onderscheid in reservegebieden.

Ter hoogte van Westrode is een (veel te) groot industriegebied ingetekend (79 ha) dat door zijn selectie als bijzonder economisch knooppunt enkel als regionaal bedrijventerrein kan worden ontwikkeld. Wat overblijft voor KMO’s bedraagt daarom amper 1% van het grondgebied. Het gebrek aan ruimte voor lokale bedrijvigheid in Meise heeft geleid tot heel wat (zonevremde) industriële lintbebouwing rond de A12.

GEMEENTELIJK INSTRUMENTARIUM: EERDER KWANTITATIEF

In de gemeente zijn 13 RUP’s van toepassing en ook nog twee BPA’s, een voor centrum Wolvertem en een

sectoraal BPA voor zonevremde bedrijven. Beide BPA’s zijn ouder dan 15 jaar en kunnen dus op zich geen weigeringsgrond meer uitmaken. De gemeente heeft geen stedenbouwkundige verordeningen. De meeste RUP’s kwamen tot stand in 2012 om de bebouwing in en rond de kernen van Meise en Wolvertem te ordenen. Door het aantal bouwlagen op te tillen naar 3 of 4, terwijl het gewestplan maar 2 toeliet, werd het ruimtelijk rendement enerzijds wel verhoogd, al ging die verdichting niet altijd gepaard met voldoende aandacht voor kwalitatieve publieke ruimte. Bovendien is het niet duidelijk waarom er voor deze twee gebieden, met een vergelijkbare morfologie, maar liefst vijf afzonderlijke RUP’s werden opgemaakt: drie voor Wolvertem en twee voor Meise. Een gecoördineerde aanpak was wellicht beter geweest voor het overzicht en had de planlast verminderd.

Daarnaast kwam ook de open ruimte aan bod met een RUP voor het gemeentepark Neromhof in het noorden en een voor het parkgebied Dry Toren in het zuiden. Ook het RUP voor de schoolomgeving rond de kern van Westrode voorzag in een versterking van de open ruimte door het ingesloten landbouwgebied bouwvrij te maken en deels te herbestemmen naar (groene) openruimtezone. Een pluim voor de gemeente.

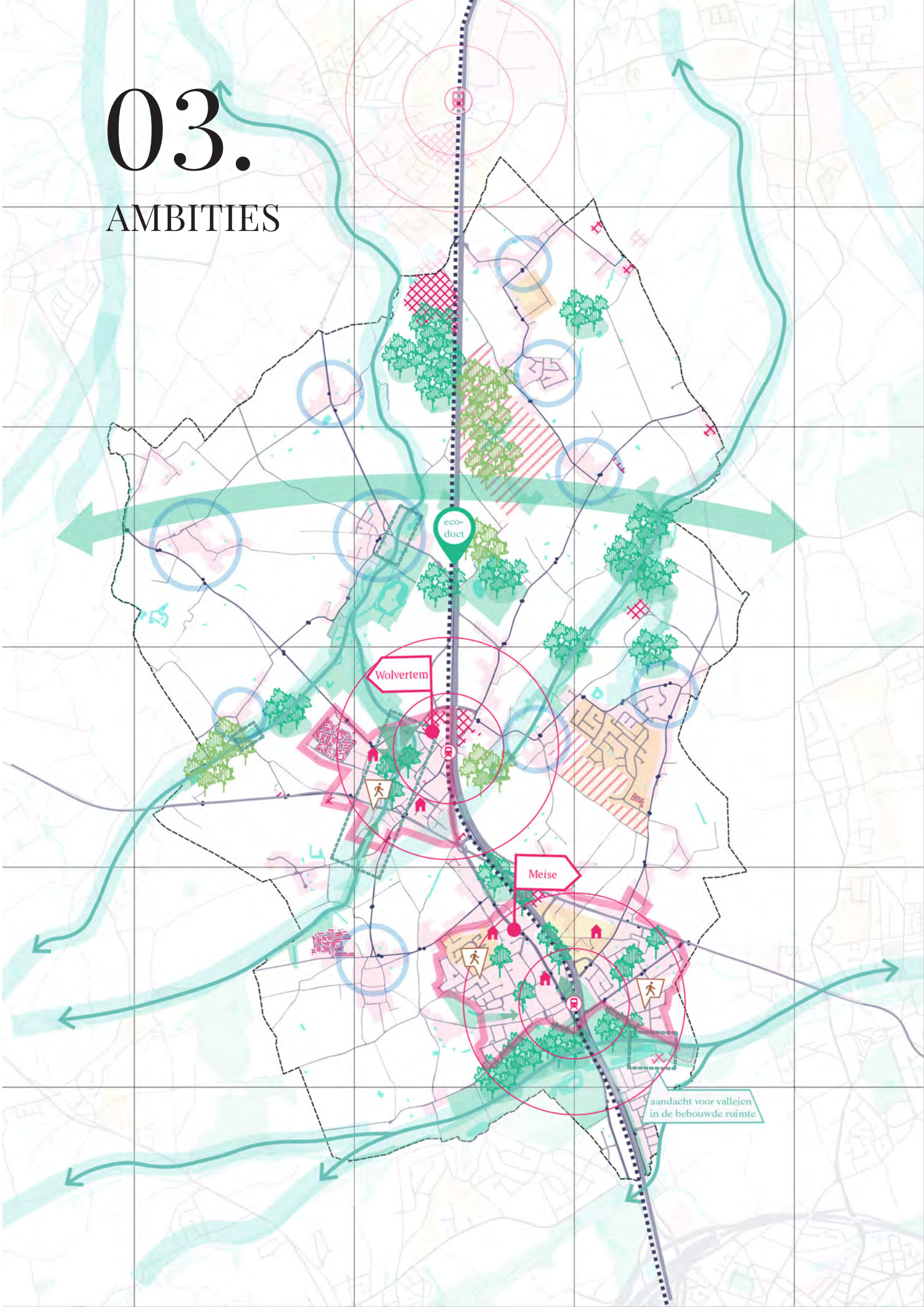
CONCLUSIE: UITDAGINGEN EN KNELPUNTEN

Positief is wel dat Meise in 2019 de bouw mogelijkheden in kaart bracht door alle private en publieke bebouwbare percelen aan een uitgeruste weg te inventariseren (zie bijlage 5.4). Meise zal een verdichtingsstrategie moeten uitwerken met een duidelijk onderscheid tussen de kernen en het platteland. Enkel compacter wonen in de vorm van meer bouwlagen, is niet voldoende. Er moet meer beweging komen in bestaande gebouwen en een verweving van functies in plaats van enkel wonen, om het ruimtelijk rendement kwalitatief te verhogen. Het wonen zelf moet leefbaar, aantrekkelijk en betaalbaar zijn.

Naast de verstedelijking vanuit Brussel, legt ook het plaatsgebrek voor KMO’s druk op de open ruimte. Heel wat bedrijven exploiteren nu al zonder vergunning of kunnen niet uitbreiden. Er is daarom nood aan plaats voor lokale bedrijvigheid.

03.

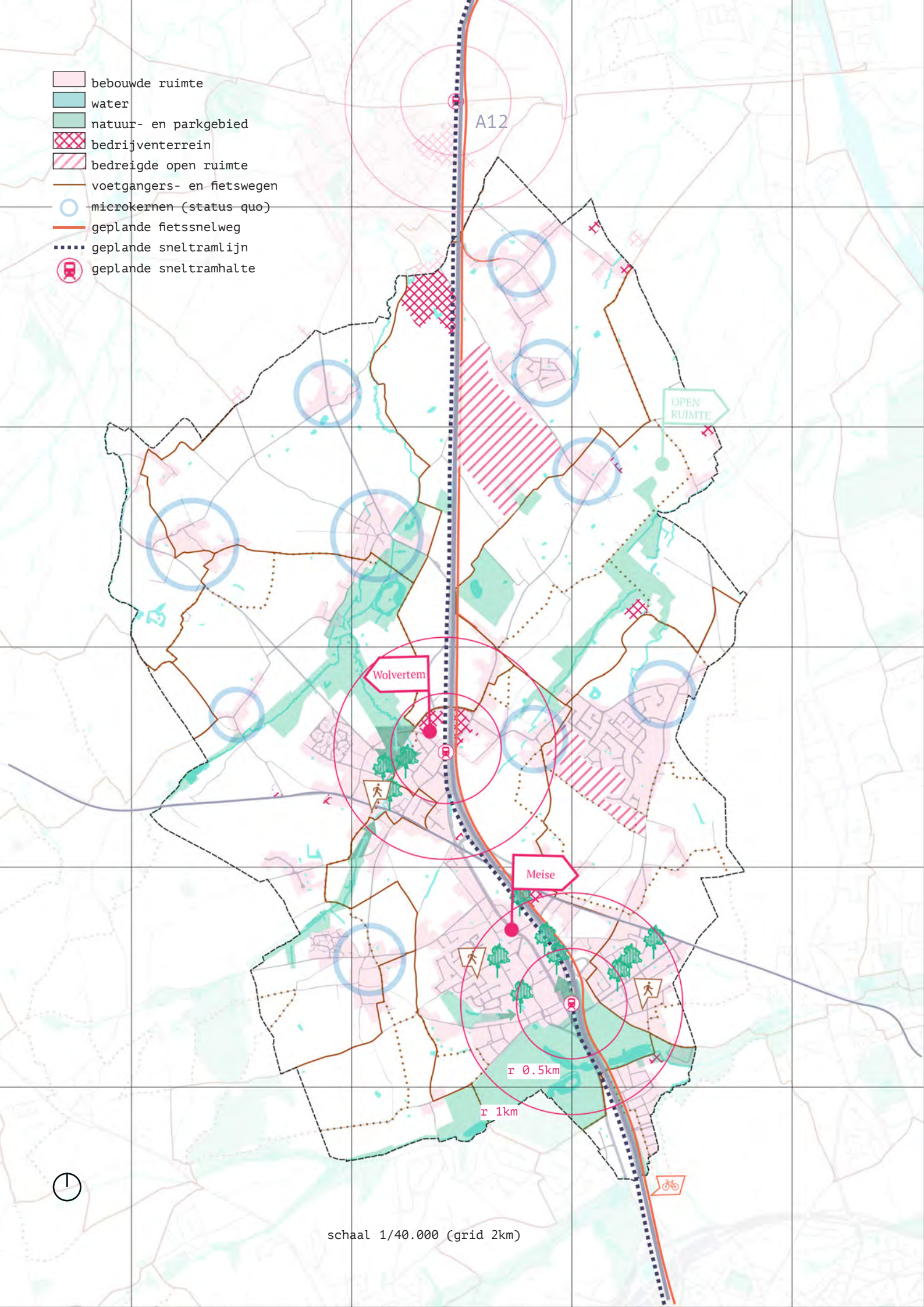
AMBITIES



SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN- VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER- NEMERSCHAP
01. Concurrereer met landelijk wonen en zet in op aangename, dynamische en groene hoofdkernen	×	×	×		×
02. Verdicht hoofdkernen met hoge woonkwaliteit & pionier met ruil voor BSO	×	×		×	×
03. Creëer natuurverbindingen: NZ (valleien) & OW (open ruimte corridor)		×	×		×

- bebouwde ruimte
- water
- natuur- en parkgebied
- bedrijventerrein
- bedreigde open ruimte
- voetgangers- en fietswegen
- microkernen (status quo)
- geplande fietssnelweg
- geplande sneltramlijn
- geplande sneltramhalte



schaal 1/40.000 (grid 2km)

3.1 CONCURREER MET LANDELIJK WONEN EN ZET IN OP AANGENAME, DYNAMISCHE EN GROENE HOOFDKERNEN

“De verdichting is in de hoofdcentra snel gekomen maar de randvoorwaarden om met die verdichting ook nog ruimtelijke kwaliteit te bieden werd te weinig bewaakt of doelbewust niet bewaakt.” (deelnemer workshop)

INVESTEER IN KERNVERSTERKING HOOFDKERNEN EN LAAT DE GEHUCHTEN LANDELIJK ZIJN

De landelijke gehuchten komen a priori niet in aanmerking voor verdichting. Wie hier woont kiest voor landelijk wonen. Dit impliceert een laag voorzieningenniveau. Dit opkrikken is niet aan de orde. Voor het woonaanbod wordt een status quo voorop gesteld.

Daar waar in het noorden de open ruimte primeert, wordt in het zuiden ingezet op kernversterking van de 2 hoofdkernen : Meise en Wolvertem. De komst van de sneltram en de fietsostrade zijn belangrijke randvoorwaarden voor de verdere verdichting van deze hoofdkernen. Ze zijn echter niet voldoende.

RICHT PUBLIEK DOMEIN KWALITATIEF IN MET PLAATS VOOR MENS, GROEN ÉN WATER

Een kwalitatief openbaar domein met verblijfs-functie, maar ook groene speel- en ontmoetingsruimte zijn noodzakelijke parameters binnen een kernversterking. De reeds gerealiseerde verdichting in Wolvertem heeft hier niet op ingezet. Een inhaalbeweging dringt zich op. Pak de kernversterking en verdichting van het centrum van Meise op een meer doordachte manier aan!

VERSTERK DOORWAADBAARHEID ZACHTE WEGGEBRUIKER EN CONNECTEER MET SNELTRAMHALTES & FIETSSNELWEG

Zet in op de doorwaadbaarheid van de dorpskernen aan de hand van doorsteken in de bouwblokken. Een dorp op maat van de mens krijgt volk op straat en draagt bij tot de levendigheid en aantrekkelijkheid van de kern. Kijk waar mogelijkheden liggen in functie van trage netwerken en bereikbaarheid/nabijheid van functies.

Louter de aanleg van de fietssnelweg zal de uitermate lage cijfers voor het woon-werk fietsverkeer niet omhoog krikken. Voor een optimaal gebruik van de fietssnelweg moet deze ook goed bereikbaar zijn t.o.v. de woonkernen.

CONCENTREER GEMEENSCHAPSINFRASTRUCTUUR IN DE HOOFDKERNEN & MAAK PLAATS VOOR HANDELAARS

Creëer meer ontmoetingsmogelijkheden in zowel de publieke als de bebouwde ruimte van de hoofdkernen. Het gemeentehuis van Wolvertem dat te koop staat biedt hier potentie toe, maar infrastructuur kan ook gekoppeld worden aan ontwikkelingsprojecten in de vorm van stedenbouwkundige lasten. Om de louter residentiële rol (en daarbij horende afhankelijkheid) onder handen te nemen moet er ook ruimte voor handelaars gemaakt worden in de hoofdkernen.

INTEGREER LOKALE BEDRIJFVIGHEID OP GOED ONTSLOTEN LOCATIES ROND DE HOOFDKERNEN

Faciliteer lokale bedrijvigheid door op zoek te gaan naar duurzame locaties 'dicht bij huis'. Deze lokale bedrijvigheid wordt bij voorkeur voorzien binnen of aansluitend op het bebouwd weefsel en goed ontsloten met openbaar vervoer en zachte mobiliteit. De paardenweide ten noorden van de Verbindingsweg en Lotus site, beide gunstig op vlak van mobiliteit, zijn alvast te onderzoeken opties.

SNELTRAMHALTES ALS MOBIPUNT EN VERDICHTINGSLOCATIE

Bouw de nieuwe sneltramhaltes uit als volwaardige, multimodale en goed uitgeruste knooppunten of mobipunten. Hier is niet enkel plaats voor het parkeren van je wagen, maar worden verschillende vormen van mobiliteit gecombineerd.

- bebouwde ruimte
- sociale woningen
- water
- WUG's $\geq 40\%$ niet aangesneden
- OV reiswegen
- OV haltes
- geplande fietssnelweg
- geplande sneltramlijn
- geplande sneltramhalte
- versterk en verdicht
- woonontwikkeling

A12

Tussenveld



schaal 1/40.000 (grid 2km)

3.2 VERDICHT HOOFDKERNEN MET HOGE WOONKWALITEIT EN PIONIER MET RUIL VOOR BSO

“ Hoe sociaal zijn sociale woningen, als je een auto moet kopen om thuis te geraken? ”

(deelnemer workshop)

VERDICHT ZONDER EXTRA RUIMTEBESLAG DOOR TE CONCENTREREN IN DE HOOFDKERNEN

Gebruik de verdichtingsmogelijkheden in de kernen (o.a. twee WUG's in centrum Meise) en in de goed gelegen verkavelingen met een lage densiteit. Verdicht op die manier zonder bijkomend ruimtebeslag.

CONCENTREER WOONONTWIKKELING AAN SNELTRAMHALTES

De kernen van Meise en Wolvertem vallen quasi volledig binnen een afstand van 1km van de geplande sneltramhaltes. Een verduurzaming van deze as in combinatie met de aanwezigheid van belangrijke voorzieningen maken van deze twee hoofdkernen de beste locatie voor verdichting. De kernen bieden nog veel potentie hiervoor. Voor de kern van Meise komt ook Limbos (ten oosten van de A12) in aanmerking.

ZET IN OP DENSE NIEUWE WOONTYPOLOGIEËN MET HOGE WOONKWALITEIT

Wonen in een appartement in de dorpskern kan concurreren met het landelijk wonen op 2 voorwaarden :

- de leefkwaliteit van de kern is concurrentieel door de aanwezigheid van aantrekkelijke publieke groene ruimte, licht en zicht, ...
- de woonkwaliteit van de individuele woning biedt evenveel of meer dan 'huisje, tuintje, boompje' : voldoende grote buitenruimte, kindvriendelijke appartementen, collectieve ruimtes, ...

Leg de lat hoog voor de architectuur van nieuwe ontwikkelingen. Zet daarbij in op beeldkwaliteit, maar zeker ook op woonkwaliteit.

VOORZIE SOCIALE HUISVESTING OP AUTO ONAFHANKELIJKE LOCATIES

Sociale huisvesting ontwikkelen op perifeer gelegen gronden is a-priori niet sociaal. Bewoners krijgen toegang tot een sociale woning maar moeten een (of 2) auto's aanschaffen. Men creëert een zekere afhankelijkheid. Voorzie nieuwe sociale woningen in de kernen, nabij OV en voorzieningen. Tussenveld is in dit opzicht geen goede locatie.

PIONIER MET RUIL VOOR BSO

Rol een innovatief traject uit om het bindend sociaal objectief (BSO) te realiseren binnen de hoofdkernen i.p.v. op Tussenveld. Principes als grondenruil, grondenbank, verhandelbare ontwikkelingsrechten worden ingezet.

ONTWIKKEL EEN GEDIFFERENTIEERDE VERDICHTINGSSTRATEGIE VOOR VERKAVELINGEN

Als resultaat van grote verkavelingsgolven heeft Meise nu veel en grote lappen verkavelingen met een zeer lage dichtheid (ca. 12 wo/ha zie hoofdstuk 5.1 vergelijkend onderzoek weefsel). Detecteer de goed gelegen verkavelingen en bereid een transformatie voor waarbij wordt ingezet op geleidelijke verdichting en vergroening.

- bebouwde ruimte
- valleien
- overstromingsgevoelig gebied
- open ruimte corridor
- bestaande bossen
- boscompensatie



3.3 CREËER NATUURVERBINDINGEN: NZ (VALLEIEN) & OW (OPEN RUIMTE CORRIDOR)

“ Niet enkel bomen maar ook bestemmingen moeten gecompenseerd worden.”

(deelnemer workshop)

MAAK PLAATS IN KERNEN VOOR DE NOORD-ZUID VALLEIEN

Geef de beken een belangrijkere rol in de bebouwde ruimte. Dit zal de relatie met het landschap versterken en naast ecologische voordelen (waterhuishouding) ook bijdragen aan de beeldkwaliteit van de kern. De Molenbeek is hier zeer belangrijk en rijgt de kernen Slozen, Imde en Wolvertem aan elkaar. Geef in de kern van Meise de Maalbeek ruimte en zichtbaarheid.

VOORZIE BOSCOMPENSATIE VOOR TRAM/FIETSSNELWEG A12

Sta erop dat de 13ha bos die gecompenseerd moet worden voor de infrastructuurwerken op het grondgebied van de gemeente wordt gerealiseerd. Laat deze aansluiten bij de reeds bestaande boskernen en zet de compensatie in voor het creëren van corridors.

VERSTERK DE OOST- WEST OPEN RUIMTE CORRIDOR (OVER A12)

De bijkomende infrastructuur zal de barièrewerking van de A12 versterken. Voorzie een ecoduct met integratie van een trage verbinding : een meerwaarde voor mens en dier.

Rol voor deze hele zone een sterk open ruimte beleid uit met bv geen verdere opvulling van de linten. De openingen zijn essentieel voor o.a. de circulatie van reeën.

GEEF WATER EEN MEER PROMINENTE PLAATS (GEBIED RELATIEF GEVOELIG AAN DROOGTE)

Water vormt een belangrijke factor in de klimaatstrijd en Meise is, ondanks de aanwezigheid van verscheidene beekvalleien, relatief gevoelig aan droogte. Stel een perimeter in waarbinnen de valleien ecologisch ingericht en beheerd worden, al dan niet ontsloten voor voetgangers. Creëer zo ruimte voor bufferbekkens en andere waterhuishouding systemen. Kleed de oevers natuurlijker in.

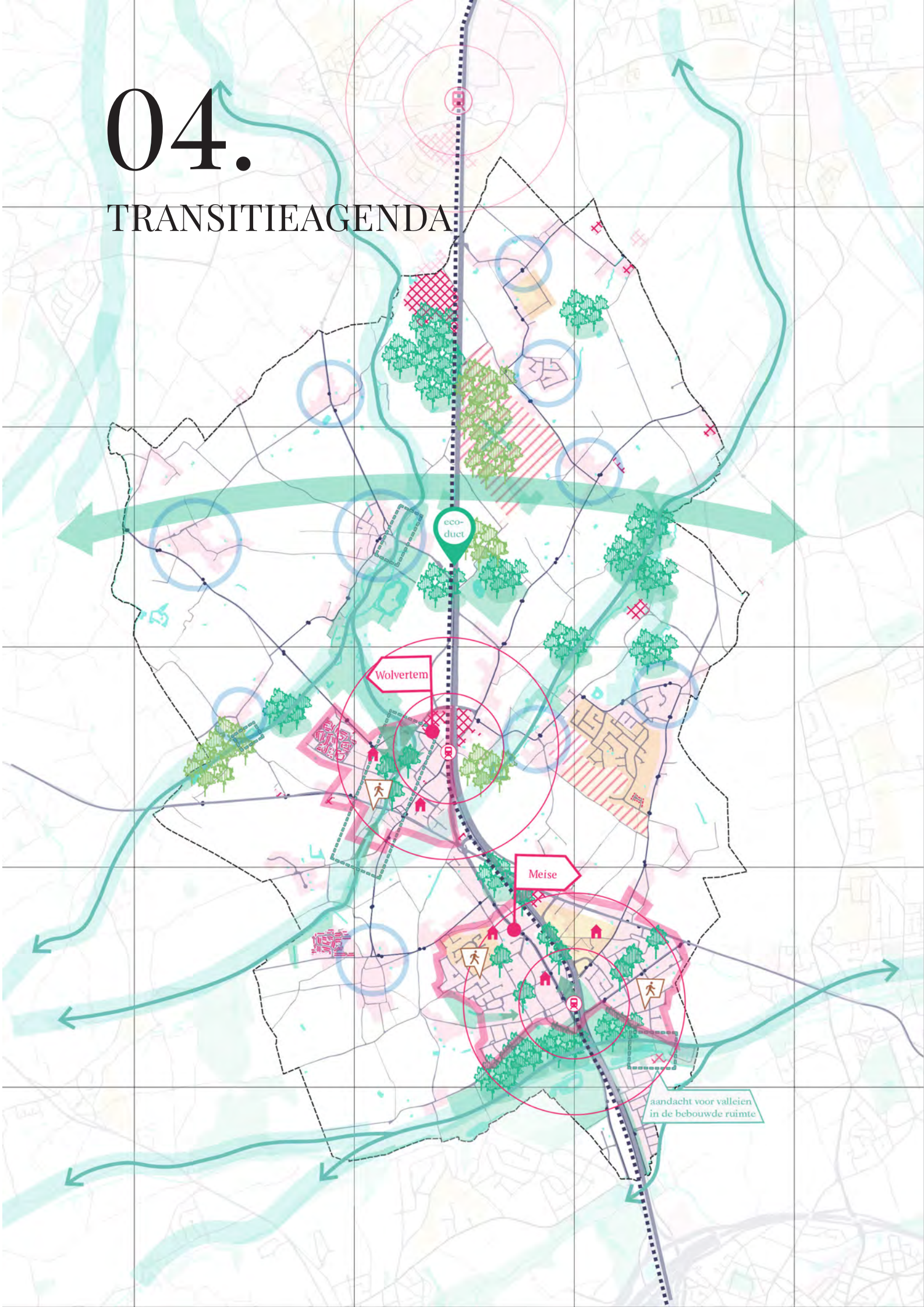
Voor de Molenbeek werd reeds het riviercontract Vliet-Molenbeek opgestart.

SCHRAP WESTRODE DEFINITIEF VOOR BEDRIJFVIGHEID

Het grootschalig bovenlokaal industrieterrein Westrode is een project uit een andere tijd. Met het oog op de locatie, gelegen in een noemenswaardige open ruimte corridor in combinatie met het unimodaal karakter van de site, is de ontwikkeling van 78,5 ha industrie op deze locatie niet meer verantwoord. Met de recente ontwikkelingen in Meise wat betreft open ruimte inname, is dit de plek bij uitstek om boscompensatie te realiseren en open ruimte open te houden.

04.

TRANSITIEAGENDA



	AMBITIE 1: HOOFDKERENEN DIE CONCURENEN MET LANDELIJK WONEN	AMBITIE 2: VERDICHT & PIO- NIER MET RUIL BSO	AMBITIE 3: CREËER NATUUR- VERBINDINGEN
QUICK WINS			
QW1. Activeer pleinen rond de kerk en werk een visie uit rond het gemeentehuis en gemeenteplein van Wolvertem	x	x	
QW2. Activeer traag wegennet: gemeente heer en meester met gemeentewegendeceet	x		x
QW3. Ontwikkel een parkeerstrategie die de kernen (be)leefbaar maakt en activeer het privaat parkeerareaal	x	x	x
QW4. Investeer in elementen voor de jeugd	x		
QW5. Zonnedelen en zonne-energie langsheen de A12		x	
STRATEGISCHE PROJECTEN			
SP1. Pionier met ruil voor BSO en combineer een duurzaam sociaal woonbeleid met kernversterking	x	x	
SP2. Bouw de sneltramhaltes optimaal uit als mobipunt en verdichtingslocatie	x	x	
PROGRAMMA'S			
PR1. Ent publieke ruimte in de kernen op de valleistructuur en leg ze mensgeoriënteerd aan	x		x
PR2. Werk proactief een boscompensatieplan uit voor De Lijn en zet hierbij in op de open ruimte corridor(s)	x		x
PR3. Ontwikkel netwerk zachte mobiliteit met sneltram en fietssnelweg langs A12 als ruggengraat	x		x
PR4. Ontwikkel een duidelijk kader voor opdelen / woningtype	x	x	
PR5. Rol voor de hele gemeente een actief onthardingsbeleid uit	x		x
PUBLIEKE SLAGKRACHT			
PSK1. Laat bouwmaatschappijen investeren in publieke ruimte	x	x	
PSK2. Teken hogere densiteiten in RUP Molenkouter	x	x	
PSK3. Wees creatief met de ontwikkeling van Sancta Maria	x	x	
PSK4. Zet met een ambitieuze bouwverordening in op meer kwaliteit	x	x	x
PSK5. Richt kwaliteitskamer op	x		
PSK6. Onderzoek de mogelijkheid van een warmtenet met de plantentuin		x	
ADVIEZEN AAN HOGERE OVERHEDEN			
AHO1. Alternatief programma Westrode	x		x
AHO2. Boscompensatie in bomen, niet in geld	x		x
AHO3. 2 woonlagen niet meer van deze tijd		x	
AHO4. Een autoafhankelijke woonwijk is niet sociaal		x	

4.1 QUICK WINS

“Als het centrum niet aantrekkelijk is, is het logisch dat je met de auto naar de bakker gaat.” (deelnemer workshop)

QW1. ACTIVEER PLEINEN ROND DE KERK EN WERK EEN VISIE UIT ROND HET GEMEENTEHUIS EN GEMEENTEPLEIN VAN WOLVERTEM

Voorzie meer verblijfs- en ontmoetingsruimte rond de kerken. Op die manier worden de dorpsharten ook naast de wekelijkse zaterdagmarkt (centrum Meise) en andere tijdelijke activiteiten (kerstmarkt, Beiaardfeesten, ...) geactiveerd. Dynamiek in het publiek domein zorgt voor een levendige kern. In Meise zal alvast het goede voorbeeld gegeven worden met een project betreffende de herinrichting van de Brusselsesteenweg aan de kerk, in combinatie met nieuwe horeca en vergroening. Maar zeker in Wolvertem is de nood naar een opwaardering van de publieke ruimte rondom de kerk en het Gemeenteplein zeer hoog. Het leegstaande gemeentehuis kan als een katalysator fungeren. Het toelaten van een gemengd programma (ook wonen) kan de zoektocht naar een investeerder makkelijker maken.

De omzendbrief ‘Ruimtelijk Transformatiebeleid’ (2017) biedt in dat opzicht perspectieven. Deze biedt de mogelijkheid om af te wijken van verouderde bestemmings- en bouwvoorschriften die een kwalitatieve verhoging van het ruimtelijk rendement verhinderen, op zowel private als publieke gronden. De voorwaar-

de is dat er een publiek-private samenwerking (PPS) tussen overheid en ontwikkelaar wordt opgezet, zodat het project naast private belangen, ook een belangrijke maatschappelijke meerwaarde creëert (openbaar domein, sociale doelgroepen, duurzaamheid, etc.). De gemeente is regisseur, kan kwaliteitseisen opleggen en beslist uiteindelijk over de vergunning. De ontwikkelaar treedt actief op als bouwheer en zal ‘meer’ mogen doen dan oorspronkelijk op die grond is toegelaten.

Een voorbeeld hiervan is de reconversie van de abdij-schoolsite in het centrum van Dendermonde. Door wonen en middelhoge bebouwing toe te laten, konden de leegstaande schoolgebouwen plaats ruimen voor een nieuw woonproject met een autovrije winkelstraat die de site opnieuw verbindt met het centrum. De abdijschool zal worden ingericht als publiek park en een ondergrondse waterloop wordt blootgelegd met pleinruimte ernaast.

QW2. ACTIVEER TRAAG WEGENNET: GEMEENTE HEER EN MEESTER MET GEMEENTEWEGENDECREET

Trage wegen zijn niet bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Ze zijn een ideaal instrument om zachte recreatieve verbindingen te creëren.

Met het recente Gemeentewegendecreet is de gemeente voortaan autonoom bevoegd om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentewegen. De gemeente kan haar visie op zachte mobiliteit vastleggen in een beleidskader en concrete actieplannen opstellen ter uitvoering ervan. De verjaaring door 30-jarig onbruik wordt opgeheven, zodat de gemeente zelf beslist over elke afschaffing. Daarnaast is ook de handhaving verscherpt met o.a. de mogelijkheid tot GAS-boetes voor eigenaars die doorgang verhinderen.

De gemeente Diest is de Vlaamse pionier op dit vlak en bracht maar liefst 1.400 trage wegen in kaart. De herwaardering van deze historische trajecten is gericht op functionele veilige verbindingstrajecten en recreatie.



QW3 – ONTWIKKEL EEN PARKEERSTRATEGIE DIE KERNEN (BE-)LEEFBAAR MAAKT EN ACTIVEER HET PRIVAAT PARKEERAREAAL

Parkeren in Meise is gratis. Werk een doordacht parkeerbeleid en passende parkeertarieven uit om de publieke ruimte te vrijwaren van stilstaande wagens. 'Betalend parkeren' aan de toekomstige sneltramhaltes kan een initiator zijn en sturend werken voor het parkeerbeleid in de rest van de gemeente. Er is ruimte voor langparkeren aan de tramhaltes, in de kernen wordt er ruimte gemaakt voor verblijven en gaat het beperkter parkeeraanbod naar kortparkeren in functie van handel.

Tegelijk kan dit parkeerbeleid ook een aantal andere van de huidige parkeerproblemen aanpakken. In de kernen is er een hoge parkeerdruk die voornamelijk veroorzaakt wordt door langparkeerders (parkeeronderzoek Mobiliteitsplan 2012). De auto neemt een dominante plaats in in de open ruimte waar de verblijfs, ontmoetings- en belevingsfunctie zou moeten primeren. Anderzijds blijkt dat ondergrondse parkeergarages vaak onderbenut zijn. Het gebruik of de aankoop van deze plaatsen wordt niet aangemoedigd. Parkeren op straat is gratis terwijl een parkeerplaats bij aanschaf van een woning de kosten doet oplopen. Een onderbenut privaat parkeerareaal is het gevolg.

Een verbeterd gebruik van het private parkeerareaal maakt ruimte vrij op straat. Dit dient bijgevolg hand in hand te gaan met een daling van het parkeeraanbod op straat. De vrijgekomen ruimte kan ingezet worden voor fietsenstallingen, meer groen en publieke ruimte.



De dominante positie van de auto werd aangepakt in het dorpshart van Hombeek, Mechelen. bron: databank Publieke Ruimte

QW4. INVESTEER IN ELEMENTEN VOOR DE JEUGD

Jongeren activeren de publieke ruimte en zorgen voor een dynamischer gebruik ervan. Het gebrek aan inrichting voor de jeugd ligt mee aan de basis van het beperkt gebruik van de publieke ruimte in de hoofdkernen vandaag. Investeer in sport- en spelaanleidingen, pocket parkjes, ... Speel ook het reliëf en uitzicht van de gemeente uit. Denk bijvoorbeeld aan een uitkijkpunt / interactieve uitkijktoren op de Heirbaan, waar men van een magnifiek uitzicht over Brussel kan genieten.



uitkijktoren Onlanden, NL
bron: Ateliereen architecten

QW5. ZONNEDELEN EN ZONNE-ENERGIE LANGSHEEN DE A12

Slechts 3,5 % van het potentieel dakenpark wordt momenteel benut. Dit betekent dat er nog heel wat groeipotentieel is. Niet iedereen die wil investeren, beschikt echter over een (geschikt) dak voor zonnepanelen. Niet iedereen die een geschikt dak heeft, wil investeren in zonnepanelen. Zonnedelen biedt hiervoor een oplossing! Kortrijk heeft bijvoorbeeld een investeringsmodel uitgerold waarbij burgers aandelen kunnen kopen in het zonneproject en hiervoor een rendement krijgen.

Naast het plaatsen van zonnepanelen op daken van het gemeentelijk patrimonium en bedrijfsgebouwen, kan ook ingezet worden op geluidsschermen met geïntegreerde zonnepanelen langs de A12. Financiering kan door middel van een burgercoöperatie. Zo heeft Zwijndrecht gelijkaardige plannen om panelen te plaatsen langs de autosnelwegen E17 en E34.

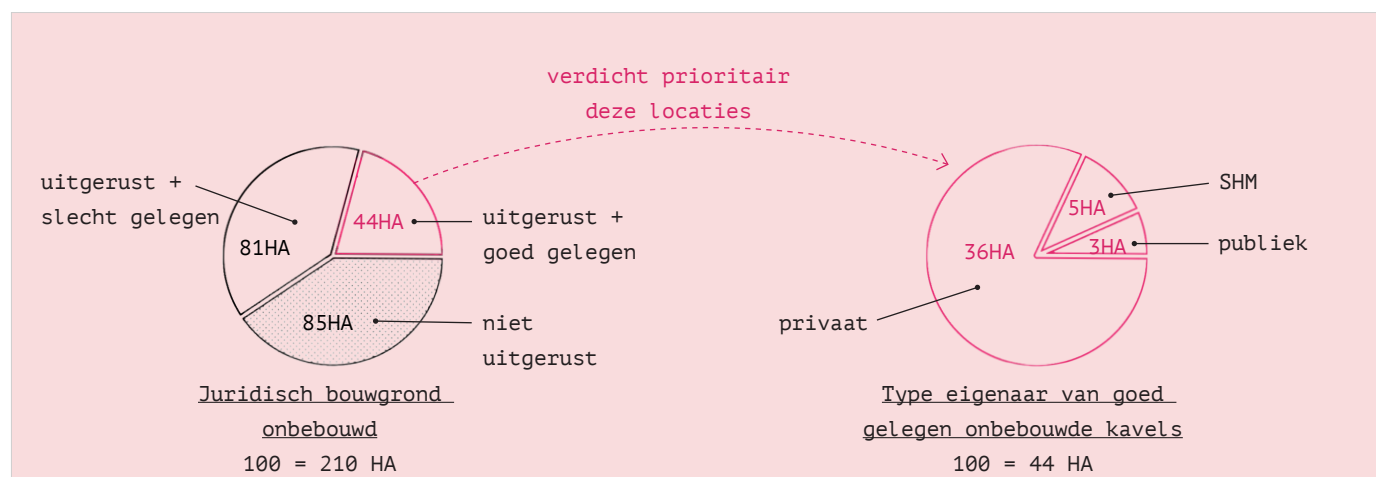
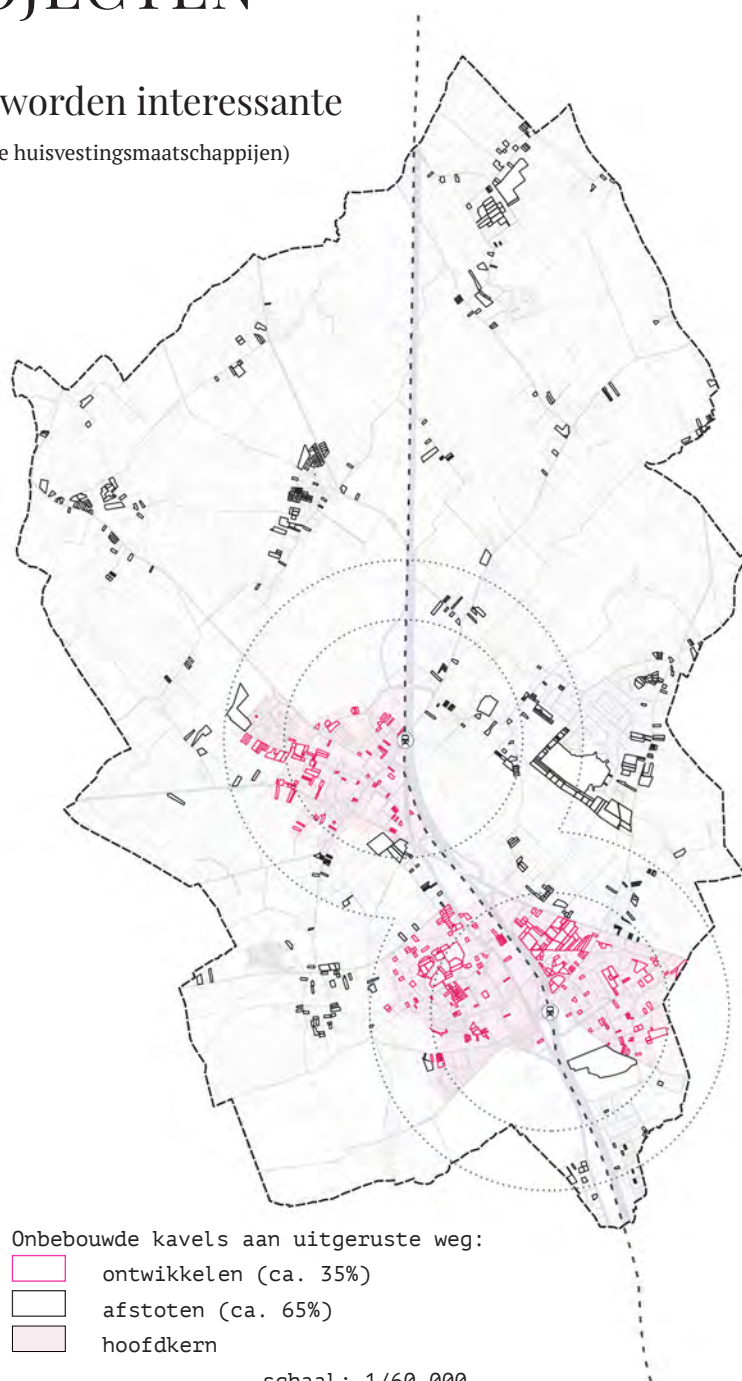
4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

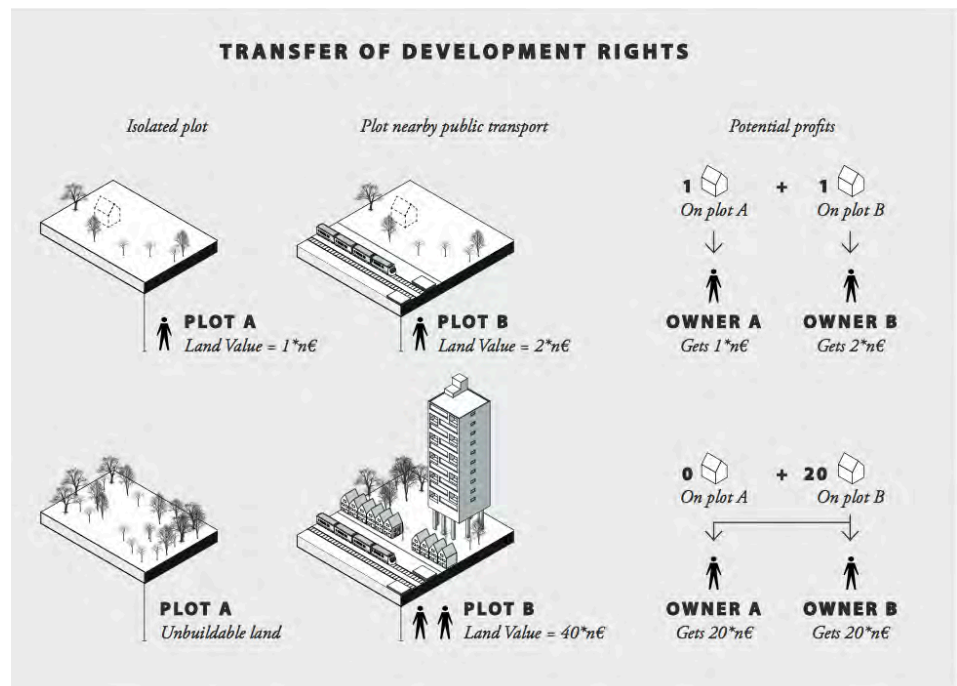
“Er is bereidheid om te praten, dan worden interessante pistes mogelijk.” (deelnemer overleg tussen sociale huisvestingsmaatschappijen)

SP1. PIONIER MET RUIL VOOR BSO EN COMBINEER EEN DUURZAAM SOCIAAL WOONBELEID MET KERNVERSTERKING

Eerder werd aangegeven dat de gemeente een relatief groot betonrisico heeft (210 ha bouwgrond voorhanden). 60% hiervan betreft kavels gelegen aan een uitgeruste weg. Sommige gronden zijn zeer strategisch gelegen door hun centrale positie in een van de hoofdkernen, nabij voorzieningen en een geplande sneltramhalte. Andere zouden met een toekomstige verkaveling bijdragen tot een verdere lintbebouwing en versnippering van de reeds sterk bedreigde open ruimte.

Op het grondgebied van de gemeente is ca. 125 ha onbebouwde kavels gelegen aan een uitgeruste weg. (zie bijlage 5.4 Bouwmogelijkheden). Hiervan kunnen we stellen dat ca. 44 ha of 35 % zich op goed gelegen locaties bevindt. Dit houdt in een perceel dat deel uitmaakt van de kern van Meise of Wolvenstem, op maximum 1,5km van een sneltramhalte. De hoofdkernen veronderstellen enige densiteit, een ontwikkeling van deze kavels aan 50 wo/ha levert 2.200 woningen op. Dit is ongeveer dubbel zoveel als het berekende aantal extra huishoudens tegen 2050. Het grootste deel van de onbebouwde, goedgelegen kavels is in privaat bezit, 5 ha is in handen van sociale huisvestingsmaatschappijen en 3 ha in publieke handen.





bron: Bogdan & Van Broeck

grafiek: Sarah Poot

Voor een gemeente zoals Meise, met veel landelijke bouwgronden én veel potenties in de hoofdkernen, zijn verhandelbare bouwrechten een sterk te onderzoeken piste. Het idee werd gelanceerd door Bond Beter Leefmilieu (BBL) en betreft een systeem dat het mogelijk maakt slecht gelegen bouwgronden in het landelijk gebied, te ruilen voor bouw mogelijkheden in de stads- of dorpskernen. Het idee van verhandelbare bouwrechten biedt een alternatief voor de traditionele planbaten en -schade, door te zoeken naar compensaties. Door op één strategisch perceel hoger en dichter te bouwen dan oorspronkelijk mogelijk, kan een minder goed gelegen perceel gevrijwaard worden van bebouwing. De winsten worden dan verdeeld onder de eigenaars van de twee betrokken percelen.

Dit kan mogelijkheden bieden om slecht gelegen gronden af te stoten en andere oplossingen op tafel te leggen voor geplande grootschalige projecten zoals verkaveling Tussenveld.

Het realiseren van de geplande 299 sociale woningen op Tussenveld (site 01) is niet wenselijk gezien de sterke concentratie van het sociaal programma, de autoafhankelijke locatie en het overstromingsgevoelig gebied. Verdere uitbreiding van het woningbestand moet geconcentreerd worden in de hoofddorpen, die zoals aangetoond nog genoeg potentieel hebben (in onbebouwde kavels in en buiten WUG's maar ook in densiteiten). Er zijn wel degelijk andere en beter gelegen alternatieven voorhanden.

Bevolkingsprognose

bevolking 2019	19.127 inw. (Statbel, 2018)
bevolking 2035	20.492 inw. (Statbel, 2018)
bevolking 2050	21.789 inw. (eigen projectie, uitgaande van een groei van 0,41 % per jaar)

Met gemiddeld 2.1 personen per huishouden betekent dit ca. 1.267 extra huishoudens tegen 2050



Pak het behalen van het BSO vernieuwend aan (versus Providentiawijk, Ter Vlieten, ... bestaande grote sociale verkavelingen perifeer t.o.v. de kern) en voorzie sociale woningen in diverse typologieën op verschillende locaties. In dit strategisch project worden verschillende strategische sites aangeduid en gescreend. Er is gefocust op percelen die in publieke handen zijn en goed gelegen en op percelen in private handen, maar strategisch zeer goed gelegen en met mogelijkheden om een aanzienlijke meerwaarde te creëren. Enkel op die manier kan een combinatie van deze sites, een alternatief bieden voor de ontwikkeling van Tussenveld en kan de gemeente op een duurzame, innovatieve en kwalitatieve manier het BSO realiseren.

Het aansnijden van de overige oppervlakte van het WUG Tussenveld moet voorkomen worden. Er kunnen wel nog enkele entiteiten in de wijk geïmplementeerd worden die de rand van de wijk, maar ook de rand van de open ruimte definiëren. Vandaag heeft Tussenveld nog veel doodlopende straten. Met het voorzien van een beperkt aantal gebouwen op deze locaties wordt een zekere afwerkingsgraad geïntegreerd. Deze nieuwbouw samenbinden in de vorm van een randpark zou een meerwaarde kunnen vormen voor de leefomgeving van de nieuwe en huidige bewoners van Sint-Brixius-Rode en Eversem. Door aansluitende doorsteken ontstaat een meer doorwaadbare en zo ook wandelbare buurt. Er wordt voor Tussenveld dan ook gewerkt met 3 opties : geen verdere ontwikkeling (01.1), 4 co-housing projecten als afwerking van de bestaande straten (01.2)



PROJECTZONE			VERGUNBAAR VANDAAG			PROJECT OPTIES		SALDO
	opp. perceel	eigenaar	huidig gebruik	juridische bestemming	# WO vlg. gem. dichtheid buurt (*1)	# gebouwen x footprint x gem. bouwlagen = vloeroppervlakte	# WO ontwerpend onderzoek (*2)	potentieel # WO in ruil BSO
SITE 01. TUSSENVELD	117.950 m ²	SHM GMV	landbouw	WUG	299 wo			
01.1 _ NIETS EXTRA					(= bestaand voorstel)	niet ontwikkeld	0 wo	-299 wo
01.2 _ CO-HOUSING						4 x 200 m ² x 3 = 2.400 m ²	16 wo (v/t 0,2)	-283 wo
01.3 _ 5 'TORENTJES'						5 x 400 m ² x 5 = 10.000 m ²	100 wo (v/t 0,85)	-199 wo
SITE 02. MOBIPUNT (ref 1)	4.420 m ²	onbekend	parking	buffer-zone	0 wo	1 x 2.000 m ² x 5 = 10.000 m ²	100 wo (v/t 2,25)	+ 100 wo
SITE 03. EILAND (ref 2)	5.547 m ²	privaat	landbouw	WUG	6 wo (12 wo/ ha)	1 x 2.500 m ² x 6 = 15.000 m ²	150 wo (v/t 2,70)	+ 144 wo
SITE 04. GEMENGDE INBREIDING (ref 3)	32.272 m ²	SHM VMSW	landbouw	WUG	40 wo (12 wo/ ha)	5 x 900 m ² x 4,5 = 20.500 m ²	202 wo (v/t 0,63)	+162 wo
SITE 05. PIEREN (ref 4)	18.517 m ²	SHM Providentia	braakliggend/ groen	WUG	22 wo (12 wo/ ha)	3 x 1120 m ² x 4,5 = 15.120 m ²	151 wo (v/t 0,82)	+129 wo
SITE 06. ECO WIJK (ref 5)	39.343 m ²	privaat	landbouw	WUG	48 wo (12 wo/ ha)	5 x 960 m ² x 3,8 = 18.240 m ²	182 wo (v/t 0,46)	+134 wo
SITE 07. BOSTORENS (ref 6)	12.861 m ²	Haviland	bos	WUG	16 wo (12 wo/ ha)	2 x 443 m ² x 7 = 6.202 m ²	62 wo (v/t 0,24)	+46 wo
SITE 08. BERMGEBOUW (ref 1)	6.900 m ²	onbekend	landbouw	agrarisch gebied	0 wo	1 x 3.000 m ² x 5 = 15.000	150 wo (v/t 2,17)	+150 wo
SITE 09. DE VLIETEN 2.0 (ref 7)	16.793 m ²	SHM Providentia	wonen	WUG	32 wo (19 wo/ ha)	90 x 50 m ² x 3,5 = 15.750 m ²	157 wo (v/t 0,94)	+125 wo
SITE 10. SANCTA MARIA (ref 3)	6.000 m ²	gemeente privaat	wonen	woon-gebied	22 wo (38 wo/ ha)	5 x 275 m ² x 5 = 3 x 500 x 4 = 12.875 m ²	128 wo (v/t 1,61)	+106 wo

(*1) - Het gangbaar en in theorie vergunbaar woonpotentieel wordt berekend aan de hand van de gemiddelde woondichtheid in de buurt (zie bijlage 5.1 - vergelijkend onderzoek weefsel). Voor sites die vandaag geen woonbestemming hebben, is het huidige woonpotentieel 0. Voor de site tussenveld wordt het voorliggende project in beschouwing genomen.

(*2) - Het woonpotentieel verdichtingsproject wordt berekend a.d.h.v. primair ontwerpend onderzoek. De geraamde vloeroppervlakte kwam tot stand door het intekenen van volumes op de projectzones, gekoppeld aan referentieprojecten. Het aantal wooneenheden werd bekomen door te rekenen met een gemiddelde bruto vloeroppervlakte van 100 m² per woning.

Referenties :

1. Site Verbeemen, Mechelen van Compagnie 0
2. 't Wisselspoor, Kessel-Lo van URA
3. De Perenpit, Mortsel van Dethier, BULK en LAND

4. Oostkamp van BUUR, Bogdan & Van Broeck, Vont, Studio Basta en BUR0 II- ARCHI+I
5. Woonwijk Venning, Kortrijk van BUR0 II & ARCHI+I
6. Renoir, Evere van MDW Architecture
7. Pandreitje, Brugge van Haverhals-Heylen

1.

circa
150 wo/ha

2.

circa
192 wo/ha

3.

circa
111 wo/ha

4.

circa
33 wo/ha

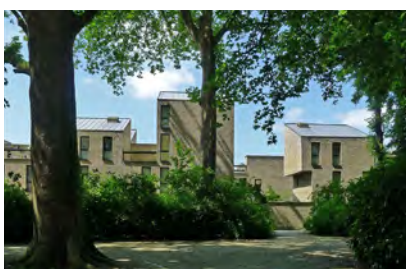
5.

circa
67 wo/ha

6.

circa
85 wo/ha

7.

circa
93 wo/ha

of aansluitend op die straten 5 'torentjes' van 5 bouwla-
gen (zie beeld, optie 01.3).

De tabel hiernaast geeft een overzicht van de
bouwmogelijkheden op de onderzochte sites. Er wordt
een onderscheid gemaakt tussen wat vandaag vergun-
baar en gangbaar zou zijn en het woonpotentieel in een
verdichtingsoptiek. Door het verschil tussen beide te ne-
men (zie saldo) worden de potentiële bijdragen aan het
realiseren van het BSO geconcretiseerd. Door gebruik te
maken van verhandelbare bouwrechten, ontstaan ont-
wikkelingsscenario's waarbij het BSO wordt gerealiseerd
op betere locaties in combinatie met andere ontwikke-
lingen al dan niet door de huidige eigenaar.

Uit de tabel kunnen tal van verschillende
ontwikkelingsscenario's worden gedestilleerd. Enkele
concrete scenario's, telkens met een specifieke insteek :

**SCENARIO 1. Realisatie op gronden van de 3
sociale huisvestingsmaatschappijen (relatief
makkelijke grondenbank)**

site 01.2 + site 04 + site 05

**SCENARIO 2. Enkel Providentia nodig als
partner, dus samenwerking tss 2 partijen**

site 01.3 + site 05 + site 09

**SCENARIO 3. Geen bijkomende ontwikkeling op
Tussenveld en programma volledig naar kern
van Meise (kernversterking)**

site 01.1 + site 02 + site 03 + site 04

**SCENARIO 4. Ruil binnen open ruimte gebruik
(landbouw wordt wonen / WUG wordt landbouw)**

site 01.3 + site 02 + site 08

SCENARIO 5. Opzetten van een PPS structuur

site 01.2 + site 06 + site 07 + site 10

Uit de tabel kunnen nog tal van andere combinaties
worden gedestilleerd.

SP2. BOUW DE SNELTRAMHALTES OPTIMAAL UIT ALS MOBIPUNT EN VERDICHTINGSLOCATIE

De nieuwe sneltram met haltes in de hoofdkernen kan heel wat dynamiek teweeg brengen in Meise. Het is nu aan de gemeente om deze kans met 2 handen te grijpen en als sturend te gebruiken voor het optimaliseren van lokale mobiliteit, openbaar domein, voorzieningen, ...

Bouw de nieuwe sneltramhaltes uit als volwaardige, multimodale en goed uitgeruste knooppunten of mobipunten. Hier is niet enkel plaats voor het parkeren van je wagen, maar worden verschillende vormen van mobiliteit gecombineerd. Zo kunnen we onze fiets laten onderhouden terwijl we de tram richting Brussel nemen of een deelfiets nemen als natransport richting lokale bedrijvigheid. De beschikbaarheid van goed op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden maken vlot schakelen tussen de vervoersmodi mogelijk. Gelet op het beperkt aantal mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de kernen van Meise en Wolvertem kunnen de parkings van de tramhaltes gebruikt worden als verdichtingslocaties (zie SP1). Het stapelen van verschillende functies op de parkings zorgt voor een efficiënter ruimtegebruik en een hogere bevolkingsdichtheid in de kernen die moet toelaten het handelsapparaat te laten herleven.

Voor de ontwikkeling van de tramhaltes worden twee RUP's opgemaakt door de Werkvennootschap. Enkele richtlijnen om mee op te nemen worden hier naar voren geschoven:

Richtlijn 1. Richt de halte in als een multimodaal knooppunt

Om het gebruik van de toekomstige sneltramhaltes maximaal te bevorderen, is een multimodale uitrusting als volwaardig knooppunt wenselijk. Hierbij is het uitgangspunt om combimobiliteit te faciliteren: de toegang tot en de overstap tussen de verschillende vervoersmodi.

Vlaanderen stelt een handleiding voor gemeenten ter beschikking omtrent de typologie, locatiekeuze, vormgeving en inrichting van mobipunten (www.mobipunt.be). Ook in de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten

worden richtlijnen gesteld voor lokale overheden en vervoerregio's om mobipunten te gaan installeren (vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit). Gelet op het toekomstige aanbod aan openbaar vervoer en de bovenlokale verbinding met Brussel, kan de sneltramhalte geselecteerd worden als een regionaal mobipunt (zie bijlage 5.6 voorwaarden en mogelijk aanbod per type mobipunt). Zoals beschreven in de Vlaamse beleidsvisie ligt de regierol voor (inter-)regionale mobipunten bij de vervoerregio's, die verder ook instaan voor prioriteitsbepaling en budgettering van de mobipunten. De regierol, prioriteitsbepaling en budgettering van lokale en buurtmobipunten ligt dan weer in handen van de gemeentelijke overheden.

Richtlijn 2. Stem het parkeeraanbod goed af

Aan een (regionaal) mobipunt is ook plaats voor een overstap met de wagen. Een goed uitgebouwde Park & Ride geeft mensen de mogelijkheid om de wagen achter te laten en hun traject te vervolgen met de sneltram. In Meise is er reeds een carpool / P+R parking aanwezig vlakbij de toekomstige halte. Deze kan geïntegreerd worden in de nieuwe infrastructuur rond de tramhalte. Het voorziene uiteindelijke parkeeraanbod dient daarbij goed afgestemd te zijn op de ligging van Meise, waarbij een trechtersysteem gehanteerd kan worden: hoe dichterbij Brussel, hoe minder parkeerplaatsen voorzien worden. Zo worden de grootste verkeersstromen opgevangen (ver) buiten de grootstad. Deze afstemming moet op regionaal niveau gebeuren binnen het proces van de Werkvennootschap en de vervoerregio's..



Parkeergarage onder het verkeersarme plein van het station Le Mans, Frankrijk
bron: Arep

Richtlijn 3. Optimaliseer de fietsbereikbaarheid en voorzie voldoende fietsenstallingen

De fietsbereikbaarheid van het toekomstige mobipunt is een belangrijk aandachtspunt. Hierbij ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente om een fijnmazig en gemeentedekkend fietsnetwerk uit te bouwen zodat de belangrijkste attractiepolen en de verschillende woonkernen via een zacht netwerk aansluiten op



De Cuyperpassage, onder het station van Amsterdam, waar contrast duidelijk de zones tussen voetgangers en fietsers afbakt. bron: Benthem Crouwel Architects



Overdekte fietsenstalling, Kopenhagen
bron: KOBE Architects

de sneltramhalte. In het mobiliteitsplan (2012) werd reeds voorgesteld om een fietsdoorsteek te voorzien onder A12. Het uitvoeren van deze actie kan alleen maar aangemoedigd worden. De fietsonderdoorgang is een belangrijke schakel in het zacht netwerk (barrière A12 overbruggen) en o.a. zal een nieuwe verbinding tussen de kernen Sint-Brixius-Rode en Wolvertem creëren.

Richtlijn 4. Zorg voor een goede aansluiting van de lokale buslijnen

De fiets is niet geschikt voor iedereen of in bepaalde weersomstandigheden. Het integreren van de sneltramhaltes in het lokale busnetwerk is dan ook een must. Het OV-plan op korte termijn dat de komende maanden gefinaliseerd wordt binnen de vervoerregio kan nog geen rekening houden met nog niet gerealiseerde traminfrastructuur. Zet daarom in het openbaar vervoer plan op lange termijn, dat deel uitmaakt van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio, sterk in op een toekomstige afstemming van de buslijnen en laat deze maximaal verknopen met de te realiseren tramhaltes. Voorzie een comfortabele, overdekte bushalte aan de sneltramhalte.

Richtlijn 5. Van bezit naar gebruik: voorzie deelauto's en deelfietsen

Stimuleer als gemeente deelsystemen door deze te voorzien aan de twee tramhaltes/mobiliteitsknooppunten. Hoogwaardig openbaar vervoer blijft, gezien de afwezigheid van een kritische massa, moeilijk buiten de stedelijke gebieden. Inzetten op alternatieven is dus zeker niet overbodig. De gemeente hoort deelmobiliteit te reguleren en actief te ondersteunen.

Richtlijn 6. Integreer voorzieningen

Een mobiliteitsknooppunt kan meer zijn dan louter een transitieplaats. Door de site te gaan opladen met voorzieningen kan het een aantrekkelijke overstapplaats worden met verblijfskwaliteit. Bovendien bevinden de haltes zich hier in de beperkte bebouwde kom van de hoofddorpen, ze maken dus deel uit van het centrum. Het integreren van voorzieningen zorgt ervoor dat deze als hechtere kernen kunnen fungeren. In een regionaal mobipunt zijn volgende aanvullende functies essentieel: voedings- en krantenwinkel, café/restaurant, pakketautomaat, postbus. Overige functies zijn aanbevolen: lockers, strijkatelier, kinderdagverblijf, geldautomaat, ...

Richtlijn 7. Investeer in verbindende publieke ruimte rondom de halte

De publieke ruimte rond een station vormt de toegangspoort tot de stad, in dit geval de sneltramhalte tot het dorp. Investeren in een kwalitatief openbaar domein voedt de charme van het dorp, in het bijzonder voor de kern Meise, waar de tramhalte vele mensen richting de plantentuin moet leiden. Specifiek voor deze halte zou daarom het concept van 'de groene halte' toegepast kunnen worden. Dit concept zet in op de combinatie wandelen en openbaar vervoer. Dit wil zeggen dat er vanaf de tramhalte een aangename wandelroute start

die je tot de plantentuin leidt. Dit kan vormgegeven worden als een botanische wandeling die bezoekers van de plantentuin al in de sfeer brengt.

Zet hier dan ook in op een duidelijke signalisatie die de identiteit van het dorp versterkt en gebruikers onmiddellijk oriënteert. De drempel om het mobipunt te gebruiken moet zo laag mogelijk zijn. Sociale veiligheid is daarom zeer belangrijk: voldoende verlichting, sociale controle, zichtbaarheid vanuit de omgeving, vuilnisbakken en regelmatig onderhoud dragen daartoe bij.

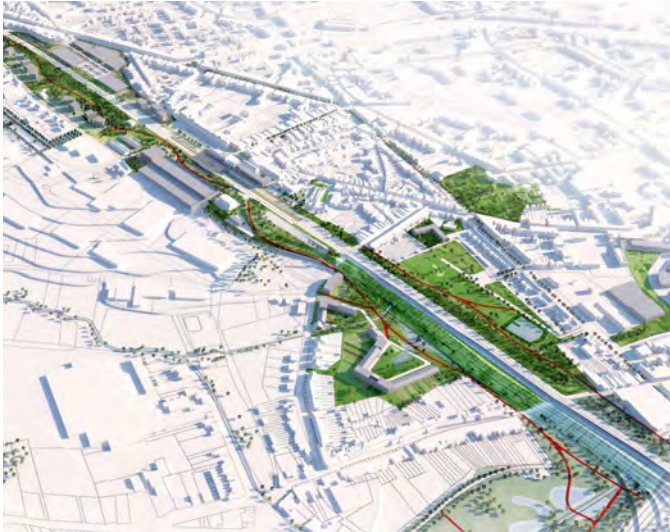
De A12 en nieuwe sneltraminfrastructuur snijdt de ruime bebouwde kern van Meise doormidden. Tracht met de inrichting van de tramhalte als sociale ruimte de twee zijden van het dorp aan elkaar te schakelen.

Een kwalitatief mobipunt is een conflictarme omgeving met aandacht voor looproutes bij het overstappen en een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers. De Nieuwelaan heeft een zeer breed profiel waar ter hoogte van de carpoolparking tevens veel vrije ruimte beschikbaar is. Hier is ruimtelijk zeer veel marge om de Nieuwelaan om te vormen tot een leesbare omgeving waar verschillende verkeersnetwerken verknopen en de oversteekbaarheid sterk verbeterd kan worden in vergelijking met de huidige situatie. Vertraag het verkeer op de Nieuwelaan ter hoogte van de halte en voorzie een veilige oversteek en aansluiting met centrum Meise. Het voorzien van een attentieverhogende middenberm en het verhogen van de kwaliteit van de fietspaden zijn de eerste aandachtspunten.



Sport en spel op een parkeergebouw, Kopenhagen. bron: JAJA Architects

“Gedeelde mobiliteit functioneert optimaal bij een hoge dichtheid van potentiële gebruikers. In die zin laat het ons anders naar de bebouwde ruimte kijken.”
(De Bruyn et al, 2018)



Voor een 'groene halte' kan alvast inspiratie gehaald worden uit het masterplan 'Stationspark' Tienen, waar een lang park zich langs de spoorbedding strekt.
bron: a2o architecten en Omgeving



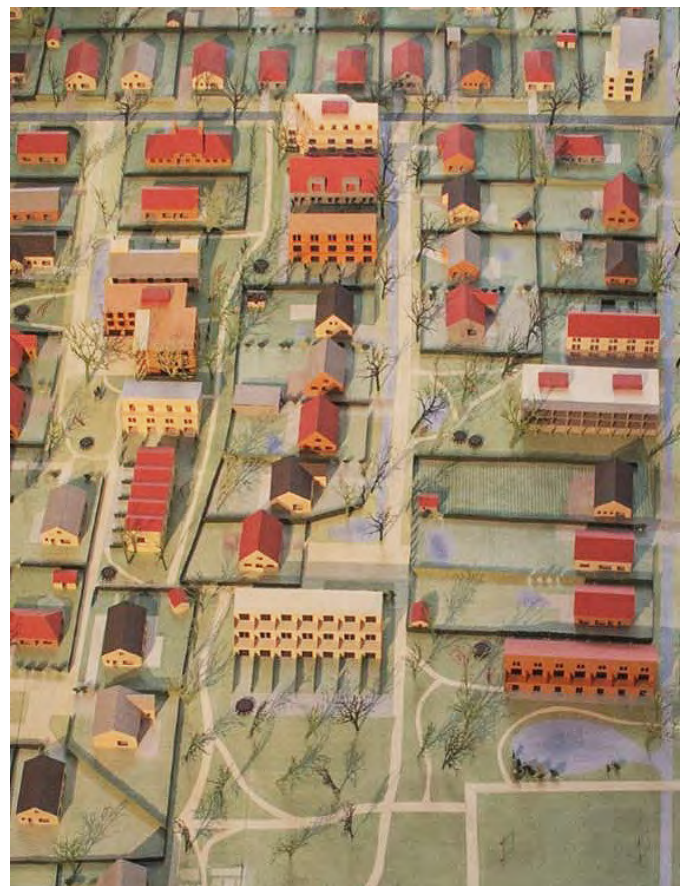
Een levendig groen stationsplein, Budapest
bron: Építész Stúdió + Lépték-Terv



Gidsende bestrating, Armintza (Spanje)
bron: G&C Arquitectos

Richtlijn 8. Gebruik de RUP's om verdichting rondom de haltes te stimuleren en te sturen

De zones rond belangrijke openbare vervoers-knooppunten vormen de basis voor nieuwe ontwikkelingen. De gemeente kan zich hiernaar georiënteerd ontwikkelen en herontwikkelen. Nabijheid is een sturende en cruciale parameter bij nieuwe ontwikkelingen. Gedeelde mobiliteit functioneert namelijk het meest optimaal bij hogere dichtheden, want dit betekent meer potentiële gebruikers. Gebruik de RUP's om verdichtingslocaties te creëren en/of verankeren en om in de directe omgeving van de haltes hogere dichtheden toe te laten. Zet bij het verdichten in op een variëteit aan woontypologieën. Denk daarbij vooral aan typologieën die aanvullend zijn op het bestaande woonaanbod in Meise.



Transformatie/herverkaveling van Wondelgem
bron: Bovenbouw Architecten

Richtlijn 9. Met voldoende aandacht voor energie-efficiëntie

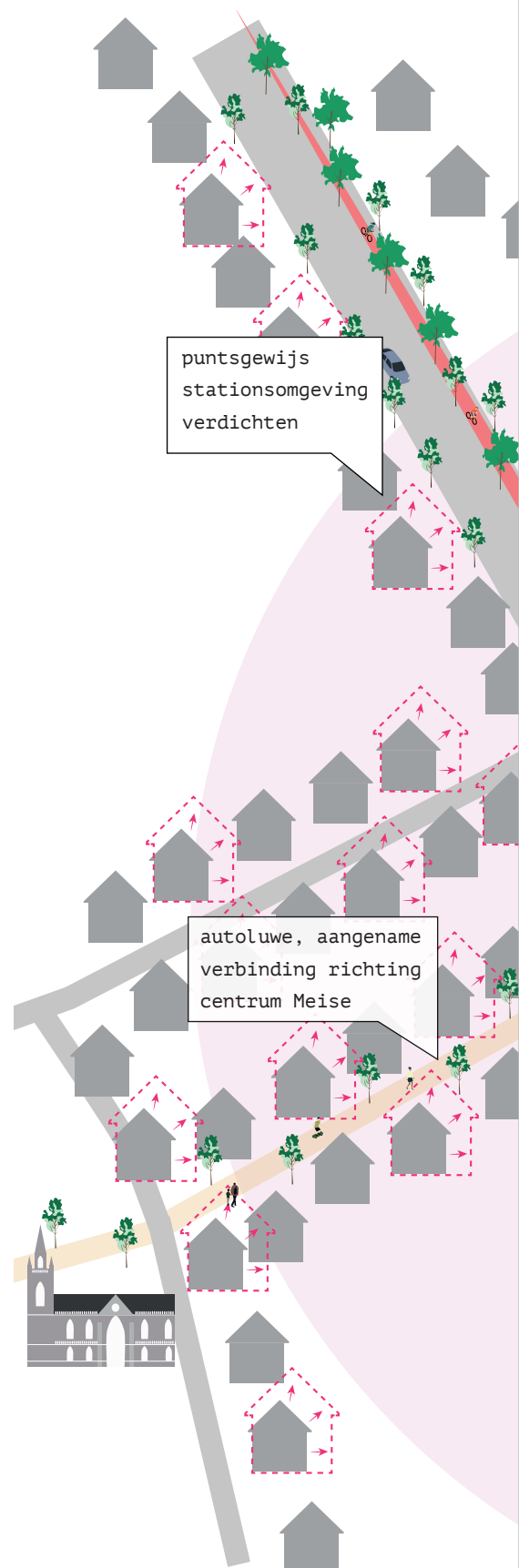
Meise kan een belangrijke voortrekkersrol opnemen door in te zetten op CO2-neutrale en energie-efficiënte voorzieningen langsheen de tramlijn op eigen grondgebied. Zo kan er gekozen worden voor energie-zuinige en slimme verlichting om de impact op mens en milieu te beperken. Kies voor passiefbouw door het benutten van zonne- en bodemenergie.

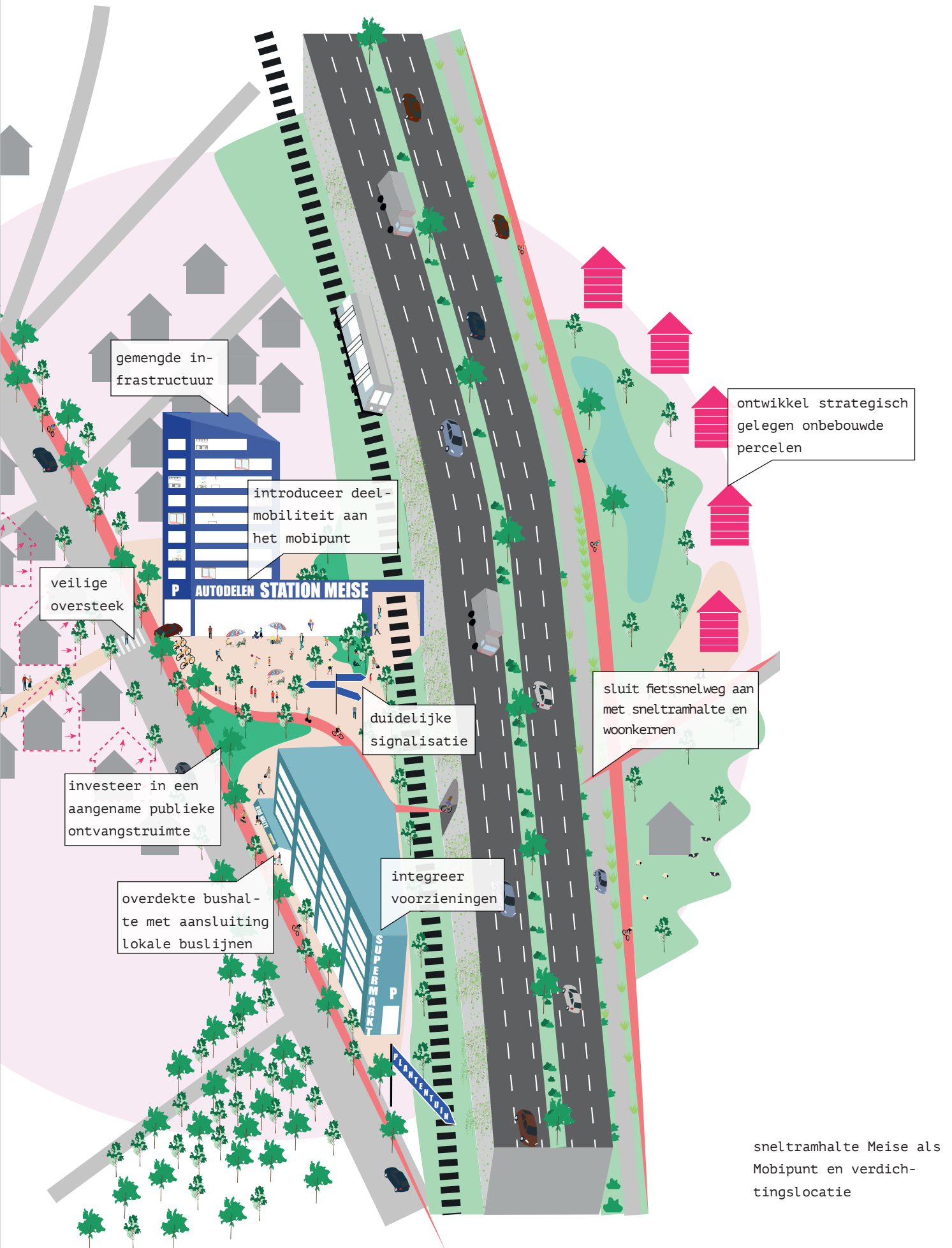
Richtlijn 10. Accentueer en activeer haltes met verzamelgebouwen

Leg de lat hoog voor de bebouwing rond de haltes. Zorg voor sprekende architectuur én een boeiend programma. Verzamelgebouwen groeperen verschillende functies zoals parkeren, voorzieningen, wonen, handel en waarom geen bedrijvigheid. Functies worden samengebracht op een intelligente manier en activeren de omgeving van de halte 18u op 24u en 7 dagen op 7.

Richtlijn 11. Link met lokale bedrijvigheid

Wolvertem is de kern met het grootste aandeel lokale bedrijvigheid waarvoor in de toekomst ook nog groeimogelijkheden voorzien zijn. Om die reden zal de halte van Wolvertem niet louter een vertrekpunt richting Brussel zijn maar ook een aankomstpunt vanuit de omliggende gemeentes richting lokale bedrijvigheid. Voorzie daarom aan de halte van Wolvertem ook in natransportmogelijkheden zoals (elektrische) deelfietsen en stallingsruimte waar eventueel bedrijfsfietsen onderdak kunnen vinden.





4.3 PROGRAMMA'S

“Meise is rijk aan valleien en beken.”

(deelnemer workshop)

PR1. ENT PUBLIEKE RUIMTE IN DE KER- NEN OP DE VALLEISTRUCTUUR EN LEG ZE MENSGEÖRIENTEERD AAN

Ontwikkel een sterke en geïntegreerde visie over hoe de waterlopen in de bebouwde kom lopen. Dit impliceert een strategie waar recreatie en waterbeheer samenkomen, waar water meer ruimte krijgt (vs. beheersen) en waaraan ingrepen gekoppeld worden die het aanbod en de inrichting van de publieke ruimte optimaliseren. Door het water meer zichtbaar te maken in het straatbeeld wordt bijgedragen aan de waterbewustwording. Ook de waterkwaliteit kan worden aangepakt.

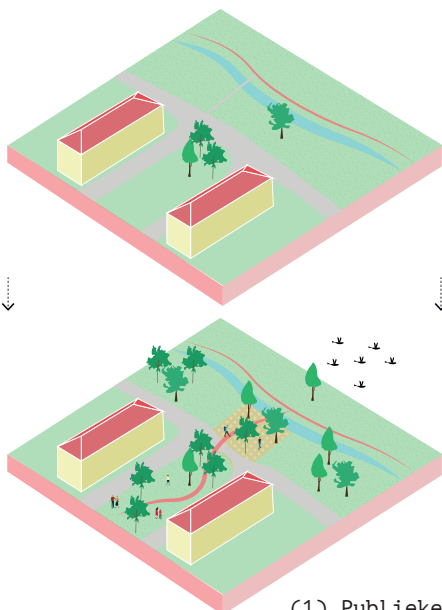
Enkele concrete sites (zie kaart):

(1) De Maalbeek is ter hoogte van de Nekkerlaan weggemoffeld. Een herinrichting van de publieke ruimte rond de beek in aansluiting met het centraal parkje/pleintje als meerwaarde voor de residentiële wijk.

(2) De Meusegembeek zichtbaar maken in het straatbeeld vormt een mooi welkom voor het dorp. De aanpalende parkeerplaatsen omvormen naar een pleintje waar inwoners (en fietsers aangezien dit op een fietsknooppunten route ligt), kunnen vertoeven.

(3) Dorpskern Wolvertem: in de Merchtemsesteenweg de textiel- en glasbak verplaatsen voor een pocketparkje met een beleefbare oever. Verderop kan de functie van parking aan 't bronneke misschien ook herzien worden...

(4) De Molenbeek door Wolvertem en Imde.



(1) Publieke ruimte in aansluiting met de Maalbeek

PR2. WERK PROACTIEF EEN BOSCOM- PENSATIEPLAN UIT VOOR DE LIJN EN ZET HIERBIJ IN OP DE OPEN RUIMTE CORRIDOR(S)

Wie ontbost (=bos dat verdwijnt) moet dat compenseren. Dat kan in natura of in geld. Helaas wordt te vaak gestort en te weinig gerealiseerd. Bij een compenserende bebossing in natura moet de aanvrager immers een beplantingsplan met de voorgestelde percelen indienen. Zie de nodige boscompensatie ten behoeve van de sneltram (13ha) niet als een last maar als een kans voor de gemeente om haar groen karakter te versterken.

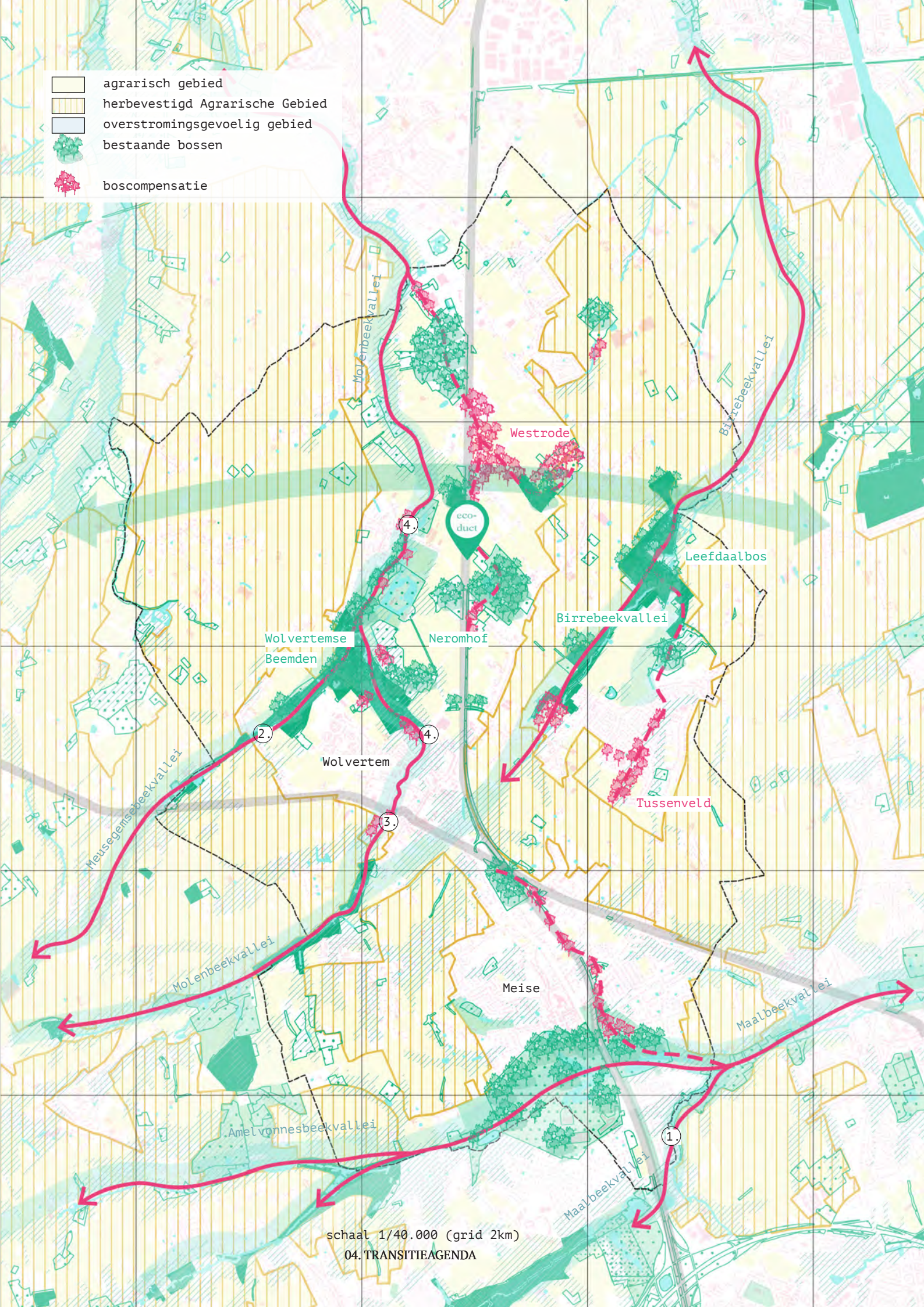
Meise kan De Lijn overtuigen om te herbebossen op haar grondgebied door proactief een concreet voorstel uit te werken met percelen die in aanmerking komen. Compenseer bos op grondgebied van de gemeente, aansluitend bij bestaande boskernen en in functie van boscorridors.

Bij voorkeur gebeurt de compensatie in de VEN-gebieden (Neromhof, Leefdaalbos, Birrebeekvallei, Wolvertemse Beemden). De enige voorwaarde is dat er nog geen bos staat. Private eigenaars die hun grond in het kader van boscompensatie laten bebossen (bv. agrarisch gebied) worden overigens door Vlaanderen gesubsidieerd. Wees ambitieus en compenseer niet louter bomen maar ook bestemmingen, bijvoorbeeld in de niet herbevestigde agrarische gebieden. Ontwikkel hierover een geheelvisie die sleutelkwesities samenlegt (o.m. Westrode, Tussenveld, ...).

Het ruimtebeslag van de sneltram en randinfrastructuur zorgt bovendien voor direct verlies van andere biotopen dan enkel bos. De ingenomen oppervlakte gaat verloren als habitat voor planten en dieren. Door het opdelen van deze leefgebieden worden extra barrières gevormd.

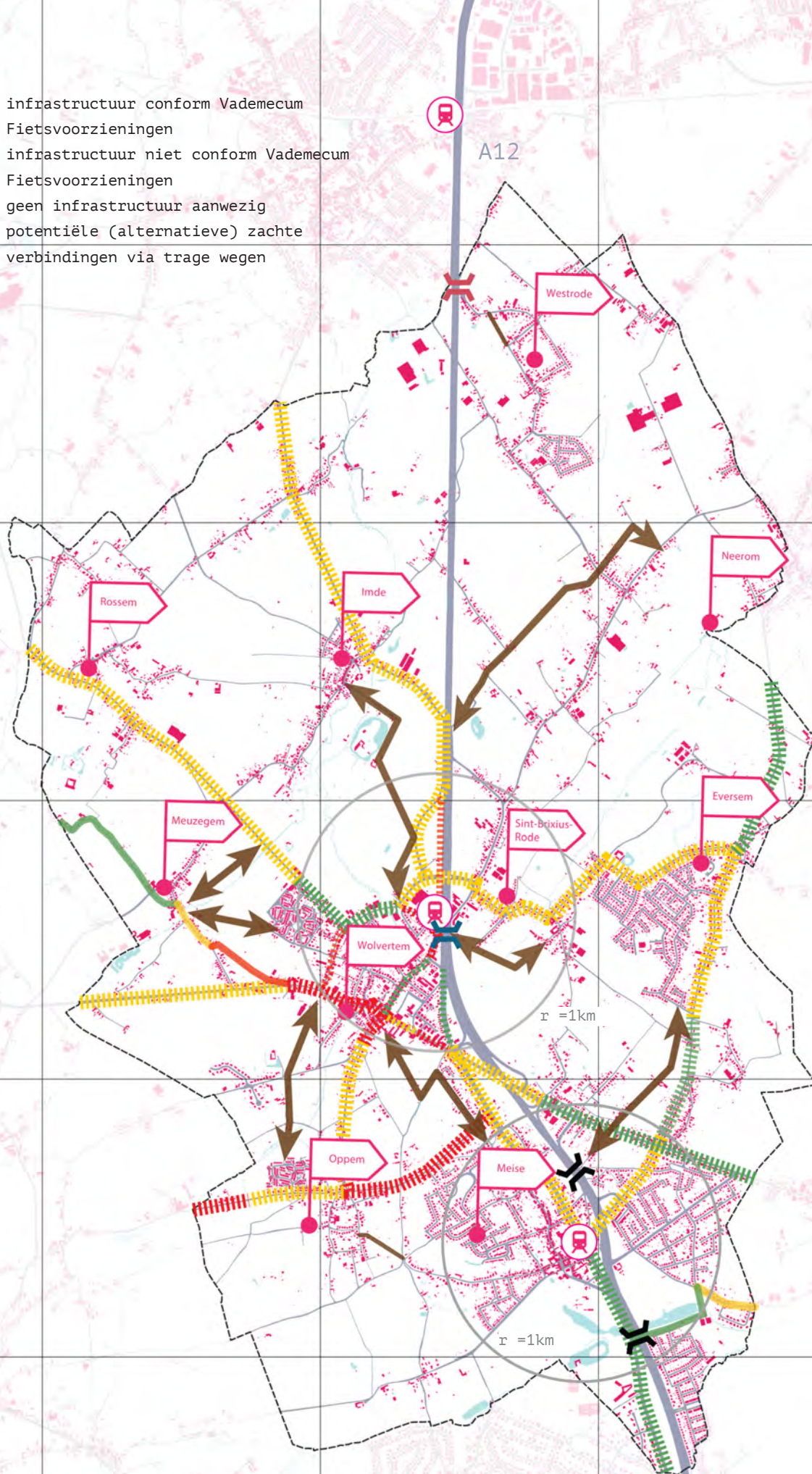
Om deze negatieve effecten te milderen, kan een ecoduct over de A12 als compensatie dienen. Bij voorkeur met een voet- en fietsverbinding die de gemeenschappen van Imde en Neromhof connecteert. Het is aan te bevelen om dit grondig te onderzoeken tijdens de opmaak van het project-MER (milieueffectenrapport) en alle overheden meteen te betrekken (ANB, AWV, Meise, Departement Omgeving, etc.). Tijdens die fase kan het project immers nog worden bijgestuurd, maar eenmaal de vergunning wordt ingediend is het te laat.

- agrarisch gebied
- herbevestigd Agrarische Gebied
- overstromingsgevoelig gebied
- bestaande bossen
- boscompensatie



schaal 1/40.000 (grid 2km)
04. TRANSITIEAGENDA

- ||||| infrastructuur conform Vademecum
Fietsvoorzieningen
- ||||| infrastructuur niet conform Vademecum
Fietsvoorzieningen
- ||||| geen infrastructuur aanwezig
- ↔ potentiële (alternatieve) zachte
verbindingen via trage wegen



Realisatiegraad bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en mogelijke alternatieve trage verbindingen, zoals naar voren gekomen tijdens de workshop.

“De echte *game changer* in ruimtelijk opzicht is het stijgend gebruik van de elektrische fiets.”

(Daniëlle Snellen, Mobiliteit en Verstedelijking Planbureau voor de Leefomgeving)

PR3. ONTWIKKEL NETWERK ZACHTE MOBILITEIT MET SNELTRAM EN FIETS-SNELWEG LANGS A12 ALS RUGGEN-GRAAT

Met het uitermate lage fietsgebruik en de afwezigheid van performant openbaar vervoer lijkt Meise niet zonder de auto te kunnen. De komst van de sneltram biedt een eerste houvast om hier een trendbreuk in te realiseren, maar dit alleen is niet voldoende. Er moet ook stevig geïnvesteerd worden in de fiets als alternatieve vervoersmodus. De beperkte afstanden tussen de verschillende dorpskernen maken het gebied zeer fietsbaar.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) vormt de basis voor functionele fietsverplaatsingen, d.i. woon-werk of woon-schoolorverkeer, in de gemeente. In vele gevallen voldoet de huidige fietsinfrastructuur niet aan de Vlaamse normen (Vademecum Fietsvoorzieningen, 2017). In dit geval kunnen enerzijds herinrichtingsdossiers opgestart worden of kunnen trage wegen ingezet worden als alternatieve route.

In eerste instantie wordt gekeken naar de verbindingen tussen de woonkernen en hoofdkernen of toekomstige sneltramhaltes. Indien hier reeds een BFF-route aanwezig is met fietsinfrastructuur conform het Vademecum, is er geen nood aan een alternatieve route. In geval de aanwezige fietspaden niet conform zijn maar er wel mogelijkheid is om deze te optimaliseren, wordt aanbevolen deze in het kader van een herinrichtingsdossier te voorzien volgens de Vlaamse richtlijnen.

Bij gebrek aan een BFF-route kan gezocht worden naar een (parallele) route van het trage wegennetwerk. Trage wegen kunnen naast het recreatief gebruik ook ingezet worden voor functionele verplaatsingen, mits kleine infrastructurele maatregelen (bv. halfverharding).

Als flankerende maatregel is het wenselijk om leesbare routekaarten en bewegwijzering te voorzien. Op die manier is de Meisenaar goed op de hoogte van het aanwezige fietsnetwerk én vooral de bestaande doorsteken. Tijdens de workshops bleken veel mensen bepaalde doorsteken niet te kennen.

Volgend stappenplan vormt een leidraad om aan de slag te gaan met de uitbouw van een zacht netwerk:

STAP 1- Kwaliteitsanalyse bestaande verbindingen

Breng de huidige realisatiegraad van het BFF in kaart en vergelijk de aanwezige infrastructuur met de kwaliteitseisen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

STAP 2- Multicriteria-analyse prioritaire knelpunten

Bepaal de prioritaire knelpunten aan de hand van een multicriteria-analyse. Op basis van de dichtheid van de kernen in kwestie, de huidige kwaliteit van fietsinfrastructuur, de (potentiële) aanwezigheid van alternatieven via trage wegen, enzovoort, worden de prioritaire dossiers vastgelegd.

STAP 3 - Herinrichtingsdossiers en openstellen trage wegen

Start herinrichtingsdossiers op voor BFF verbindingen en stel trage wegen open waar deze een alternatief voor suboptimale fietsverbindingen kunnen leveren.



Kruising N276 x Beukenveld - extra signalisatie moet wijzen op het veiligheidsprobleem dat ontstaat door het aanliggende dubbelrichtingsfietspad dat kruist met de verschillende zijstraten op de steenweg.

“ Het verkavelingslandschap nabij de geplande sneltramhalte van Meise is uiterst geschikt als voorbeeldproject verdichten door opdelen. ”

PR4. ONTWIKKEL EEN DUIDELIJK KADER VOOR OPDELEN /WONINGTYPE

Uitbreiding versus inbreiding

Er is een aanhoudende druk om nieuwe verkavelingen en bouwgronden aan te snijden. Waar steden een halt proberen toe te roepen aan de stadsvlucht van jonge gezinnen, dreigt de bebouwing in de rand alsmaar uit te breiden. Dit gaat ten koste van de open ruimte. Door huizen beter te bewonen en de mogelijkheid te bieden ze op te delen, kan open ruimte worden gespaard. Het vermeerderen van wooneenheden binnen de grenzen van bestaande bebouwing (inbreiding), werkt kernversterkend en verhoogt de stedelijkheid.

Zowel vraag als aanbod

De vraag naar woonopdeling zit in de lift. Een aantal evoluties ondersteunen deze behoefte, zoals de toenemende gezinsverdunding, maar ook de vergrijzing. Na de Tweede Wereldoorlog werden massaal huizen gebouwd voor grote gezinnen. Met een gemiddelde woonoppervlakte van 175 m² is Vlaanderen koploper in Europa. In andere landen ligt het gemiddelde rond 130 m². Het gevolg is dat senioren vandaag te groot wonen: liefst 72% van de woningen in Vlaanderen is onderbezet. Bovendien komen ze vaak met een grote tuin die veel onderhoud vraagt en zijn ze slecht geïsoleerd.

Dit aanbod herbergt een enorm potentieel voor nieuwe woonruimte zonder bijkomend ruimtebeslag die aantrekkelijk is voor jonge, kleinere gezinnen, voor het samenwonen van senioren (Abbeyfield) of voor het huisvesten van studenten. Het verbouwen van dergelijke woningen is tegelijk een stimulans om ze beter te isoleren en het energieverbruik naar beneden te halen.

Er moet dan wel een afweging worden gemaakt tussen het beter benutten van het bestaande patrimonium versus het toelaten van hogere densiteiten op locaties die geen duurzaamheid garanderen. De vraag naar regelgeving hieromtrent stelt zich en is noodzakelijk om te waken over de kwaliteit in de landelijke kernen.

woningtypetoets of beslissingsboom

Een woningtypetoets vormt een kader waarbinnen de gemeente duidelijk definieert waar meerge-

zinswoningen toegelaten zijn, waar eengezinswoningen verplicht zijn en waar andere woontypologieën mogelijk zijn. Het is geen verordenend instrument, maar een beoordelingskader om te bepalen welk type woning op een perceel het meest geschikt is. Dit gebeurt op een objectieve manier. Er wordt een afweging gemaakt tussen het ruimtelijk rendement enerzijds en een duurzame woonlocatie (voorzieningen, mobiliteit) anderzijds.

De woningtypetoets is zowel van toepassing op nieuwe projecten als voor het opdelen van bestaande percelen en of gebouwen.

De woningtypetoets kan worden uitgewerkt aan de hand van criteria gekoppeld aan scores. De totale score bepaalt dan welk woningtype voor het betreffende perceel en/of pand geschikt is.

Enkele belangrijke criteria zijn :

a) Ruimtelijke situering

Ligging in de kern van een dorp/gehucht / in een woonlint / zonevreemd / ...

Aanwezigheid van voorzieningen

Al dan niet overstromingsgevoelig gebied / Al dan niet landschappelijk waardevol gebied / ...

b) Mobiliteit

Afstand tot openbaar vervoer : Binnen een straal van 1000m van een sneltramhalte / binnen de 1500m van een sneltramhalte / verder dan 1500m van een sneltramhalte.

Afstand tot primaire weg.

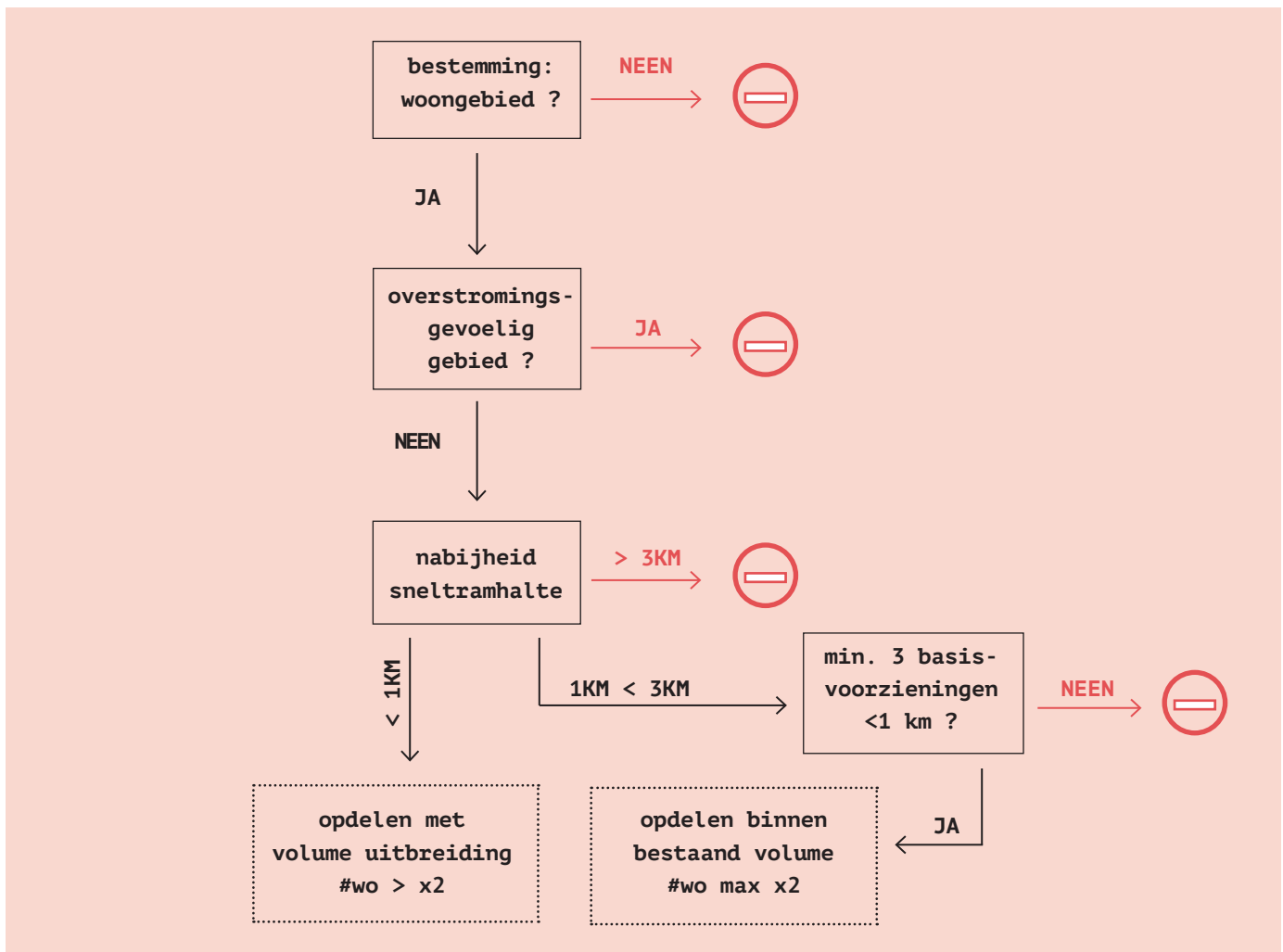
Er zijn parkeermogelijkheden op het perceel / Er is geen mogelijkheid tot parkeren op het perceel.

c) Bebouwing

Al dan niet bebouwd, zo ja, erfgoedwaarde of maakt deel uit van een beschermd dorpsgezicht / architecturale waarde / ...

Grootte van het pand : groter of kleiner dan 250m² / uitbreidingsmogelijkheden (footprint vs. bouwhoogte) / ...

Voorbeelden van woningtypetoetsen zijn o.a. terug te vinden op de website van de steden Gent en Kortrijk en van de gemeenten Wuustwezel en Zele. Het is echter belangrijk dat de woningtypetoets specifiek voor Meise wordt opgemaakt. We stellen ook vast dat de bestaande woningtypetoetsen meer inspelen op de



PTA stelde voor Meise een eenvoudige beslissingsboom op om op perceelsniveau een indicatie te geven waar meergezinswoningen (of het opdelen van bestaande woningen) al dan niet mogelijk/wenselijk is.

directe ruimtelijke inpasbaarheid van een meergezinswoning en minder op de al dan niet wenselijkheid van meer bewoning op die plek. Indien we wensen dat goed gelegen verkavelingen stapsgewijs verdichten, integreren we beter geen criteria m.b.t. de bouwvolumes van de burens, maar is het wel essentieel de locatie van de verkaveling als geheel te toetsen (afstand tot hoogwaardig openbaar vervoer / voorzieningenaanbod/ overstromingsgevoelig).

In dat opzicht zou ook met een beslissingsboom kunnen gewerkt worden i.p.v. met evenwaardige criteria. Een aanzet voor een dergelijke beslissingsboom voor Meise werd hierboven opgesteld.

Opdelen graag, maar niet overal

Eén van de doelstellingen van de woningtype-toets/beslissingsboom is het verschil tussen het landelijk noorden van de gemeente en de kernen in het zuiden te bewaren. Anderzijds wil de tool er ook voor

zorgen dat het ruimtelijk rendement in de kernen en rond de geplande sneltramhaltes verhoogt.

De uitkomst voor een vrijstaande ééngezinswoning in een bestaande verkaveling op minder dan 1km van de sneltramhalte, zou dan zijn dat een opdeling in meerdere woonentiteiten mits een toename van volume in de hoogte, mogelijk wordt. Hierbij kunnen maatregelen worden opgelegd die zachte mobiliteit (ruime gelijkvloerse fietsenstallingen) en gedeelde mobiliteit stimuleren.

De uitkomst voor een boerderijtje in overstromingsgevoelig agrarisch gebied met landschappelijke waarde, zou dan een puur agrarische bestemming zijn waarbij een reconversie naar zelfs één woning uitgesloten is.

De provincie Vlaams-Brabant subsidieerde al verschillende woondeelprojecten als voorbeeld en stimulans. Zij typeert hierbij vijf verschillende woonvormen: appartement, co-wonen, co-housing, woongroep en zorgwonen.

PR5. ROL VOOR DE HELE GEMEENTE EEN ACTIEF ONTHARDINGBELEID UIT

Inzetten op ontharding kan op verschillende manieren. In de eerste plaats zijn er **op beleidsvlak** een aantal beslissingen die een onthardingsbeleid ondersteunen en activeren :

- neem ontharding op in een gemeentelijke verordening
- evalueer in het vergunningenbeleid de verhoging van het ruimtelijk rendement streng
- maak van ontharding een beleidsmatig gewenste ontwikkeling
- leg ontharding op als stedenbouwkundige last
- maak van ontharding een prioriteit in het handhavingsprogramma.

Daarnaast kunnen **concrete onthardingsprojecten** worden gerealiseerd door de gemeente zelf. Enkele interessante locaties zijn alvast :

a) Pak kerkhoven aan

Kiezelstenen zijn in alle kerkhoven van Meise favoriet. Een groenere invulling biedt echter tal van voordelen. In eerste instantie is een groene begraafplaats onderhoudsvriendelijker (onkruidvrij houden van grind is zeer arbeidsintensief). Groen heeft bovendien een esthetische meerwaarde voor de beleving van de



Luchtfoto Wolvertem
bron: Google Maps

plek, waarbij een kerkhof opgevat kan worden als een 'stiltetuin'. Ook de natuur heeft hier baat bij, inzaaien geeft het kerkhof een ecologische waarde (die vandaag compleet afwezig is). Bij een reductie van de verharding krijgt water bovendien meer infiltratiemogelijkheden.

b) Herzie overgedimensioneerde straten

Reduceer de overgebetonneerde wegenis tot het vereiste. Zonder aan mobiliteit in te boeten zijn er wegen die een deel terug aan de natuur kunnen geven. Het zijn hogere snelheden die meer ruimte vergen. Naast voordelen op vlak van ecologische en verkeersveiligheid, biedt de ontharding van ruim aangelegde wegen in dorpscentra bovendien kansen voor een vergroting van de (schaarse) publieke ruimte. Denk bijvoorbeeld aan de kruising tussen de Oppemstraat en de Brussegemsesteenweg in de kern van Wolvertem en de kruising 's Herenweg en Hoefkantweg voor de kerk van Sint-Brixius-Rode. Ook het veel te brede wegdek van de Roodborstjes- en Fazantenlaan lijkt doelloos.

c) Onthard speelplaatsen

De sterk verharde speelplaatsen van de lagere scholen lenen zich bij uitstek voor een onthardingsproject. Dergelijke ingrepen dragen bij tot het realiseren van kwalitatieve schoolomgevingen en verhogen bovendien de biodiversiteit. Onder meer de scholen de Leertuin en de Sinte-Maartenschool in Meise en de Zonnebloem en de Fusieschool in Wolvertem lijken potentiële onthardingssites.

d) Vergroen parkeerplaatsen

Meise wordt, zoals de meeste kleine Vlaamse kernen, gekenmerkt door veel en ruime parkeermogelijkheden. Hier vergroenen is dus een zeer relevante oefening. Een parkeerplaats eist een zekere graad van verharding maar kan wel gerealiseerd worden met groene voeg, grasbetontegels, integratie van groenvakken en/of bomen, etc. Breng ook hier ontharding in de praktijk.

Enkele praktijkvoorbeelden:



Kerkhof met biggenkruid.
bron: www.stad.gent



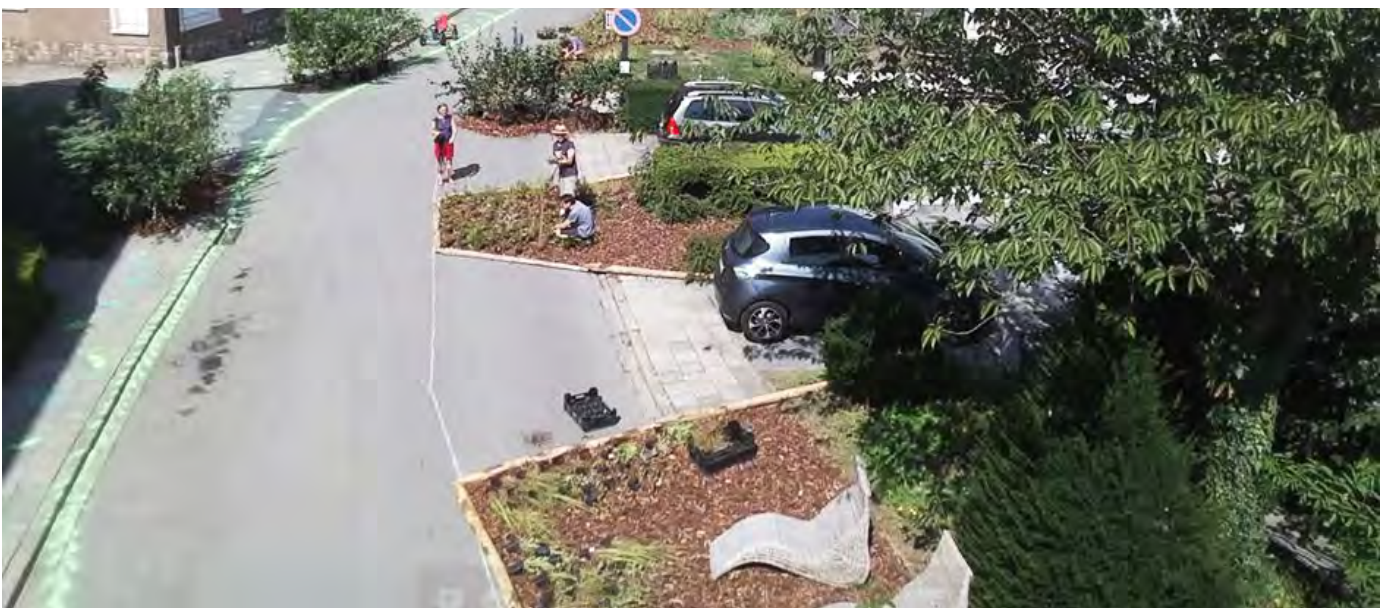
Vergroende parkeerplaats, sporthal Heugem.
te Maastricht. bron: Willemijn van Iersel



Sint Lutgardis, Oudergem.
bron: Studio Basta



Alternatieve wegverharding: karrespoor.
bron: Bart Dehaene



Proefopstelling voor de Volmolenlaan in kader van het traject
Ontharding Redingenhof te Leuven.
bron: www.onthardingredingenhof.org

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

PSK1. LAAT BOUWMAATSCHAPPIJEN INVESTEREN IN PUBLIEKE RUIMTE

Als de ontwikkelaar uit zijn dak gaat

Doordat enkele RUP's in de centrumgebieden het aantal bouwlagen verhoogden naar 3 of 4 (t.o.v. 2 in het gewestplan) heeft de verdichting hier onbewaakt toegeslagen. Vooral in Wolvertem centrum hebben de ontwikkelingen geleid tot verstening, zonder aandacht voor beeldkwaliteit noch bijkomend aanbod aantrekkelijke open ruimte, ten dienste van de hele gemeenschap.



Woontontwikkeling in combinatie met de realisatie van een wijkpark. De Porre, Gentbrugge. (foto: James Arthur)

De inzet van lasten bij de vergunning is nochtans een handig instrument voor de gemeente om de ontwikkelaar te laten bijdragen aan o.a. de publieke ruimte. Verdichting blijft een reële opgave en dus ook de nood om het creatief omspringen met lasten alsnog in de vingers te krijgen. De focus ligt op verkavelingen en stedenbouwkundige handelingen, maar lasten kunnen aan elk soort omgevingsvergunning worden verbonden, zoals o.a. exploitatie van een IIOA, kleinhandelsactiviteiten, etc.

Maak het onderscheid met voorwaarden

Voorwaarden en lasten worden vaak in dezelfde context genoemd als 'verplichten bij de vergunning', maar er is wel degelijk een onderscheid qua toepassingsgebied omdat ze elk een verschillend doel voor ogen hebben:

- Voorwaarden - finaliteit: noodzakelijk om het aangevraagde vergunbaar te maken met een goede ruimtelijke ordening en dus te kunnen vergunnen. Voorbeeld: aanleg van een groenscherm om de vergunde constructie visueel en landschappelijk aanvaardbaar te maken.

- Lasten – finaliteit: compenseren bijkomende taken voor de gemeente die voortvloeien uit de vergunde werken. Voorbeeld: aanleg en overdracht van wegenis in een vergunde verkaveling.

De voorwaarden maken dus onlosmakend deel uit van het voorwerp van de vergunning. De lasten staan daar los van: zonder lasten moet het project ook vergunbaar zijn. Lasten zijn bedoeld om de ontwikkelaar ook een deel van de maatschappelijke kosten te laten dragen als gevolg van het project, in plaats van enkel de baten.

Het verlenen van een vergunning weegt immers ook op de gemeentelijke begroting (parkeerproblemen, verkeersafwikkeling, toegankelijkheid, afvoer van afvalwater, waterzuivering, bijkomende behoefte aan publieke ruimte, sociale voorzieningen, etc.). De lasten dienen dus ter compensatie van de bijkomende beleidstaken die de gemeente (met belastingsgeld) op zich neemt.

Ruimtelijke sturing op projectniveau

Het toepassingsgebied is zeer ruim. Volgens de VCRO moeten stedenbouwkundige lasten uitvoering geven aan de beleidstaken van de gemeente. Het is een beleidstaak om Wolvertem als hoofddorp leefbaar en aantrekkelijk te houden, dus kan de gemeente de ontwikkelaar verplichten om bepaalde verharding of bebouwing weg te nemen en als groene ruimte te voorzien. Om de klimaatdoelstellingen te halen kan de aanleg van groendaken worden geëist, een wadi die het regenwater langer vasthoudt of zelfs een warmtenet. De lijst is niet-limitatief.

De VCRO stelt wel twee belangrijke voorwaarden:

1. De last moet redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handeling en de meerwaarde ervan.
2. De last moet kunnen uitgevoerd worden door de aanvrager zelf, eventueel met hulp van een derde.

Meise kan de verdichting kwalitatiever sturen door bij projecten die de densiteit verhogen via lasten een ontwikkelaar te verplichten om een aankoopstelsel van deelwagens aan te bieden, parking open te stellen voor het publiek of een zacht of groen netwerk aan te leggen dat het projectgebied met het centrum verbindt. Het voordeel van lasten is dat ze flexibel zijn en op maat van het project kunnen worden ingezet. Daarom is het belangrijk dat de gemeente al bij de voorbespreking van vergunningsaanvragen hierover onderhandelt met de ontwikkelaar.

Blokje bouwen, boompje betalen?

De voorkeur gaat uit naar lasten in natura, maar niet elke locatie is altijd geschikt. Alternatief is dan een financiële last: het betalen van een geldsom door de ontwikkelaar, waarmee Meise zelf investeert in bijvoorbeeld publieke ruimte. In plaats van elk appartement zijn eigen afgesloten groente gaan, komt er op termijn dan voldoende budget beschikbaar voor een publiek park op geschiktere gronden in de buurt.

PSK2. TEKEN HOGERE DENSITEITEN IN RUP MOLENKOUTER

Te lage dichtheden voor centrumgebied

Deze verkaveling bevindt zich ten oosten van de A12 en kan ruimtelijk toegeschreven worden aan de kern Meise. Gezien zijn strategische ligging (t.o.v. de sneltramhalte, het centrum van Meise en zijn voorzieningen) is een verhoging in densiteit zeer wenselijk. Het RUP kleurt momenteel bijna uitsluitend zones open en halfopen bebouwing in. Aan deze categorie werden voorschriften gekoppeld die slechts 2 of 3 (bij hellende daken) bouwlagen toelaten. Een klein aandeel gesloten bebouwing laat 4 bouwlagen toe.

Herzie de herziening

Het RUP is momenteel in herziening, maar er wordt niets bepaald over de ruimtelijke inrichting. Het plangebied bestaat vrijwel volledig uit open bebouwing en is met uitzondering van twee binnengebieden en

enkele onbebouwde percelen, volledig ingevuld met hoofdzakelijk vrijstaande woningen.

De herziening is momenteel bedoeld om materiële fouten op perceelsniveau recht te zetten en heeft enkel betrekking op het grafisch plan, niet de voorschriften. Zo beschikken bepaalde woningen niet over uitbreidingsmogelijkheden omdat ze deels in de tuinzone liggen en heeft het RUP destijds bebouwbare percelen als niet bebouwbaar aangeduid.

Stimuleer verdichting

Het aantal bouwlagen en wooneenheden per hoofdgebouw is veel te beperkt. Ook eengezinswoningen moeten hoger kunnen bouwen dan 2 bouwlagen. De vrijstaande bebouwing moet de mogelijkheid hebben om te kunnen aansluiten tot gesloten bebouwing en te grote tuinen kunnen benut worden als kavel voor woonontwikkeling. De mogelijkheden om woningen op te delen moeten versoepeld worden. Ook zonder flats en hoogbouw kan een hoge dichtheid bereikt worden en dat is van belang voor een betaalbaar woonaanbod, zeker op deze strategische locatie.

Ontwikkel eerst een visie

Voor de Molenkouter moet een visie ontwikkeld worden die verdere verdichting niet verhindert. Meer vloeroppervlakte op minder grondoppervlakte, rekening houdend met het karakter en de schaal van deze kern.

Middelhoge bebouwing - vanaf 5 bouwlagen - is mogelijk op een strategische locatie, zoals op het binnengebied tussen de Hollestraat en de Eglantierstraat, dat specifiek is aangeduid als 'Projectzone ten behoeve van wonen'. De gewonnen ruimte gaat naar publiek groen a rato van bv. 20 m² per wooneenheid.

Het binnengebied tussen de Koninklijke Kasteeldreef en de Sikkelsemstraat, blijft best in handen van de gemeente en wordt als park ingericht (stedebouwkundige last). Dat kan al onder de huidige voorschriften van het RUP.

PSK3. WEES CREATIEF MET DE ONTWIKKELING VAN SANCTA MARIA

Durf ook hier voor meer te gaan

De voorschriften van dit RUP zijn in herziening omdat een deelgebied bestemd was voor sociale huisvesting. Meise wenst hier een zone voor 'hoogwaardig' wonen, dat betekent: geen kamers noch studio's, maar volwaardige appartementen. Waarom deze niet sociaal mogen zijn, blijft een vraag. Hier zou een deel van het BSO kunnen worden opgevangen (zie strategisch project 1).

In ieder geval zijn de huidige ambities met 3 bouwlagen en max. 60 wooneenheden niet voldoende voor deze locatie in het centrum van Wolvertem. Gelet op de toegenomen versterking, die gepaard ging met een tekort aan kwalitatief openbaar domein, komt ook deze ontwikkeling in aanmerking om bebouwd (privaat wonen) en onbebouwd (publiek groen) slim met elkaar te combineren.

Strategische grondpositie voor PPS

Een concreet (privaat) project is nog niet voorhanden. Op basis van bovenstaande doelstellingen en aan de hand van een eerste, mogelijk ontwerp worden momenteel de nieuwe voorschriften opgemaakt. De zone is hoofdzakelijk in eigendom van de gemeente. Hierdoor bezit Meise een strategische positie om bij het project in te zetten op architectuur, dichtheid, doelgroep, duurzaamheid en andere soorten maatschappelijke winsten.

Door de juiste criteria op te nemen in een lastenboek of door een publiek-private samenwerking (PPS) op te zetten met een projectontwikkelaar, blijft de gemeente regisseur. Via PPS kunnen kernversterkende bouwprojecten worden gerealiseerd waarvoor de overheid niet de middelen of de expertise heeft. De private partijen brengen hun expertise in en dragen het ondernemingsrisico voor de bouwwerken en de kosten. Dan moet er eerst een duidelijke projectdefinitie gemaakt worden met een programma van kwaliteitseisen. Vervolgens kunnen kandidaten een ontwerp indienen en via een openbare aanbesteding kiest de gemeente de beste kandidaat. Voor ondersteuning kan er altijd beroep worden gedaan op het Vlaams Kenniscentrum PPS.

Mogelijk zonder herziening RUP

Onder toepassing van de omzendbrief 'Ruimtelijk Transformatiebeleid' (2017), kan zo'n project zelfs zonder herziening van het RUP, wat kosten en tijd spaart. Er moet dan wel gemotiveerd worden waarom de huidige plantoestand een kernversterkend stadsontwikkelingsproject verhindert. Het project krijgt dan vorm op basis van de eisen in de PPS- en realisatieovereenkomst (ontwerpfase/aanlegfase) en er hoeft verder geen rekening gehouden te worden met de voorschriften van het huidige RUP Sancta Maria.

Wees creatief met eigendom

Niet zomaar toegeven aan het hoogste bod. Een bouwproject kan ook gerealiseerd worden zonder dat publieke gronden verkocht worden. Gronden kunnen even goed ter beschikking worden gesteld via zakelijke rechten zoals opstal- en erfpachtrechten. Dit heeft verschillende voordelen.

Voor de ontwikkelaar is dat voordelig, omdat hij de dure aankoop van grond niet moet prefinancieren. De gemeente kan als eigenaar op termijn interessante projecten realiseren en na één, twee of drie generaties haar beleid bijsturen, want ze is nog altijd eigenaar van de grond. Bovendien profiteert de stad mee van de meerwaarde die de grond krijgt door de ontwikkeling en verwerft zij jaarlijks inkomsten via de pachten.

Op die manier is er meer regie en budget voor een duurzaam project. Dat kan door te eisen dat het project veel verder gaat dan het strikt wettelijk noodzakelijke door bv. toepassing van de 'Duurzaamheidsmeter Wijken', die thema's behandelt zoals o.a. kwaliteitsbewaking, welzijn en welvaart, mobiliteit, water, energie, etc. In het geval van Sancta Maria zou ook de private ondergrondse parking in het huidige ontwerp, met een publiek gedeelte (rotatieparking) kunnen worden uitgebreid om de parkeerdruk in het centrum te ontlasten.

PSK4. ZET MET EEN AMBITEUZE BOUWVERORDENING IN OP MEER KWALITEIT

De gemeente worstelt vandaag met kwaliteitsbewaking zowel m.b.t. de indeling als de beeldkwaliteit van nieuwe projecten. Opnieuw kan een objectief beoordelingskader hierbij helpen. Dit kan in de vorm van een bouwverordening, die het statuut van stedenbouwkundige verordening (SV) krijgt. Algemene informatie over een SV werd opgenomen in bijlage 5.8.

De gemeente kan zelf zo'n bouwverordening opstellen voor het beoordelen van woon- en leefkwaliteit. Belangrijke thema's of hoofdstukken kunnen zijn :

thema 1. Bouwperceel & inplanting

Test de bebouwbaarheid van een perceel en leg hierbij strenge voorwaarden op. Pas strikt het criterium uitgeruste weg toe en verbied bouwen in 2de orde.

thema 2. Topografie, gesloten grondbalans & doorzichten naar het landschap

Bepaal hoe een bouwproject topografie moet respecteren. Leg een gesloten grondbalans op. Toets doorzichten naar het landschap en leg voorwaarden op om deze te vrijwaren.

thema 3. Woonkwaliteit

Leg minimale voorwaarden op m.b.t. oppervlakte, private buitenruimte (min. opp en aansluitend aan de leefruimte), gevelopeningen (% per vloeroppervlakte),...

thema 4. Modal shift

Maatregelen om de modal shift te bewerkstelligen worden opgenomen in de verordening : minder private parkeerplaatsen, plaatsen voor autodelen, ruime overdekte fietsenstallingen op gelijkvloers met laadpunten voor elektrische fietsen, elektrische deelfietsen, ...

thema 5. Tuinen als deel van de natuur

De oudere verkavelingen zullen stilaan van eigenaar veranderen. Indien dit gepaard gaat met grondige renovatiewerken waarvoor een vergunning nodig is, kunnen in de vergunning natuurondersteunende maatregelen voor de tuinen worden opgelegd. Uit te werken maatregelen zijn: poreuze afsluitingen, beplanting met inheemse soorten, aandeel laten verwilderen, water, ...

thema 6. Verhardingen, tuinconstructies en waterhuishouding

Leg drastische beperkingen op aan verhardingen en weiger garages of andere constructies aan de achterkant. Leg strenge maatregelen op m.b.t. een natuurlijk waterbeheer en ter bestrijding van erosie.

thema 7. leefbaarheid en duurzaamheid

In een stedenbouwkundige verordening kunnen ook bepalingen opgenomen worden omtrent de leefbaarheid en duurzaamheid, in het bijzonder omtrent de relatie van een gebouw tot de omgeving. Dit thema wordt verder uitgewerkt in bijlage 5.8.

Indien de capaciteit van de administratie niet toelaat deze ambitie op korte termijn uit te voeren, kan ook geopteerd worden om per half jaar één thema toe te voegen. De verordening zal het werk aan het loket verlichten en een consistent beleid ondersteunen.

Enkele interessante referenties zijn : bouwverordening stad Antwerpen, stedenbouwkundige verordening Brussels Gewest, bouwverordening stad Leuven, gemeentelijke bouwverordening Grobbendonk, bouwverordening stad Mechelen, ...

PSK5. RICHT KWALITEITSKAMER OP

Met grote (infrastructuur-)projecten op het programma en de verdichtingsvraag en -aanbod, is extra ondersteuning van de administratie en het bestuur geen overbodige luxe. Een groep van experts wordt ingezet voor het beoordelen en begeleiden van zowel architectuur- als stedenbouwkundige projecten. De kwaliteitskamer zorgt voor een onafhankelijke en professionele blik. Hun taak is het ambitieniveau van de kernversterking in het zuiden op te krikken en het landelijk karakter in het noorden te helpen bewaren.

PSK6. ONDERZOEK DE MOGELIJKHEID VAN EEN WARMTENET MET DE PLANTENTUIN

De plantentuin beschikt over een intern warmtenet om in haar warmtevraag te voorzien voor de gebouwen en serres. Binnenkort zal ook een WKK-installatie in gebruik genomen worden. Momenteel wordt er verwarmd in functie van de vraag en is er geen restwarmte, maar er is meestal wel een overschot aan stookcapaciteit.

Om de huidige overschot en de toekomstige, gegenereerd door de nieuwe WKK-installatie, op te vangen, kan Meise de aanleg van een warmtenet evalueren in combinatie met kernversterkende projecten. Een warmtenet is immers pas rendabel bij een dichtheid van 50 wooneenheden/ha. Dit lijkt misschien veel, maar dit aantal kan alleen al met een doordachte inplanting van rijwoningen probleemloos gehaald worden. Bij verdere invulling van de WUG's die aansluiten op de kern van Meise, moet hierover nagedacht worden. Neem bijvoorbeeld het initiatief van de projectontwikkelaar Revive in de gemeente Mortsels, waar de restwarmte van de Agfa-Gevaert-fabrieken 350 woningen verwarmt.

De uitwerking van een warmtenetproject heeft een gemiddelde duurtijd van 5 jaar. Vanuit het standpunt van lokale overheden gebeurt de ontwikkeling ervan in drie fases:

1. De verkenningsfase

Deze fase houdt een verkenning in van de wenselijkheid en de opportuniteiten van een warmtenet dat de plantentuin met de betreffende WUG's verbindt en verkent de mogelijke partners. Potentiële partners zijn ingenieursbureaus, VITO en het Agentschap Plantentuin Meise. Een gezamenlijke investering kan voordelig zijn voor alle partijen! Daarnaast omvat deze fase een ontwerpend (haalbaarheids)onderzoek om een globaal inzicht te krijgen in de technische, juridische en financiële haalbaarheid van het warmtenetproject, gekoppeld met het project voor kernversterking.

2. De verdiepfingsfase



Serrecomplexen bron: Foto Plantentuin Meise

Deze fase heeft als doel om een principebesluit te bekomen om het warmtenetproject te realiseren. Hierbij kan de gemeente een startvergadering opstarten met de betrokken partners om de opportuniteit en haalbaarheid, zoals besproken in het haalbaarheidsonderzoek, ook daadwerkelijk in een concreet project om te zetten. De startvergadering mondt uit in een principeovereenkomst en een samenwerkingsbesluit.

3. De uitwerkingsfase

In de uitwerkingsfase kan de gemeente eventueel een onderdeel van het warmtenetproject openbaar aanbesteden of beroep doen op projectfinanciering en steunmaatregelen. Het resultaat van de uitwerkingsfase is een definitief investeringsbesluit in de vorm van een realisatieovereenkomst tussen alle betrokken partijen. De realisatie van het warmtenetproject kan hierna van start gaan.

De gemeente kan beleidsmatig enkele stappen ondernemen om de aanleg van een warmtenet bij projecten voor kernversterking te garanderen. Zij kan in stedenbouwkundige voorschriften in een RUP of SV bouwheren verplichten om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur in een kansrijke zone voor warmtenetten steeds plaats te reserveren voor warmteleidingen. Daarnaast kan de gemeente via deze weg opleggen dat nieuwe warmte-installaties, zoals bv. de WKK-installatie bij de plantentuin, voorzien in een mogelijke aansluiting op een (toekomstig) warmtenet.

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

AHO1. ALTERNATIEF PROGRAMMA WESTRODE

Na tweemaal een vernietiging van de plannen door de Raad van State is het tijd om het geweer van schouder te veranderen. De selectie van Westrode als bijzonder economisch knooppunt (RSV, 2011) is vandaag achterhaald en een grootschalig logistiek bedrijventerrein (79 ha) gaat in tegen de principes van het BRV. De economische baten wegen niet op tegen de ruimtelijke lasten.

De laatste open ruimte corridor tussen Brussel en Antwerpen zal verdwijnen, loodsen zullen het landschap verminken en de A12 zal verder verzadigen en de leefkwaliteit in de omgeving aantasten.

Lokale overheden zijn het best geplaatst hun open ruimte gebied te behouden en te versterken. Samen met de herziening van het gemeentelijk structuurplan, moet Meise het mandaat van Vlaanderen krijgen om hier zelf mee aan de slag te gaan. Voorop staat een duurzame inrichting, waar wel lokaal draagvlak voor te vinden is.

Start het onderzoek naar een alternatief groen programma voor de site, denk aan:

- Boscompensatie voor de infrastructuurwerken naast de A12 in functie van een corridor tussen het Leefdaalbos en het Secretarisbos.
- Boslandbouw (agroforestry) verzoent landbouw en natuur door op hetzelfde perceel landbouwgewassen of veehouderij met de productie van houtige gewassen te combineren.
- Natuur combineren met een bouwvrij agrarisch gebied (cf. RUP Schoolomgeving Westrode), met aandacht voor symbiose tussen deze twee functies in plaats van strikt afzonderlijk.
- Gronden inzetten voor vernieuwende landbouwmodellen waar boeren gronden, infrastructuur en begeleiding aangeboden wordt om de productie, verwerking en verdeling van lokaal voedsel te faciliteren cfr. het toonaangevend voorbeeld 'BoerenBrusselPaysans'.
- Een beperkt deel kan dienen om het tekort aan lokaal bedrijventerrein mee op te vangen (10 à 15 ha). Opdat lokale zonevreemde (maar vooral slechtgelegen) bedrijven zich naar hier kunnen herlocaliseren.

AHO2. BOSCOMPENSATIE IN BOMEN, NIET IN GELD

Een financiële compensatie voor ontbossing komt aanzienlijk meer voor dan in natura. Deze optie maakt dat er meer bomen gekapt worden dan aangeplant, het boscompensatiefonds heeft een reserve bij gebrek aan te bebossen gronden. Voor particulieren is dit minder evident, maar voor publieke instanties zou een verplichting in natura tot een integrale bebossingsvisie op grondgebied van de gemeente kunnen leiden, en in de praktijk tot meer bos.

AHO3. 2 WOONLAGEN NIET MEER VAN DEZE TIJD

Het Gewestplan Halle-Vilvoorde bepaalt dat het aantal woonlagen in alle woongebieden (m.u.v. die in de stadscentra van Halle, Vilvoorde en Asse) ten hoogste twee is. Het lijkt aangewezen op gewestelijk niveau een verdichtingsvisie uit te werken die het ruimtelijk rendement nastreeft. Vandaag staat het principe van 2 woonlagen dit in de weg. Nuanceer deze voorschriften waarbij goed gelegen kernen voor verdichting in de hoogte in aanmerking komen en de gemeenten een hele reeks RUP's om dit in praktijk te brengen bespaard wordt.

AHO4. EEN AUTOAFHANKELIJKE WOONWIJK IS NIET SOCIAAL

"Wie afhangt van het openbaar vervoer en dus vervoersarm is, is vaak ook kansarm. Het is een vicieuze cirkel: zonder wagen heb je minder toegang tot werk, gezondheidszorg of recreatie, waardoor je nog verder geïsoleerd raakt."

Martijn Vogelzang (De Bruyn et al, 2018)

Naast het opleggen van een Bindend Sociaal Objectief voor de gemeentes zouden hier ook reeds enkele principes aan gekoppeld kunnen worden waarmee bepaalde locaties niet in aanmerking komen voor realisatie. Het kwantitatieve doel van het BSO krijgt zo ook een kwalitatieve toets. De hogere overheid moet hierin een sterke regierol durven opnemen.

05.

BIJLAGEN

5.1 VERGELIJKEND ONDERZOEK WEEFSEL

A. Meise centrum



Functie	Dorpskern
Typologie	Gesloten
Bouwperiode	ca. 18de - 20ste eeuw
V/T	0,85
densiteit	32 wo/ha (*)
Aandeel weg per wo.	68 m ² /wo
Aantal bouwlagen	G+1+D
Afstand tot centrum	-
Afstand tot station	10,1 km (station Londerzeel)
Focus weggebruiker	🚗 ● ● ● ● ● 🚶 ● ● ● ● ●
Aandeel :	

● wegenis 21 %	● bebouwing 34 %
● privaat groen 44 %	○ openbaar groen 0,2 %



B. Wolvertem Centrum



Functie	Dorpskern
Typologie	Gesloten
Bouwperiode	ca. 18de - 20ste eeuw
V/T	1,03
densiteit	38 wo/ha
Aandeel weg per wo.	52 m ² /wo
Aantal bouwlagen	G+2+D
Afstand tot centrum	-
Afstand tot station	8,1 km (station Londerzeel)
Focus weggebruiker	🚗 ● ● ● ● ● 🚶 ● ● ● ● ●
Aandeel :	

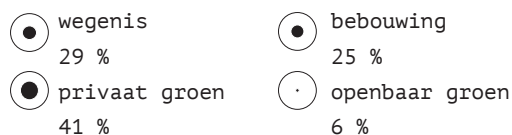
● wegenis 20 %	● bebouwing 34 %
● privaat groen 46 %	○ openbaar groen 0 %



C. Sociale woonwijk 'de Vlieten', Wolvertem



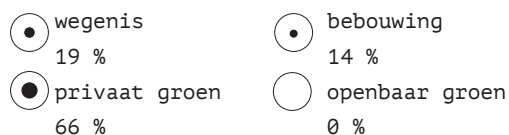
Functie	Residentieel
Typologie	Open
Bouwperiode	1977-1980
V/T	0,37
densiteit	19 wo/ha
Aandeel weg per wo.	151 m ² /wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	1,2 km (Wolvertem centrum)
Afstand tot station	8,0 km (station Londerzeel)
Focus weggebruiker	 ● ● ● ● ●  ● ● ● ● ●
Aandeel :	



D. Verkaveling Eversem



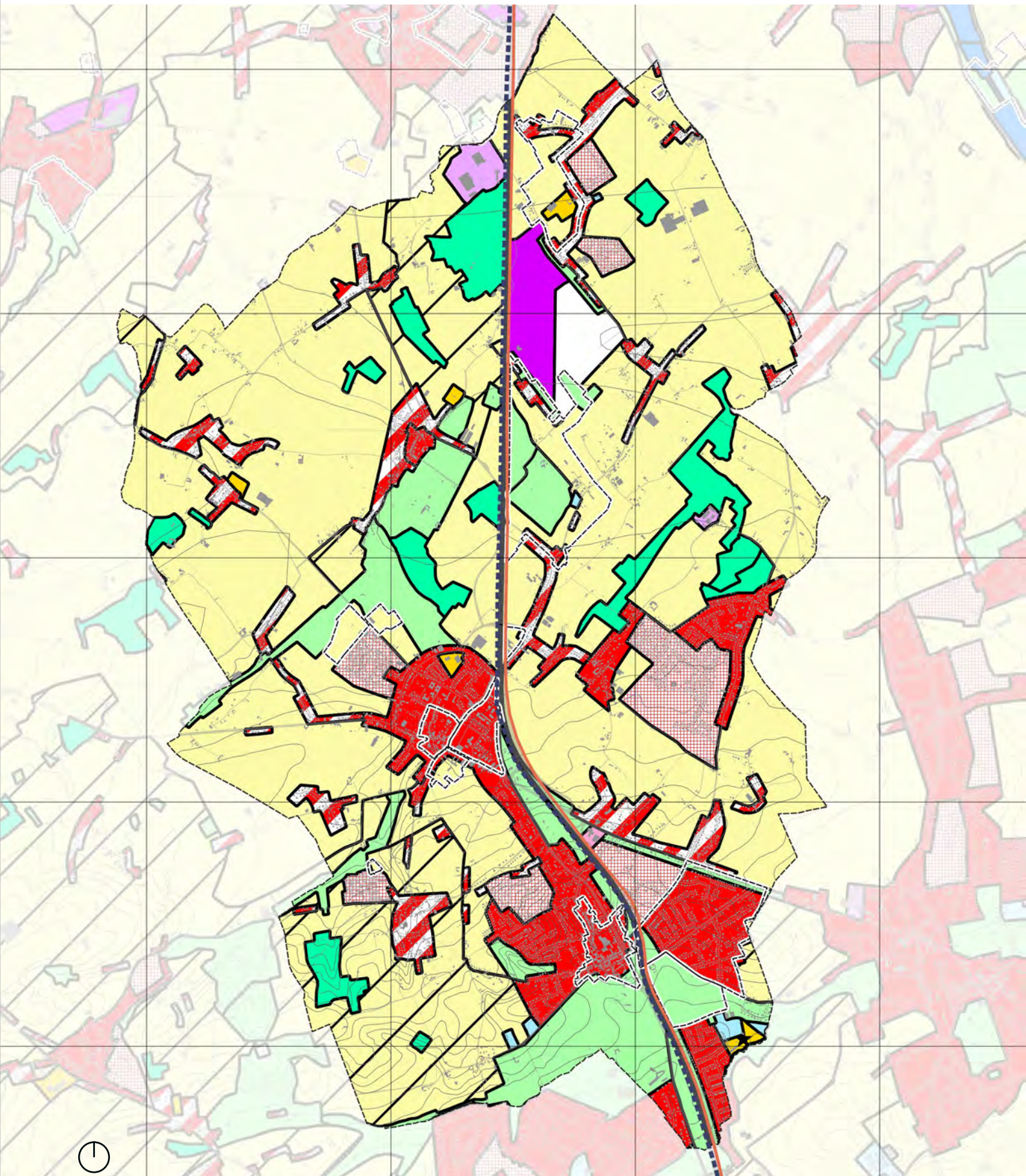
Functie	Residentieel
Typologie	Open
Bouwperiode	1971-1979
V/T	0,22
densiteit	12 wo/ha
Aandeel weg per wo.	164 m ² /wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	3,4 km (Meise Centrum)
Afstand tot station	9,5 km (station Londerzeel)
Focus weggebruiker	 ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Aandeel :	 ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



5.2 NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE – CIJFERS

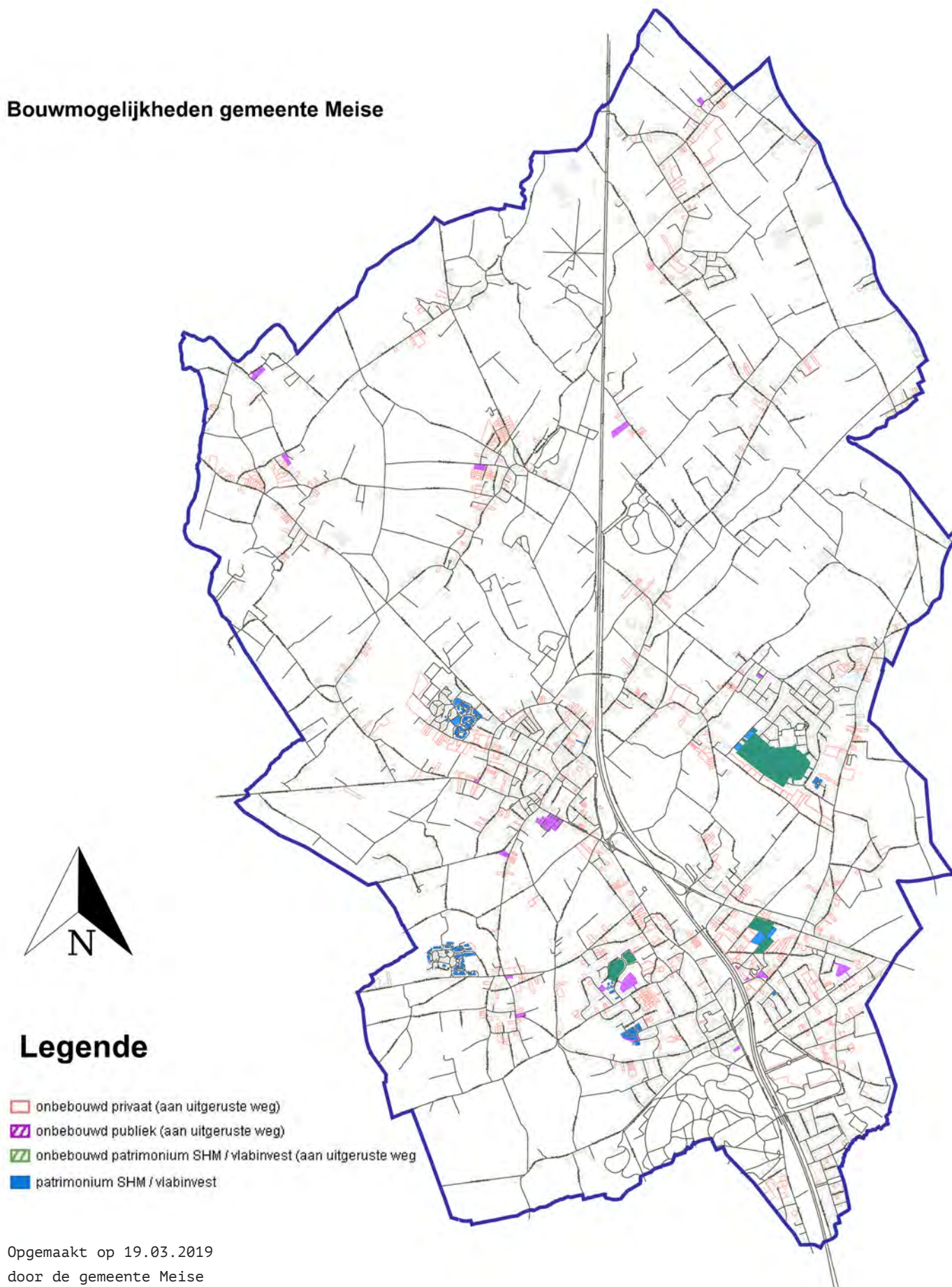
	Meise	gem. overgangsg gebied	gemiddelde Vlaanderen
Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)	32	30	34
Percentage doorlatende oppervlakte (2012)	85 %	85 %	85 %
Percentage appartementen, halfopen en gesloten bebouwing (2017)	49 %	45 %	53 %
Aantal m ² open ruimte per inwoner (2017)	1313	1756	2068
Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)	78 %	86 %	66 %
Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)	11 %	28 %	20 %
Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (2017)	17 %	15 %	15 %
Fietsgebruik voor school en werkverkeer (2017)	4 %	12 %	13 %
Voetgangers voor school en werkverkeer (2017)	5 %	3 %	4 %
Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per ha in kadastrale woongebieden in 2011-2017)	0,29	0,49	0,55
Groei van het aandeel appartementen, halfopen en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2011-2017)	0,3 %	2,4 %	1,7 %
CO2-emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	4,28	4,01	3,89
CO2-emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	8,97	5,44	5,44
Pv-installatie < 10 kW (vermogen in kW per huishouden) (2016)	0,37	0,56	0,52

5.3 GEWESTPLAN EN GEMEENTELIJKE RUP'S



5.4 BOUWMOGELIJKHEDEN

Bouwmogelijkheden gemeente Meise



Opgemaakt op 19.03.2019
door de gemeente Meise

schaal 1/40.000

5.5 TABEL WOONPOTENTIEEL IN WUG/WO

	Gebied	Locatie	Beschrijving	vandaag						potentieel			
				Oppervlakte [ha]	# woningen (gerealiseerd of gepland)	woondichtheid (gerealiseerd of gepland) (wo/ha)	Herbestemd als open ruimte (ha)	Bestemd als bebouwde ruimte (geen wonen) (ha)	Saldo woonuitbreiding (ha)	Potentieel # wo (15 wo/ha)	Potentieel # wo (40wo/ha)	Potentieel # wo door verdichting aangesneden WUG's (40wo/ha)	Potentieel te herbestemmen als natuur
Woonuitbreidingsgebieden Gewestplan (WUG) en reservegebieden													
1	de Vlieten	Wolvertem	ca. 85% ingevuld hoofdzakelijk met sociale woonwijk 'de Vlieten' alsook enkele bedrijven	18,9	217	15	0,0	1,4	3,1	47	124	359	3,1
2	Sint Elooi	Meise	ca. 60% ingevuld met woningen	15,9	100	11	0,0	0,0	6,7	101	268	268	6,7
3	Sint-Martinus	Meise	ca. 40% ingevuld met woningen	22,8	86	9	0,0	0,0	13,7	206	548	278	13,7
4	Verkaveling Tussenveld	Eversem	ca. 60% ingevuld, woningen en enkele gemeenschapsvoorzieningen, volgende fase (300 wo) staat op de agenda	64,7	470	13	0,0	1,6	26,8	402	1072	982	26,8
5	Providentiawijk	Oppem	bijna volledig ingevuld hoofdzakelijk met sociale woningen	9,4	162	19	0,0	0,0	0,7	11	28	186	0,7
6	Verkaveling Pollareveld	Klein-Nerom	ca. 90% ingevuld met woningen	9,3	106	13	0,0	0,0	1,0	-	-	-	1,0
7	Westrode	Westrode	ca. 50% ingevuld met woningen	9,9	46	10	0,0	0,0	5,2	-	-	-	5,2
Andere woonontwikkelingsgebieden (WO)													
Volgende oplijsting is een niet-exhaustieve lijst van gronden in woongebied													
8	Verkaveling Groenpoort	Imde	wordt ontwikkeld door Kolmont, open bebouwing	3,6	37	10	0,0	0,0	3,6	-	-	-	-
9	Residentie Statio	Wolvertem	reeds ontwikkeld (2016), appartementen	0,5	41	82	0,0	0,0	0,5	8	20	-	-
10	Hof ter Wilderweg	Wolvertem	wordt ontwikkeld door Van Poppel, halfopen en gesloten bebouwing	0,4	15	38	0,0	0,0	0,4	6	16	-	-
11	Residentie Madeleine	Wolvertem	wordt ontwikkeld door Heylen Vastgoed, appartementen	0,3	33	110	0,0	0,0	0,3	5	12	-	-
12	Residentie Rubi	Wolvertem	wordt ontwikkeld (2020), appartementen	0,6	28	47	0,0	0,0	0,6	9	24	-	-
13	Residentie het Kasteel	Wolvertem	wordt ontwikkeld, appartementen	0,2	18	90	0,0	0,0	0,2	3	8	-	-
vandaag	totale oppervlakte grotere woongebieden recent aangesneden of in realisatie (ha)			5,6									
	totale oppervlakte WUG in gewestplan (ha)			150,9									
	totale oppervlakte onaangesneden WO in gewestplan (grotere gehelen) (ha)												
	totale oppervlakte WUG omgezet naar open ruimte (ha)						0,0						
	totale oppervlakte saldo woonuitbreiding (ha)							62,8					
	totaal aantal woningen die vandaag of in de nabije toekomst ontwikkeld worden				172								
potentieel	totaal potentieel aantal woningen in onaangesneden WUG/WO gewestplan (15 wo/ha)								795				
	totaal potentieel aantal woningen in onaangesneden WUG/WO gewestplan (40 wo/ha)									2120			
	totaal potentieel aantal woningen door verdichting aangesneden WUG/WO gewestplan (40 wo/ha)										2073		
	totale oppervlakte resterend woongebied (onbebouwd) omzetbaar naar open ruimte (ha)												57,2



Straatdorpen in het noorden van de gemeente (links) versus grote verkavelingen in het zuiden (rechts).

5.6 VOORWAARDEN EN MOGELIJK AANBOD PER TYPE MOBIPUNT

Interregionaal

Criteria:

- Frequentie hoogwaardige interregionale, regionale en lokale OV-verbindingen (IC- of IR-trein)
- Minstens frequente regionale verbindingen met gegarandeerde doorstroming en met dienstregelingen op elkaar afgestemd zijn, aangevuld met vraaggericht collectief vervoer

Aanbod:

- Deelwagen
- Kiss&Ride
- Fietsenstalling (zie Fietsberaad)
- Deelfietssysteem van nationale dekking

Regionaal

Criteria:

- Minstens frequente regionale verbindingen met gegarandeerde doorstroming en met dienstregelingen op elkaar afgestemd zijn, eventueel aangevuld met vraaggericht collectief vervoer

Aanbod:

- Deelwagen
- Kiss&Ride
- Fietsenstalling (zie Fietsberaad)
- Deelfietssysteem

Lokaal

Criteria:

- Frequent lokaal OV-vervoer en/of vraaggericht collectief vervoer

Aanbod:

- Aanbod aan vraaggericht collectief vervoer
- Deelwagen
- Kiss&Ride is aanbevolen
- Fietsenstalling (zie Fietsberaad)
- Deelfietssysteem is aanbevolen

Buurt

Criteria:

- Niet (noodzakelijk) bediend door collectief vervoer

Aanbod:

- Deelwagen
- Fietsenstalling (zie Fietsberaad)
- Deelfietssysteem is aanbevolen

Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten
(Departement Mobiliteit en Openbare
werken, 2019).

5.7 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemaafdekking of bodemafdicthting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemaafdekking of bodemafdicthting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijk-groen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)

Bron: Statbel, kadaster

Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO₂emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: provincie in cijfers

CO₂emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

5.8 JURIDISCH KADER

STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING

ALGEMEEN KADER

Verhouding tot het RUP

Net zoals een RUP, heeft een stedenbouwkundige verordening (SV) een 'verordenend' karakter en bepaalt deze op algemene wijze hoe binnen het grondgebied (of een deel) van de gemeente moet worden gebouwd. Een RUP bestemt de grond en bevat verschillende stedenbouwkundige voorschriften voor dat grondgebied. Een SV kan nooit betrekking hebben op bestemmingen, maar enkel op de algemene spelregels over hoe er binnen een bepaald gebied mag worden gebouwd.

Een SV moet in overeenstemming zijn met het RUP voor hetzelfde grondgebied. Ten gevolge haar verordenende kracht moet ze door iedereen nageleefd worden bij vergunningsbeslissingen: het college en ook de deputate in hoger beroep. Voor gemeenten in het buitengebied zoals Meise, waar slechts een beperkt deel van het grondgebied bestemd is door RUP's, biedt een SV dus een interessante aanvulling op het gewestplan om gewenste ontwikkelingen te realiseren en dit op een snellere/simpelere manier dan een RUP. Een goed uitgewerkt stedelijk bouwreglement vermindert ook de planlast in latere RUP's, omdat er op vlak van bebouwing, inrichting en beheer al een objectief wetgevend kader voorhanden is.

Alles van stedenbouwkundige aard

De VCRO geeft een uitgebreide omschrijving van de doelstellingen die een SV kan omvatten. De algemene afbakening is dat de verordening van stedenbouwkundige aard moet zijn. Toch zal een SV vaak samenhangen met sectorale wetgeving zoals mobiliteit, woonbaarheid en energie, maar de toepassing ervan kan zich niet uitstrekken tot aspecten die geen deel uitmaken van het ruimtelijk beleid. De SV speelt dan een aanvullende rol, ter versterking en ondersteuning van maatregelen die vanuit andere wetgeving gelden.

Hoewel de lijst van doelstellingen limitatief is, gaat de thematiek zeer breed met o.a. de algemene onder- en bovengrondse inrichting (parkeren, nutsleidingen), het vrijwaren van de volksgezondheid (waterhuishouding, woonkwaliteit) en de veiligheid van inwoners bij calamiteiten als brand en overstroming. Via

een verordening kunnen eveneens de leefbaarheid en aantrekkingskracht van de kernen worden verhoogd. Op basis van de knelpunten die in deze scan naar voren zijn gekomen, volgen enkele suggesties.

Verordening voor het beleidsveld wonen

Op plaatsen waar verdichting wenselijk is kan een SV het opdelen van woningen aanmoedigen en elders ontmoedigen. Zo kan de gemeente beter inspelen op de typologie van woningen en vraag en aanbod beter op mekaar afstemmen. Ook de druk op publieke ruimte en de parkeergelegenheid kan een motief zijn.

Sommige steden zijn zeer streng zoals bv. Gent, Kortrijk en Aalst. Alle eengezinswoningen met minder dan 250 m² bewoonbare oppervlakte kan je er niet opsplitsen. Splits je een grotere woning (> 250 m²) op, dan moet je minstens één parkeerplaats per appartement en twee fietsopbergplaatsen voorzien. Andere gemeenten zoals bv. Oostende, Genk en Roeselare zijn dan weer soepeler en hanteren geen specifieke normering voor het opdelen van woningen. Genk beschikt wel over een specifieke verordening m.b.t. beplantingen en parkeren en hanteert daarnaast nog een kader met richtlijnen voor de kwalitatieve opsplitsing van woningen.

Door voorschriften op te leggen aan verkavelingen kan de gemeente inspelen op de diversiteit in het aanbod en een sociale mix bewerkstelligen. Dit door middel van een adequate ruimtelijke vermenging van 'reguliere' kavels en woningen met stedenbouwkundig definieerbare typologieën van kavels, woningen en woonvoorzieningen. Voor een privaat bouwproject van een zekere omvang, kan dan bepaald worden dat een percentage gaat naar sociaal woonaanbod. Ook kunnen hierdoor bepaalde woontypologieën locatiegebonden worden gereguleerd, gericht op het aantrekken van huishoudens met kinderen (met de daaraan verbonden vereisten qua oppervlakte en lokalisering).

Stedenbouwkundige lasten

Voor sommige thema's kiezen gemeenten ervoor om bepalingen met betrekking tot de stedenbouwkundige lasten in een SV te verankeren. Dit is een hulpmiddel om een consequent beleid te voeren, maar beperkt anderzijds de onderhandelingsmogelijkheden in concrete dossiers. Een euvel dat men vaak met uitzonde-

ringsbepalingen in de SV probeert te verhelpen. Andere gemeenten werken om die reden met informele (interne) leidraden, wat hen dan juridisch minder sterk maakt tijdens de onderhandelingen. Kwestie van afwegen en keuzes maken. Nadeel van lasten is natuurlijk dat er een gebrek aan coherentie dreigt, wat de rechtszekerheid niet ten goede komt. Voor een doorgedreven beleid op lange termijn is een SV aangewezen.

Meise moet eerst ervaring opdoen met het creatief gebruik van lasten, zowel case- als gebiedsgebonden. Op termijn kunnen de gangbare principes dan verankerd worden in een verordening. Dit geldt ook voor een systeem van financiële lasten om tot bedragen te komen die in verhouding staan tot de impact van de ruimtelijke ingreep. Met die opbrengst kunnen dan publieke voorzieningen worden voorzien zoals bv. een crèche, park of sportinfrastructuur. Het departement omgeving stelt zo'n ontwerp online ter beschikking.

Strenger op vlak van functiewijzigingen

Bij het stopzetten van de landbouwactiviteit treedt zonevreemdheid automatisch in. Het herbestemmen van een oude hoeve naar wonen of kleinschalige economische activiteiten, zoals bv. een villa of feestzaal, is een functiewijziging en dus steeds vergunningsplichtig. Een streng vergunningsbeleid kan dus helpen om zonevreemdheid van bestaande constructies niet in stand te houden. Eenmaal vergund is de aanpak een stuk lastiger, want zowel een RUP als een SV kunnen de basisrechten van de VCRO voor het verbouwen van zonevreemde constructies niet inperken. Bovendien voorziet de nieuwe regeling van het Instrumentendecreet een verruiming van het aantal opties voor zonevreemde functiewijzigingen in agrarisch gebied en parkgebied, dan tot nu toe het geval was, weliswaar beperkt tot max. 10 jaar, maar dat stopt niet de claim op open ruimte.

Een SV kan functiewijzigingen die in beginsel zijn toegelaten, uitsluiten of er strengere voorwaarden aan koppelen (bv. aantal wooneenheden, oppervlakte). Zij kan echter geen bestemmingen vastleggen en heeft nooit voorrang op een RUP. Zo kan de gemeente zonevreemde functiewijzigingen, principieel toelaatbaar volgens de VCRO en het uitvoeringsbesluit, zelf reguleren in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

In open ruimte gebieden kan een SV bijgevolg verhinderen dat niet-agrarische functies de landbouw

verder in het gedrang brengen. De inwijkelingen zijn geen plattelandsmensen en gaan klagen als de boer gewoon zijn ding doet of dienen bezwaar in tegen de omgevingsvergunningen voor hun activiteiten. Omdat kapitaalkrachtige stedelingen veel grotere bedragen voor hoeves kunnen neertellen, worden stopgezette landbouwzetels onbetaalbaar voor startende boeren. Een nieuwe bouwen is vaak nog goedkoper.

Strijdig gebruik van agrarisch gebied

Theoretisch kan een SV een van vergunning vrijgestelde handeling meldingsplichtig maken, zoals het strijdig gebruik van agrarisch gebied bij vertuining en verpaarding. De meerwaarde hiervan is evenwel beperkt aangezien een melding geen beoordeling inhoudt en dus niet geweigerd kan worden. In een SV kunnen dergelijke vrijgestelde of niet-vergunningsverplichte werken wel verboden worden. De opvolging gebeurt dan via handhaving.

THEMA DUURZAAMHEID IN BOUWVERORDENING

In een stedenbouwkundige verordening kunnen ook bepalingen opgenomen worden omtrent de leefbaarheid en duurzaamheid, in het bijzonder omtrent de relatie van een gebouw tot de omgeving. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen verplichte artikels en aspecten die de gemeente wil stimuleren. Mogelijke onderwerpen zijn:

Materialengebruik:

Het stedelijk hitte-eilandeffect kan gedeeltelijk toegeschreven worden aan het huidige materiaalgebruik voor verharding en daken. Vaak wordt gebruik gemaakt van oppervlaktes met een lage energetische reflectiefactor (bv. roofing, asphalt) en dit werkt plaatselijke hittestress in de hand. Waar mogelijk kan gekozen worden voor lichtere alternatieven om daken en gevels af te werken. Voor daken kan er gekozen worden voor groendaken of ballast bestaande uit lichte keien. Voor gevels kunnen lichte kleuren of gevelgroen gebruikt worden.

Combineren van groendaken met

zonnepanelen:

- De aanleg van een groendak kan verplicht worden voor daken van nieuwe constructies met een helling kleiner dan 15°. Eventueel kan een minimum dakoppervlakte opgenomen worden (bv. 20 m²). Er wordt best een afwijking voorzien voor daken waar zonnepanelen geplaatst worden en eventueel voor eengezinswoningen indien het regenwater hergebruikt wordt.
- De aanleg van intensieve groendaken kan gepromoot worden via een aanpassing van de gemeentelijke subsidie. Dit kan gerealiseerd worden door het opnemen van een minimum buffervolume (bv. 50 l/m²).
- Zonnepanelen kunnen uitstekend gecombineerd worden met groendaken. Uit onderzoek blijkt zelfs dat een groendak het rendement van zonnepanelen kan verhogen. Ook hiervoor kan een bepaling toegevoegd worden aan het gemeentelijk subsidiereglement waardoor de combinatie groendaken-zonnepanelen meer gesubsidieerd wordt.

Verharding:

Er kunnen bepalingen opgenomen worden omtrent de minimale buitenruimte en de maximale verhardingsgraad van een perceel. Bijvoorbeeld, een perceel moet minimaal 20 % onbebouwd zijn. Tuinconstructies moeten meetellen als bebouwde ruimte. Om flexibiliteit voor vreemd gevormde percelen (bv. hoekpercelen) te laten, kan een afwijkingsmogelijkheid voorzien worden. Constructies in voortuinen kunnen verboden of beperkt worden. Door maximaal in te zetten op open ruimte, wordt het opwarmen van de bebouwde omgeving beperkt.

Groene tuinen en gevels:

Tuinen worden liefst groen en onverhard ingericht. Er kunnen bepalingen opgenomen worden om groene ruimtes te verzekeren (bv. enkel voortuinverharding voor oprit en voordeur, 1/2e van de tuinoppervlakte moet groen ingericht worden). Blinde gevels en wachtgevels van hoofdgebouwen moeten voorzien worden van gevelbegroening.

Grondwater:

Projecten mogen niet leiden tot het permanent onttrekken van grondwater. Bij het aanleggen van ondergrondse constructies moet een impactevaluatie op de grondwaterstroming uitgevoerd worden.

Energieverbruik:

Voor nieuwe gebouwen, zoals woningen en lokalen, kan de BEN-norm reeds opgelegd worden. Om het energieverbruik te beperken, moet een goed verlichtingsconcept uitgewerkt worden. Daarnaast moet ingezet worden op vraaggestuurde systemen (bv. ventilatie) en moet de plaatsing van nieuwe stookolieketels ontmoedigd worden. Alternatieve systemen die aangeraden kunnen worden zijn warmtepompen en vloerverwarmingssystemen op lage temperatuur.

DOCUMENTATIE / BRONNEN

- Bond Beter Leefmilieu. (2016). Recepten voor kernversterking. Geraadpleegd op: <https://www.bondbeterleefmilieu.be/sites/default/files/PUB%201605%20KKV%20Recepten%20voor%20kernversterking-LR.pdf>
- Departement Omgeving. Inzet van lasten bij omgevingsvergunningen. Geraadpleegd op: <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9321>
- Vlaamse woonraad. (2018). Advies wonen en verordeningen nr. 2018-26. Geraadpleegd op: https://www.wonenvlaanderen.be/sites/wvl/files/wysiwyg/vwr_verordeningen_2018.11.30-def.pdf
- Huseau, B., Pannecoucke, I., Van Damme, P., (2019). Wat betekenen verordeningen voor het woonbeleid. Geraadpleegd op: https://www.vrp.be/wp-content/uploads/2019/07/R41_18_Wat-betekenen-verordeningen-voor-het-woonbeleid.pdf
- Volcem, M. (2016). Opsplitsen van woningen in de centrumsteden. Geraadpleegd op: <http://www.blogmercedesvanvolcem.be/wp-content/uploads/2016/04/Opsplitsen-van-woningen-in-centrumsteden.pdf>

5.9 BIBLIOGRAFIE EN CARTOGRAFIE

CARTOGRAFIE

De kaarten werden gemaakt in QGIS en samengesteld uit verschillende lagen. Deze lagen werden gedownload van de website van (en zijn uitgegeven door) het agentschap Informatie Vlaanderen en/of aangeleverd door de gemeente.

De lagen 'bebouwing', 'water', 'wegenis' komen uit het GRB (Informatie Vlaanderen, versie 2018).

De info 'woonuitbreidingsgebieden' komt uit de geodataset gewestplan (Departement Omgeving, versie 2018).

De lagen 'parkgebieden', 'landbouwgebieden' en 'natuurgebieden' komen uit het gewestplan (Informatie Vlaanderen, versie 2018).

De laag 'biologisch waardevol gebied' komt uit de Biologische Waarderingskaart of BWK (INB, versie 2016).

De laag 'overstromingsgevoelig gebied' geven de effectieve en mogelijke overstromingsgevoelige gebieden weer (watertoets) (VLM, versie 2017).

De laag 'bedrijvenzones' komt uit bedrijventerreinen (Agentschap Innoveren & Ondernemen, versie 2018).

BIBLIOGRAFIE

Agentschap Onroerend Erfgoed. (2018). Meise. Geraadpleegd op: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/14286>

Agentschap Onroerend Erfgoed. (2018). Westrode. Geraadpleegd op: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/themas/17260>

Autodelen.net, Infopunt Publieke Ruimte, Taxistop vzw. (2018). Mobipunten: de handleiding voor gemeenten. Geraadpleegd op: https://mobipunt.be/wp-content/uploads/2018/09/20180912_Mobipunt-handleiding.pdf

Bond Beter Leefmilieu. (2016). Recepten voor kernversterking. Geraadpleegd op: <https://www.bond-beterleefmilieu.be/sites/default/files/PUB%201605%20KKV%20Recepten%20voor%20kernversterking-LR.pdf>

De Bruyn, J., Dehaene, M., Mabilde, J., Vervloesem, E. (2018). Designing the Future. Brussel: AWB

Departement Landbouw en Visserij. (2016). Landbouwtyperingskaart. Geraadpleegd op: <https://provincies.incijfers.be/dashboard/landbouw>

Departement Mobiliteit en Openbare werken. (2019). Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten. Geraadpleegd op: <https://dam.vlaanderen.be/m/27f2497e3c3010ed/original/Vlaamse-Beleidsvisie-Mobipunten.pdf>

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Gent. (2015). De juiste woning op de juiste plaats - handleiding bij de woningtypetoets Gent. Geraadpleegd op: <https://stad.gent/nl/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsvernieuwing/beleidskader-stadsvernieuwing/woningtypetoets>

Directie Stadsplanning en -Ontwikkeling Stad Kortrijk. (2010). De woningtypetoets van de stad Kortrijk. Geraadpleegd op: https://www.kortrijk.be/sites/kortrijk/files/2018-03/20100930_woningtypetoets_brochure_publiek.pdf

GRS. (2006). Gemeentelijke Ruimtelijk Structuurplan Meise. Geraadpleegd op: <https://www.>

meise.be/product/101/gemeentelijk-ruimtelijk-struc-tuurplan

Huseau, B., Pannecoucke, I., Van Damme, P., (2019). Wat betekenen verordeningen voor het woonbeleid. Geraadpleegd op: https://www.vrp.be/wp-content/uploads/2019/07/R41_18_Wat-betekenen-verordeningen-voor-het-woonbeleid.pdf

Mollen, F.H. (2018). Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies Natuurpunt, Mechelen.

Natuurpunt Meise. (2018). Memorandum Natuurpunt Meise. Geraadpleegd op: https://www.natuurpunt.be/sites/default/files/images/inline/verkiezingsmemorandum_natuurpunt_meise_2018.pdf

Provincie Limburg. (2010). Woning Opsplitsing - Richtlijnen voor de kwalitatieve opsplitsing van woningen in meerdere wooneenheden. Geraadpleegd op: http://www.limburg.be/webfiles/limburg/product/wonen_woningopsplitsing.pdf

Provincie Vlaams-Brabant. (2018). Woningdelen in Vlaams-Brabant. Geraadpleegd op: <https://www.vlaamsbrabant.be/wonen-milieu/wonen-en-ruimtelijke-ordering/nieuwe-woonvormen-en-betaalbaar-wonen/woningdelen/publicatie-woningdelen-in-vlaams-brabant.jsp>

Rasschaert, W. (2017). Gemeenschappelijke initiatieven in de Vlaamse ruimte. Juridische invalshoek. Geraadpleegd op: <https://www.ruimtevlaanderen.be/Publicaties/articleType/ArticleView/articleId/9253>

Statbel. (2018). Jouw gemeente in cijfers – Meise. Geraadpleegd op: <https://www.statistiekvlaanderen.be/sites/default/files/docs/GM-Meise.pdf>

Vandekerckhove, B., De Waele, A., Meeus, R., Morisse, B. (2019). Inzet van lasten bij omgevingsvergunningen. Geraadpleegd op: <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/article-Type/ArticleView/articleId/9321>

Vandermeersch, H., Defoort, P.J. (2018). De stedenbouwkundige last in de omgevingsvergunning.

Geraadpleegd op: <https://ldr.be/sites/default/files/document1.pdf>

Vlaams Kenniscentrum PPS. (2018). PPS – Publiek-private samenwerking. Praktische handleiding. Draaiboek gebiedsontwikkeling. Geraadpleegd op: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/pps-publiek-private-samenwerking-praktische-handleiding-draaiboek-gebiedsontwikkeling>

Vlaamse provincies. Provincies in cijfers. Geraadpleegd op: <https://provincies.incijfers.be/dashboard>

Vlaamse provincies. (2017). Gemeentelijk feitenfiche voor detailhandel – Meise. Geraadpleegd op: https://www.detailhandelvlaanderen.be/sites/default/files/organisation/feitenfiches/feitenfiche_meise_3.pdf

Vlaamse overheid. (2017). Duurzaamheidsmeter Wijken. Geraadpleegd op: <https://do.vlaanderen.be/duurzaamheidsmeter-wijken>

Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2017). Vademecum Fietsvoorzieningen. Geraadpleegd op: <https://www.mobieltvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>

Vlaamse Regering. (2017). Omzendbrief 'Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en onbebouwde gebieden'. Geraadpleegd op: <https://www.ruimtelijkeordering.be/NL/Algemeen/Home/Nieuwsberichten/articleType/ArticleView/articleId/9180>

Vlaamse woonraad. (2018). Advies wonen en verordeningen nr. 2018-26. Geraadpleegd op: https://www.wonenvlaanderen.be/sites/wvl/files/wysiwyg/vwr_verordeningen_2018.11.30-def.pdf

Volcem, M. (2016). Opsplitsen van woningen in de centrumsteden. Geraadpleegd op: <http://www.blog-mercedesvanvolcem.be/wp-content/uploads/2016/04/Opsplitsen-van-woningen-in-centrumsteden.pdf>

