

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA ZONE LEVIER N°12 RTBF - VRT
OPMAAK VAN HET RICHTPLAN VOOR HEFBOOMGEBIED N°12 RTBF - VRT



BUUR-STRATEC
BUUR-STRATEC

RAPPORT FINAL
EINDRAPPORT

07 DECEMBRE 2009
07 DECEMBER 2009

approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25/11/2010
goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 25/11/2010

Préambule | Voorwoord

La mise en route de ce schéma directeur n'a pas été motivée par la nécessité de réaliser un grand équipement ou de réhabiliter une friche mais a pour objectif de réaliser un travail de restructuration, de requalification, faire en sorte que cette zone configurée comme une banlieue fasse urbanistiquement partie de la métropole bruxelloise.

La mobilité a donc, entre autres préoccupations, été une préoccupation constante dans ce schéma directeur. La zone est certes traversée par 2 pénétrantes majeures de la Région, mais son accessibilité est très affaiblie par les embouteillages du Ring, et elle est plus fragmentée que reliée par les voies de communication.

Cette zone est, en effet, dépendante du développement du pré-métro de la moyenne ceinture, et de De Lijn pour la desserte par bus. Les possibilités de développement de la desserte en transport en commun étant faibles, la mobilité aura un impact prégnant sur le choix des localisations des activités.

Les conclusions de ce schéma directeur ont donc été proposées, dans un souci de cohérence, sur base des orientations prises par le schéma directeur de la moyenne ceinture et par l'étude Meiser.

La mixité des fonctions est également une préoccupation importante et une réalité incontournable dans le développement de cette zone levier. A côté de l'habitat, en tour ou en lotissement, social ou privé, il y a trop peu d'équipement ou d'espaces verts publics, mais une importante fonction économique très variée. En effet, on trouve du commerce (de détail, grand et spécialisé, des show room, ...) du côté de la chaussée de Louvain, des immeubles de bureau, le plus souvent vides le long de la E40, des entreprises, petites, moyennes, artisanales ou de haute technologie, automobiles et télévisuelles, un contrôle technique de véhicules, ... Ces fonctions économiques représentées au sein de la zone sont implantées de façon peu urbaine, fragmentant l'espace au détriment de la qualité de vie des habitants.

Dit richtschema is niet tot stand gekomen met de bedoeling om een grote uitrusting te bouwen of een braakliggend terrein heraan te leggen, maar wel door herstructurering en herwaardering van deze voorstad dit gebied, vanuit stedenbouwkundig oogpunt deel te laten uitmaken van de Brusselse metropool.

Mobiliteit vormde derhalve één van de constante aandachtspunten in dit richtschema. Het gebied wordt weliswaar doorkruist door 2 belangrijke gewestelijke invalswegen, maar de files op de Ring maken het een stuk lastiger bereikbaar. De verkeerswegen zorgen dan ook meer voor een opdeling van dit gebied dan voor een verbinding ernaartoe.

Zo is dit gebied afhankelijk van de uitbouw van de pre-metro onder de Middenring en is het voor wat het busvervoer betreft, aangewezen op De Lijn. Aangezien de mogelijkheden om er een openbaar vervoersnet uit te bouwen eerder beperkt zijn, zal het mobiliteitsaspect een doorslaggevende invloed hebben op de keuze in verband met de lokalisatie van de activiteiten.

Vanuit een streven naar samenhang werden de conclusies van dit richtschema gebaseerd op de krachtlijnen van het streefbeeld voor de Middenring en op die van de studie met betrekking tot het Meiserplein.

Bij de ontwikkeling van dit hefboomgebied vergt de menging van functies tevens bijzondere aandacht, als ontegensprekelijke realiteit. De woonfunctie, met woontorens en sociale of privé-kavels, wordt er nu te weinig aangevuld met uitrustingen of openbare groene ruimten, maar wel met een zeer gevarieerde en sterk aanwezige economische functie. Zo zijn er handelszaken gevestigd (kleinhandel, groothandel, speciaalzaken, show rooms, ...) langs de Leuvensesteenweg, veelal leegstaande kantoorgebouwen langs de E40, alsook kleine, middelgrote, ambachtelijke of high-tech bedrijven, bedrijven die actief zijn in de auto- en tv-sector, een technische keuring van voertuigen, ... De manier waarop de in dit gebied

Un souci constant de ce schéma directeur est de maintenir et de développer ces fonctions en adéquation avec l'habitat, d'organiser la mixité par des interventions urbanistiques adaptées. Plusieurs typologies de mixité verticale, logement/commerce et logement/PME sont proposées dans ce schéma directeur, au niveau du bâtiment, de l'îlot ou du quartier.

Face au constat de la perte importante du nombre d'industries urbaines en RBC ces dernières années, due en partie à la forte pression immobilière, le schéma directeur préconise l'intégration des fonctions économiques dans le tissu urbain et propose donc une adaptation aux nouvelles conditions urbaines. Dans cette optique de survie des petites et moyennes entreprises et de mixité des fonctions, le schéma directeur propose de permettre l'implantation de logements dans une zone d'industrie urbaine.

Cette option est aussi justifiée par la nécessité d'assurer une liaison conviviale entre cette zone et le futur parc voisin en vue, notamment, de renforcer le contrôle social en soirée et pendant les week-end au moment où les entreprises sont fermées.

Si cette proposition du schéma directeur trouve ici toute sa pertinence, il faut être attentif à éviter qu'elle ne constitue un précédent de transformation de toutes les zones d'industrie urbaine. Dans l'attente de la réflexion relative à la pression opérée sur les zones d'industrie urbaine et de forte mixité dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de développement durable en vue de renforcer la présence et l'intégration des fonctions économiques à moyen et long terme dans le tissu urbain, la solution préconisée par ce schéma directeur doit revêtir un caractère exceptionnel.

On peut constater qu'au travers de ce schéma directeur, les solutions avancées localement répondent à l'objectif régional de développement des zones stratégiques dans une logique de « quartier durable » et visent la haute performance énergétique et environnementale (matériaux, gestion de l'eau, biodiversité), par le biais de grands projets visant à l'aménagement d'une porte de ville, la diminution de l'impact automobile, la verdurisation de la ville, l'ouverture d'un parc au public, la valorisation de la promenade verte régionale, les mixités de fonctions, l'analyse au cas par cas du parc de

aanwezige economische functies zijn ingeplant, doet weinig stedelijk aan, hetgeen leidt tot een fragmentarische indeling van de ruimte. Dat laatste gaat ten koste van de leefkwaliteit van de inwoners.

In het richtschema wordt er steevast naar gestreefd deze functies te behouden en te ontwikkelen in onderlinge samenhang met de woonfunctie en de menging te realiseren door middel van passende stedenbouwkundige ingrepen. In het richtschema worden verscheidene typologieën voor een verticale mix, huisvesting/handel en huisvesting/KMO's, voorgesteld en dat op het niveau van de gebouwen, de huizenblokken of de wijk.

Doordat de stedelijke industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de afgelopen jaren, voor een deel als gevolg van de hoge vastgoeddruk, een grote terugval heeft gekend, formuleert dit richtschema de aanbeveling om de economische functies te integreren in het stadsweefsel en stelt het dus voor deze aan te passen aan de nieuwe stedelijke omstandigheden. Om het voortbestaan van de kleine en middelgrote ondernemingen en van de functionele gemengdheid aldus te waarborgen, stelt het richtschema voor de toelating te geven om woningen in te planten in een gebied voor stedelijke industrie.

Deze optie is des te meer gerechtvaardigd, daar het nodig is om een gezellige leefomgeving tot stand te brengen die dit gebied verbindt met het toekomstige naburige park, zodanig dat er 's avonds en tijdens het week-end, wanneer de bedrijven gesloten zijn, meer sociale controle is.

Hoewel het in de gegeven context gaat om een geheel verantwoord voorstel, moet er nauwlettend op worden toegezien dat dit geen precedent vormt om alle gebieden voor stedelijke industrie te gaan omvormen. In afwachting dat men zich bij de uitwerking van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling zal buigen over de druk op de gebieden voor stedelijke industrie alsook op de sterk gemengde gebieden, met de bedoeling om op middellange en lange termijn de economische functies sterker te doen uitkomen en deze beter te integreren in het stadsweefsel, betaamt het om de oplossing die het richtschema naar voren schuift, te zien als een uitzondering.

bureaux vides ou encore la faisabilité de leur reconversion en logement.

Cette orientation permet de répondre à des besoins immédiats d'amélioration environnementale, mais aussi anticiper les évolutions futures de la législation et des modes de vies.

Des indications concrètes sur les aspects de durabilité dans les phases ultérieures de ces différents projets pourront s'inspirer du "Memento pour des quartiers durables" développé par URBS pour Bruxelles Environnement."

Il est également à noter que les options proposées par ce schéma directeur initié et adopté en comité d'accompagnement sous la législature 2004-2009 ne contreviennent pas aux objectifs de l'accord du Gouvernement 2009-2014 et sont même de nature à faciliter leur mise en œuvre.

Ainsi, la mise en œuvre de ce schéma directeur devra contribuer à l'objectif gouvernemental d'atteindre 15% de logements en gestion publique et à finalité sociale dans chacune des communes concernées.

Le Gouvernement veillera également à ce que les objectifs régionaux en matière de mobilité soient intégrés lors de l'opérationnalisation du schéma directeur, et en particulier dans les PPAS.

En conclusion, le Gouvernement veillera à ce que la mise en œuvre de ce schéma directeur se réalise dans le respect des objectifs régionaux de l'accord du Gouvernement.

We stellen vast dat de oplossingen die het richtschema aanreikt voor lokale kwesties, in de lijn liggen van de gewestelijke doelstelling om de strategische gebieden te ontwikkelen vanuit een "duurzame wijklogica" en hoge energie- en milieuprestaties nastreven (materialen, waterbeheer, biodiversiteit) door grote projecten in het vooruitzicht te stellen die tot doel hebben een stadspoort in te richten, de impact van het autoverkeer te verminderen, de stad groener te maken, een publiek toegankelijk park open te stellen, de gewestelijke groene wandeling te valoriseren, de mix van functies te bevorderen, de leegstand van het kantorenpark geval per geval te analyseren en na te gaan of het haalbaar is deze om te vormen tot woningen.

Deze aanpak maakt het mogelijk tegemoet te komen aan dringende noden op het vlak van milieuverbetering, maar ook om te anticiperen op de toekomstige evoluties van de wetgeving en de manier van leven.

Om concreet uit te maken hoe het aspect duurzaamheid ingevuld zal worden in de latere fases van de verschillende projecten, zal men zich kunnen baseren op het "Memento voor duurzame wijken", dat door URBS is uitgewerkt in opdracht van Leefmilieu Brussel.

Tevens dient opgemerkt dat de voorstellen in dit richtschema, dat in het begeleidingscomité opgestart en goedgekeurd werd tijdens de legislatuur 2004-2009, niet indruisen tegen de doelstellingen van het Regeerakkoord 2009-2014 en de uitvoering ervan zelfs in de hand werken.

Zo moet de uitvoering van dit richtschema bijdragen tot het verwezenlijken van de gewestelijke doelstelling om in elk van de betrokken gemeenten te komen tot 15% sociale woningen in openbaar beheer.

De Regering zal er eveneens op toezien dat de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit geïntegreerd worden bij de operationalisering van het richtschema, en in het bijzonder in de BBP.

Tot slot zal de Regering erover waken dat de uitvoering van dit richtschema geschiedt met inachtneming van de gewestelijke doelstellingen die vervat zijn in het Regeerakkoord.

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA ZONE LEVIER N°12 RTBF - VRT
OPMAAK VAN HET RICHTPLAN VOOR HEFBOOMGEBIED N°12 RTBF - VRT



BUUR-STRATEC
BUUR-STRATEC

NOTE DE SYNTHÈSE
SYNTHESENOTA

07 DECEMBRE 2009
07 DECEMBER 2009

approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25/11/2010
goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 25/11/2010

Colophon | Colofon

Association momentanée | Tijdelijke vereniging
BUUR cvba - STRATEC sa

BUREAU
URBANISME

BUUR cvba

Blijde Inkomststraat 24

BE - 3000 Leuven

T +32 (0) 16 89 85 50

F +32 (0) 16 89 85 49

buur@buur.be

Administrateur délégué de BUUR cvba | gedelegeerd bestuurder van BUUR cvba: Johan Van Reeth

Chefs de projet | projectleiders: Kathleen Van de Werf, Jade Salhab

Collaborateurs | medewerkers: Catherine Vilquin - Stéphanie De Deken - Toon Manders - Sara Martins - Jelle Hens -
Christoph Thijs

STRATEC

STRATEC sa

Av. A. Lacomblé 69-71 bte 8

BE - 1030 Bruxelles

T +32 (0) 2 735 09 95

F +32 (0) 2 735 49 17

stratec@stratec.be

Administrateur délégué de STRATEC sa | gedelegeerd bestuurder van STRATEC sa: Hugues Duchateau

Chef de projet | projectleider: Emily Moens

Collaborateurs | medewerkers: Alain Counet - Luc Moreau - Louis Duvigneaud

■ Introduction | Inleiding

I. Mission Opdracht	8
II. Approche Aanpak	10
III. Acteurs concernés Betrokkenen	11
IV. Situation de fait Feitelijke situatie	12
V. Situation de droit Juridische situatie	16
VI. Projets publics en cours Lopende publieke projecten.....	18

■ ■ Analyse Interpretative | Interpretatieve analyse

I. Analyse morphologique Morfologische analyse	24
II. Accessibilité Toegankelijkheid	30

■ ■ ■ Objectifs | Doelstellingen

I. Transformation du quartier Transformatie van de wijk	40
II. Elimination des barrières Wegwerken van de barrières	41
III. Combattre la fuite des industries urbaines hors la RBC Bestrijding van de vlucht van stadsindustrie uit het BHG	42
IV. E40: Entrée de ville verte E40: Groene toegang tot de stad	43
V. La Chaussée de Louvain comme axe commercial urbain De Leuvense steenweg als stedelijke handelsas	44
VI. Nouvelle polarité régionale sur la Moyenne Ceinture Nieuwe gewestelijke polariteit op de Middenring	45

Table des Matières | Inhoudstafel



Préfiguration | Voorstelling

I. Stratégie Strategie	50
II. Ambition Ambitie	54
III. Accessibilité Toegankelijkheid	60



Plan d'action | Actieplan

I. Programmes d'actions Actieprogramma's	66
II. PPAS BBP	67
III. Etat des lieux de la concertation Stand van zaken van het overleg	69

Introduction | Inleiding

I. Mission | Opdracht

II. Approche | Aanpak

III. Acteurs concernés | Betrokkenen

IV. Situation de fait | Feitelijke Situatie

A. Affectations existantes | Bestaande bestemmingen

B. Photo-reportage | Fotoreportage

V. Situation de droit | Juridische situatie

A. PRD | GewOP

B. PRAS | GBP

VI. Projets en cours | Lopende projecten

A. Schémas Directeurs : Moyenne Ceinture, Meiser |

Richtplannen : Middenring, Meiser

B. PPAS : Josaphat, Colonel Bourg 42, PPAS 60ter |

BBP: Josaphat, Kolonel Bourg 42, BBP 60ter





La Direction Etude et Planification de l'AATL a lancé un appel pour la réalisation d'un Schéma Directeur pour la zone levier n° 12 RTBF/VRT. Cette zone fait partie des 14 zones-leviers définies par le PRD 2002. Bordée par le boulevard A. Reyers, la Chaussée de Louvain et la E40, la zone d'étude s'étend jusqu'à la limite régionale et couvre une superficie de 175 ha.

Le Schéma Directeur, en tant qu'outil de planification de la zone levier, détermine les options stratégiques de développement de la zone et indique les actions à entreprendre en définissant les stratégies de mise en œuvre. Les objectifs à rencontrer tels que définis dans l'appel d'offre sont:

- + la concentration d'activités économiques autour des entreprises déjà établies dans la zone, notamment dans le domaine des médias (RTBF, VRT, RTL, Be TV, etc.) y compris l'étude de la pertinence d'un pôle média;
- + la régulation du trafic de l'autoroute E40 et la création d'une porte de ville;

- + la régulation du trafic de la Chaussée de Louvain et de la place Meiser, y compris la dissuasion du report de trafic de transit sur les voiries locales;

- + l'amélioration du fonctionnement et de la desserte des transports en commun;

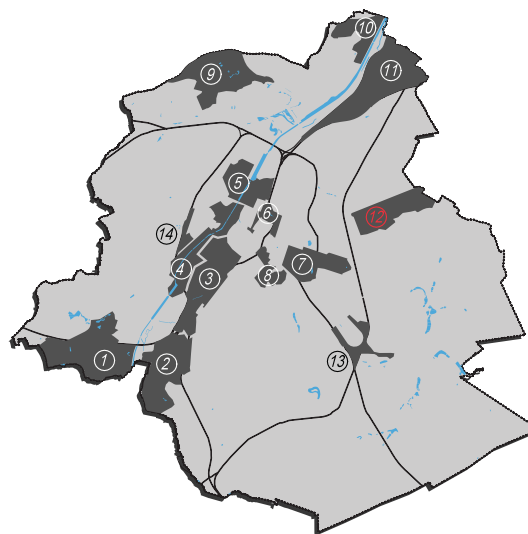
- + l'expansion du réseau de mobilité douce;

- + la requalification de l'espace public;

- + la conservation et le renforcement de la fonction du logement dans la logique de la mixité fonctionnelle et sociale;

- + l'aménagement de points intermodaux, dont un parking de transit près de Diamant;

- + le rééquilibrage du nombre de parkings dans la zone et le développement d'un parking de dissuasion.



Zones Leviers

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Erasme - Erasmus | 8. Toison d'Or - Gulden Vlies |
| 2. Forest - Vorst | 9. Heysel - Heizel |
| 3. Midi - Zuid | 10. Hôpital militaire - Militair hospitaal |
| 4. Canal - Kanaal | 11. Schaerbeek-formation - Schaarbeek Vorming |
| 5. Tour et Taxis | 12. RTBF-VRT |
| 6. Botanique - Kruidtuin | 13. Delta |
| 7. Europe - Europa | 14. Gare de l'Ouest - Weststation |

De Directie Studies en Planning van het BROH heeft een oproep uitgeschreven voor de opstelling van een Richtplan voor het hefboomgebied nr. 12 RTBF/VRT. Dit gebied maakt deel uit van de 14 hefboomgebieden die afgebakend worden door het GewOP 2002. Het studiegebied wordt begrensd door de Reyerslaan, de Leuvensesteenweg en de E40, strekt zich uit tot aan de grens van het gewest en bestrijkt een oppervlakte van 175ha.

Als planningsinstrument voor het hefboomgebied bepaalt het Richtplan de strategische opties voor de ontwikkeling van het gebied en wijst het de acties aan die moeten ondernomen worden door de uitvoeringsstrategieën vast te leggen. De te halen doelstellingen, zoals in de offerteaanvraag zijn:

- + de concentratie van economische activiteiten rond de bedrijven die al in het gebied gevestigd zijn, meer bepaald in de mediasector (RTBF, VRT, RTL, Be TV enz.), met inbegrip van de studie van de relevantie van een mediapool;
- + de organisatie van het verkeer van de E40-autosnelweg en de realisatie van een poort tot de stad;

- + de organisatie van het verkeer van de Leuvensesteenweg en het Meiserplein, met inbegrip van het doorbreken van de verschuiving van het transitverkeer naar het plaatselijke wegennet;
- + de verbetering van de continuïteit en de bediening van het openbaar vervoer;
- + de uitbreiding van het netwerk voor zacht verkeer;
- + de herwaardering van de openbare ruimte;
- + het behoud en de versterking van de woonfunctie binnen de logica van een functionele en sociale mix;
- + de inrichting van intermodale punten, onder meer een transitparking vlakbij Diamant;
- + het opnieuw in evenwicht brengen van het aantal parkeerplaatsen in het gebied en de ontwikkeling van een randparking.

II approche II aanpak

Au début de l'étude, à l'exception de la problématique de la porte de ville, les objectifs pour la zone étaient plutôt génériques. Afin de préciser ces objectifs, nous avons procédé à une analyse de la situation de fait, de droit et des potentiels de ceux-ci. Un relevé exhaustif des projets en cours dans le périmètre a été opéré. Simultanément un travail de concertation auprès des acteurs de terrain a permis de mieux définir les problématiques.

Un Schéma Directeur doit être un outil qui rassemble autour d'une vision commune de développement, à court et moyen terme, tous les acteurs concernés par le devenir d'un quartier. Il est donc à la fois un genre de protocole qui garantit un développement harmonieux et intégré, et un agenda commun qui parvient à concrétiser les aspirations des différents acteurs et leurs revendications dans une forme urbaine projetée ainsi que dans des objectifs dont la faisabilité a été étudiée. Il faut donc souligner que la vision ne devient réalité qu'avec le temps, mais surtout qu'avec le support actif des riverains, des communes, de la région, des acteurs privés, et de toutes les institutions concernées.

Durant la conception du Schéma Directeur, il a fallu mettre en commun tous les projets en cours et les plans envisagés dans la zone, afin de les intégrer dans la vision à moyen et long terme et les convertir en premières étapes de réalisation de celle-ci. En effet, il existe plusieurs projets dans le périmètre (la construction d'un bloc C sur l'Avenue Reyers, la construction de bureaux sur la Chaussée de Louvain, etc.). Il y a, par ailleurs, deux études importantes en cours sur la zone: d'une part l'étude du Schéma Directeur pour la Moyenne Ceinture, et d'autre part l'étude de mobilité pour la place Meiser. L'approche simultanée de l'aménagement du territoire et de la mobilité permet de proposer une planification et une conception cohérente des projets sur la RBC.

Enfin, le Schéma Directeur concerne le moyen et long terme, d'où l'importance de distinguer des phases. Il ne s'agit pas d'un phasage détaillé mais de la définition de projets à court terme qui se succèdent pour atteindre les objectifs à long terme. Ceci permet aussi au projet d'équilibrer les objectifs de chacune de ces phases avec les moyens financiers disponibles. Bien que préliminaires, les études menées en appui au Schéma Directeur démontrent la faisabilité économique des options reprises et met en évidence l'intérêt de ces options pour les acteurs privés qui se joindront probablement au processus de transformation urbaine déclenché.

Bij de start van de studie waren de doelstellingen voor het gebied eerder algemeen, met uitzondering van de problematiek omtrent de poort tot de stad. Om de doelstellingen concreter te formuleren zijn we overgegaan tot een analyse van de feitelijke situatie, de juridische situatie en het potentieel van beiden. Er werd een uitvoerige lijst opgesteld van projecten die in het gebied lopende zijn. Tegelijkertijd konden door overleg met de actoren op het terrein de problemen beter worden afgebakend.

Een Richtplan moet een instrument zijn dat, zowel op korte als op middellange termijn, alle actoren die betrokken zijn bij de toekomst van een wijk rond één gemeenschappelijke ontwikkelingsvisie verzamelt. Het is dus zowel een soort voorschrift dat een harmonische en geïntegreerde ontwikkeling garandeert, alsook een gemeenschappelijke agenda die ervoor zorgt dat de wensen van de verschillende actoren worden geconcretiseerd in een geplande stedelijke vorm en in doelstellingen waarvan de haalbaarheid werd bestudeerd. Er moet dus worden onderstreept dat de visie slechts realiteit wordt na verloop van tijd, mits de actieve ondersteuning van de bewoners, de gemeenten, het gewest, de privéactoren en alle betrokken instellingen.

Tijdens de totstandkoming van het Richtplan moesten alle lopende projecten en plannen binnen de projectzone worden samengelegd, zodat ze kunnen worden geïntegreerd in de visie en, op middellange en lange termijn, in de verwezenlijking ervan. Er zijn immers verschillende projecten lopende in het gebied (de bouw van een blok C aan de Reyerslaan, de bouw van kantoren aan de Leuvensesteenweg enz.). Bovendien worden er twee belangrijke studies uitgevoerd in het gebied: enerzijds is er de studie van het Richtschema voor de Middenring en anderzijds is er de mobiliteitsstudie voor het Meiserplein. De gelijktijdige aanpak van de ruimtelijke ordening en de mobiliteit zorgt ervoor dat er een coherente planning en opvatting met betrekking tot de projecten voor het BHG kan worden voorgesteld.

Tot slot heeft het Richtplan betrekking op de middellange en de lange termijn. Vandaar is het belangrijk verschillende fasen van elkaar te onderscheiden. Het gaat niet om een gedetailleerde fasering, maar om de afbakening van projecten op korte termijn die elkaar opvolgen teneinde de doelstellingen op lange termijn te halen. Dit laat ook toe de doelstellingen binnen elke fase in evenwicht te brengen met de beschikbare financiële middelen. Hoewel de studies, die ter ondersteuning van het Richtplan worden uitgevoerd, voorbereidend zijn, tonen ze de economische haalbaarheid van de gekozen opties en vestigen ze de aandacht op het belang voor de privéactoren die zich naar alle waarschijnlijkheid zullen aansluiten bij het stedelijke transformatieproces.



acteurs concernés betrokkenen

Le processus d'élaboration du schéma directeur s'est déroulé de septembre 2008 à juillet 2009, date du dernier Comité d'Accompagnement.

Maître d'ouvrage

Direction Etudes et Planification (DEP)
Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL)

Organismes régionaux

Cabinet Charles Picqué - Aménagement du Territoire
Cabinet Pascal Smet - Mobilité et Travaux Publics
Cabinet Benoit Cerexhe - Economie et Emploi
Cabinet Françoise Dupuis - Logement et Urbanisme
Cabinet Evelyne Huytebroeck - Environnement

Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL), Direction Etudes et Planification (DEP), Direction de l'Urbanisme (DU), Direction Monuments et Sites (DMS)

Bruxelles Mobilité (BM): Direction Stratégique (DS)

Agence Bruxelloise pour l'Entreprise (ABE)
Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE)
Société de Développement pour la Région de Bruxelles-capitale (SDRB)
Société de Logement de la Région de Bruxelles-capitale (SLRB)

Home Familial Bruxellois
Foyer Schaerbeekoïis

Organismes communaux

Commune de Schaerbeek - Service Urbanisme, Service de la Mobilité
Commune d'Evere - Service Urbanisme, Service de la Promotion Economique
Commune de Woluwé-St-Lambert - Service Urbanisme

Organismes de transport public

De Lijn et la STIB

Riverains

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) assurant le relais avec les riverains des trois communes, Schaerbeek, Evere et Woluwé St Lambert

Acteurs économiques

Comité de quartier des commerçants de Paduwa
Comité de quartier des entreprises - zone levier 12, hors WSL

Acteurs privés et entreprises publiques autonomes

RTBF et VRT (indépendamment)
CIB – CFE – développeurs Projet Esplanade Emerald
Propriétaires des bureaux – rue C. Bourg et rue M. Thiry

Het proces van de opmaak van het richtplan liep van september 2008 tot juli 2009, wanneer de laatste stuurgroep plaats vond.

Opdrachtgever

Directie Studies en Planning (DSP)
Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting - Directie Stedenbouw (BROH)

Gewestelijke instellingen

Kabinet Charles Picqué - Ruimtelijke Ordening
Kabinet Pascal Smet - Mobiliteit en Openbare Werken
Kabinet Benoit Cerexhe - Economie en Tewerkstelling
Kabinet Françoise Dupuis - Huisvesting en Stedenbouw
Kabinet Evelyne Huytebroeck - Milieu

Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting - Directie Stedenbouw (BROH), Directie Studies en Planning (DSP), Directie Stedenbouw (DS), Directie Monumenten en Landschappen (DML)
Mobiel Brussel (MB)

Brussels Agentschap voor de Onderneming (BAO)
Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM)
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB)
Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM)

Brussels Thuis
Schaarbeeke Haard

Gemeentelijke instellingen

Gemeente Schaerbeek - Stedenbouwkundige dienst, Dienst Mobiliteit
Gemeente Evere - Stedenbouwkundige dienst, Dienst voor Economische Promotie
Gemeente St-Lambrechts-Woluwe - Stedenbouwkundige dienst

Instellingen voor openbare dienstverlening

De Lijn en de MIVB

Omwonenden

Inter-Environnement Bruxelles (IEB) treedt op als tussenpersoon voor de omwonenden uit de drie gemeenten: Schaerbeek, Evere en St-Lambrechts-Woluwe

Economische actoren

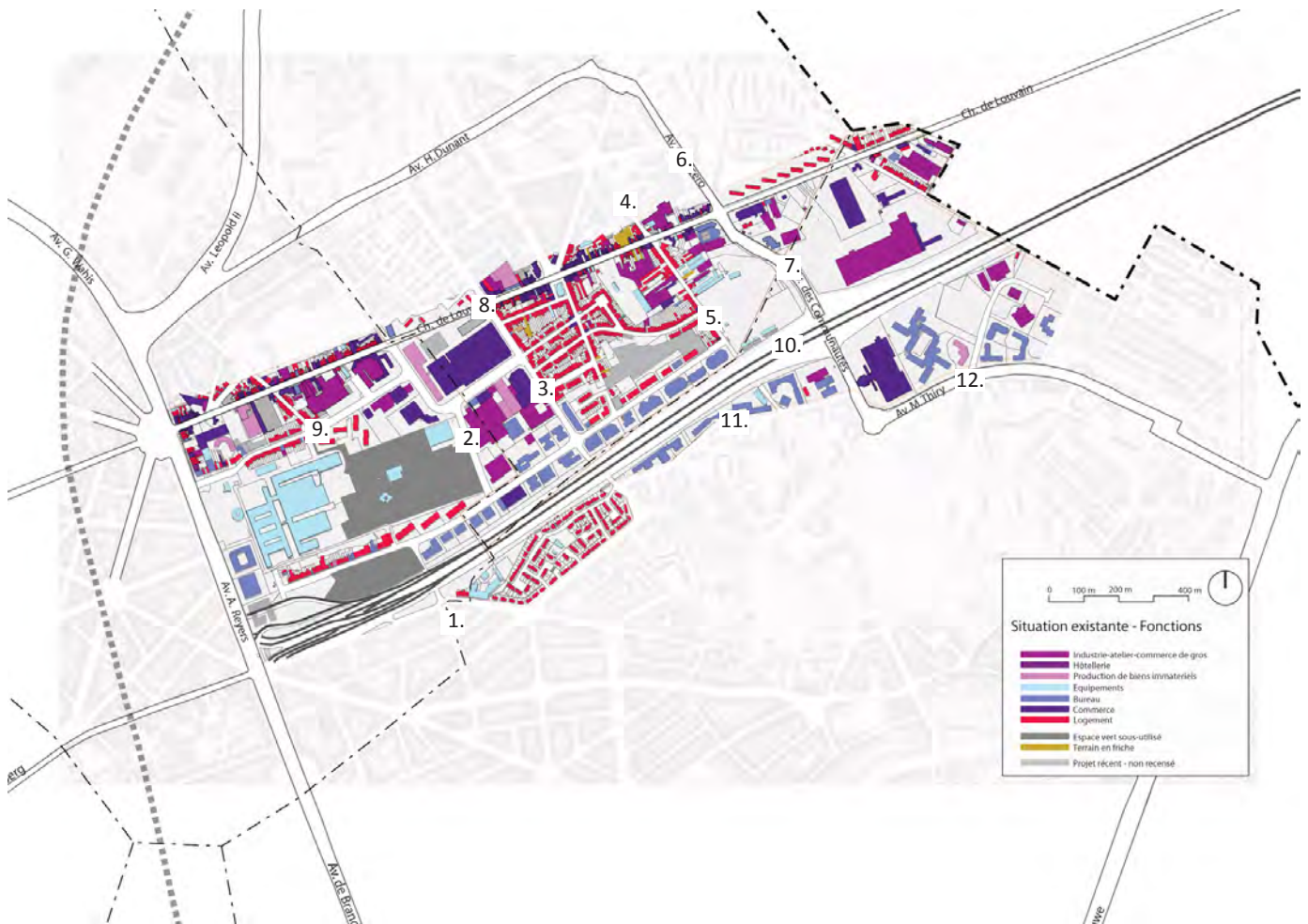
Wijkcomité van de handelaars van het Paduwaplein
Wijkcomité van de ondernemingen - hefboomgebied 12, zonder SLW

Privéactoren en autonome publieke bedrijven

RTBF en VRT (onafhankelijk van elkaar)
CIB – CFE – Projectontwikkelaars Esplanade Emerald
Kantoreigenaars – K. Bourgstraat en M. Thiry

IV situation de fait

IV feitelijke situatie



1. Avenue de Mars | Maartlaan
2. Avenue J. Georjinlaan
3. Avenue L Grosjeanlaan
4. Rue des deux maisons | Tweehuizenstraat
5. Rue G. de Lombaerdestraat
6. Avenue des Communautés | Gemeenschappenlaan

7. Avenue des communautés | Gemeenschappenlaan
8. Chaussée de Louvain | Leuvensesteenweg
9. Rue H. Evenepoelstraat
10. E40
11. Avenue des Pléiades | Plejadenlaan
12. Avenue M. Thiry laan

A. AFFECTATIONS EXISTANTES

Malgré un enchevêtrement de fonctions et de morphologies, la zone ne forme pas un ensemble homogène et se divise en sous-zones de caractéristiques très différentes. Ainsi la partie le long de la Moyenne Ceinture (MC), celle entre Grosjean et GeorGIN, Paduwa, la Chaussée de Louvain, la E40 et la zone de Marcel Thiry offrent des enjeux très divers bien qu'interdépendants.

De manière générale, le bâti s'apparente plus à un agglomérat de fonctions qu'à un tissu cohérent. Cette diversité étonnante ne réussit pas à créer une atmosphère agréable pour vivre et travailler. Il est d'ailleurs difficile de s'orienter dans le quartier. Ceux qui y vivent ou y travaillent ne sont pas tentés de se déplacer à pied et à vélo pour y faire des achats, se restaurer ou se divertir.

A quelques exceptions près, l'espace public est peu attrayant: les trottoirs ne sont pas assez larges, souvent pas arborisés, et ne sont pas bien éclairés le soir. Il n'y a pas de place publique (à l'exception de Paduwa) ou d'espaces verts importants. La seule partie agréable et cohérente est le quartier de Paduwa, qui a le charme d'un petit village.

La voiture domine dans le quartier. D'ailleurs, presque toutes les voiries sont surdimensionnées. C'est surtout le bruit constant et fort provenant de la E40 qui cause le plus de nuisances dans le quartier. Cela ne signifie pas pour autant que les nuisances de bruit générées par les activités commerciales de gros ou les entreprises sont négligeables; il s'agit de les étudier.

Ceci dit, le quartier est l'un des quartiers qui concentre le plus d'activités économiques à Bruxelles, aussi bien des entreprises que des commerces et des bureaux. Comme il est situé entre des axes majeurs, il participe à l'image de Bruxelles.

Le Schéma Directeur s'attaque aussi bien à des problèmes locaux qu'à des enjeux régionaux, mais il assure surtout une synergie entre les visions urbaines développées, et ceci aux deux échelles à la fois, de manière à ce qu'elles se renforcent mutuellement.

A. BESTAANDE BESTEMMINGEN

Ondanks een vermenging van functies en morfologieën vormt het gebied geen homogeen geheel en is het onderverdeeld in deelgebieden met zeer uiteenlopende kenmerken. Zo bieden het deel van de Middenring (MR) tussen Grosjean en GeorGIN, het Paduwaplein, de Leuvensesteenweg, de E40 en de zone Marcel Thiry zeer verscheiden, maar toch onderling afhankelijke uitdagingen.

In het algemeen lijkt de bebouwing meer op een agglomeraat van functies dan op een coherent weefsel. De buitengewone verscheidenheid slaagt er niet in een aangename woon- en werksfeer te scheppen. Het is overigens moeilijk om zich in de wijk te oriënteren. Diegenen die er wonen of werken zijn niet geneigd zich te voet of met de fiets te verplaatsen om boodschappen te doen, om te gaan eten of om zich te ontspannen.

Op enkele uitzonderingen na is de publieke ruimte weinig aantrekkelijk: de trottoirs zijn niet breed genoeg, er staan vaak geen bomen op en 's avonds zijn ze slecht verlicht. Er is geen openbaar plein (met uitzondering van het Paduwaplein) en er zijn geen grote groene ruimten. Het enige aangename en coherente gedeelte is de Paduwawijk, die de charme heeft van een klein dorp.

De wagen heeft de overhand in de wijk. Bijna alle wegen zijn overigens overgedimensioneerd. Maar het is vooral het onophoudelijk en hevig lawaai van de E40 komt dat voor de meeste overlast zorgt in de wijk. Dat betekent niet dat de geluidsoverlast afkomstig van de groothandelsactiviteiten en de bedrijven te verwaarlozen is. Deze dient bestudeerd te worden.

Dit gezegd zijnde, is de wijk één van de wijken die de meeste economische activiteiten bundelt in Brussel: zowel bedrijven als handelszaken en kantoren. Aangezien ze zich tussen grote infrastructuurassen bevindt, maakt ze deel uit van het imago van Brussel.

Het Richtplan pakt zowel plaatselijke problemen aan als gewestelijke uitdagingen, maar het zorgt vooral voor een synergie tussen de ontwikkelde stedelijke visies en dit op de twee schalen tegelijkertijd, zodat beide elkaar versterken.

B. PHOTO-REPORTAGE

B. FOTOREPORTAGE



Bâtiments et pylône d'antenne de RTBF - VRT
Gebouwen en zendmast van VRT - RTBF



E40 à la hauteur d' Avenue M. Thiry - Avenue des Communautés
E40 thv Marcel Thiry/laan - Gemeenschappenlaan



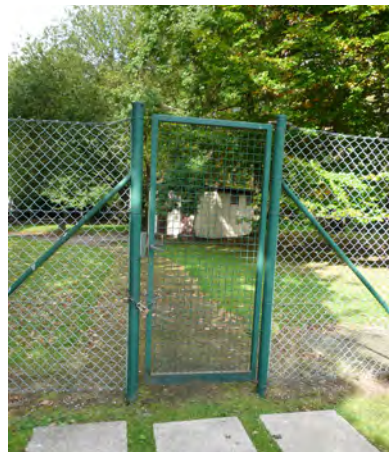
Logements sociaux du Home Familial Bruxellois
Sociale woningen van Brussels Thuis



Commerce de détail à Paduwa sur la Chaussée de Louvain
Kleinhandel in Paduwa op de Leuvensesteenweg



Tunnel de piéton sous la Moyenne Ceinture
Voetgangerstunnel onder de Middenring



Entrée fermé du parc RTBF - VRT
Afgesloten toegang tot het park VRT - RTBF



Antennes radio de la RTBF - VRT
Radio-antennes van VRT - RTBF





Rue Colonel Bourg à la hauteur de l' Avenue de Mars
Kolonel Bourgstraat thv Maartlaan



Rue H. Evenepoel
H. Evenepoelstraat



Rue Colonel Bourg
Kolonel Bourgstraat



Avenue des Communautés à la hauteur de Marcel Thiry
Gemeenschappenlaan thv Marcel Thiry

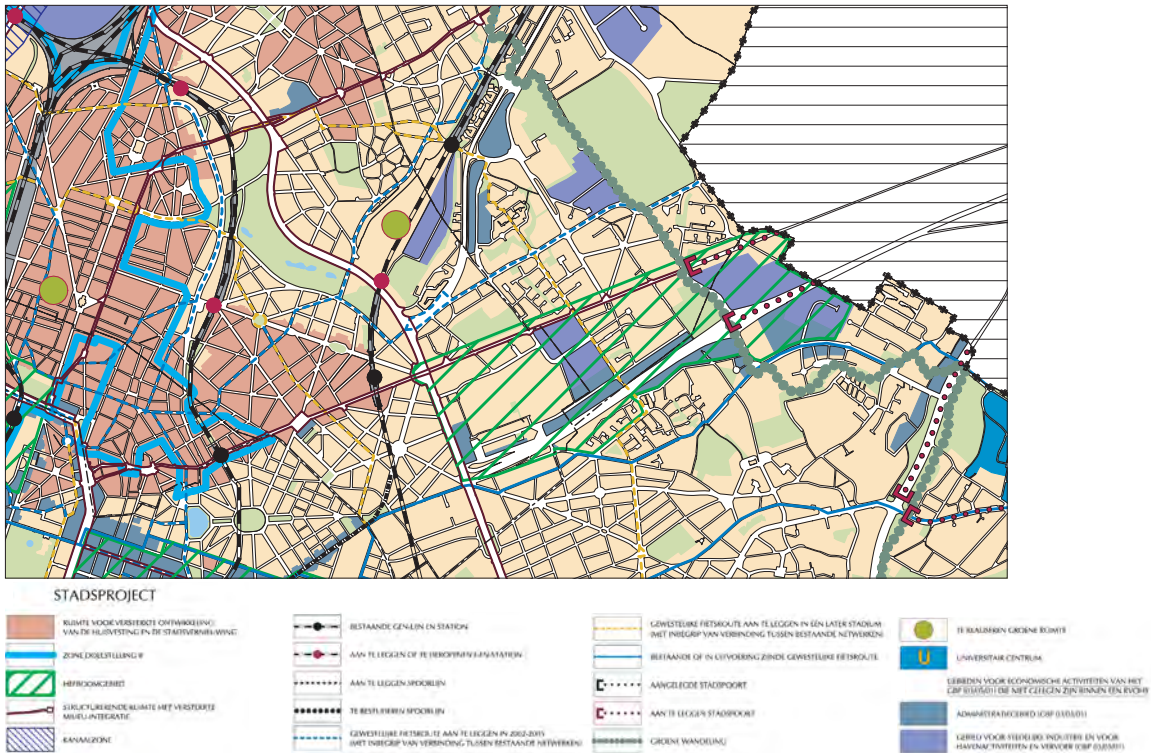


Terrains de sport privés de Saint Josse
Private sportterreinen van Sint Joost



Bureaux sur la Moyenne Ceinture à l' hauteur de Reyers
Kantoren op de Middenring thv Reyers

V situation de droit V juridique situation



16

A. PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT (PRD)

Le Plan Régional de Développement est un document d'orientation stratégique qui traduit les objectifs et les priorités de développement pour la région de Bruxelles et fournit les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. Il répond ainsi aux besoins économiques, sociaux et culturels, ainsi qu'à la problématique de la mobilité et de l'environnement. Le gouvernement régional a adopté le dernier PRD en 2002.

En tant qu'outil de vision de la gestion de la ville, le PRD détermine des zones d'intervention prioritaires. Sous l'appellation Zones Leviers, quatorze espaces urbains ont été définis afin d'attirer l'attention et les efforts sur leur grand potentiel de développement. On remarque que ces zones sont majoritairement situées soit le long du canal, soit autour de la moyenne ceinture (comme c'est le cas pour la Zone Levier nr. 12 'RTBF-VRT').

Sur la zone levier nr. 12, les priorités suivantes sont définies par le PRD:

- + la Moyenne Ceinture (Blvd Reyers) et la Chaussée de Louvain sont reprises comme "espace structurant à intégration environnementale renforcée";
- + la E40 et la Chaussée de Louvain sont deux entrées de ville à réaliser;
- + la Promenade Verte et l'Itinéraire Cyclable Régional (ICR) traversent verticalement le site sur la commune d'Evere.

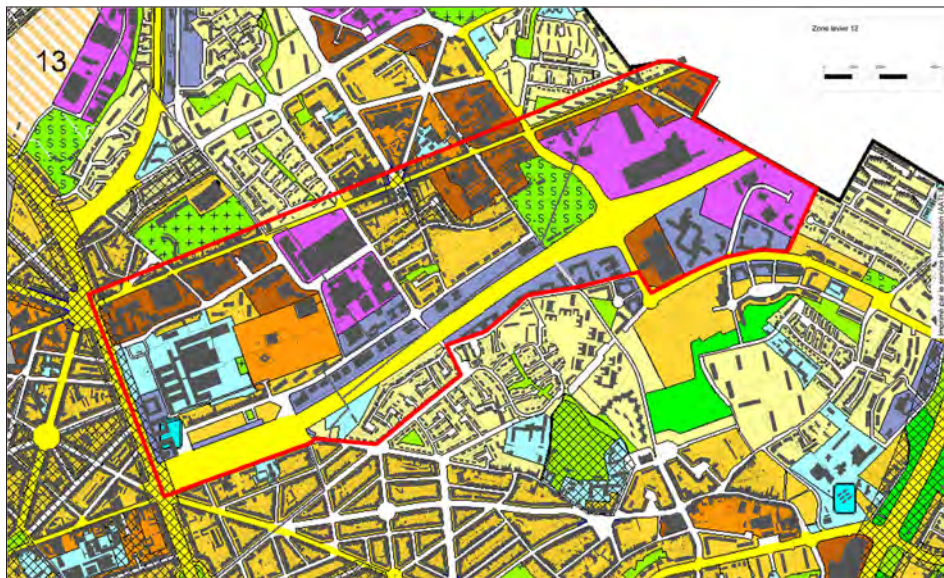
A. GEWESTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN (GewOP)

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan is een strategisch oriëntatiedocument dat de doelstellingen en ontwikkelingsprioriteiten voor het Brussels Gewest vertaalt en de middelen aanreikt die moeten worden ingezet om die te bereiken. Op die manier beantwoordt het aan de economische, sociale en culturele behoeften, en aan de problematieken van mobiliteit en milieu. De gewestregering heeft het laatste GewOP in 2002 goedgekeurd.

Als visie-instrument voor het beheer van de stad bepaalt het GewOP prioritaire interventiegebieden. Onder de benaming hefboomgebieden werden er 14 stedelijke ruimten afgebakend ten einde de aandacht te vestigen op, en de inspanningen aan te trekken voor hun groot ontwikkelingspotentieel. Merk op dat die gebieden zich voornamelijk langs het kanaal bevinden of rond de Middenring (zoals dat het geval is voor hefboomgebied nr. 12 'RTBF-VRT').

Voor hefboomgebied nr. 12 werden de volgende prioriteiten gedefinieerd door het GewOP:

- + de Middenring (Reyerslaan) en de Leuvensesteenweg worden vermeld als "structureerende ruimte voor een sterkere integratie in de omgeving";
- + de E40 en de Leuvensesteenweg zijn twee stadstoegangen die moeten worden gerealiseerd;
- + De Groene Wandeling en de Gewestelijke Fietsroute lopen verticaal door het gebied in de gemeente Evere.



ZONES VERTES

- ZONES VERTES
- ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE
- ZONES DE PARCS
- DOMAINE ROYAL

- ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR
- ZONES DE CIMETIERES
- ZONES FORESTIERES
- ZONES AGRICOLES

AUTRES ZONES

- ZONES D'INTERET REGIONAL
- ZONE D'INTERET REGIONAL A
- AMENAGEMENT DIFFERE
- ZONE DE RESERVE FONCIERE

PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES

- ZONES D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT
- LISERES DE NOYAU COMMERCIAL
- GALERIES COMMERCANTES

GENERALITES

- RESEAU VIAIRE
- LIMITE REGIONALE
- LIMITE COMMUNALE
- EAU

AFFECTATIONS

ZONES D'HABITAT

- ZONES D'HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE
- ZONES D'HABITATION

ZONES DE MIXITE

- ZONES MIXTES
- ZONES DE FORT MIXITE

ZONES D'INDUSTRIES

- ZONES D'INDUSTRIES URBAINES
- ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

- ZONES ADMINISTRATIVES
- ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC

POINTS DE VARIATION DE MIXITE

- ESPACES STRUCTURANTS
- PARKING DE TRANSIT

B. PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est l'outil réglementaire de référence. Le PRAS, entré en vigueur en juin 2001, définit les différents types d'affectation sur le territoire.

Dans la zone levier nr.12 'RTBF-VRT' on remarque un patchwork d'affectations:

- + une proportion importante d'activités à caractère économique en zone d'industrie urbaine (principalement garages - vente de voitures) d'une part et en zone administrative d'autre part (bureaux rue C. Bourg et rue M. Thiry).
- + une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public conséquente (le site de la RTBF-VRT).
- + des zones d'habitation qui ne sont pas reliées entre elles; seul le quartier Paduwa est un ensemble cohérent.
- + une seule zone verte importante, mais il s'agit de terrains de sport appartenant à la commune de St Josse.
- + deux éléments culturels historiques: l'Enclos des Fusillés (cimetière au sein du site RTBF-VRT) et le centre historique du quartier Paduwa avec l'église St Joseph.

B. GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP)

Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is het voorgeschreven referentie-instrument. Het GBP, dat van kracht werd in juni 2001, legt de verschillende bestemmingstypes vast op het grondgebied.

Hefboomgebied nr.12 'RTBF-VRT' is qua bestemmingen een lappendeken:

- + een belangrijk aantal activiteiten van economische aard in een stedelijk industriegebied (voornamelijk garages - verkoop van wagens) enerzijds en in een administratieve zone anderzijds (kantoren in de K. Bourgstraat en de M. Thiryllaan).
- + een uitgestrekte zone met voorzieningen van collectief belang of openbare diensten (de terreinen van de RTBF-VRT).
- + woongebieden die onderling niet verbonden zijn; alleen de Paduwawijk vormt een coherent geheel.
- + één grote groene zone: het gaat echter om sportterreinen die eigendom zijn van de gemeente St-Joost.
- + twee historische culturele elementen: het Ereperk der Gefusilleerden (begraafplaats op het terrein van de RTBF-VRT) en het historisch centrum van de Paduwawijk met de St-Jozefkerk.

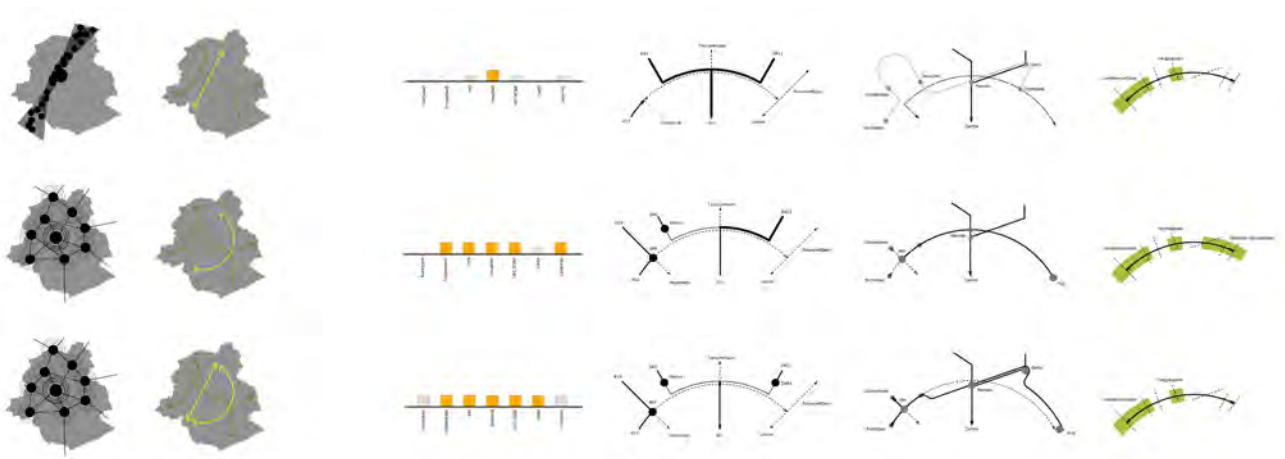
VI projets publics en cours

VI lopende publieke projecten



Deux études de mobilité d'impact régional et plusieurs PPAS (dont trois principaux) concernent directement la zone levier et son contexte immédiat.

Twee mobiliteitsstudies van gewestelijke schaal en verschillende BBP's (waaronder drie grote) hebben rechtstreeks betrekking op het hefboomgebied en zijn onmiddellijke context.



18

A. SCHÉMAS DIRECTEURS

Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture de Bruxelles

Initiée par la Région de Bruxelles Capitale, l'étude sur la Moyenne Ceinture (MC) a pour objectifs: l'amélioration des transports en commun, l'aménagement d'une piste cyclable sur toute la MC, et l'amélioration du cadre de vie et de la qualité des quartiers concernés.

Ses conclusions préliminaires sont les suivantes:

>> 1. Le développement d'une deuxième ceinture avec des pôles forts (Josaphat, Delta, ULB-VUB, le site RTBF-VRT, voire même le Marché Matinal et Schaarbeek Voyageur) constitue un atout économique et social majeur pour la région et offre une opportunité unique de distribuer l'activité et l'équipement de manière équilibrée sur le territoire régional. Il faut donc mettre en œuvre les actions nécessaires, notamment en terme de mobilité, afin de permettre l'évolution de Bruxelles d'une ville à un seul centre (le Pentagone) à une ville polycentrique.

A. RICHTPLANNEN

Richtplan voor de Middenring van Brussel

De studie voor de Middenring (MR) is een initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en heeft de volgende doelstellingen: de verbetering van het openbaar vervoer, de aanleg van een fietspad op de hele Middenring en de verbetering van het levenskader en de kwaliteit van de betrokken wijken.

De voorlopige conclusies ervan zijn de volgende:

>> 1. De ontwikkeling van een tweede gordel met sterke polen (Josaphat, Delta, ULB-VUB, de site RTBF-VRT, de Vroegmarkt en Schaarbeek Reizigers) vormt een grote economische en sociale troef voor het gewest en biedt een unieke kans om de activiteiten en voorzieningen op een evenwichtige manier te verdelen over het gewestelijk grondgebied. Er moeten dus de nodige acties worden ondernomen, m.n. op vlak van mobiliteit, om Brussel te laten evolueren van een stad met één centrum (de Vijfhoek) naar een polycentrische stad.

>> 2. Le développement des sites stratégiques mentionnés dépend de la création d'un système de transport public fort afin qu'il reste compatible avec les directives Kyoto et les objectifs poursuivis par le PRD (visant une réduction de 20% de l'utilisation de la voiture). Il constitue donc, indirectement, un moyen pour l'élargissement du réseaux de transport public sur tout le territoire. Il augmente la demande en transport public de manière à viabiliser un haut niveau de service dans des quartiers jusque là peu denses.

>> 3. Le plan IRIS 2 (initié avant le développement des Schémas Directeurs sur les zones stratégiques) ne prend en compte qu'un développement très modéré sur ces sites et n'est pas conçu pour absorber des demandes de cet ordre. Sur la MC, IRIS 2 se limite à renforcer au maximum l'axe pré-métro et l'appuyer par un système de transport de masse sur la ligne 26 de train. Or, même sans développement sur les sites stratégiques, ce système atteindra sa limite à l'horizon 2020. Il faudra donc un moyen plus fort pour répondre à la demande croissante de transport public en deuxième couronne et donner un support durable à ces sites: l'optique d'un rôle central de la Moyenne Ceinture dans un avenir proche justifie donc la réalisation d'un métro sur cet axe à moyen terme (Horizon 2020). On note qu'une ligne de métro reliant les sites aux gares nationales (Nord et Midi) permettrait à certains de ces sites de jouir d'une accessibilité du type de celle qu'on trouve dans le centre-ville à proximité des grandes gares.

>> 4. Afin de gagner le temps nécessaire pour que les instances politiques puissent faire le meilleur choix pour la région sur cet aspect, le Schéma Directeur de la MC propose un développement en deux phases: la première à l'horizon 2015 avec IRIS 2 comme cadre, la deuxième à moyen terme avec un métro sous la MC. Le but du plan est de guider les aménagements futurs sur la MC de manière à ce qu'ils ne bloquent jamais la transition vers la vision métro, sans pour autant forcer la date d'aboutissement de cette vision.

>> 5. Enfin, outre la création d'une piste cyclable continue sur la MC, le Schéma Directeur propose une réduction du nombre de bandes dans deux segments (Lambermont et Général Jacques) mais aussi dans les tunnels venant de la E40 en direction de Meiser et Montgomery. En entrant en ville, au niveau du complexe Reyers, les voitures n'auront donc plus que trois bandes: une vers Meiser, une vers Schuman et une vers Montgomery. Ceci remet inévitablement en question la nécessité des 6 bandes par direction actuellement présentes sur la E40.

La zone levier n°12 étant un des pôles qui pourrait être développé le long de cette deuxième ceinture, il est indispensable que le Schéma Directeur intègre ces réflexions et que le calendrier de mise en œuvre des développements immobiliers et de mobilité soient coordonnés.

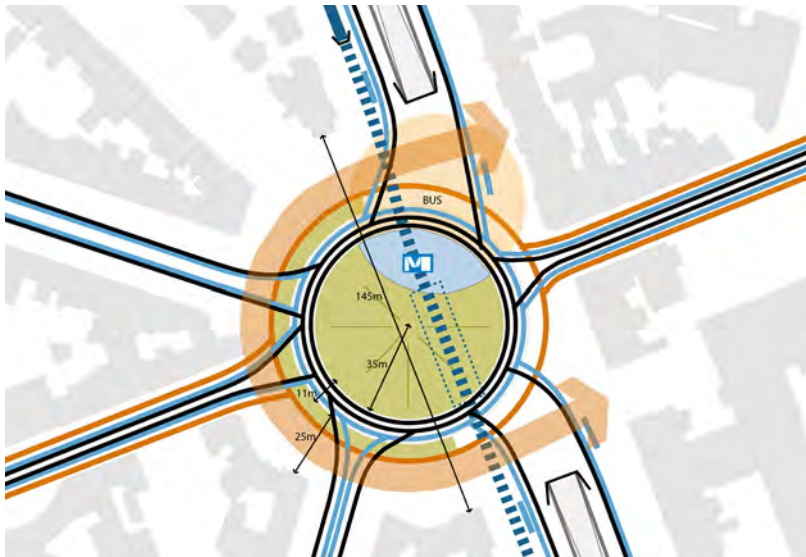
>> 2. De ontwikkeling van de vermelde strategische sites is afhankelijk van de uitbouw van een sterk netwerk van openbaar vervoer zodat ze in overeenstemming blijft met de Kyoto-richtlijnen en de doelstellingen van het GewOP (een afname van het autogebruik met 20%). Onrechtstreeks vormt ze een middel voor de uitbreiding van het netwerk voor openbaar vervoer op het hele grondgebied. Een hoog dienstverleningsniveau in wijken die tot dan toe weinig densiteit hadden doet de vraag naar een efficiënt openbaar vervoer immers toenemen.

>> 3. Het IRIS 2-plan (opgestart voor de ontwikkeling van de richtplannen voor de strategische gebieden) houdt slechts rekening met een zeer matige ontwikkeling op die terreinen en is niet ontworpen om behoeftes van deze orde op te vangen. Op de MR beperkt IRIS 2 zich tot het maximaal versterken van de premetroas. Deze wordt ondersteund met een systeem voor massavervoer op treinlijn 26. Dit systeem zal echter, zelfs zonder ontwikkeling op de strategische terreinen, zijn limiet bereiken tegen het jaar 2020. Er zal dus een sterker middel nodig zijn om aan de groeiende vraag naar openbaar vervoer in een tweede gordel rond Brussel te beantwoorden en een duurzame ondersteuning te bieden aan deze terreinen: de optiek van een centrale rol voor de Middenring in de nabije toekomst rechtvaardigt dus de realisatie van een metro op deze as op middellange termijn (tegen 2020). Noteer dat een metrolijn die de terreinen met de nationale stations (Noord en Zuid) verbindt, ervoor zou zorgen dat een aantal terreinen een toegankelijkheid verwerft die vergelijkbaar is met het centrum van de stad in de buurt van deze grote stations.

>> 4. Om de nodige tijd te winnen, zodat de politieke instanties de beste keuze voor het gewest kunnen maken, stelt het Richtplan van de Middenring een ontwikkeling voor in twee fasen: fase 1 tegen 2015 met IRIS 2 als kader, fase 2 op middellange termijn met een metro onder de Middenring. Het plan heeft als doel de toekomstige inrichtingen op de MR op dergelijke manier te organiseren dat een mogelijke overgang naar een visie met metro niet gehypothekeerd wordt, zonder echter de timing ervan te forceren.

>> 5. Naast de aanleg van een doorlopend fietspad op de MR stelt het Richtplan een afname van het aantal rijstroken voor in twee segmenten (Lambermont en Generaal Jacques) en in de tunnels die van de E40 in de richting van Meiser en Montgomery lopen. Bij het binnenkomen van de stad zullen de auto's ter hoogte van het Reyerscomplex dus nog slechts over drie rijstroken kunnen beschikken: één naar Meiser, één naar Schuman en één naar Montgomery. Daarmee wordt de noodzaak van de 6 rijstroken per rijrichting waarover de E40 vandaag beschikt logischerwijs in vraag gesteld.

Aangezien hefboomgebied nr. 12 één van de polen is die zou kunnen worden ontwikkeld langs de tweede gordel, is het noodzakelijk dat het Richtplan deze reflecties integreert, en dat de timing van uitvoering van de ontwikkelingen, op het vlak van onroerend goed en mobiliteit, wordt gecoördineerd.



Projet de réaménagement de la Place Meiser

Initiée par la Région de Bruxelles Capitale, l'étude mobilité de Meiser est en cours. Un concours est prévu en phase ultérieure pour l'aménagement de l'espace public. Le projet a pour objectifs spécifiques:

- + L'amélioration du fonctionnement de la place et l'examen des options possibles de mise en tunnel (transport public et voitures);
- + Le réaménagement de la place Meiser afin d'améliorer le cadre de vie et les espaces piétons et cyclistes;
- + La restructuration des lignes de transports en commun et l'amélioration des correspondances;

L'aménagement éventuel d'un tunnel voitures sous Meiser a des implications importantes sur la configuration du réseau au niveau de Reyers et des entrées/sorties de la E40:

- >> 1. Il permet l'élimination de la sortie en surface de la E40 vers Reyers et donc le réaménagement du carrefour sous le viaduc (possible grâce à la réduction du nombre de voitures générée par la coupure).
- >> 2. Il implique l'amélioration fondamentale du rond-point en surface et un gain substantiel pour les piétons et les cyclistes.
- >> 3. La station souterraine de Meiser (pré-métro) sera aménagée de manière à favoriser les échanges avec les transports publics en surface. L'étude s'oriente vers l'aménagement souterrain d'une station unidirectionnelle à la place Meiser, orientée dans l'axe du Lambermont. La station doit être conçue de manière simple en termes d'accès et économe en termes de coûts et doit prévoir une bonne intermodalité avec les lignes de bus de surface. Au-delà de la place Meiser, l'étude envisage la création d'une station au niveau de Josaphat, qui laisse ouverte deux possibilités: aller dans la direction du Marché Matinal et du Heysel ou dans la direction de la Gare du Nord. Le choix du terminus de l'axe de la MC est donc une question qui dépasse l'étude de Meiser, qui la laisse aux instances en charge de développer le projet de ville la Région Bruxelloise à moyen et long terme.

Vu son importance, le réaménagement de la Place Meiser est donc une étude sur laquelle les options du Schéma Directeur de la zone levier 12 s'appuient.

Project voor de heraanleg van het Meiserplein

De mobiliteitsstudie voor het Meiserplein, opgestart door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is momenteel lopende. In een volgende fase wordt een wedstrijd voorzien voor de inrichting van de publieke ruimte. Het project heeft volgende specifieke doelstellingen:

- + De verbetering van het functioneren van het plein en de studie van de mogelijke opties voor ondertunneling (openbaar vervoer en auto's);
- + De heraanleg van het Meiserplein om het levenskader en de ruimte voor voetgangers en fietsers te verbeteren;
- + De herstructurering van de openbaar vervoerslijnen en de verbetering van de aansluitingen;

De eventuele aanleg van een autotunnel onder het Meiserplein heeft belangrijke implicaties voor het netwerk ter hoogte van de Reyerslaan en de op- en afritten van de E40:

- >> 1. De tunnel zorgt voor de eliminatie van de bovengrondse uitrit van de E40 naar de Reyerslaan en dus voor de heraanleg van het kruispunt onder de viaduct (mogelijk dankzij de afname van het aantal auto's door deze onderbreking).
- >> 2. Hij impliceert een fundamentele verbetering van de bovengrondse rotonde en een wezenlijk voordeel voor voetgangers en fietsers.
- >> 3. Het het ondergrondse station van Meiser (premetro) zal zodanig ingericht worden dat de overstap op het bovengrondse openbaar vervoer vlotter kan verlopen. De studie is gericht op de heraanleg van het ondergronds station, dat in één enkele richting georiënteerd is volgens de as Meiser - Lambermont. Het station moet op eenvoudige manier toegankelijk zijn, economisch spaarzaam en dient een goede intermodaliteit te voorzien met de bovengrondse buslijnen. Naast het Meiserplein overweegt de studie de aanleg van een station ter hoogte van Josaphat, waarbij twee mogelijkheden opengelaten worden: een traject in de richting van de Vroegmarkt en de Heizel of in de richting van het Noordstation. De keuze van het eindpunt van de as van de MR valt echter buiten de studie van het Meiserplein, en wordt overgelaten aan de instanties die verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van het stadsproject van het Brussels Gewest op middellange en lange termijn.

Gezien haar belang, baseren de opties van het Richtplan voor het hefboomgebied n°12 baseren zich op deze studie van het Meiserplein.



B. PLAN PARTICULIER D'AFFECTATION DU SOL (PPAS)

Nous reprenons ici les PPAS ayant le plus grand impact sur la zone (bien qu'il en existe d'autres).

PPAS "Josaphat", Schaerbeek et Evere (en cours d'élaboration)

Le programme de cette zone stratégique, tel que défini par l'arrêté gouvernemental du 12.09.2002, prévoit du logement, des équipements d'intérêt collectif ou de service public, des activités productives, des bureaux. Les enjeux de cette ZIR sont le développement d'un quartier d'habitat durable ainsi que la création d'un nouvel espace urbain cohérent intégrant la zone d'industrie urbaine et les quartiers d'habitations périphériques; la désintégration des barrières urbaines existantes; la gestion des problèmes de mobilité existants y compris la réalisation et l'intégration de la station RER prévue; et enfin l'aménagement d'espaces publics et paysagers de qualité.

Le développement du site de Josaphat prévoit le développement de 450 000 m² au total (dont 90 000 m² de bureaux, 110 000 m² d'activités productives, 15 000 m² d'équipements, 20 000 m² pour l'Ecole européenne et 215 000 m² de logements). Par ailleurs, il prévoit le développement de 50 000 m² de bureaux supplémentaires rue de Genève. La Région espère y attirer la Commission Européenne. Ce projet a donc un très grand impact sur le développement de notre zone d'étude: il met particulièrement en évidence l'importance de la Moyenne Ceinture en tant que collier de centralités régionales et élargit l'espace économique Bruxellois vers la deuxième couronne. Le Schéma Directeur de la zone levier n° 12 prend ces éléments en compte.

PPAS "Colonel Bourg", Schaerbeek (Abrogé en date du 22.04.2009)

Le PPAS « Ilot 385 Colonel Bourg », approuvé par Arrêté de l'Exécutif du 10 juin 1993, avait pour but de fixer un parti urbanistique communal pour la vaste zone vierge entre la rue Colonel Bourg (sud du site RTBF) et l'autoroute. Le plan cherchait principalement à protéger l'habitat existant rue Colonel Bourg et à en améliorer l'habitabilité par la diminution des gabarits de construction le long de l'autoroute. Il prévoyait également la création d'une placette vouée au logement en extrémité de rue, côté boulevard. Le plan modifiait la circulation par la création d'une zone résidentielle dans l'ancienne rue Colonel Bourg prolongée en ligne droite jusqu'au boulevard Reyers et par le reprofilage de la voirie le long de l'autoroute.

Depuis l'adoption de ce PPAS, le contexte urbanistique et juridique a considérablement évolué, rendant ce plan inadéquat/dépassé au niveau des options urbanistiques et largement non conforme au PRAS qui lui est supérieur, motivant son abrogation.

Un plan d'alignement pour la partie Colonel Bourg du PPAS a été adopté lors du passage de la décision d'abrogation au

B. BIJZONDER BESTEMMINGSPLAN (BBP)

De BBP's die het grootste effect hebben op het gebied (hoewel er nog anderen zijn), worden hieronder overlopen.

BBP "Josaphat", Schaerbeek en Evere (wordt momenteel uitgewerkt)

Het programma van deze strategische zone, zoals dat vastgelegd is door het regeringsbesluit van 12.09.2002, voorziet in huisvesting, voorzieningen van collectief belang of voor openbare dienstverlening, productieve activiteiten en kantoren. De uitdagingen van dat GGB zijn de ontwikkeling van een duurzame woonwijk, alsook de creatie van een nieuwe coherente stedelijke ruimte met daarin een gebied met stedelijke industrie en de woonwijken aan de rand, het wegwerken van de bestaande stedelijke barrières, het beheer van de bestaande mobiliteitsproblemen met inbegrip van de verwezenlijking en integratie van het voorziene GEN-station, en de inrichting van een kwalitatieve openbare en landschappelijke ruimten.

De ontwikkeling van het Josaphat-terrein voorziet de ontwikkeling van in totaal 450 000 m² (waarvan 90 000 m² kantoren, 110 000 m² productieve activiteiten, 15 000 m² voorzieningen, 20 000 m² voor de Europese school en 215 000 m² woningen). Bovendien wordt de ontwikkeling van 50 000 m² bijkomende kantoren in de Genèvestraat voorzien. Het Gewest hoopt er de Europese Commissie aan te trekken. Dit project heeft dus een heel groot effect op de ontwikkeling van het studiegebied: het vestigt de aandacht op het belang van de Middenring als keten van gewestelijke centraliteiten en verruimt de Brusselse economische ruimte tot aan de tweede gordel rond Brussel. Het Richtplan van hefboomgebied n° 12 houdt rekening met deze elementen.

BBP "Colonel Bourg", Schaerbeek (opgeheven op 22-4-2009)

Het BBP « Bouwblok 385 Kolonel Bourg », dat goedgekeurd werd door het besluit van de executieve op 10 juni 1993, had tot doel een gemeentelijk stedenbouwkundig voorstel vast te leggen voor het uitgestrekte ongebruikte gebied tussen de Kolonel Bourgstraat (ten zuiden van het terrein van RTBF) en de autosnelweg. Het plan zocht voornamelijk naar een manier om de bestaande woningen in de Kolonel Bourgstraat te beschermen en de leefbaarheid ervan te verbeteren door de afmetingen van de gebouwen naast de autosnelweg te reduceren. Het voorzag tevens in de aanleg van een pleintje aan de kant van de laan bestemd voor huisvesting op het einde van de straat. Het plan wijzigde het verkeer door de aanleg van een woongebied in de oude Kolonel Bourgstraat, in rechte lijn verlengd tot aan de Reyerslaan en door de herprofilering van de wegen langs de autosnelweg.

Sinds de goedkeuring van dat BBP is de stedenbouwkundige en juridische context aanzienlijk geëvolueerd, zodat het plan ontoereikend en voorbijgestreefd was met betrekking tot de stedenbouwkundige opties en in grote mate niet meer overeenkwam met het GewOP. Dit is de reden waarom het werd opgeheven.

Conseil communal de Schaerbeek au mois de février 2009.

PPAS nr 60 ter "Val d'Or", Woluwé St Lambert

Le PPAS n°60 ter, passé en commission de concertation en novembre 2008, concerne un site de 10,9 ha situé entre la rue d'Attique, l'Avenue Marcel Thiry, l'Avenue Jean Monnet, et le chemin des Deux Maisons. Il concerne la construction de 1.500 logements, de petites unités de bureaux, de commerces, d'horeca et d'un hôtel le long de l'Av. Marcel Thiry, au niveau du rond-point qui fait le croisement entre la rue d'Attique et l'Av. des Communautés. De larges coulées vertes parcourent le site et constituent des espaces de liaison entre les zones vertes voisines.

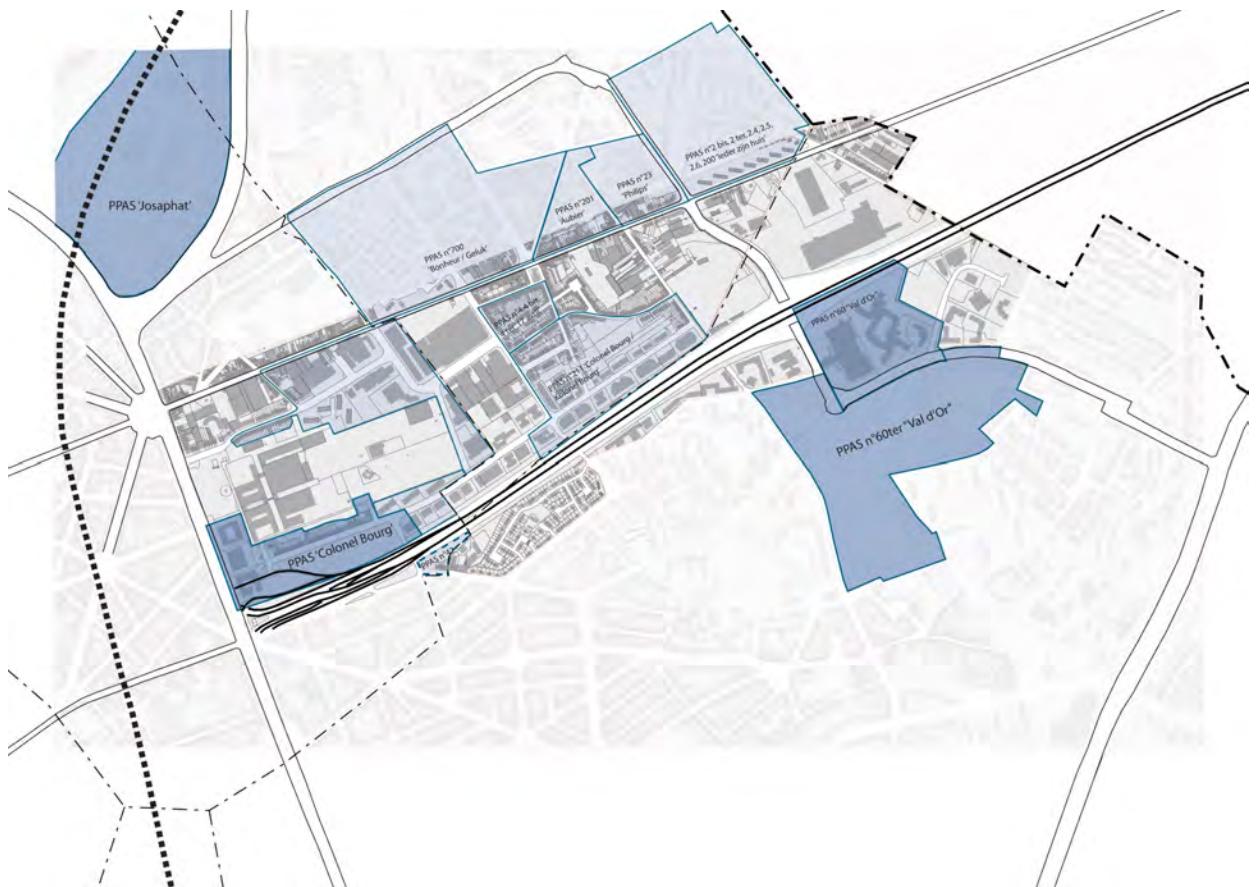
Le développement de cet important espace vert ainsi que l'arrivée de +/- 3.000 nouveaux résidents est pris en compte dans le Schéma Directeur de la zone levier n°12.

Een rooilijnplan voor het gedeelte Kolonel Bourg van het BBP werd goedgekeurd toen in februari 2009 de gemeenteraad van Schaerbeek de beslissing nam om het BBP op te heffen.

BBP nr. 60 ter "Gouddal", St-Lambrechts-Woluwe

BBP nr. 60 ter, dat in november 2008 door de overlegcommissie kwam, heeft betrekking op een terrein van 10,9 ha dat zich tussen de Atticastraat, de Marcel Thirylaan, de Jean Monnetlaan en de Tweehuizenweg bevindt. Het gaat om de bouw van 1.500 woningen, kleine kantoor-, handels- en horeca-eenheden, en een hotel langs de Marcel Thirylaan, ter hoogte van de rotonde die de kruising vormt van de Atticastraat en de Gemeenschappenlaan. Brede groene stroken lopen door het terrein en vormen verbindingruimten met de naburige groene zones.

Het Richtplan van het hefboomgebied n°12 houdt rekening met de ontwikkeling van deze grote groene ruimte en de komst van +/- 3.000 nieuwe bewoners.



Analyse Interpretative | Interpretatieve Analyse

I. Analyse morphologique | Morfologische analyse

- A. Layers | Lagen
- B. Conclusion | Conclusie

II. Accessibilité | Toegankelijkheid

- A. Accessibilité générale | Algemene toegankelijkheid
- B. Problématiques particulières | Specifieke problematieken

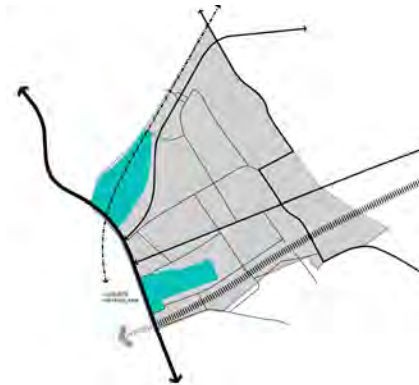


I analyse morphologique

I morfologische analyse

A. LAYERS - LAGEN

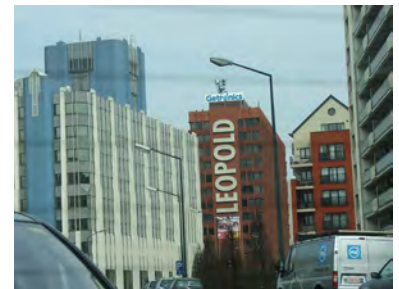
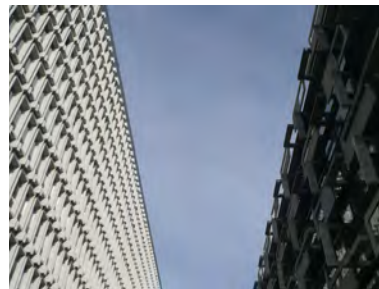
Le système régional 'Moyenne Ceinture'
Het gewestelijk systeem 'Middenring'



Le système régional 'Avenue Léopold III'
Het gewestelijk systeem 'Leopold III-laan'



On peut clairement distinguer un patchwork exceptionnel de fonctions urbaines dans la zone. Différentes entités sont reconnaissables à leur fonction, leur morphologie et leur relation intrinsèque avec les différents axes respectifs (elles sont souvent qualifiées de 'systèmes'). En les analysant, nous arrivons à comprendre aussi bien la 'structure' du quartier que les problèmes et potentiels qui s'y trouvent. Les éléments principaux de ce diagnostic sont repris ci-après, mais une lecture des rapports intermédiaires un et deux offre une idée plus complète de l'exercice.



Le site de la VRT/RTBF fait partie intégrante du collier de la MC. Marquant l'entrée de ville et jouissant d'une bonne visibilité et accessibilité en Transport privé (TP), ce site est théoriquement adapté à une densification moyennant un renforcement de la desserte en TC. Cette densification se fait aujourd'hui sans vue d'ensemble: l'implantation des blocs 'Émeraude' et le PPAS du campus RTBF ne rentrent pas dans une vision globale pour tout le pôle. Il manque une structure commune et un travail sur l'identité afin de renforcer son attrait, son rôle et son potentiel.

Bien que moins important que l'E40, le Blv. Léopold III est aussi une 'entrée de ville' reliant l'aéroport à la Moyenne Ceinture. Il se compose d'une succession de sièges d'entreprises et d'organisations internationales et politiques, dont les bâtiments se trouvent sur la limite de la zone d'étude et constituent une barrière entre elle et le boulevard. Le boulevard connaîtra un nouvel essor avec le développement du site Josaphat, la mise en œuvre des lignes RER ainsi que l'aménagement de la nouvelle ligne de Tram entre la Gare du Nord et l'OTAN.

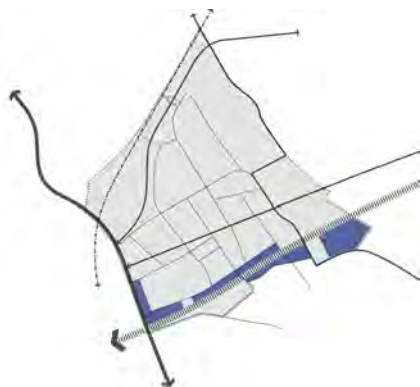
Het gebied is duidelijk een uitzonderlijk lappendeken van stedelijke functies. Er zijn verschillende eenheden herkenbaar wat betreft hun functie, hun morfologie en hun intrinsieke relatie met de verschillende assen (ze worden vaak 'systemen' genoemd). Door ze te analyseren slagen we erin om zowel de 'structuur' van de wijk te begrijpen als de problemen en het potentieel ervan. De voornaamste elementen van die diagnose worden hieronder vermeld, maar de lectuur van de tussentijdse rapporten (het eerste en het tweede) biedt een vollediger beeld van de oefening.

Het terrein van de VRT/RTBF maakt integraal deel uit van de keten van de Middenring. Doordat het terrein de toegang tot de stad markeert en geniet van een goede zichtbaarheid en een goede toegankelijkheid voor privé vervoer, is het theoretisch geschikt voor een verdichting door middel van de versterking van het openbaar vervoer. Die verdichting gebeurt momenteel echter zonder een totaaloverzicht: de ligging van de 'Émeraude'-blokken en het BBP van de RTBF-campus maken geen deel uit van een globale visie voor de hele pool. Een gemeenschappelijke structuur en een studie over de identiteit om de aantrekkingskracht, de functie en het potentieel van de pool te kunnen versterken, ontbreken.

Hoewel de Leopold III-laan minder belangrijk is als de E40, vormt ze eveneens een 'stadstoegang', die de luchthaven met de Middenring verbindt. Ze vormt een opeenvolging van hoofdkantoren van internationale ondernemingen en politieke organisaties, waarvan de gebouwen zich op de grens van het studiegebied bevinden en een barrière vormen tussen het gebied en de laan. De laan zal een nieuwe bloei kennen met de ontwikkeling van het Josaphat-terrein, de ingebruikname van de GEN-lijnen en de aanleg van de nieuwe tramlijn tussen het Noordstation en de NAVO.

Analyse Interpretative | Interpretatieve Analyse

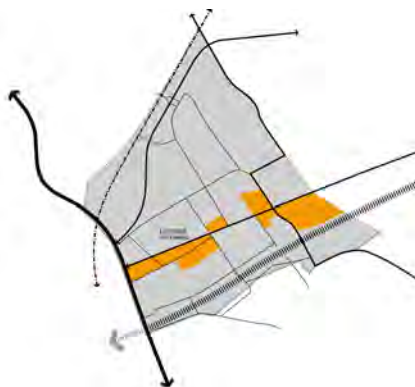
Le système des bureaux le long de la E40
Het systeem van kantoren langs de E40



L'E40 est l'entrée (Est) principale de Bruxelles, mais son paysage et son caractère ne sont pas à la hauteur de son rôle. Par ailleurs, développés avec pour seul type d'accessibilité le transport individuel, les bureaux qui la longent (Colonel Bourg et l'Av. Marcel Thiry) souffrent de plus en plus de l'étranglement de celle-ci au niveau du Ring et de la faible connexion au réseau de transport public. La situation est telle que la viabilité et l'intérêt de ces bureaux à moyen terme sont remis en question. Il est temps de penser à une autre vocation pour cette pièce urbaine.

De E40 is de belangrijkste toegang tot Brussel (vanuit het oosten), maar het landschap en het karakter ervan hebben niet hetzelfde niveau als de functie ervan. Bovendien lijden de kantoren die er langs liggen (Kolonel Bourgstraat en Marcel Thirylaan) - en die alleen met individueel vervoer te bereiken zijn - steeds meer onder het dichtslibben van de E40 ter hoogte van de Ring en van de slechte verbinding met het netwerk van het openbaar vervoer. De toestand is zo erg dat de leefbaarheid en het belang van die kantoren op middellange termijn in vraag wordt gesteld. Er dient dringend over een andere bestemming voor dit stadsdeel nagedacht te worden.

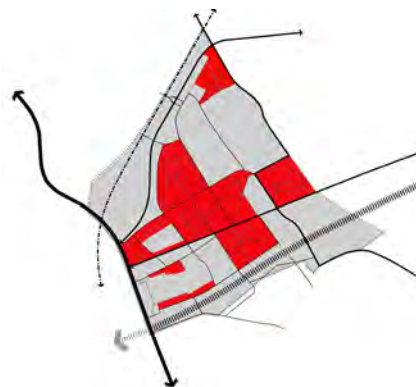
Le système 'Chaussée de Louvain'
Het systeem 'Leuvensesteenweg'



La Chaussée de Louvain forme un système commercial qui contribue à l'économie et à l'offre de services bruxelloises. Porteuse de fonctions d'une échelle plus large et sans rapport avec le tissu local, elle constitue un environnement peu attrayant pour l'habitation et ne joue pas assez le rôle d'épine dorsale des quartiers environnants. De plus, elle souffre de sérieux problèmes de mobilité surtout aux carrefours et depuis le dernier marquage.

De Leuvensesteenweg vormt een commercieel systeem dat bijdraagt tot de Brusselse economie en het Brusselse dienstenaanbod. Aangezien het een drager is van functies van een grotere schaal die geen enkele relatie hebben met het lokale weefsel, vormt ze een omgeving die weinig aantrekkelijk is voor wonen en vormt ze onvoldoende de ruggengraat van de omgevende wijken. Bovendien heeft de steenweg te kampen met ernstige mobiliteitsproblemen vooral dan aan de kruispunten en vanaf de laatste markering.

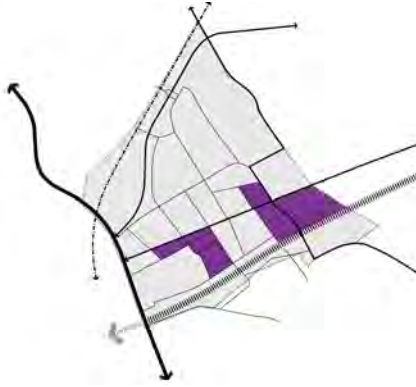
Paduwa et les 'macro-blocs'
Paduwa en de 'macroblokken'



Le quartier historique de Paduwa joue un rôle de 'centre local' desservant les quartiers résidentiels de la zone. Par dessus ce tissu classique résidentiel, on distingue un autre tissu constitué de 'macro blocs' tous ayant acquis leur propre logique (micro-quartiers). Une macro-toile de routes s'est surimposée au tissu urbain historique et un système de mailles quasiment parfait est visible en plan, mais il reste peu hiérarchisé et n'encourage pas assez les déplacements doux vers la Chaussée de Louvain et Paduwa.

De historische Paduwawijk speelt een rol als 'lokaal centrum' dat de woonwijken van het gebied bedient. Boven het klassieke woonweefsel ligt er een ander weefsel dat bestaat uit 'macroblokken', die allemaal hun eigen logica hebben verworven (microwijken). Er heeft zich een macronetwerk van wegen op het historisch stedelijk weefsel gelegd en op de plattegrond is er een haast perfect mazensysteem te zien. Op het terrein echter blijft de stratenstructuur weinig hiërarchisch ingedeeld en werkt het ontmoedigend voor de zachte verplaatsingen naar de Leuvensesteenweg en Paduwa.

Les PME De KMO's



Les espaces non-bâtiés De onbebouwde ruimten



Le patrimoine Het patrimonium



26

Durant les quatre dernières années, on observe une réduction de 49% de la superficie occupée par des ateliers et dépôts en Région bruxelloise. Malgré l'existence de nombreuses "zones mixtes" dans le PRAS, la cohabitation des fonctions d'activités de production et de fonctions résidentielles n'est pas optimale: la fonction résidentielle finit souvent par repousser les entreprises vers la périphérie. La réalisation d'une réelle mixité urbaine est donc un des grands défis pour la Région en général et cette zone en particulier.

De voorbije vier jaar is in het Brussels gewest de oppervlakte die wordt ingenomen door werkplaatsen en opslagruimten met 49% afgenomen. Ondanks het bestaan van verschillende "gemengde gebieden" in het GBP is de cohabitatie van de productie-activiteiten en de woonfuncties niet optimaal: de woonfunctie duwt de ondernemingen vaak naar de rand. De realisatie van een echte stedelijke mix vormt bijgevolg één van de grote uitdagingen van het Gewest in het algemeen en het projectgebied in het bijzonder.

Une série de zones non-bâties sont identifiées dans et autour de la zone, certaines ont une fonction, d'autres sont des espaces sous-utilisés et forment un potentiel de développement de la zone levier: entre autres, l'espace vert de +/- 8,5ha que constituent les terrains de la RTBF et de la VRT, à l'arrière de leurs bâtiments, et la bande de +/- 4ha située entre la rue C. Bourg et la E40. D'autres zones programmées (tels que les terrains de Sport de Saint-Josse) restent fermées aux riverains et ne contribuent donc pas assez à la qualité urbaine.

In en rond het gebied zijn er enkele onbebouwde zones. Sommigen hebben een functie, andere zijn ruimten die niet voldoende gebruikt worden en die een ontwikkelingspotentieel bezitten voor het hefboomgebied: onder meer de groene ruimte van +/- 8,5 ha op de achterste privéterreinen van de RTBF en VRT en de strook van +/- 4 ha tussen de K. Bourgstraat en de E40. Andere geprogrammeerde zones (zoals de sportterreinen van Sint-Joost) blijven afgesloten voor de inwoners en dragen vandaag onvoldoende bij tot de stedelijke kwaliteit.

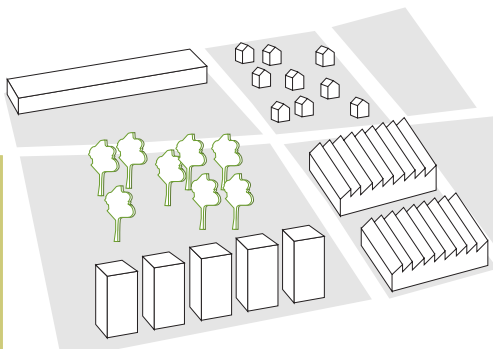
L'ancien site du Tir National, actuel terrain de la RTBF VRT, se traduit par une parcelle de forme rectangulaire parfaite visible depuis le ciel au sein duquel se loge un cimetière: l'Enclos des Fusillés. Il constitue l'empreinte historique principale de l'histoire sur la zone. Il y a aussi l'église St Joseph appartenant au centre historique de Paduwa, l'église du Divin Sauveur Av. de Roodebeek et le Cimetière de Bruxelles (classé). La mise en évidence de ces éléments aiderait à renforcer l'identité du quartier et le sens d'appartenance des riverains.

De oude site van de Nationale Schietbaan, momenteel het terrein van de RTBF/VRT, is een rechthoekig perceel dat perfect zichtbaar is vanuit de lucht en waarin zich een begraafplaats bevindt: het Ereperk der Gefusilleerden. Het vormt de voornaamste stempel die de geschiedenis op het projectgebied heeft gedrukt. Voorts zijn er de Sint-Jozefkerk in het historisch centrum van de Paduwawijk, de kerk van de Goddelijk Zaligmaker aan de Roodebeeklaan en het (geklasseerde) kerkhof van Brussel. Door de aandacht te vestigen op die elementen zal de wijk aan identiteit winnen en zullen de inwoners zich er meer betrokken bij voelen.

B.CONCLUSION - CONCLUSIE

Nous déduisons cinq points principaux de cette analyse : les deux premiers concernent directement la qualité de vie dans la zone; les trois autres portent en plus sur le profil économique de la région Bruxelloise en général et de la zone en particulier.

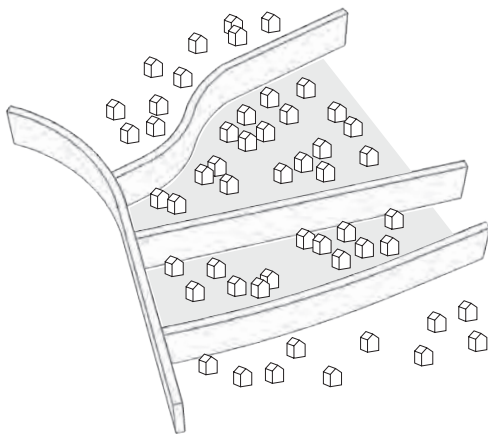
Uit de analyse kunnen we vijf hoofdpunten afleiden: de eerste twee houden rechtstreeks verband met de levenskwaliteit in het gebied, de andere drie hebben meer betrekking op het economisch profiel van het Brussels gewest in het algemeen en het projectgebied in het bijzonder.



Quartier fragmenté sans vision d'ensemble Gefragmenteerde wijk zonder totaalvisie

Différentes fonctions, échelles et typologies se juxtaposent et superposent sans relation intrinsèque. Le défi lié au développement de cette zone levier ne consiste pas à réduire cette diversité, mais plutôt à créer un équilibre et une synergie entre ces différentes échelles et ces différents systèmes.

Verschillende functies, schalen en typologieën bestaan naast en boven elkaar zonder dat er een intrinsieke relatie is. De uitdaging die gekoppeld is aan de ontwikkeling van dit hefboomgebied bestaat er niet in om die verscheidenheid te doen afnemen, maar wel om een evenwicht en een synergie te creëren tussen de verschillende schalen en systemen.



Quartier isolé par des barrières imposantes Wijk die geïsoleerd wordt door enorme barrières

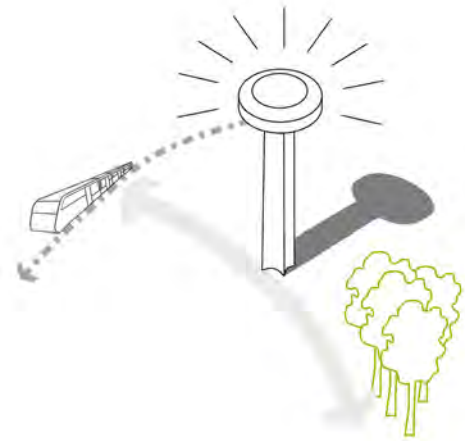
Les différents axes qui entourent la zone et la traversent (Léopold III, MC, E40 et Ch. de Louvain) forment des barrières urbaines qui isolent le quartier. Certes, ces axes offrent une accessibilité physique importante, mais le contraste violent d'échelles fait que l'effet final est un effet de barrière. L'un des défis majeurs est de réduire cet effet et réussir une meilleure connexion piétonne et cycliste entre la zone et les quartiers environnants. Enfin, une meilleure visibilité et 'image' du quartier donnant sur les axes devraient mieux l'intégrer dans le tissu urbain général.

De verschillende assen die rond en door het gebied lopen (de Leopold III-laan, de Middenring, de E40 en de Leuvensesteenweg) vormen stedelijke barrières die de wijk isoleren. Uiteraard bieden die assen een grote feitelijke toegankelijkheid, maar het sterke contrast van schalen zorgt ervoor dat het uiteindelijke effect een barrière-effect is. Eén van de grote uitdagingen bestaat erin dat effect te doen afnemen en voor betere verbindingen voor voetgangers en fietsers te zorgen tussen het gebied en de omliggende wijken. Een betere zichtbaarheid en een beter 'imago' van de wijk aanpalend op de assen zou haar meer moeten integreren in het algemeen stedelijk weefsel.

Polarité importante sur la MCB mais sous-exploitée **Grote polariteit op de MR maar ondergeëxploiteerd**

Comme déjà mentionné, le site VRT-RTBF-Diamant devrait contribuer à l'élargissement de l'espace économique Bruxellois vers la deuxième couronne. L'envergure du pôle n'est pas assez clairement perçue par les acteurs qui y sont installés et ceci risque de 'gaspiller' le potentiel dans une approche au coup par coup. Un des défis du Schéma Directeur est de mettre en valeur ce potentiel et prévenir, dans la mesure du possible, que les actions entreprises séparément ne portent préjudice à la vue d'ensemble.

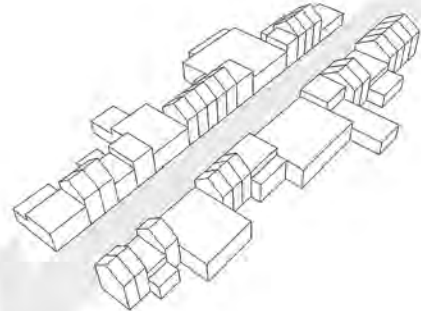
Zoals vermeld zou de agglomeratie VRT-RTBF-Diamant moeten bijdragen tot de verruiming van de Brusselse economische ruimte tot aan de tweede gordel. Het gewicht van de pool wordt niet duidelijk genoeg gepercipieerd door de actoren die er gevestigd zijn en dat dreigt het potentieel te 'verspillen' in een ad hoc aanpak. Eén van de uitdagingen van het Richtplan bestaat erin dat potentieel te exploiteren en er in de mate van het mogelijke te voorkomen dat acties die afzonderlijk worden ondernomen schade kunnen berokkenen aan het totaalbeeld.



Activité commerciale forte qui endommage la qualité de vie **Sterke handelsactiviteit die de levenskwaliteit schade berokkent**

La Chaussée de Louvain est un levier commercial régional important, mais en étant aussi peu attentif à la qualité urbaine, il se fait préjudice en se présentant comme un problème plutôt qu'un atout. Il est urgent de rendre cette activité compatible avec les autres rôles que la chaussée doit jouer au sein de la zone, notamment le rôle d'axe RER-Bus et de centralité locale pour les quartiers environnants.

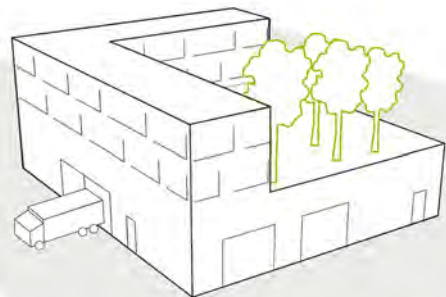
De Leuvensesteenweg is een belangrijke gewestelijke handelshefboom, maar door het gebrek aan aandacht voor de stedelijke kwaliteit, berokkent ze zichzelf schade door zich als een probleem in plaats van een troef aan te dienen. Deze activiteit moet dringend in overeenstemming gebracht worden met de andere rollen die de steenweg moet uitspelen binnen de zone, meer bepaald die van as voor de GEN-Bus en lokale centraliteit voor de omliggende wijken.



Espace d'entreprises qui crée de sérieuses nuisances **Ondernemingsruimte die voor ernstige overlast zorgt**

Il en va de même pour les entreprises localisées dans la zone. Celles-ci ne prennent pas en considération le contexte urbain. Préserver l'espace des entreprises Bruxelloises passe par une répartition judicieuse de celles-ci sur le territoire: les industries les plus lourdes et gênantes pour l'habitat (1500m² à 5000m²) dans les zones éloignées du tissu urbain (tel Schaerbeek Formation); les autres, plus légères (< 1500m²) et compatibles avec le logement peuvent s'intégrer dans un tissu urbain de qualité.

Dat geldt ook voor de ondernemingen die in het gebied gevestigd zijn. Deze houden geen rekening met de stedelijke context. Het bewaren van de Brusselse ondernemingsruimte verloopt via een oordeelkundige verdeling van de ondernemingen over het grondgebied: de zwaardere industrieën die hinderlijk zijn voor het wonen (1500 m² tot 5000 m²) in zones die ver verwijderd zijn van het stedelijk weefsel (zoals Schaerbeek Vorming); de andere, lichtere (< 1500 m²) die compatibel zijn met huisvesting kunnen worden geïntegreerd in een kwalitatieve stedelijke omgeving.



II accessibilité II toegankelijkheid

A. ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Transports en Commun (TC)

La zone est desservie par 5 lignes de bus STIB dont 3 (12, 21, 79) se rejoignent à Colonel Bourg pour se diriger vers la Gare Schumann via Diamant. Les lignes couvrent une bonne partie du territoire, mais une mise en site propre est nécessaire pour améliorer la vitesse commerciale et la ponctualité.

Le réseau de bus De Lijn sur la Chaussée de Louvain est aussi une connexion théoriquement forte avec la Gare du Nord, sauf que les abonnements STIB et De Lijn ne sont pas intégrés: incapables de les utiliser sans surcoûts considérables, les riverains restent déconnectés du centre de Bruxelles et se demandent s'il n'est pas plus logique de remplacer les lignes De Lijn pour des lignes STIB: ils ne sont pas sur le même pied que les autres Bruxellois.

La desserte sur l'axe de la Moyenne Ceinture (trams 23 et 24/25) est satisfaisante; de plus que le plan IRIS 2 prévoit de renforcer ses fréquences et capacités au maximum de manière à répondre à la demande d'ici 2015. La mise en métro qui suivra sera un atout fondamental pour la zone surtout si son terminus est la Gare du Nord. Cependant, il ne faut pas confondre cette bonne accessibilité le long du Bd. Reyers avec celle des bureaux Colonel Bourg et Marcel Thiry: ceux-là sont à une distance considérable de l'arrêt et risquent de ne jamais avoir une accessibilité adéquate pour des bureaux (leur position est très éloignée des axes métro et RER).

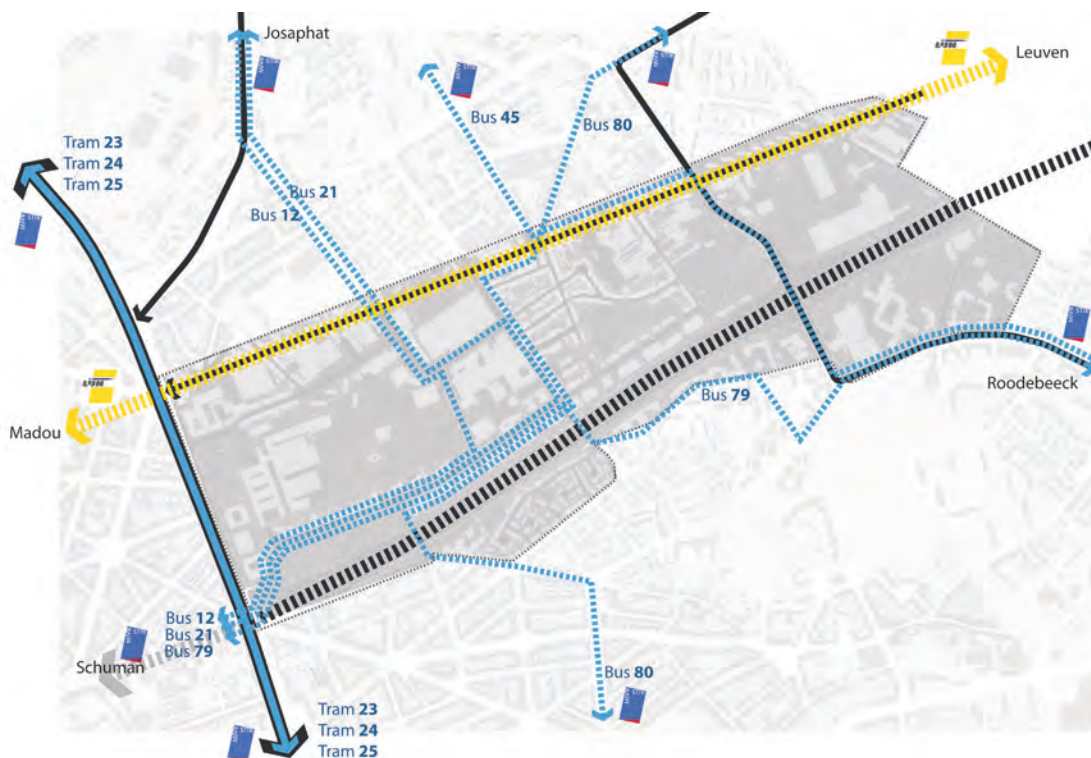
A. ALGEMENE TOEGANKELIJKHEID

Openbaar vervoer

Het gebied wordt bediend door 5 buslijnen van de MIVB waarvan 3 (12, 21, 79) samenkomen aan Kolonel Bourg en dan naar het Schumanstation leiden via Diamant. De lijnen bestrijken een groot gedeelte van het grondgebied, maar er is een vrije busbaan nodig om de commerciële snelheid en de stiptheid te verbeteren.

Het busnet van De Lijn op de Leuvensesteenweg is een theoretisch sterke verbinding met het Noordstation, maar de abonnements van de MIVB en De Lijn zijn niet geïntegreerd: aangezien de inwoners dit busnetwerk niet zonder aanzienlijke meerkosten kunnen gebruiken, blijven ze afgesneden van het centrum van Brussel en vragen ze zich af of het niet logischer zou zijn om de lijnen van De Lijn te vervangen door die van de MIVB: ze staan bijgevolg niet op dezelfde voet als de andere inwoners van Brussel.

De dienstverlening op de as van de Middenring (trams 23 en 24/25) is voldoende, vooral omdat het IRIS 2-plan voorziet om de frequenties en capaciteiten maximaal te verhogen en op die manier tot in 2015 aan de vraag zal kunnen beantwoorden. De inschakeling van de metro, die zal volgen, zal een fundamentele troef zijn voor het gebied aangezien het Noordstation het eindpunt is. Die goede toegankelijkheid langs de Reyerslaan geldt echter niet voor de kantoren in de Kolonel Bourgstraat en de Marcel Thirylaan: zij bevinden zich op een aanzienlijke afstand van de halte en riskeren nooit goed bediend te worden door openbaar vervoer (ze liggen erg ver verwijderd van de metro- en GEN-assen).



Transport Privé (TP)

La zone est très bien accessible en voiture. Elle souffre par contre d'un mauvais point de raccordement avec la E40 (au niveau de l'Av. Mars) qui cause des files. Le raccordement doit être amélioré si l'on veut éviter d'en ajouter d'autres.

Par ailleurs, les exploitations du modèle IRIS 2 ont montré que les flux en entrée et en sortie de ville en 2015 ne justifient pas les 2 bandes dans les tunnels Meiser et Montgomery du complexe Reyers. Par contre, les deux bandes en sortie de ville venant de Schuman sont indispensables. A l'horizon 2015, si les mesures du plan IRIS 2 sont réalisées, il est donc envisageable de réduire le nombre de bandes d'entrée en ville à trois bandes. En amont, il n'y a que trois bandes qui rentrent en région au niveau de Kraainem. Si l'on réduit le nombre de bandes des tunnels, la capacité en amont et en aval est donc limitée à trois bandes: il n'y a aucun sens à avoir 6 bandes par direction entre Communautés et Reyers.

En ce qui concerne la Chaussée de Louvain, les nouveaux marquages de site propre bus et de piste cyclable posent problème: les voitures bloquées derrière les arrêts de bus bloquent les carrefours. Un autre système doit être trouvé si l'on veut rendre le tracé d'une bande bus tenable et durable.

Enfin, les deux ronds-points sur l'Av. des Communautés ont amélioré le passage du bus, mais ont accentué les problèmes de congestion. Les carrefours en question ont atteint leurs limites; pour améliorer la situation, il faudra réduire le trafic (en réduisant les superficies de bureaux) ou trouver des parcours alternatifs pour que les voitures puissent éviter l'Av. des Communautés.

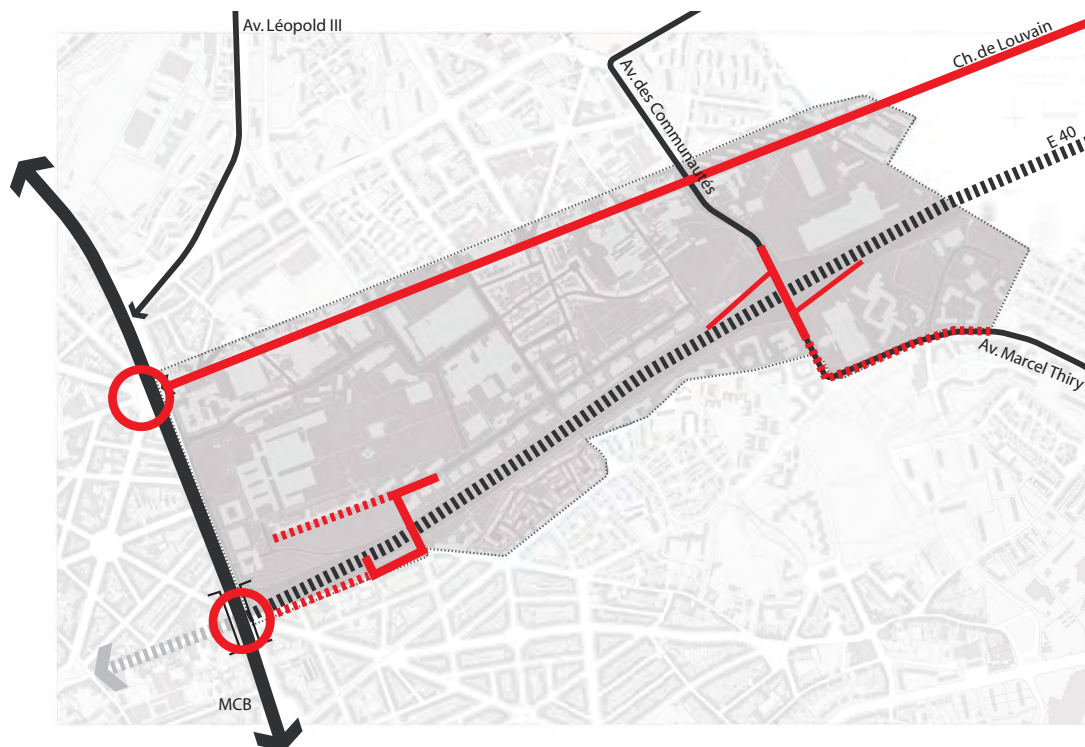
Privévervoer

Het gebied is zeer goed toegankelijk met de wagen. Het heeft echter te kampen met een slechte aansluiting met de E40 (ter hoogte van de Maartlaan), waar files veroorzaakt worden. De verbinding moet worden verbeterd om andere problemen te voorkomen.

De studies van het IRIS 2-model hebben aangetoond dat de verkeersstroom van en naar de stad in 2015 de twee rijstroken in de Meiser- en de Montgomerytunnel van het Reyerscomplex niet rechtvaardigen. De twee rijstroken bij het buitenrijden van de stad als men van Schuman komt, zijn echter onmisbaar. Tegen 2015, als de maatregelen van het IRIS 2-plan genomen zijn, zal men dus het aantal rijstroken bij het binnenrijden van de stad kunnen terugbrengen tot drie. Hogerop, ter hoogte van Kraainem, zijn er slechts drie rijstroken om het Gewest binnen te rijden. Als het aantal rijstroken in de tunnels wordt verminderd, wordt de capaciteit van en naar de stad dus beperkt tot drie rijstroken: het heeft geen enkele zin om 6 rijstroken per richting te houden tussen de Gemeenschappenlaan en Reyers.

Wat de Leuvensesteenweg betreft, vormen de nieuwe wegmarkeringen voor de vrije busbaan en voor het fietspad een probleem: de wagens die geblokkeerd worden door de bussen aan de bushaltes, blokkeren op hun beurt de kruispunten. Er moet een ander systeem gevonden worden om een busstrook haalbaar en duurzaam te maken.

De twee rotondes op de Gemeenschappenlaan hebben de doorgang van de bussen verbeterd, maar versterken de congestieproblemen. De desbetreffende kruispunten zijn verzadigd. Om de situatie te verbeteren moet het verkeer worden gereduceerd (minder kantooroppervlakte) of moeten er alternatieve routes gevonden worden zodat de auto's de Gemeenschappenlaan kunnen vermijden.



Transport Doux (TD)

Compte tenu des barrières qui ceignent le site et de l'usage peu organisé et intensif de l'espace public par les entreprises, la situation des parcours réservés aux modes doux dans la zone est lamentable. Les chemins piétons et les pistes cyclables reliant la zone avec les quartiers avoisinants sont également déficients: ils doivent traverser des barrières considérables comme la E40 et la Moyenne ceinture. Il y a un manque évident de connexions piétonnes entre Woluwe, Evere et Schaerbeek.

L'aménagement d'une piste cyclable sur la Chaussée de Louvain a déjà été entrepris à travers un nouveau marquage au sol. Bien qu'étant un bon début, cette amélioration n'aura pas l'effet voulu si elle n'est pas accompagnée par une amélioration de la qualité urbaine, ainsi que des connexions piétonnes et cyclistes vers et à travers les quartiers environnants.

Le Schéma Directeur reprend le même concept tout en améliorant aussi la qualité urbaine (verdurisation, élargissement des trottoirs, etc.) afin d'encourager les déplacements en modes doux sur et vers la chaussée.

Zacht verkeer

Rekening houdend met de barrières die het terrein omgeven en het weinig georganiseerde en weinig intensieve gebruik dat de ondernemingen van de publieke ruimte maken, is de situatie van de routes die voorbehouden zijn voor zacht verkeer in de zone beneden alle peil. De voet- en fietspaden die het gebied met de omliggende wijken verbinden zijn eveneens onvoldoende: ze moeten aanzienlijke barrières, zoals de E40 en de Middenring, oversteken. Er is een duidelijk gebrek aan voetgangersverbindingen tussen Woluwe, Evere en Schaerbeek.

Op de Leuvensesteenweg werd een fietspad aangelegd met behulp van nieuwe wegmarkeringen. Hoewel dit een goede start is, zal de verbetering niet het gewenste effect hebben indien ze niet gepaard gaat met een verbetering van de stedelijke kwaliteit en verbindingen voor voetgangers en fietsers naar en doorheen de omliggende wijken.

Het Richtplan maakt gebruik van hetzelfde concept, maar verbetert ook de stedelijke kwaliteit (meer groen, verbreding van trottoirs enz.) teneinde de verplaatsing met zachte vervoersmiddelen op en rond de steenweg aan te moedigen.



B. PROBLEMATIQUES PARTICULIERES

Axe Moyenne Ceinture

La moyenne ceinture est un axe pré-métro fort. La phase de diagnostic du Plan Directeur de la moyenne ceinture a permis de montrer que, lorsque l'on se place dans les hypothèses du scénario idéal à l'horizon 2020 de IRIS 2, on atteint les limites de capacité du réseau de transport public du corridor de la Moyenne Ceinture. En effet, sur le tronçon le plus chargé (c'est-à-dire entre le complexe Reyers et Montgomery, dans le sens vers Montgomery), on dépasse en 2020 les 6 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin (7h – 8h). Cette charge maximale est de l'ordre de grandeur d'une ligne de métro. On constate donc que, dans l'hypothèse où cette demande devait être couverte uniquement par des trams sur la moyenne ceinture, il faudrait, en 2020, faire circuler 26 trams T4000 par heure, ce qui est proche de la limite. Cette limite est donc atteinte même en l'absence de développement des pôles en deuxième couronne, tels que Delta, RTBF-VRT et Josaphat, puisque le modèle IRIS 2 n'intègre pas ces développements.

A l'horizon 2015, le Plan IRIS 2 propose la mise en tunnel du tram au niveau de la Gare d'Etterbeek et sous la place Meiser et l'augmentation de sa capacité jusqu'à son maximum en y mettant des trams T4000 à haut niveau de service

Le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture va un pas plus loin en proposant sa transformation (à moyen-long terme) en ligne métro qui rejoint au moins une gare nationale, donnant ainsi aux sites Josaphat et VRT-RTBF une accessibilité équivalente aux Zones A dans le RRU. Outre son intérêt économique et social, la densification des sites stratégiques de l'axe a donc aussi pour effet positif secondaire l'accélération de l'aménagement d'une ligne métro sur la MC au service des habitants de la deuxième couronne.

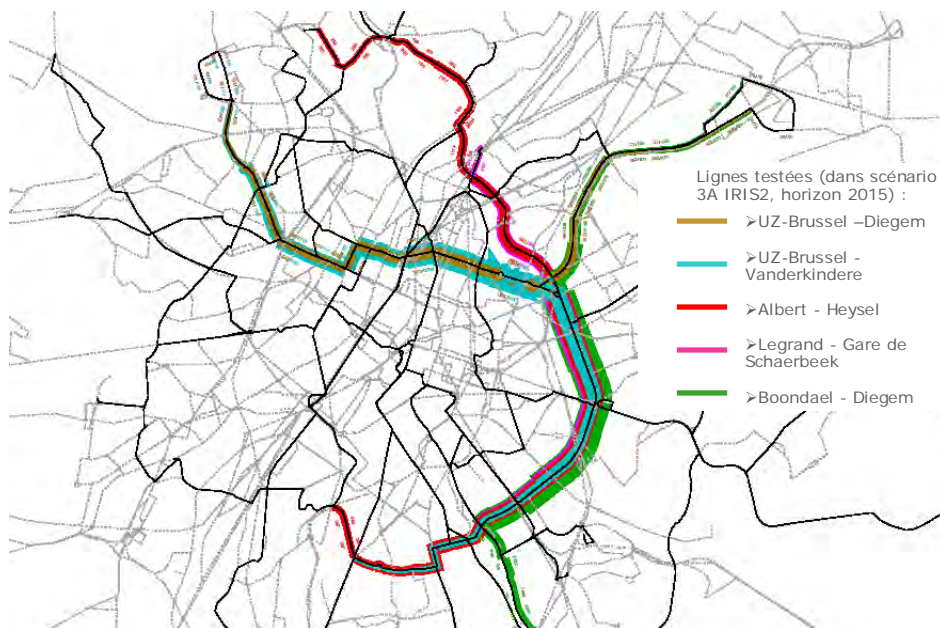
B. SPECIFIEKE PROBLEMATIEKEN

As 'Middenring'

De Middenring is een sterke premetroas. De analyse van het Richtplan van de Middenring heeft aangetoond dat, in de hypothesen van het ideale scenario van IRIS 2, tegen 2020 de grenzen van de capaciteit van het netwerk voor openbaar vervoer van de Middenring bereikt zullen zijn. Op het meest belaste gedeelte (namelijk tussen het Reyerscomplex en Montgomery, in de richting van Montgomery) zal in 2020 het aantal reizigers in de ochtendspits (7 u - 8 u) immers meer dan 6 500 per uur bedragen. Die maximumbelasting is van de orde van grootte van een metrolijn. Als voor die behoefte enkel trams op de Middenring kunnen worden ingezet, stellen we vast dat er in 2020 26 T4000-trams per uur moeten rijden, wat dicht bij de limiet aanleunt. Zelfs als er geen polen in de tweede gordel worden ontwikkeld (zoals Delta, RTBF-VRT en Josaphat) wordt die limiet bereikt, gezien het IRIS 2-model deze ontwikkelingen niet omvat.

Het IRIS 2-plan stelt voor om tegen 2015 ter hoogte van het station van Etterbeek en onder het Meiserplein de tram door een tunnel te laten rijden en de capaciteit ervan tot aan het maximum op te drijven door T4000-trams met een hoog serviceniveau in te zetten.

Het Richtplan van de Middenring gaat een stap verder door op middel-lange termijn de transformatie naar een metrolijn voor te stellen en deze ten minste met één nationaal station te verbinden, zodat Josaphat en VRT-RTBF dezelfde toegankelijkheid krijgen als de A-zones in de GSV. Naast het economische en sociale belang ervan, heeft de verdichting van de strategische terreinen van de as dus ook een secundair positief effect: de versnelling van de aanleg van een metrolijn op de Middenring ten dienste van de inwoners van de tweede gordel.



Axe E40

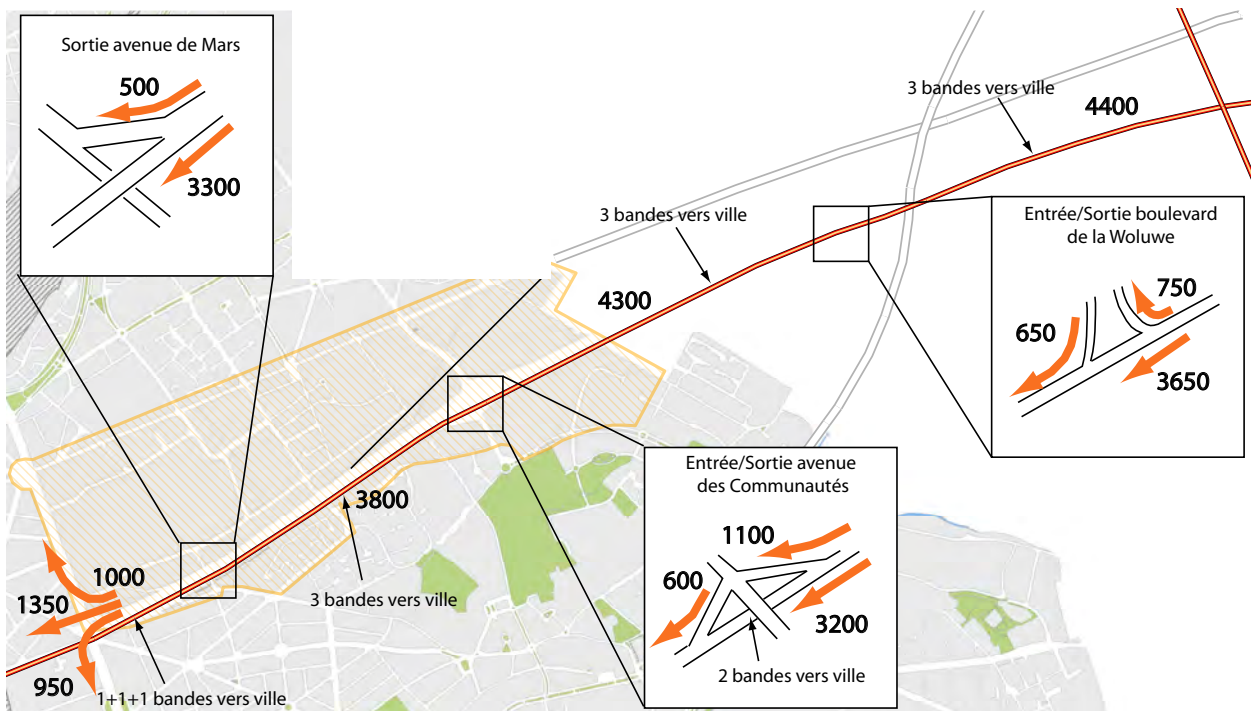
Dans le cadre de l'étude du schéma directeur de la Moyenne Ceinture, il a été établi qu'à l'horizon 2015, il n'est pas nécessaire de conserver 2 bandes dans les tunnels au niveau de l'échangeur Reyers, ni en entrée, ni en sortie, à l'exception de la sortie du tunnel Cortenbergh.

La raison est qu'à l'horizon 2015 dans le cadre des hypothèses du scénario réaliste de IRIS 2, en entrée ville, un nœud d'étranglement existe en aval, au niveau des carrefours Montgomery, Schuman et Meiser (Diamant, Colonel Bourg et Meiser) et que le flux passant par axe ne dépasse pas la capacité d'une seule bande. Au total, 3 bandes, une par axe de pénétration, sont suffisantes. Dans le sens sortie ville, une bande suffit au départ de Montgomery et de Meiser. Par contre deux bandes sont nécessaires en provenance du tunnel Belliard pour éviter que des files ne se forment dans le tunnel ou à sa sortie et ne remontent jusqu'à la rue Belliard.

As 'E40'

In het kader van het Richtplan van de Middenring werd vastgelegd dat het tegen 2015 niet nodig is om 2 rijstroken te behouden in de tunnels ter hoogte van de verkeerswisselaar aan Reyers, niet aan de ingang en niet aan de uitgang, behalve aan de uitgang van de Kortenbergtunnel.

De reden daarvan is dat tegen 2015, in het kader van de hypothesen van het realistische scenario van IRIS 2, er bij het binnenrijden van de stad een knoop is waar het verkeer dichtslibt ter hoogte van de kruispunten Montgomery, Schuman en Meiser (Diamant, Kolonel Bourg en Meiser) en dat de verkeersstroom langs elke van deze assen de capaciteit van één rijstrook niet kan overschrijden. In totaal zijn 3 rijstroken - één per toegangsas - voldoende. In de richting van het buitenrijden van de stad volstaat één rijstrook vanaf Montgomery en Meiser. Vanuit de Belliardtunnel zijn er echter twee rijstroken nodig om te voorkomen dat er zich files vormen in de tunnel of aan het einde ervan, die dan tot in de Belliardstraat reiken.

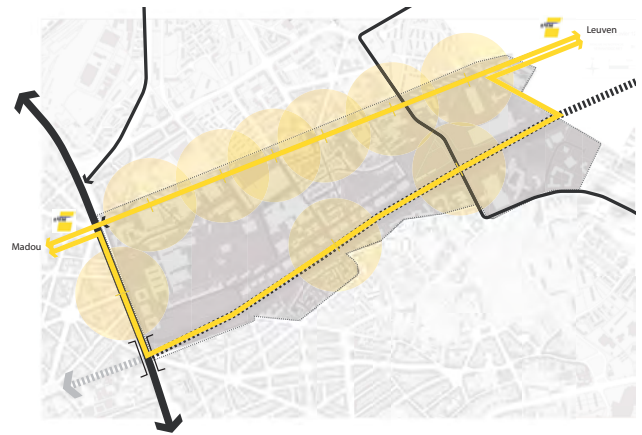
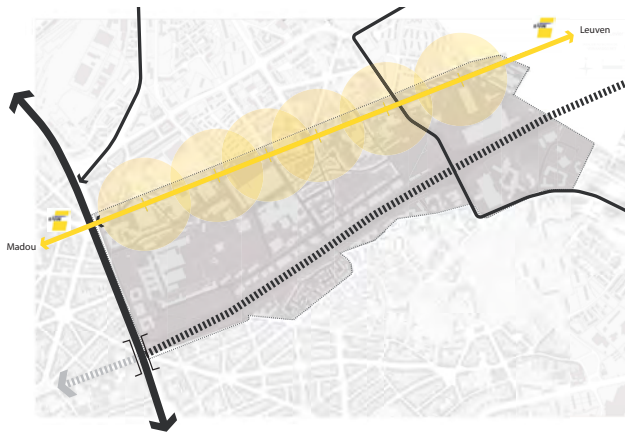


Axe RER-Bus

La Chaussée de Louvain est désignée comme axe RER-Bus dans IRIS 2. De Lijn y concentre tous ses bus venant de l'Est de Bruxelles vers la Gare du Nord. Parmi ceux-là il y a deux genres de lignes: celles qui s'arrêtent fréquemment (tous les 500m) et celles qui offrent un service rapide (tous les 1000m). La concentration des lignes sur une bande bus peut causer des retards pour les bus rapides: les bus ne pourront pas se dépasser. L'analyse de la E40 nous a conduit à étudier la possibilité de mettre les lignes rapides sur la E40 et de desservir ainsi la partie sud de Paduwa et les quartiers nord de Woluwé-Saint-Lambert.

As GEN-Bus

De Leuvensesteenweg wordt in IRIS 2 aangeduid als as voor de GEN-Bus. De Lijn concentreert hier al haar bussen, komende van het oosten van Brussel richting het Noordstation. Daarbij zijn er twee soorten lijnen: de lijnen die regelmatig stoppen (om de 500 m) en de lijnen die een snelle dienst aanbieden (en die stoppen om de 1000 m). De concentratie van alle lijnen op een busstrook zou vertragingen kunnen veroorzaken voor de snelbussen aangezien de bussen elkaar niet kunnen voorbijsteken. De analyse van de E40 heeft ons ertoe aangezet de mogelijkheid te onderzoeken om de snelle lijnen te verplaatsen naar een busstrook op de E40 en zo het zuidelijke deel van Paduwa en de noordelijke wijken van Sint-Lambrechts-Woluwe te bedienen.

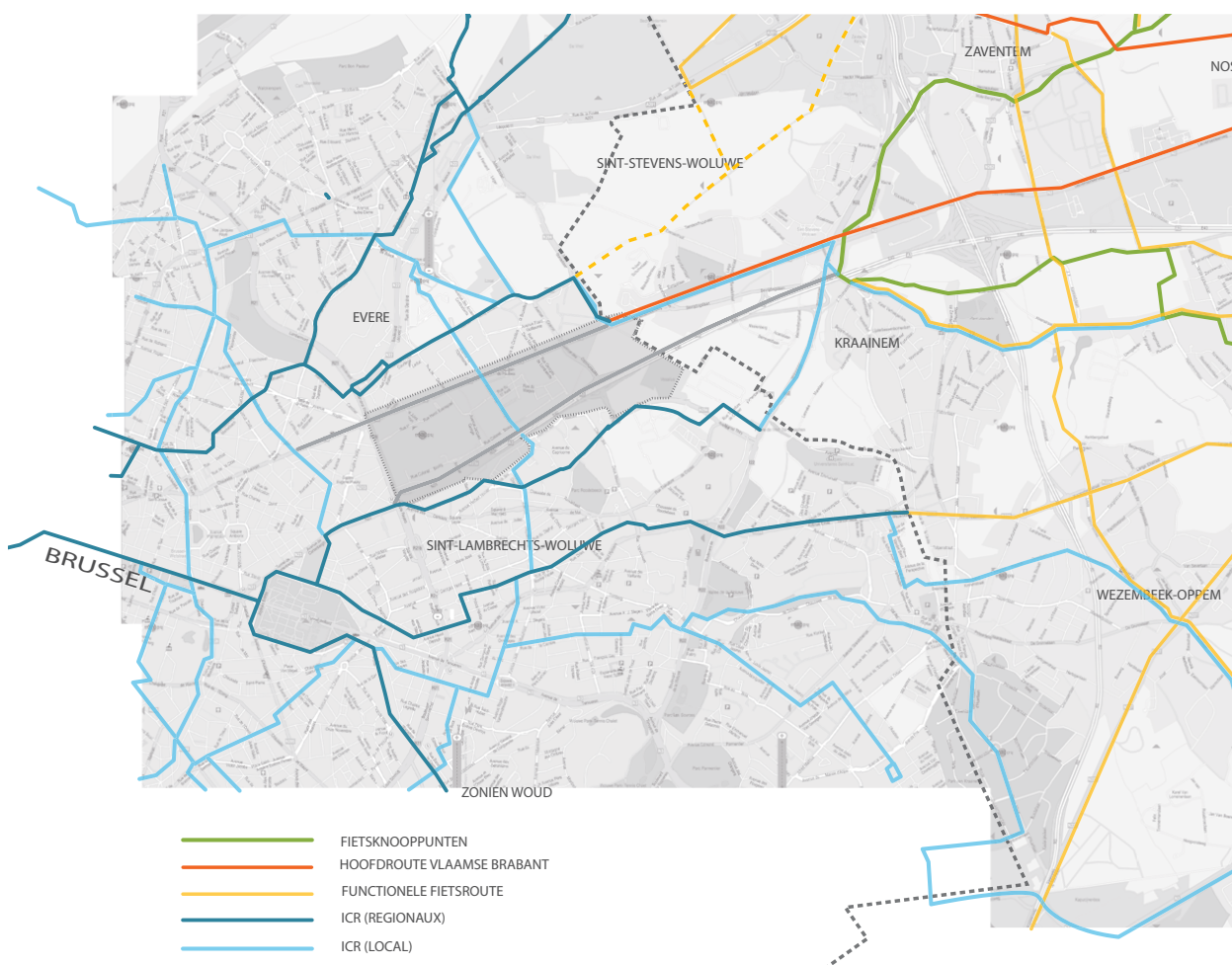


Piste cyclable interrégionale

Vu que la zone levier n°12 est à la limite régionale, il nous a paru important d'analyser les réseaux de pistes cyclables régionales Bruxellois et Flamands afin de voir s'ils se connectent bien entre eux. Cette analyse révèle que les pistes cyclables côté Flandre convergent en un point clair au niveau du boulevard de la Woluwe. L'aménagement de la piste sur la Chaussée de Louvain aidera à donner une continuité à ce réseau vers le centre de Bruxelles. Par contre, il nous paraît intéressant que ce point de convergence soit proche de l'E40: compte tenu des résultats de l'analyse du trafic en voiture (surdimensionnement de l'E40 sur ce segment), la verdure et l'aménagement d'une piste cyclable interrégionale sur les bandes 'récupérables' de l'autoroute pourraient contribuer à l'encouragement de l'usage de ce mode doux pour les navetteurs de la périphérie proche.

Intergewestelijk fietspad

Aangezien het hefboomgebied nr.12 zich aan de grens van het gewest bevindt, vonden we het belangrijk zowel de Brusselse als de Vlaamse fietspadennetwerken te analyseren om na te gaan of ze goed op elkaar aansluiten. Die analyse brengt aan het licht dat de fietspaden aan Vlaamse kant samenkomen ter hoogte van de Woluwelaan. De aanleg van het fietspad op de Leuvensesteenweg zal helpen een continuïteit te geven aan het netwerk naar het centrum van Brussel. Het leek ons echter interessant dat het convergentiepunt dicht bij de E40 ligt: met de resultaten van de analyse van het autoverkeer (overdimensionering van de E40 op dat segment) in het achterhoofd, zou de aanplanting van groen en de aanleg van een intergewestelijk fietspad op de 'recupereerbare' rijstroken van de autosnelweg kunnen bijdragen tot de aanmoediging van het gebruik van de fiets bij de pendelaars uit de nabije rand.



Objectifs | Doelstellingen

- I. Transformation du quartier |
Transformatie van de wijk
- II. Elimination des barrières |
Wegwerken van barrières
- III. Combattre la fuite des industries urbaines hors la RBC |
Bestrijding van de vlucht van stadsindustrie uit het BHG
- IV. E40 : Entrée de ville verte |
E40 : Groene toegang tot de stad
- V. La Chaussée de Louvain comme axe commercial urbain |
De Leuvensesteenweg als stedelijke handelsas
- VI. Nouvelle polarité régionale sur la Moyenne Ceinture |
Nieuwe gewestelijke polariteit op de Middenring



I transformation du quartier I transformatie van de wijk



Vers un équilibre sain entre les diverses activités du quartier

La diversité de fonctions, et la mixité urbaine qui en résulte, constituent une richesse de la zone levier n°12. Il n'en est pas moins vrai qu'une telle juxtaposition de programmes avec des caractéristiques aussi particulières cause problème à la qualité de vie et l'image de la zone.

Une approche globale est nécessaire afin de réussir une transformation urbaine qui rétablisse un équilibre sain dans le quartier. Le Schéma Directeur cherche à se focaliser sur des interventions stratégiques qui puissent déclencher ce processus de transformation.

Ces interventions dans l'espace public et les infrastructures ont pour but la valorisation des terrains privés afin que leurs propriétaires soient encouragés à les densifier et les transformer. Les mesures législatives (PPAS et Permis d'urbanisme) devraient alors faciliter ce processus et le guider dans la direction désirée.

L'aménagement en parc public de deux tiers des terrains verts appartenant à la VRT et la RTBF constituera un agent puissant de transformation dans le quartier, mais aussi un élément de valorisation du tiers restant de la propriété (qui resterait en possession des institutions). Conscient du risque de rendre la zone trop attractive pour le logement aux dépens des entreprises, le Schéma Directeur devra prendre les mesures pour garantir une transformation équilibrée dans les îlots voisins.

Naar een gezond evenwicht voor de verschillende activiteiten van de wijk

De verscheidenheid aan functies, en de stedelijke vermenging die daaruit resulteert, vormen de rijkdom van het hefboomgebied. Het is echter ook zo dat een dergelijk naast elkaar bestaan van programma's met heel uiteenlopende kenmerken, problemen veroorzaakt voor de levenskwaliteit en het imago van het gebied.

Er is een globale aanpak nodig om te slagen in een stedelijke transformatie die opnieuw voor een gezond evenwicht zorgt in de wijk. Het Richtplan wil zich richten op strategische interventies die dit transformatieproces op gang kunnen trekken.

De interventies in de publieke ruimte en de infrastructuur hebben tot doel privéterreinen te valoriseren zodat hun eigenaars aangemoedigd worden om ze te verdichten en te transformeren. De wettelijke regelgeving (BBP en bouwvergunning) zou daarna dat proces moeten vergemakkelijken en het in de gewenste richting sturen.

De omvorming tot openbaar park van twee derde van de groene terreinen die in eigendom zijn van VRT en RTBF, zal een krachtige katalysator vormen voor de transformatie in de wijk, en zal bovendien ook zorgen voor de valorisatie van het resterende deel van de eigendommen (die in het bezit van de instellingen blijven). Aangezien het risico bestaat dat voor de aanpalende terreinen het gebied aantrekkelijk wordt voor huisvesting ten koste van de ondernemingen, zal het Richtplan maatregelen moeten nemen om een evenwichtige transformatie te garanderen op de naburige terreinen.

Objectifs | Doelstellingen

- II élimination des barrières
- II wegwerken van de barrières



Mieux intégrer le quartier dans le contexte urbain Bruxellois

Aujourd'hui le quartier semble oublié derrière des infrastructures régionales (E40, Moyenne Ceinture, Avenue Léopold III, Chaussée de Louvain) qui l'isolent du reste du tissu urbain de Schaerbeek, Evere et Woluwé-Saint-Lambert. Un des objectifs principaux est de le sortir de cet isolement et lui donner une meilleure visibilité et connexion avec son contexte immédiat.

D'une part, le Schéma Directeur aspire à réaménager les infrastructures de manière à réduire leurs effets-barrières et faciliter le franchissement de celles-ci par les modes doux. D'autre part, il vise à tirer profit de l'accessibilité que ces infrastructures offrent en s'y greffant adéquatement sans pour autant nuire à la fluidité ou capacité de celles-ci.

L'adaptation de la section de l'E40 et celle de la Chaussée de Louvain forment un défi particulier où l'adaptation de profils des voiries afin de respecter le tissu urbain adjacent est nécessaire mais où la fluidité du trafic automobile et celui des bus est un enjeu majeur qui doit rester garanti.

De wijk beter integreren in de Brusselse stedelijke context

Momenteel lijkt de wijk 'vergeten' achter gewestelijke infrastructures (E40, Middenring, Leopold III-laan, Leuvensesteenweg), die haar isoleren van de rest van het stedelijk weefsel van Schaerbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe. Eén van de voornaamste doelstellingen bestaat erin de wijk uit dat isolement te halen en haar een betere zichtbaarheid en verbinding met de onmiddellijke context te verlenen.

Eenzijds wil het Richtplan de infrastructuur herinrichten om de barrièrewerking ervan te doen afnemen en de oversteekbaarheid voor zacht verkeer te vergemakkelijken. Anderzijds wil het voordeel halen uit de toegankelijkheid die deze infrastructuur biedt, door er zich op adequate wijze op te enten zonder de continuïteit of de capaciteit ervan aan te tasten.

De aanpassing van de doorsnede van de E40 en van de Leuvensesteenweg vormen een speciale uitdaging, waarbij een herprofilering van de wegen noodzakelijk is om het aangrenzend stedelijk weefsel te eerbiedigen, maar waarbij ook de continuïteit van het auto- en busverkeer een belangrijk uitgangspunt is.

III combattre la fuite des industries urbaines hors de la RBC III bestrijding van de vlucht van stadsindustrie uit het BHG



Réinsertion des industries urbaines adéquates dans le tissu urbain

La lutte contre la fuite des PME est une priorité régionale. La réponse à ce phénomène se trouve partiellement dans l'urbanisme. Une vue d'ensemble sur le secteur productif et les terrains qui y sont actuellement destinés est nécessaire. On peut distinguer deux groupes d'entreprises: les entreprises lourdes (plus de 2000m²) et les entreprises légères, voire urbaines (moins de 2000m²). On distingue aussi deux sortes de terrains occupés par ces activités: les terrains entourés par des zones résidentielles et les terrains périphériques ou à caractères industriels. Une vue d'ensemble aiderait à adapter les occupations aux contextes en stimulant l'intégration des PME légères dans des quartiers résidentiels mixtes et repoussant les entreprises lourdes sur les sites isolés. Il revient à la SDRB de développer une telle stratégie au niveau régional, mais le Schéma Directeur doit se positionner sur deux groupes de terrains qui y sont identifiés: les sites en plein quartier (entre Grosjean et Georgin) ; et les sites en périphérie le long de la limite régionale.

Le Schéma Directeur aspire à réintégrer les PME de moins de 2000m² dans le quartier moyennant une condition nécessaire: l'adaptation au contexte urbain en acceptant les efforts nécessaires pour permettre une cohabitation 'verticale' saine dans des immeubles mixtes et la gérance convenable des nuisances (sonores, odeurs, bruits).

Il faut en effet tenter d'offrir un environnement aussi attractif aux riverains qu'aux petites et moyennes entreprises (PME) afin de protéger la qualité de vie des premiers et de maintenir la localisation des seconds dans la Région.

Une combinaison qualitative entre PME, logement et équipement est non seulement possible mais elle peut aussi créer des dynamiques positives dans un quartier.

Herintegratie van adequate stadsindustrie in het stedelijk weefsel

De strijd tegen de vlucht van KMO's is een gewestelijke prioriteit. Het antwoord op dit fenomeen ligt gedeeltelijk bij stedenbouw. Er is een totaaloverzicht nodig van de productieve sector en de terreinen die er momenteel voor bestemd zijn. Er kan daarbij een onderscheid gemaakt worden tussen twee groepen ondernemingen: zware ondernemingen (meer dan 2000 m²) en lichte of stedelijke ondernemingen (minder dan 2000 m²). Er kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen twee soorten terreinen die door deze activiteiten in beslag worden genomen: terreinen omringd door woonzones en perifere terreinen of terreinen met een industrieel karakter. Een totaaloverzicht zou helpen om de bestemming aan de context aan te passen door lichte KMO's in gemengde woonwijken te integreren en zware ondernemingen naar eerder geïsoleerde terreinen te verwijzen. Het is aan de GOMB om op gewestelijk niveau een dergelijke strategie te ontwikkelen, maar het Richtplan moet een uitspraak doen over twee gebieden die erbinnen worden geïdentificeerd: de terreinen centraal in de wijk (tussen Grosjean en Georgin) en de terreinen in de periferie de grens van het gewest.

Het Richtplan streeft ernaar om de KMO's van minder dan 2000 m² opnieuw in de wijk te integreren mits een belangrijke voorwaarde: er moeten inspanningen geleverd worden om een integratie in de stedelijke context mogelijk te maken door middel van een gezonde 'verticale' cohabitatie in gemengde gebouwen en een behoorlijk beheer van overlast (geluid, geur, lawaai).

Er moet immers worden getracht om een omgeving aan te bieden die zowel aantrekkelijk is voor de bewoners als voor de kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) teneinde de levenskwaliteit van de eerste groep te beschermen en de tweede groep binnen het Gewest te houden.

Een kwalitatieve combinatie van KMO's, huisvesting en voorzieningen is niet alleen mogelijk, maar het kan ook voor een positieve dynamiek zorgen in een wijk.



IV E40: entrée de ville verte

IV E40: groene toegang tot de stad



Une expérience paysagère à plusieurs vitesses

La E40 offre aux conducteurs entrant sur Bruxelles une expérience particulière de la ville. A Kraainem débute une entrée de ville fluide et verdurisée qui se termine à l'un des trois grands rond-points qui servent de «portes»: Meiser, Schuman et Montgomery. Le passage brutal d'une échelle 'territoriale' (à 120 km à l'heure) à une échelle urbaine, entrecoupé par un passage à travers des tunnels, offre un contraste aussi choquant que particulier.

En soit, cette manière d'entrer en ville est caractéristique de Bruxelles, on la retrouve sur plusieurs axes d'entrées : l'A12 via les parcs de Laeken, l'Avenue de Tervuren ou le Boulevard de la Woluwe. Ce qui est aberrant dans le cas de la E40 c'est son caractère autoroutier. D'une part, elle ne jouie pas encore d'une qualité paysagère équivalente aux boulevards d'entrée tel l'Av. de Tervuren ; d'autre part, elle constitue une déchirure profonde dans le tissu urbain qui génère des nuisances graves aux quartiers sud de Schaerbeek et Evere, ainsi qu'aux quartiers nord de Woluwe Saint-Lambert.

L'un des objectifs principaux du Schéma Directeur est de donner à ce segment autoroutier une qualité urbaine et paysagère digne d'une entrée de ville distinguée et réduire au maximum la barrière et les nuisances causées par son profil actuel.

L'E40 devenant surdimensionnée à l'horizon 2015 grâce à la mise en place des mesures d'IRIS 2 (voir analyse page GP2-6 à GP 2-13, et rapport de mobilité en annexe), un redimensionnement peut être opéré. Le Schéma Directeur se propose de réduire la largeur des voies et le nombre de bandes. Ces mesures devraient être accompagnées par une réorganisation des entrées et sorties, sans en augmenter le nombre: le flux doit rester continu jusqu'au rond-point et doit éliminer toute possibilité de trafic 'parasite' à travers les quartiers.

Een landschapsbeleving met verschillende snelheden

De E40 biedt de bestuurders die Brussel binnenrijden een bijzondere ervaring van de stad. In Kraainem begint een vlotte groene stadstoegang die eindigt op één van de drie grote rotondes, die dienst doen als «poorten»: Meiser, Schuman en Montgomery. De brutale overgang van een territoriale schaal (120 km per uur) naar een lokale en stedelijke schaal met rotondes, onderbroken door een rit door tunnels, zorgt voor een scherp en tevens bijzonder contrast.

Op zich is deze manier van het binnenrijden van de stad karakteristiek voor Brussel, aangezien we ze op verschillende toegangsassen terugvinden: de A12 via de parken van Laken, de Tervurenlaan en het Woluwedal. Wat opvallend is in het geval van de E40 is het karakter van de snelweg. Enerzijds geniet zij nog niet dezelfde landschappelijke kwaliteit als de toegangsboulevards zoals de Tervurenlaan, en anderzijds veroorzaakt zij een diepe scheur in het stedelijk weefsel die ernstige overlast veroorzaakt zowel in de zuidelijke wijken van Schaerbeek en Evere, als in de noordelijke wijken van Sint-Lambrechts-Woluwe.

Eén van de hoofddoelstelling van het Richtplan is daarom een stedelijke kwaliteit te geven aan dit segment van de snelweg, een hoogwaardig landschap te voorzien voor een belangrijke stadstoegang en de barrièrewerking en de overlast, die veroorzaakt worden door het huidige profiel, maximaal te beperken.

Tegen 2015 zal de E40 overgedimensioneerd zijn als gevolg van het in werking treden van de maatregelen van IRIS 2 (zie analyse pagina GP2-6 tot GP2-13 en het mobiliteitsrapport in bijlage), zodat een herdimensionering mogelijk is. Het Richtplan stelt voor om de breedte van de rijstroken en het aantal ervan te beperken. Deze ingreep dient gepaard te gaan met een reorganisatie van de op- en afritten zonder dat het aantal ervan toeneemt: de verkeersstroom moet op een continue wijze doorgaan tot aan de rotondes en alle mogelijkheden voor 'parasietverkeer' door de wijken moeten geëlimineerd worden.

V la Chaussée de Louvain comme axe commercial urbain V de Leuvensesteenweg als stedelijke handelsas



Vers une typologie logements-commerce intégrée

Au titre de première infrastructure développée de la zone, la Chaussée de Louvain constitue aujourd'hui un système sub-local qui est porteur de fonctions et de typologies d'une plus grande échelle qui n'ont aucune relation avec le tissu local. En ce sens, l'élimination de la rupture urbaine actuellement existante entre la partie 'Meiser' et la partie 'Paduwa' est une priorité. De plus un meilleur rapport entre la fonction commerciale et la fonction d'habitation d'une part, et une réglementation urbanistique stricte d'autre part, permettront d'obtenir un meilleur équilibre entre les systèmes locaux et régionaux. Toute transformation des sites actuellement appauvris par une fonction unique (grands magasins) doit s'orienter vers l'édification d'édifices mixtes où la coexistence entre commerces en rez-de-chaussée et logement en étage (sur toiture verte) est favorisée. La Chaussée de Louvain regagnera une identité claire et attractive et pourrait enfin jouer son rôle de centre de quartier en plus de celui d'un axe commercial régional.

Finalement, un axe commercial fonctionne mieux avec une bonne accessibilité non seulement en voiture mais aussi en Transport en Commun. La présence conséquente de places de parking et l'aménagement de trottoirs agréables et sécurisés sont aussi des conditions nécessaires. La comptabilisation de toutes ces exigences en plus de l'aménagement d'une piste cyclable régionale et une arborisation systématique forme un défi et un objectif prioritaire de ce Schéma Directeur.

Naar een geïntegreerde huisvestings- en handelstypologie

Als eerste infrastructuur die in het gebied werd ontwikkeld, vormt de Leuvensesteenweg momenteel een sublokaal systeem dat drager is van functies en typologieën van een grotere schaal die geen enkele relatie hebben met het lokale weefsel.

Daarom is het wegwerken van de stedelijke breuk die momenteel bestaat tussen het Meiser-gedeelte en het Paduwa-gedeelte een prioriteit. Bovendien zal een betere verhouding tussen de handelsfunctie en de woonfunctie enerzijds, en een strikte stedenbouwkundige reglementering anderzijds ervoor zorgen dat er een beter evenwicht tussen de lokale en de gewestelijke systemen tot stand komt. Elke transformatie van percelen die momenteel monofunctioneel ingevuld (grote winkels), moet gericht zijn op het optrekken van een gemengd project waar de coëxistentie van handelszaken op het gelijkvloers en huisvesting op de verdiepingen (met groen dak) een uitgangspunt wordt. De Leuvensesteenweg zal dan weer een duidelijke en aantrekkelijke identiteit krijgen en zou opnieuw haar rol kunnen vervullen van centrum voor de wijk naast die van gewestelijke handelsas.

Tot slot: een handelsas functioneert beter met een goede toegankelijkheid, niet alleen met de wagen, maar ook met het openbaar vervoer. De consequente aanwezigheid van parkeerplaatsen en de aanleg van aangename en veilige trottoirs zijn dan ook noodzakelijke voorwaarden. De integratie van al deze vereisten vormt samen met de aanleg van een gewestelijk fietspad en het systematisch aanplanten van bomen een uitdaging en een prioritaire doelstelling van dit Richtplan.



VI nouvelle polarité régionale sur la Moyenne Ceinture VI nieuwe gewestelijke polariteit op de Middenring



Une densification d'activités économiques sur l'axe métro

Le niveau d'ambition du développement de la zone levier n°12 doit être étudié dans le cadre d'une vision d'ensemble pour la deuxième couronne et les perspectives de développement de la Région Bruxelloise (modèle concentrique ou polycentrique? Relation avec la périphérie métropolitaine, etc.). L'antenne de la VRT-RTBF est tout un symbole de l'importance de cette zone levier mais ne constitue que la pointe de l'iceberg: la partie de la zone-levier situé sur la Moyenne Ceinture doit assumer son rôle phare dans la Région.

En effet, il existe actuellement une concentration de bureaux sur Reyers qui ne cesse d'augmenter grâce à la bonne accessibilité et visibilité dont ils y jouissent. A celle-ci il faut ajouter le potentiel des parcelles de la VRT le long de la Moyenne Ceinture actuellement inexploitées (parking d'entrée du campus media), celui de la densification du campus actuel de la RTBF, des terrains fédéraux entre la E40 et la zone d'habitat de la rue Colonel Bourg. Lorsque le restant des parcelles sera développé, l'axe aurait atteint sa saturation. Il y a donc une interdépendance entre la possibilité de développement et celle de la mise en métro de la MC.

Tous ces bureaux et ces équipements aujourd'hui sans cohésion interne ont donc un grand intérêt à se regrouper autour d'une structure commune qui en fasse une entité unie et forte. Cette réorganisation spatiale permettra alors une meilleure perception du grand pôle économique que ces surfaces juxtaposées constituent ensemble et aidera à mettre en évidence la nécessité d'un métro à moyen terme au lieu du pré-métro actuel.

Een verdichting van economische activiteiten op de metroas

Het ambitieniveau van de ontwikkeling van hefboomgebied nr. 12 moet worden bestudeerd in het kader van een totaalvisie voor de twee gordel van Brussel en de ontwikkelingsperspectieven van het Brussels Gewest (concentrisch of policentrisch model, relatie met de hoofdstedelijke rand enz.). De zendmast van de VRT-RTBF is een symbool van het belang van het hefboomgebied, maar is slechts het puntje van de ijsberg: het gedeelte van het hefboomgebied dat zich op de Middenring bevindt, moet de rol van baken voor het Gewest vervullen.

Momenteel is er immers een concentratie van kantoren op Reyers die steeds toeneemt door de goede toegankelijkheid en zichtbaarheid waarvan ze genieten. Daarbij komt nog het potentieel van de percelen van de VRT langs de Middenring die momenteel niet worden geëxploiteerd (parkeerplaats aan de ingang van de mediacampus), de verdichting van de huidige campus van de RTBF, en de federale terreinen tussen de E40 en de woonzone van de Kolonel Bourgstraat. Wanneer ook deze resterende percelen ontwikkeld zouden worden, zou de as van de Middenring haar verzadigingspunt hebben bereikt. Er is dus een onderlinge afhankelijkheid tussen de mogelijkheid tot ontwikkeling en de aanleg van een metro op de Middenring.

Al deze kantoren en voorzieningen, die momenteel geen enkele interne samenhang vertonen, hebben er dus alle belang bij om zich te hergroeperen rond een gemeenschappelijke structuur met een krachtige eenheid en identiteit. Die ruimtelijke herorganisatie zal dan zorgen voor de perceptie van een grote economische pool die gevormd wordt door al deze naast elkaar liggende elementen, en zal mee de aandacht vestigen op de noodzaak van een metro op middellange termijn ter vervanging van de huidige premetro.

Préfiguration | Voorstelling

I. Stratégie | Strategie

II. Ambition | Ambitie

A. Plan | Plan

B. Sections | Snedes

C. Perspectives | Perspectieven

III. Accessibilité | Toegankelijkheid

A. Transport en commun | Openbaar vervoer

B. Transport privé | Privaat transport

C. Transport doux | Zacht verkeer





Préfiguration | Voorstelling



Le Schéma Directeur de la zone-levier n°12 se traduit par cinq Grands Projets qui, ensemble, transforment le quartier et renforcent l'économie et l'image de Bruxelles Capitale. Chaque projet correspond à une problématique relativement indépendante et se divise en interventions stratégiques et lignes directrices propres. Ceci dit, les projets ont un impact important les uns sur les autres de manière à créer une synergie positive qui se reflètera sur l'évolution du quartier.

Bien que le SD présente une image théorique d'avenir, il s'intéresse surtout à formuler une vision précise et claire combinée à une approche flexible. Il se propose donc d'expliquer non seulement l'image projetée de chacun des cinq Grands Projets, mais aussi le raisonnement aboutissant à leurs conceptions. Dans ce sens, le Schéma directeur se définit plutôt comme une carte de navigation, qui aide la Région, les Communes et les riverains à garder le 'cap' vers une direction souhaitée par tous.

Ces Grands Projets se traduisent par différents niveaux de détails. Dans chaque Grand Projet on retrouve plusieurs sous projets complémentaires et reliés. Certains se traduiront ensuite par des règlements urbanistiques ou dans les PPAS à prévoir dans la zone, d'autres resteront des exemples que les acteurs concernés pourront utiliser comme références.

Dans le chapitre II du Schéma Directeur, chaque Grand Project est expliqué à travers une analyse interprétative et/ou technique (selon la relevance) focalisée sur la zone du projet en question, des propositions urbanistiques souvent avec plusieurs scénarios ou alternatives, un scénario choisi et une justification du choix, et, enfin, un plan d'action détaillé qui détermine les pas à entreprendre et indique les instances les mieux placées pour le faire. Enfin, un bilan approximatif indique les coûts de quelques projets concrets d'infrastructure ou d'aménagements d'espaces publics et les gains réalisés sur certains autres projets urbains afin d'aider la Région et les Communes à faire leurs arbitrages et organiser leurs exécutions.

Het Richtplan van hefboomgebied nr. 12 wordt vertolkt door vijf Grote Projecten die samen de wijk transformeren en daarnaast de economie en het imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest versterken. Elk project komt overeen met een problematiek die betrekkelijk onafhankelijk is, en is onderverdeeld in strategische interventies en eigen richtlijnen. De projecten hebben echter een grote wederzijdse impact zodat er een positieve synergie wordt gecreëerd die zal worden weerspiegeld in de ontwikkeling van de wijk.

Hoewel het Richtplan een theoretisch toekomstbeeld voorstelt, is het vooral geïnteresseerd in het formuleren van een scherpe en duidelijke visie gecombineerd met een flexibele aanpak. Het heeft dus het voornemen om niet alleen het geplande beeld van elk van de vijf Grote Projecten uit te leggen, maar ook de redenering die geleid heeft tot hun uitwerking. Vandaar dat het Richtplan zichzelf eerder als een navigatiekaart definieert, die het Gewest, de gemeenten en de inwoners helpt om de neuzen in dezelfde richting te draaien.

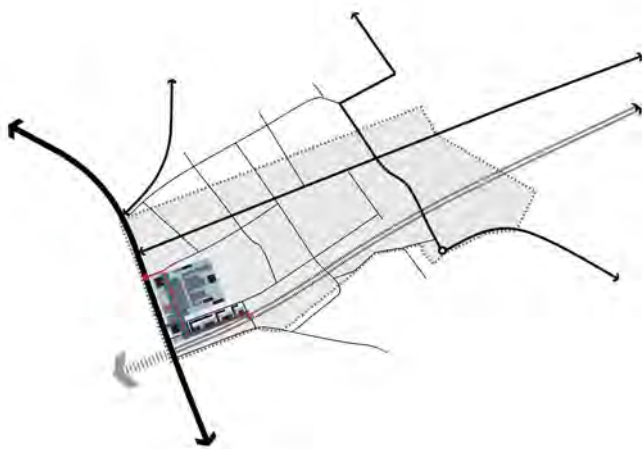
Die Grote Projecten vallen uiteen in verschillende detail-niveaus. In elk Groot Project bestaan er verschillende complementaire en onderling verbonden subprojecten. Sommigen zullen vertaald worden in een stedenbouwkundige regelgeving of in de BBP's die voorzien moeten worden voor het gebied, anderen blijven voorbeelden die de betrokkenen kunnen gebruiken als referentie.

In hoofdstuk II van het Richtplan wordt elk Groot Project uitgelegd met behulp van een interpretatieve en/of technische analyse (afhankelijk van wat relevant is) die gericht is op het project in kwestie; dit met behulp van stedenbouwkundige voorstellen, vaak met verschillende scenario's of alternatieven op een gekozen scenario en een rechtvaardiging van de keuze, en met behulp van een uitvoerig actieplan dat de stappen bepaalt die moeten worden gezet en dat de instanties aanduidt die het best geplaatst zijn om deze te zetten. Tenslotte vermeldt een benaderende balans de kosten van enkele concrete projecten voor infrastructuur of aanleg van publieke ruimten, en de winst die bepaalde andere stedelijke projecten hebben opgeleverd om het Gewest en de gemeenten te helpen bij het opstarten en het organiseren van hun uitvoeringen.



Grand Projet 1: Pôle économique 'Reyers'

Le premier projet vise à créer une polarité économique régionale à Reyers basée sur les différents bureaux actuellement présents mais en y ajoutant, dans un ensemble cohérent, une surface considérable de nouveaux bureaux et de logements. Ce projet sert par ailleurs à redessiner la relation du quartier avec la E40 ainsi qu'à retisser les liens piétons avec le quartier Plasky.

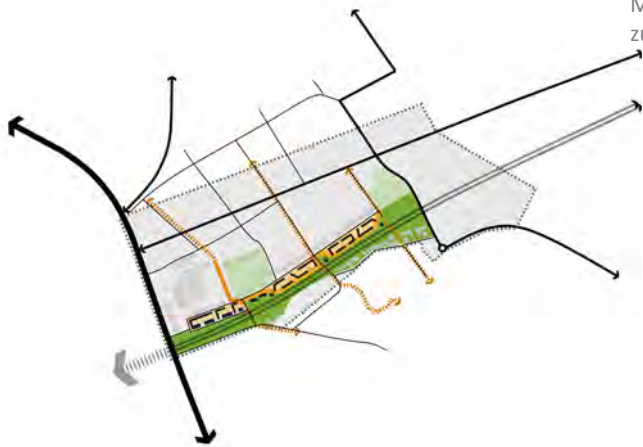


Groot Project 1: Economische pool 'Reyers'

Het eerste project is erop gericht een gewestelijke economische polariteit te creëren aan Reyers, die gebaseerd is op de verschillende kantoren die er vandaag al zijn. Daaraan wordt binnen een coherent geheel een aanzienlijke oppervlakte nieuwe kantoren en woningen toegevoegd. Het project heeft eveneens tot doel de relatie van de wijk met de E40 te hertekenen en de voetgangersverbindingen met de E. Plaskywijk opnieuw tot stand te brengen.

Grand Projet 2: Le Parkway de Bruxelles

Le deuxième projet vise à transformer l'image de l'entrée de ville et éliminer les nuisances et la barrière que représente la E40 aujourd'hui. Il adapte la section de la E40 à la demande actuelle et future et n'en préserve donc que la moitié pour la voiture. Le reste renforcera le caractère vert de l'entrée et/ou sera utilisé pour aménager les bandes du RER-bus et les pistes cyclables interrégionales. Il prévoit aussi la construction progressive de 145.000m² de logements et équipements qui remplaceront graduellement les bureaux trop loins de la Moyenne Ceinture et viendront renforcer le quartier de Paduwa.

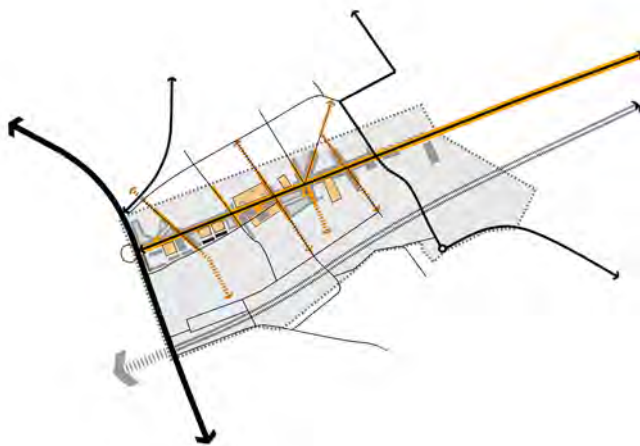


Groot Project 2: De Parkway van Brussel

Het tweede project is erop gericht het beeld van de toegang tot de stad te transformeren en daarnaast de overlast en de barrière, die de E40 momenteel vormt, weg te werken. Binnen het project wordt de doorsnede van de E40 aangepast aan de huidige en toekomstige vraag en blijft bijgevolg nog slechts de helft gereserveerd voor de auto. De rest zal het groene karakter van de toegang tot de stad versterken en/of zal worden gebruikt voor een aparte rijstrook voor de GEN-Bus en een intergewestelijk fietspad. Het project voorziet ook de geleidelijke bouw van 145 000 m² woningen en voorzieningen die stapsgewijs de bestaande kantoren, die te ver van de Middenring gelegen zijn, zullen vervangen en de Paduwawijk zullen versterken.

Grand Projet 3: La Chaussée de Louvain récupère son identité

Le troisième projet propose un aménagement global qui répond à la fois aux problèmes de congestion (particulièrement aux carrefours), aux exigences des cyclistes, à la demande d'assurer un passage fluide des bus et à la nécessité de verduriser. A côté de la solution des problèmes pratiques d'usage, le projet vise à récupérer une identité claire de la chaussée aussi bien à travers l'aménagement de l'espace public qu'à travers la transformation de certaines parcelles vides ou à usage homogène sur la chaussée.



Groot Project 3: De Leuvensesteenweg krijgt haar identiteit terug

Het derde project stelt een globale inrichting voor die beantwoordt aan de congestieproblemen (vooral op de kruispunten), aan de behoeften van de fietsers, aan de vraag om een vlotte doorgang van de bus te verzekeren en aan de noodzaak om meer groen te voorzien. Het project is er, naast het oplossen van de praktische gebruiksproblemen, op gericht de steenweg opnieuw een duidelijke identiteit te geven, zowel door de inrichting van de publieke ruimte als door de transformatie van bepaalde lege percelen of bepaalde percelen met monofunctioneel gebruik langs de steenweg.

Grand Projet 4: Le Parc Edith Cavell et la transformation du quartier

Le quatrième projet profite des dynamiques créées par les autres projets, ainsi que de la création d'un parc public sur une partie des terrains verts de la VRT-RTBF (deux tiers de la surface verte actuelle), afin de lancer une dynamique de transformation équilibrée (vraie mixité de fonctions, PME incluses) des macro blocs industriels de la zone. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie, de rendre le quartier aussi agréable à vivre qu'à travailler et d'encourager les mouvements à pied et en bicyclette. En effet, ces mouvements ne dépendent pas seulement de l'aménagement des rues (lui aussi proposé par le projet) mais aussi de l'attractivité de l'espace construit. Outre les mètres carrés déjà permis dans les projets de réorganisation des deux campus, le projet propose de permettre la construction de 78.000m² de surface plancher en tissu mixte sur les terrains constructible de la VRT-RTB (le tiers restant et les campus).



Groot Project 4: Het Park Edith Cavell en de transformatie van de wijk

Het vierde project, dat enerzijds profiteert van de dynamiek die ontstaat door de andere projecten, bestaat in de aanleg van een publiek park op een gedeelte van de groene terreinen van de VRT-RTBF (twee derde van de huidige groene oppervlakte), ten einde een evenwichtige transformatiedynamiek te lanceren (echte vermenging van functies, met inbegrip van KMO's) voor de industriële macroblokken van het gebied. De bedoeling is om de levenskwaliteit te verbeteren en de wijk even aangenaam te maken om in te wonen als om in te werken en om tevens de verplaatsingen te voet en met de fiets aan te moedigen. Die verplaatsingen worden immers niet enkel gestimuleerd door de inrichting van de straten (eveneens voorgesteld door het project), maar ook door de aantrekkelijkheid van de bebouwde ruimte. Naast de bouw mogelijkheden die al werden voorgesteld in de reorganisatieprojecten van beide campussen, voorziet het project de bouw van 78.000m² vloeroppervlakte gemengd stedelijk programma op de bebouwbare terreinen van de VRT-RTBF (op het resterende deel van de parkzone, zijnde één derde, en in de campussen).

Grand Projet 5 Marcel Thiry: Pôle d'équipements, logements et loisirs

Le cinquième projet vise à transformer la zone dite Marcel Thiry (et qui n'est pas restreinte à l'avenue elle-même) en un pôle d'équipements et de loisirs. Le projet montre le potentiel de transformation de certains immeubles de bureaux existants en immeubles de logements ou équipements scolaires et indique une nouvelle vocation aux sites actuels de l'IBGE et Pléiades. Le projet intègre aussi la proposition d'aménagement sur l'Av. Hof ten Berg (côté Zaventem) d'un dépôt De Lijn qui remplacerait celui de Paduwa: l'accès des bus à partir de la chaussée se fera en première phase à travers les sites propres de la STIB sur Communautés et Marcel Thiry. En deuxième phase la rue du Péage et l'Av. Hof ten Berg pourraient être reconnectées par un viaduc sur la E40 qui servirait à desservir le dépôt et la zone industrielle de la SDRB. Ce nouveau viaduc permettra aussi une sortie directe de Marcel Thiry direction sortie de ville qui évite l'Av. des Communautés.



Groot Project 5: Marcel Thiry als voorzieningen- en vrijetijdspool

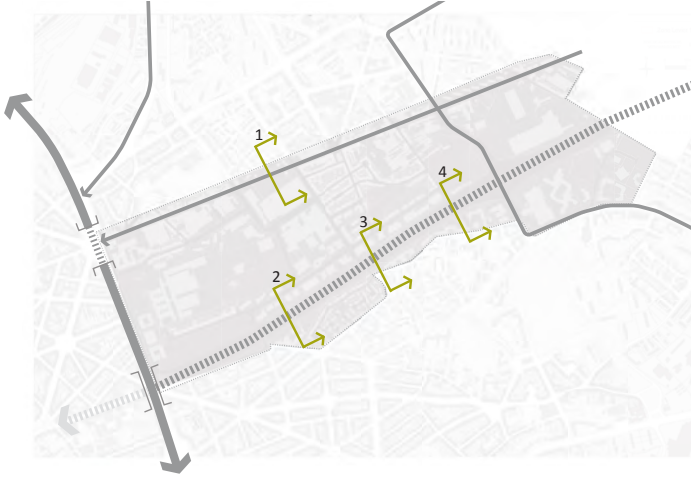
Het vijfde project is erop gericht de zogenaamde Marcel Thiry-zone (die niet beperkt blijft tot de laan zelf) te transformeren in een pool voor voorzieningen en recreatie. Het project toont het transformatiepotentieel van bepaalde bestaande kantoor-, woon- en schoolgebouwen en wijst op een nieuwe bestemming voor de huidige terreinen van de BIM en Plejaden. Het project omvat ook het voorstel voor de bouw van een depot van De Lijn in de Hof ten Berglaan (kant Zaventem), dat het depot in de Paduwawijk moet vervangen: de toegang voor de bussen vanuit de Leuvensesteenweg kan in een eerste fase gebeuren via de eigen terreinen van de MIVB op de Gemeenschappenlaan en Marcel Thiry. In een tweede fase zouden de Tolstraat en de Hof ten Berglaan weer met elkaar kunnen worden verbonden door een viaduct over de E40, die het depot en de industriezone van de GOMB zou bedienen. Dit nieuwe viaduct zou ook een rechtstreekse afrit van de Marcel Thirylaan richting uitgang van de stad mogelijk maken waardoor de Gemeenschappenlaan kan vermeden worden.

A. PLAN





B. SECTIONS I SNEDES



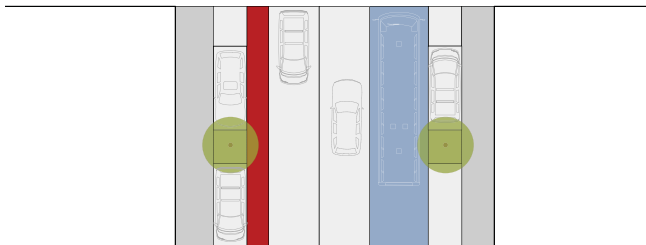
section 1 | Chaussée de Louvain

snede 1 | Leuvensesteenweg

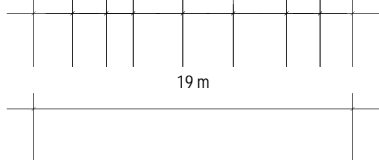
section 2-3-4 | Parkway de Bruxelles - Rue Colonel Bourg

snede 2-3-4 | Parkway van Brussel - Kolonel Bourgstraat

56



2 2 1.8 3 3 3.2 2 2



section 1 | Chaussée de Louvain

snede 1 | Leuvensesteenweg



section 2 | Parkway de Bruxelles - Rue Colonel Bourg
 snede 2 | Parkway van Brussel - Kolonel Bourgstraat



section 3 | Parkway de Bruxelles - Rue Colonel Bourg
 snede 3 | Parkway van Brussel - Kolonel Bourgstraat



section 4 | Parkway de Bruxelles - Rue Colonel Bourg
 snede 4 | Parkway van Brussel - Kolonel Bourgstraat

C. PERSPECTIVES | PERSPECTIEVEN



perspective générale
perspectief overzicht

58



1. perspective Chaussée de Louvain
1. perspectief Leuvensesteenweg



2. perspective Parc Edith Cavell
2. perspectief Park Edith Cavell



3. perspective du Parkway de Bruxelles
3. perspectief Parkway van Brussel

Transports en Commun

Au niveau macro, le Schéma Directeur encourage la proposition de l'étude de la Moyenne Ceinture de transformer le pré-métro en métro à moyen/long terme et recommande son accélération afin d'accompagner les développements prévus sur la Moyenne Ceinture en général et la zone levier n°12 en particulier.

Il propose aussi la mise en site propre du bus sur Colonel Bourg entre Georgin et Reyers afin de donner à la couverture en bus de la zone un bon rendement. Il propose aussi l'aménagement d'un site propre bus sur la nouvelle section de la E40 qui serait utilisé par De Lijn et le TEC pour leur trafic RER et offrirait une accessibilité meilleure au sud de Paduwa et aux quartiers Constellations et Pléiades. Ceci ne remplacera pas les bus De Lijn à arrêts fréquents qui continueront à passer sur la Chaussée de Louvain sur un site propre aménagé en amont des carrefours.

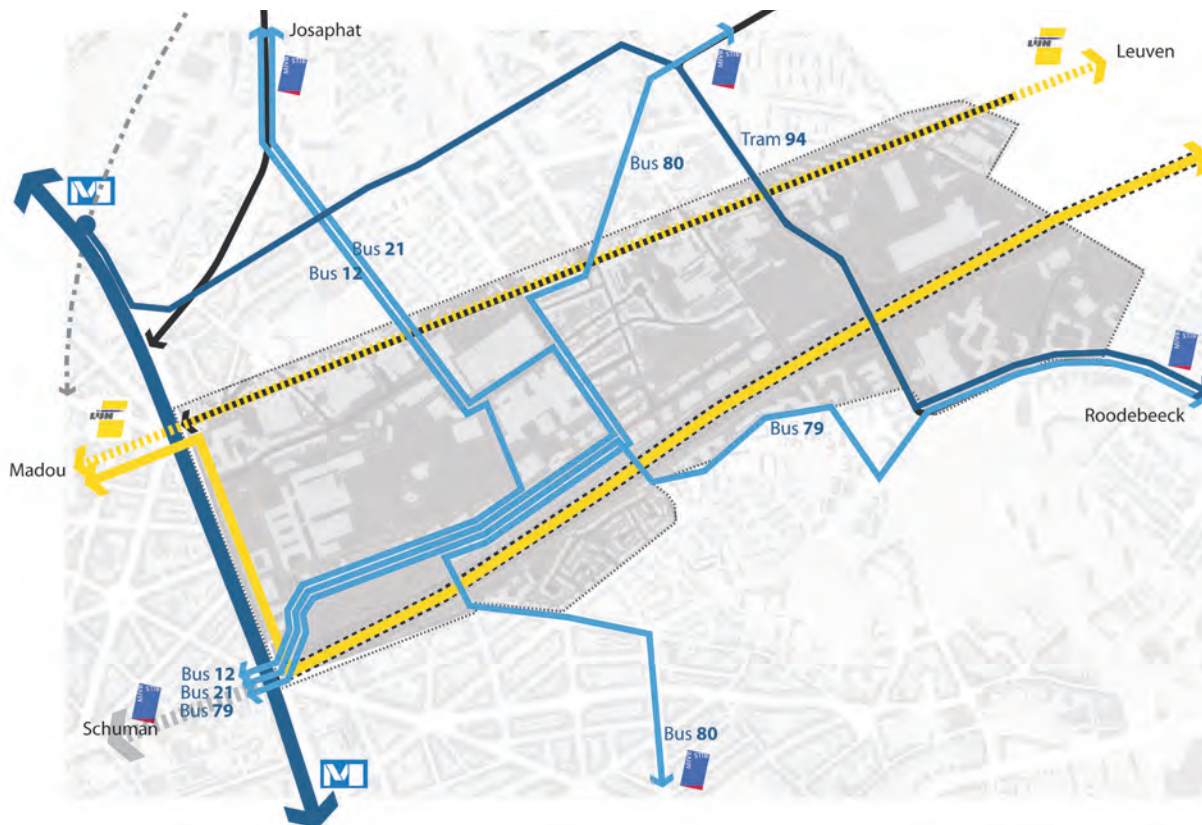
Enfin, le Schéma Directeur recommande que le tram 94 en provenance de la station métro de Roodebeek soit prolongé jusqu'à la Chaussée de Louvain en première phase et, en deuxième phase, jusqu'à l'arrêt Josaphat sur la moyenne ceinture où il rejoindra le métro et le RER à la fois, et ceci en passant sur l'Avenue Dunant afin de desservir cette zone aujourd'hui délaissée par les TC.

Openbaar vervoer

Op macroniveau moedigt het Richtplan het voorstel van de studie van de Middenring aan om de premetro te transformeren tot een metro op middellange / lange termijn. Een snellere integratie wordt aanbevolen zodat de komst ervan parallel kan lopen met de verschillende ontwikkelingen langs de Middenring in het algemeen en in het hefboomgebied nr12 in het bijzonder.

Ook wordt er een vrije busbaan voorgesteld in de Kolonel Bourgstraat tussen Georgin en Reyers om een rendabele busbediening voor het gebied te voorzien. Het Richtplan stelt daarnaast voor een vrije busbaan aan te leggen binnen het nieuwe profiel van de E40, die gebruikt zal worden door De Lijn en de TEC voor het GEN-verkeer, die voor een betere toegankelijkheid zal zorgen ten zuiden van Paduwa en voor de wijken Sterrenbeelden en Plejaden. Deze bediening zal de bussen van De Lijn, die op kortere afstand halthouden niet vervangen. Deze blijven op de Leuvensesteenweg op een vrije busbaan stroomopwaarts ten opzichte van de kruispunten.

Het Richtplan adviseert ten slotte dat tramlijn 94 komende van het metrostation Roodebeek in een eerste fase wordt verlengd tot aan de Leuvensesteenweg en in een tweede fase tot aan de halte Josaphat op de Middenring, waar ze zal aansluiten op de metro en het GEN-net, en dit via de Dunantlaan om de zone in de toekomst beter te bedienen met openbaar vervoer.



Transport Privé

La proposition principale du Schéma Directeur consiste à rétrécir la E40 entre Communautés et Reyers de 12 bandes à 7 bandes (3 en entrée et 4 en sortie). Ces bandes auront une largeur de 3m au lieu de 3.5m et l'aménagement incitera à réduire la vitesse à 70km/h. Cette mesure est accompagnée par le réaménagement de la sortie et entrée de l'Avenue de Mars afin de résoudre les congestions qu'elle génère dans le quartier. La rue Colonel Bourg Bis déléstera ainsi le pôle économique Reyers sans passer par la rue Colonel Bourg qui sera convertie en rue locale.

Le Schéma Directeur recommande aussi que la Chaussée de Louvain ait le même statut entre Communautés et Madou, c'est à dire une interquartier. Cette voirie permettra l'accès aux commerces sans pour autant donner priorité au trafic de transit. Enfin, le Schéma Directeur intègre les solutions proposées par les études Meiser et Moyenne Ceinture.

Privaat transport

Het voornaamste voorstel van het Richtplan bestaat erin de E40 tussen de Gemeenschappenlaan en Reyers te versmallen van 12 rijstroken tot 7 rijstroken (3 voor het binnenrijden en 4 voor het buitenrijden van de stad). Die rijstroken zullen een breedte hebben van 3 m in plaats van 3,5 m en de nieuwe situatie zal een aanzet zijn om de snelheid tot 70 km/uur te beperken. Die maatregel gaat gepaard met de heraanleg van de op- en afrit ter hoogte van de Maartlaan teneinde de congesties op te lossen die vandaag veroorzaakt worden in de wijk. De Kolonel Bourg Bisstraat zal de economische pool Reyers bedienen zonder langs de Kolonel Bourgstraat te gaan, die een lokale straat zal worden.

Het Richtplan adviseert ook dat de Leuvensesteenweg hetzelfde statuut zou krijgen als Gemeenschappenlaan en Madou, namelijk dat van een verbindingsweg tussen verschillende wijken. Deze infrastructuur zal de handelszaken bedienen zonder voorrang te geven aan het transitverkeer. Tot slot integreert het Richtplan de oplossingen die worden voorgesteld binnen de studies voor het Meiserplein en de Middenring.



Transport Doux

Le Schéma Directeur propose l'aménagement de trois axes principaux cyclistes et piétons nord-sud entre les quartiers de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwe. À cette fin, l'espace vert de la VRT-RTBF est ouvert au public, le tunnel sous l'E40 de l'Avenue de Mars est réaménagé et une nouvelle passerelle est proposée entre la rue de Lombaerde et le chemin Deux Maisons. Ces axes serviront à connecter les quartiers entre eux d'une part, et aux parcs (nouveaux et existants) et équipements d'autre part.

Le Schéma Directeur propose aussi une amélioration fondamentale des trottoirs de la Chaussée de Louvain ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable sur celle-ci. De plus, le tunnel piéton reliant Plasky au pôle Reyers prendra un nouveau rôle en s'intégrant dans un nouveau parcours piéton reliant la place des Carabiniers et la rue Colonel Bourg devenue locale. Enfin, le Schéma Directeur intègre les conclusions des études Meiser et Moyenne Ceinture en ce qui concerne les améliorations pour piétons et cyclistes notamment sous Reyers et sur le nouveau Rond-point Meiser.

Zacht verkeer

Het Richtplan stelt de aanleg voor van drie grote noord-zuid georiënteerde fiets- en voetgangersassen tussen de wijken Schaerbeek, Evere en Woluwe. Daarvoor moet de groene ruimte van de VRT-RTBF opengesteld worden voor het publiek, moet de tunnel van de Maartlaan onder de E40 worden heraangelegd en wordt er een nieuwe voetgangersbrug voorgesteld tussen de Lombaerdenstraat en de Tweehuizenweg. Deze assen zullen enerzijds de wijken met elkaar verbinden en anderzijds ook de relatie tussen de wijken, de parken (nieuwe en bestaande) en voorzieningen versterken.

Het Richtplan stelt tevens een fundamentele verbetering voor van de trottoirs van de Leuvensesteenweg samen met de aanleg van een fietspad. Bovendien zal de voetgangerstunnel die het E. Plaskyplein met de Reyers-pool verbindt een nieuwe functie krijgen doordat hij zal worden geïntegreerd in een nieuw voetgangerstraject dat het Karabiniersplein verbindt met de Kolonel Bourgstraat, die lokaal geworden is. Tot slot integreert het Richtplan de conclusies van de studies voor Meiser en de Middenring met betrekking tot de verbeteringen voor voetgangers en fietsers, onder meer onder Reyers en op de Meiser-rotonde.



Plan d'action | Actieplan

I. Programmes d'action | Actieprogramma's

II. PPAS | BBP

III. Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken van het overleg



Programmes d'action Actieprogramma's

L'exécution du Schéma Directeur exige un aperçu clair et détaillé des différentes étapes du processus. C'est dans cet objectif que des programmes d'action ont été établis dans le cadre de la présente étude.

Ces programmes d'action portent sur les éléments suivants:

1. les partenaires qui sont impliqués dans la concertation, par lesquels on entend les acteurs actifs du projet autant que les acteurs qui seront consultés dans le cadre d'un projet spécifique.
2. Les actions à entreprendre: elles stipulent en détail les démarches individuelles à entreprendre, tant au niveau urbanistique, procédural qu'administratif, afin de pouvoir réaliser le projet dans son intégralité.
3. Le phasage, qui présente les actions à prévoir sur le court, le moyen et le long terme.
4. Un aperçu des acteurs et de leurs responsabilités respectives par rapport à une action déterminée.

Les programmes d'action ont été établis selon la structure des projets et de leurs sous-projets. Une telle approche permet de créer pour chacun des sous-projets des tableaux clairs et gérables, reprenant toutes les actions nécessaires à l'exécution du Schéma Directeur. Ainsi, les projets et le Schéma Directeur auront plus de chance d'être réalisés du fait que chacun des acteurs impliqués aura un aperçu clair des actions qu'il doit entreprendre dans une période déterminée.

Wil men het Richtplan tot uitvoering brengen, dient men een duidelijk overzicht te hebben op de stappen die ondernomen moeten worden. Bijgevolg werden in het kader van de studie actieprogramma's opgesteld.

Deze actieprogramma's zetten volgende gegevens in beeld:

1. De overlegpartners, dit betreft zowel de actoren die het project zullen trekken als de actoren die geraadpleegd dienen te worden bij een specifiek project.
2. De te ondernemen acties: deze geven in detail weer welke individuele stappen ondernomen moeten worden, zowel van ruimtelijke, procedurele als van administratieve aard, om het project in zijn geheel te kunnen realiseren.
3. De fasering, die weergeeft welke acties op korte, middellange of op lange termijn voorzien dienen te worden.
4. Een overzicht van welke actoren de verantwoordelijkheid hebben een bepaalde actie te ondernemen.

De actieprogramma's werden opgemaakt volgens de structuur van de projecten en hun deelprojecten. Dit laat toe alle acties die het Richtplan vereist, onder te verdelen in beheersbare en overzichtelijke tabellen per deelproject. Op deze manier krijgen de projecten en het Richtplan in het algemeen meer kans op slagen bij de uitvoering, aangezien iedere actor een duidelijk overzicht heeft over de acties die hij moet ondernemen binnen een bepaalde termijn.

Le SD propose de réaliser plusieurs PPAS dans la zone afin de mettre en œuvre les projets proposés.

Il est plus judicieux de réaliser plusieurs PPAS au lieu d'un seul pour les raisons suivantes :

1. L'étude du SD a démontré que les différentes zones de projets connaissent chacune des problématiques différentes qui nécessitent des expertises spécifiques. Si l'on travaillait avec un seul PPAS pour toute la zone, cela signifierait que l'équipe choisie pour élaborer le PPAS devrait inclure plusieurs bureaux d'études spécialisés (paysagistes, urbanistes, architectes, etc.) pour avoir une réponse adéquate qui tienne compte des spécificités de chacune des zones.
2. La zone étudiée dans le cadre du SD étant très étendue, concentrer tous les projets en un seul PPAS allonge considérablement le temps nécessaire pour le finaliser et augmente considérablement le budget dédié à un seul PPAS.
3. Un seul PPAS sur une zone si étendue compliquerait le processus de participation ou de concertation publique, étant donné que les habitants de la zone sont concernés par des problématiques différentes en fonction de la zone qu'ils habitent. Il est donc préférable que les habitants puissent se prononcer sur des PPAS ayant des périmètres plus petits qui traitent des projets qui les concernent au premier chef.

Het Richtschema stelt de opmaak van verscheidene BBP's in de zone voor, die nodig zijn om de voorgestelde projecten tot uitvoering te brengen.

Het is verstandiger verschillende BBP's op te maken in plaats van één enkel BBP omwille van volgende redenen:

1. De studie van het RP heeft aangetoond dat de verschillende projectzones uiteenlopende problematieken kennen, die telkens een specifieke aanpak vereisen. Indien men zou werken met slechts één enkel BBP voor de gehele zone, impliceert dit dat het team, dat samengesteld wordt om het BBP op te stellen, verschillende gespecialiseerde studie bureaus dient te bevatten (landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen, architecten, etc.) om een adequaat antwoord te kunnen bieden, dat rekening houdt met de specifieke karakteristieken van iedere zone.
2. Aangezien de zone die bestudeerd werd in het kader van het Richtschema bijzonder uitgestrekt is, zou het samenbrengen van alle projecten in 1 BBP de tijd, nodig voor de afwerking ervan, aanzienlijk verlengen. Bijgevolg zou dit het budget dat gewijd is aan één enkel BBP aanzienlijk verhogen.
3. Eén enkel BBP over een dergelijke uitgebreide zone compliceert het participatieproces of het publiek overleg, vermits de bewoners van de zone erg uiteenlopende bezorgdheden hebben, afhankelijk van de plek waar ze wonen. Het is bijgevolg meer aangewezen dat bewoners zich kunnen uiten over een BBP met een kleinere perimeter dat de projecten bevat die hen in de eerste plaats aanbelangt.

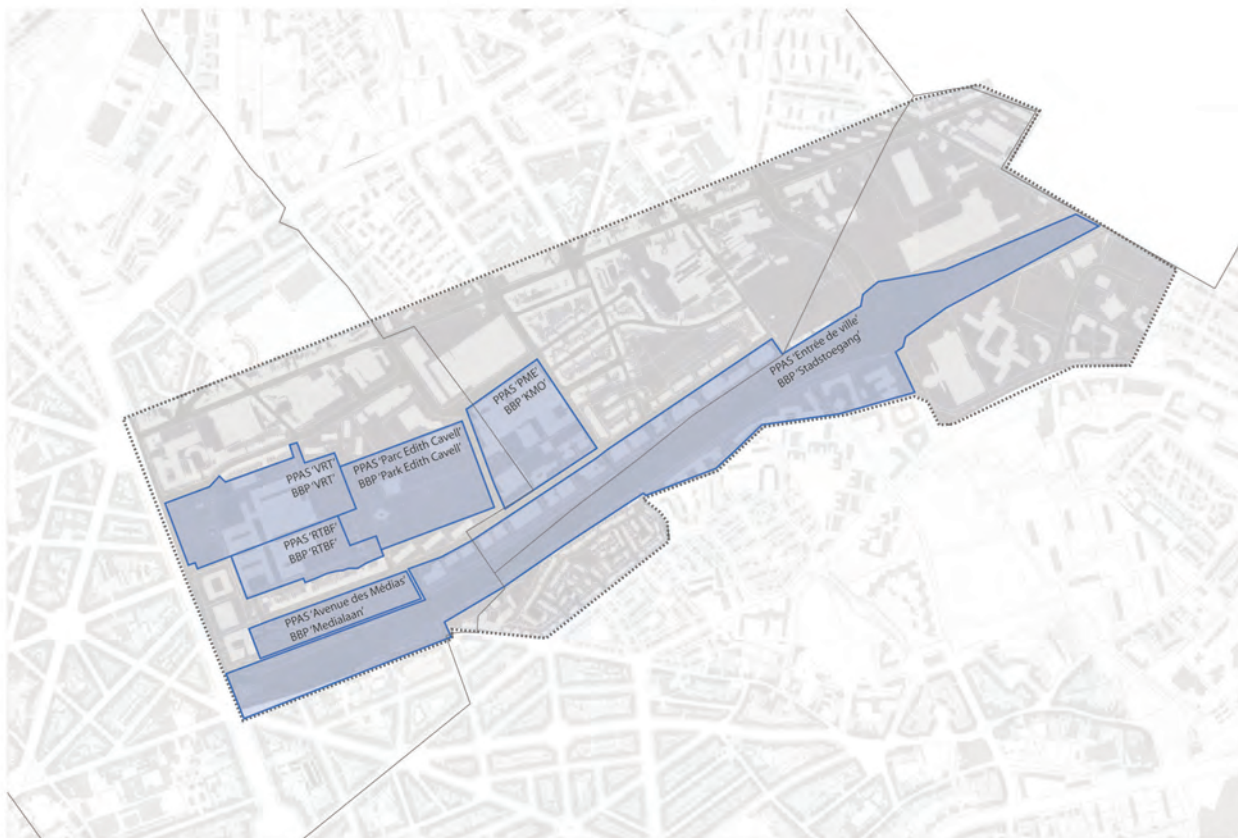


C'est pourquoi le SD propose les 6 PPAS suivants:

- PPAS VRT (campus construit et terrains sur la Moyenne Ceinture)
- PPAS RTBF (en cours de réalisation)
- PPAS Avenue des Medias (Av. de Mars jusqu'à Emeraude, Colonel Bourg bis)
- PPAS Parc Edith Cavell (sur les terrains à l'arrière de la RTBF et la VRT)
- PPAS entrée de ville (Colonel Bourg-E40-Pléiades)
- PPAS dérogoire pour les îlots industriels Grosjean-Georgin

Dit is de reden waarom het Richtplan de volgende 6 BBP's voorstelt:

- BBP VRT (bebouwde campus terreinen op de Middenring)
- BBP RTBF (in uitvoering)
- BBP Mediaalaan (Maartlaan tot Emeraude, Kolonel Bourg bis)
- BBP Park Edith Cavell (op het achterste deel van de terreinen van de RTBF en VRT)
- BBP stadstoegang (Kolonel Bourg-E40-Plejadén)
- wijzigingsBBP voor de industriële bouwblokken Grosjean-Georgin



III Etat des lieux de la concertation III Stand van zaken van het overleg

Lors de l'établissement du Schéma Directeur, plusieurs moments de consultation ont été organisés avec les acteurs concernés. Grâce à ces rencontres d'échanges, des projets ont pu être transformés en des propositions réalistes, présentant une situation gagnant-gagnant pour toutes les parties concernées.

Afin de ne pas perdre les acquis de cette concertation, un inventaire a été dressé des principaux accords et objections formulés dans le cadre de chaque projet individuel; dans le même objectif, un aperçu a été réalisé, présentant le déroulement de processus de chacun des projets.

Gedurende de opmaak van het Richtplan werden tal van overlegmomenten georganiseerd met de betrokken actoren. Op die manier konden projecten uitgewerkt worden tot realistische voorstellen, die een win-winsituatie inhouden voor alle betrokkenen.

Om de verworvenheden van dit overleg niet verloren te laten gaan, wordt beschreven wat de belangrijkste akkoorden en bezwaren zijn binnen ieder project en wordt er tevens een overzicht gegeven van het proces dat ieder project heeft doorlopen.

