

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

Annexe 5 | Bijlage 5

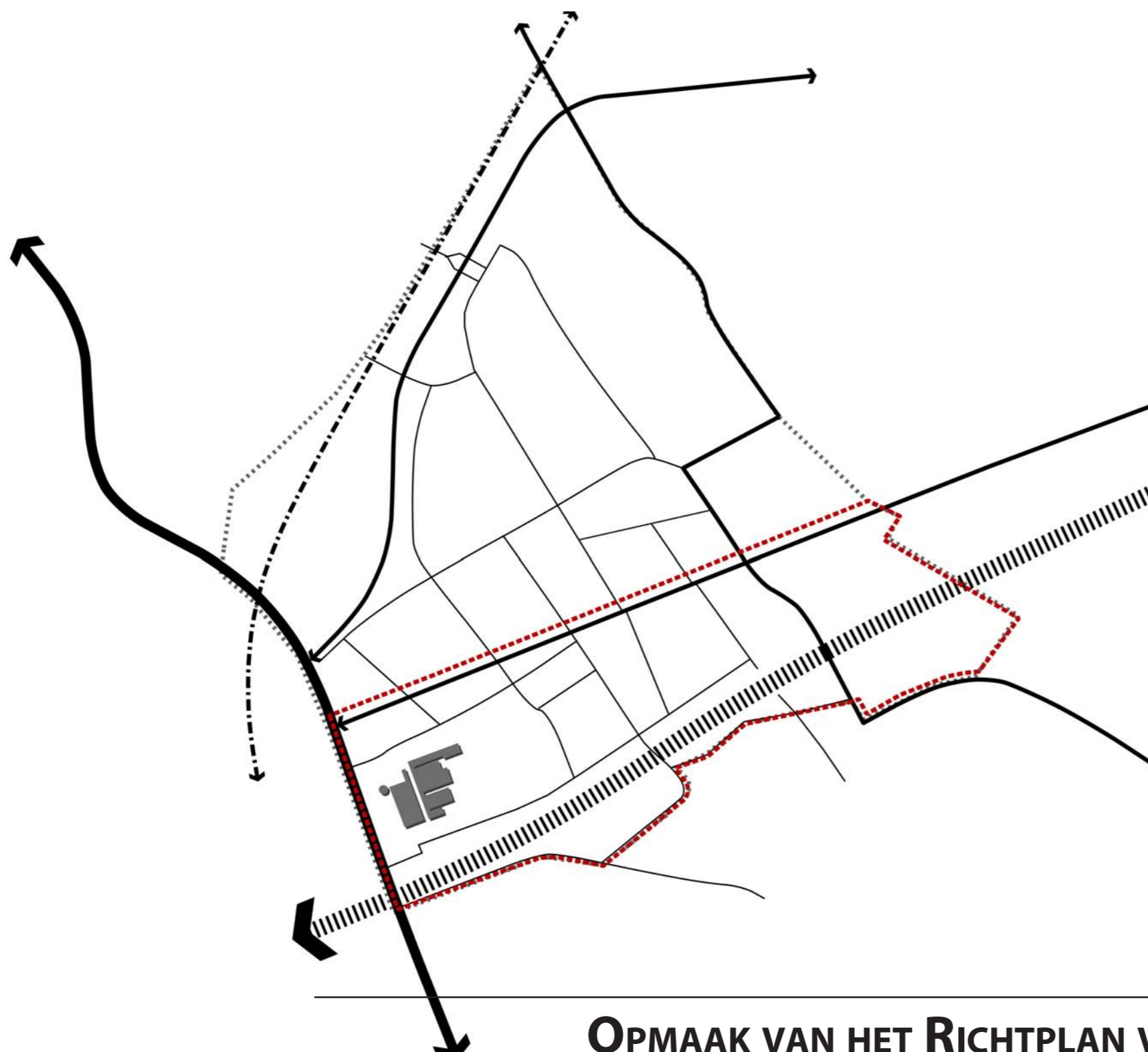
**BUUR-Stratec | Rapport intermédiaire n°2: Lignes directrices
pour un développement durable**
**BUUR-Stratec | Tussentijds rapport n°2: Randvoorwaarden
voor een duurzame ontwikkeling**



BUUR-STRATEC
BUUR-STRATEC

ANNEXES
BIJLAGEN

07 DECEMBRE 2009
07 DECEMBER 2009



OPMAAK VAN HET RICHTPLAN VOOR HEFBOOMGEBIED N°12 VRT - RTBF

Colophone

Association momentanée

BUUR cvba - STRATEC sa



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: Johan Van Reeth

Chef de projet: Jade Salhab, Kathleen Van de Werf

Collaborateurs: Catherine Vilquin - Stéphanie De Deken -
Bart Steenwegen - Luk Lefever



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: Hugues Duchateau

Chef de projet: Emilie Moens

Collaborateurs: Alain Counet - Luc Moreau

INHOUDSTAFEL

Randvoorwaarden voor een duurzame ontwikkeling

DOELSTELLINGEN	P.0
A. STREVEN NAAR EEN GROTER EVENWICHT BINNEN DE WIJK	P.2
I. Inleiding	p.4
II. Een park als groene schakel binnen de wijk	p.6
<i>Beschikbaarheid van een groene ruimte met hoger kwaliteit</i>	<i>p.6</i>
<i>Een publiek park voor de wijk?</i>	<i>p.6</i>
<i>Ontwikkelingstrategie voor de terreinen van VRT / RTBF</i>	<i>p.8</i>
<i>Het Park Edith Cavell als schakel tussen verschillende geïsoleerde woonfragmenten</i>	<i>p.10</i>
III. Versterken van de structuur van de wijk	p.12
<i>Een grotere cohesie voor de wijk</i>	<i>p.12</i>
<i>Een sterkere verbinding met het stadswefsel van Schaarbeek</i>	<i>p.14</i>
<i>De site als schakel tussen verschillende plekken in Woluwe en Evere</i>	<i>p.16</i>
<i>Een verfijning van het stedelijk weefsel</i>	<i>p.18</i>
B. INTEGRATIE VAN DE WIJK IN EEN RUIMERE CONTEXT	P.20
I. Inleiding	p.22
II. Leuvensesteenweg	p.24
<i>De Leuvensesteenweg als systeem van gewestelijk en lokaal belang</i>	<i>p.24</i>
<i>Herinrichting van de Leuvensesteenweg</i>	<i>p.26</i>
<i>Homogene identiteit die de verschillende functies integreert en samenhang creëert</i>	<i>p.28</i>
III. Hertracering van de E40	p.30
<i>Kwalitatieve entree van Brussel</i>	<i>p.30</i>
<i>Grotere zichtbaarheid naar de wijk toe</i>	<i>p.32</i>
<i>Integratie van de RER / bicycle highway</i>	<i>p.34</i>
C. POLARITEIT AAN DE MIDDENRING	P.36
I. Inleiding	p.38
II. De studie van het richtschema van de Brusselse Middenring (MCB)	p.40
III. De creatie van een nieuwe polariteit rondom de site VRT-RTBF	p.42
IV. De nieuwe cluster Reyers	p.44

Doelstellingen

In rapport 1 werden de factoren besproken die bepalend zijn voor de toekomst en het ambitieniveau van de site:

Poort / entree tot Brussel

Nieuwe pool op de site VRT/RTBF

Park Edith Cavell

Als conclusie uit de interpretatieve lezing van het projectgebied worden drie grote doelstellingen voor het projectgebied naar voor geschoven:

1. Streven naar een groter evenwicht binnen de wijk (programma)
2. Integratie van de wijk in een ruimere context
3. Polariteit aan de Middenring

Binnen de studie van het Richtschema VRT/RTB worden de elementen onderzocht die cruciaal zijn voor de integratie van de hierboven gedefinieerde doelstellingen. Ook wordt dieper ingegaan op de verschillende partners binnen het proces waarbij de haalbaarheid van deze doelstellingen getoetst wordt.

Streven naar groter evenwicht binnen de wijk (programma)

De veelheid aan programma en de daarbij horende stedelijke mix die zich binnen het hefboomgebied VRT/RTBF bevindt, vormt een belangrijke rijkdom van het gebied. Ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de aanwezigheid van deze functies van groot belang. Bij een herontwikkeling en herorganisatie van het projectgebied wordt dus uitgegaan van het behoud van de verschillende ingrediënten van de site (woongebieden, voorzieningen, kantoren, bedrijven, grootschalige en kleinschalige detailhandel).

Toch vormt de juxtapositie van deze veelheid aan functies met hun geëigende karakteristieken (lokaal/regionaal, grofmazig/fijnmazig weefsel, onderlinge hinder zoals geluid/geur/parking) een probleem voor het algemene imago en de kwaliteit van de site. Er is nood aan een globale aanpak om binnen het gebied een duidelijke transformatie te realiseren. Gezien de hoge bebouwingsgraad is er immers weinig marge en zullen kleine ingrepen slechts een beperkte impact hebben.

Binnen het Richtschema wordt op zoek gegaan naar strategische ingrepen die noodzakelijk zijn om tot een beter evenwicht te komen en het algemene imago van de site op te krikken zonder evenwel de stedelijk mix te verlagen. Er zal zowel op de lokale als op de regionale schaal moeten worden ingegrepen.

Integratie van de wijk in een ruimere context

Vandaag ligt de wijk als een ‘Quartier Oublie’ verscholen achter grootschalige infrastructuren die elk een belangrijke stempel binnen in het projectgebied zetten. Een belangrijke doelstelling bestaat er in de wijk uit het isolement halen en te streven naar een grotere zichtbaarheid enerzijds en sterkere linken naar de omgevende wijken toe anderzijds.

Enerzijds wordt getracht een zo groot mogelijk potentieel te halen uit de bereikbaarheid die de aanwezige bovenlokale infrastructuur biedt. Anderzijds wordt ernaar gestreefd de breuk met de omliggende stadsweefsel zachter te maken door deze infrastructuren te overbruggen en op die manier de wijk sterker te integreren binnen, te linken met de stadscontext.

Bovendien zal worden onderzocht in welke mate het mogelijk is de impact van de E40, de Middenring en de Leuvensesteenweg op het projectgebied te verbeteren ter hoogte van het projectgebied. Deze transformatie wordt gekaderd binnen een breder mobiliteitsvraagstuk.

Polariteit aan de Middenring

Op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk gewest vormt de site VRT/RTBF één van de potentiële ontwikkelingsgebieden die geschakeld zijn op de tweede ring van Brussel. Het ambitieniveau en de herontwikkelingspotentiëlen van de site VRT/RTBF moeten gekaderd worden binnen het toekomstperspectief en het ontwikkelingsmodel van de stad Brussel (policentrisch – versterking uitgebreid centrum). De conclusie van het Richtschema voor de Middenring is dat een toekomstige uitbreiding van de Brusselse polen mogelijk wordt.

Binnen de studie wordt gezocht naar de marges waarbinnen, in het projectgebied dat grotendeels bebouwd is, kan gewerkt worden aan een grotere zichtbaarheid en beter imago van de site als geheel langs de Middenring.



I. Inleiding

II. Een park als groene schakel binnen de wijk

III. Versterken van de structuur van de wijk

A_STREVEN NAAR GROTER EVENWICHT BINNEN DE WIJK (PROGRAMMA)

A. Streven naar een groter evenwicht binnen de wijk

I. Inleiding

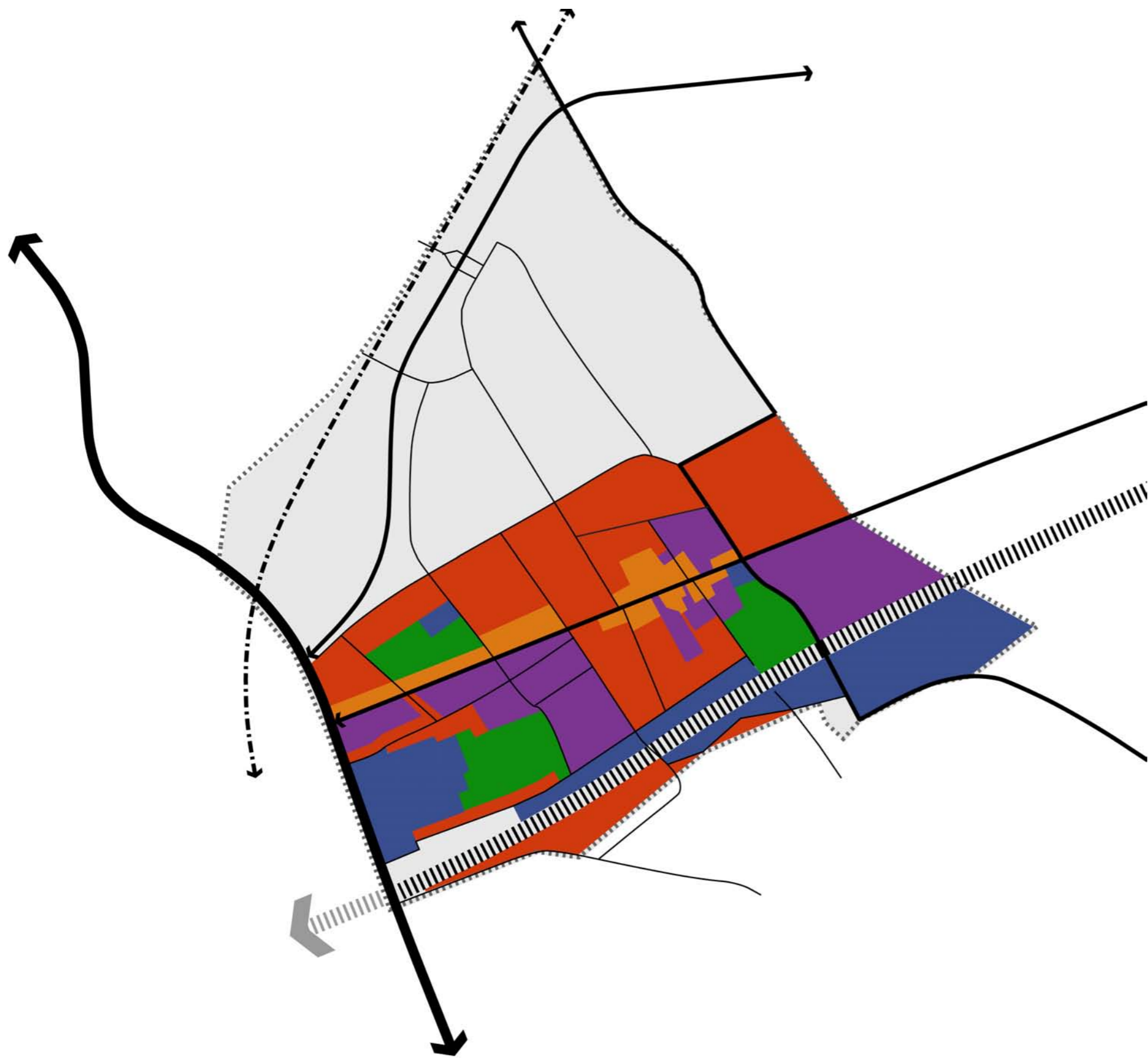
Binnen het Richtschema worden een aantal opportuniteiten aangeduid, interventiepunten die kwaliteit en coherentie kunnen brengen in de wijk. Er wordt op zoek gegaan naar de elementen die de juxtapositie en de fragmentatie van de verschillende functies kunnen structureren en transformeren naar een synergie en een gezonde stedelijke mix.

Daarbij wordt niet enkel gestreefd naar een meer kwalitatieve omgeving voor de bewoners, maar ook naar een omgeving die de juiste randvoorwaarden biedt aan de zwakkere functies zoals bedrijven, werk- en opslagplaatsen om de gentrificatie van deze sector te vermijden. Een kwalitatieve combinatie van bedrijvigheid, buurtondersteunende functies en wonen creëert een nieuwe context waarin de verschillende functies op een dynamische manier naast elkaar kunnen bestaan.

In de eerste plaats is er de beschikbaarheid van de onbebouwde terreinen op VRT/RTBF die vandaag een groene ruimte vormen met hoge kwaliteit. De opportuniteit is dubbel: enerzijds ligt ze in het groene karakter van het terrein, maar ook in de opportuniteit om nieuwe functies en gebruikers aan te trekken voor de wijk.

Een groot aantal bouwblokken zijn monofunctioneel en hypothekeren door de grootschalige morfologie een continuïteit en doorwaadbaarheid van het stadsdeel. Hier wordt gezocht naar mogelijkheden om de publieke doorgankelijkheid te vergroten en op strategische locaties ook naar een gedeeltelijke transformatie van de blokken. Op die manier kan de structuur van de wijk verfijnd worden.





- wonen*
- ondernemingen*
- kantoren*
- handel*
- groen*

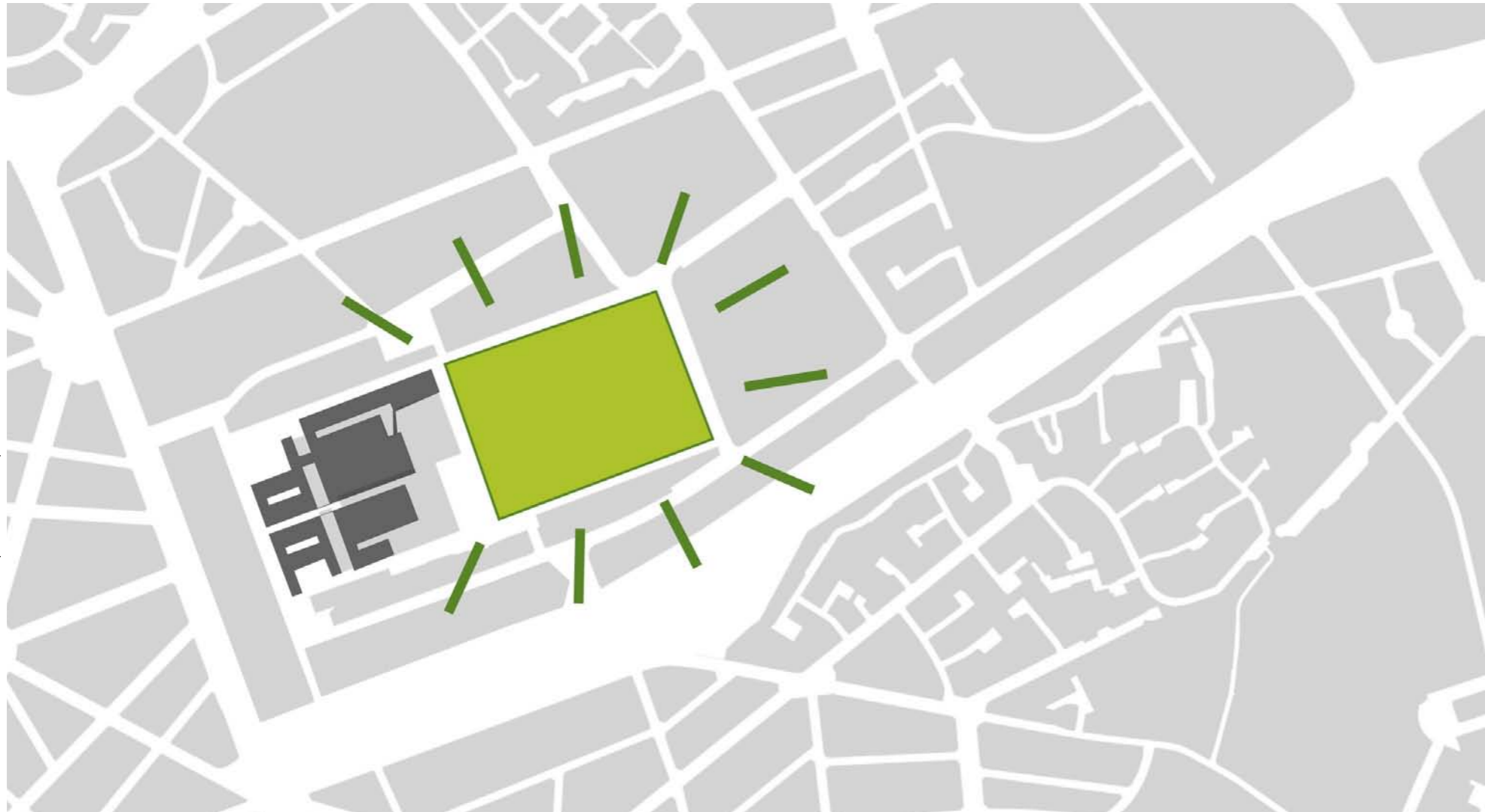
Functionele mix van het projectgebied

II. Een park als groene schakel binnen de wijk

Beschikbaarheid van een groene ruimte met hoge kwaliteit

Op de terreinen van VRT/RTBF bevindt zich een onbebouwde groene ruimte van ongeveer 75ha groot. Dit is een uitzondering zo dicht bij het stadcentrum van Brussel.

Deze terreinen zijn weliswaar privé en ontoegankelijk voor het publiek. Binnen het projectgebied vormen ze echter een belangrijke opportuniteit om in te zetten voor de transformatie van de wijk. Een juiste invulling kan een grote impact hebben op de kwaliteit van de omgeving en daardoor een proces van transformatie provoceren die eenheid kan brengen in de mengelmoes aan stedelijke functies en ongedefinieerde publieke ruimte.



Groene ruimte op de terreinen VRT / RTBF



Een publiek park voor de wijk?

De onbebouwde terreinen op de percelen van VRT/RTBF vormen vandaag een kwalitatieve groene ruimte die echter geen grote impact heeft voor de wijk gezien de terreinen afgesloten zijn.

Een inventaris van de bestaande groene ruimtes toont aan dat er zich binnen de wijk wel een aantal groene elementen bevinden, maar dat deze in de meeste gevallen ofwel niet publiek toegankelijk zijn ofwel niet geschikt voor recreatie en ontspanning (Begraafplaatsen St. Josse en het Ereveld der gefusilleerden, sportterreinen enkel voor clubleden). Er zijn ook kleinere publieke groene ruimtes in de buurt maar die zijn van een zeer beperkte schaal (groene parkgebieden in het woonweefsel kleiner dan 500m²).

Op de site van het hefboomgebied is geen enkel groengebied sterk genoeg om enige invloedssfeer voor gebruikers te creëren. Geen enkele publieke ruimte is groot en sterk genoeg om een 'identificatie punt' te bieden aan de wijk. De meest nabije publieke parken van een zekere schaal zijn het Josaphatpark in de gemeente Schaarbeek en het Rodebeekpark in de gemeente Woluwe. Beide worden gescheiden van het projectgebied door grootschalige infrastructuur (Middenring en E40). De integratie van een publiek park zou dus een belangrijke meerwaarde bieden aan de wijk.

Bestaande situatie van parken met hun invloedssfeer op de omliggende wijk



Invloed van een openbaar park VRT-RTBF op de omliggende wijk



Ontwikkelingstrategie voor de terreinen van VRT / RTBF

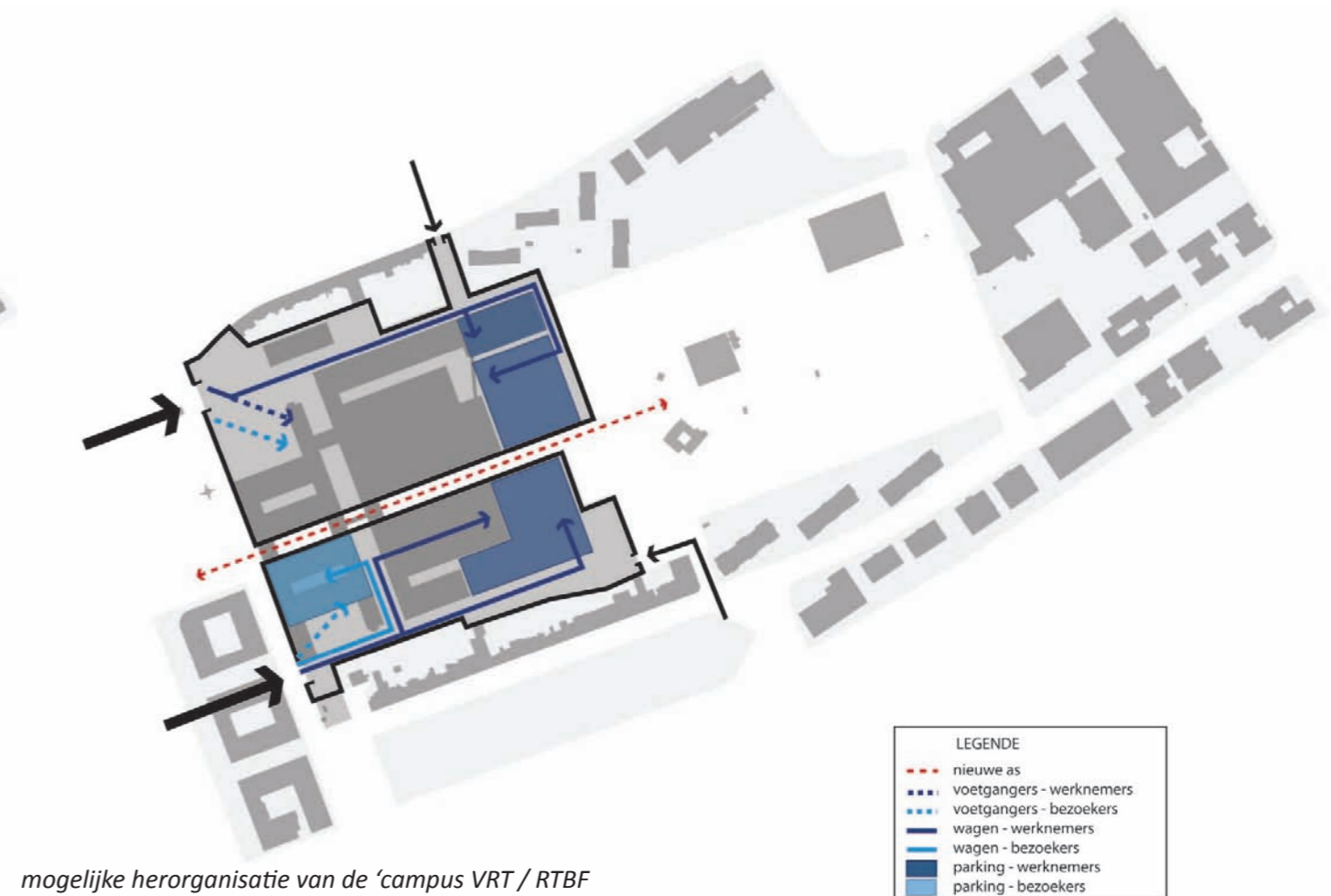
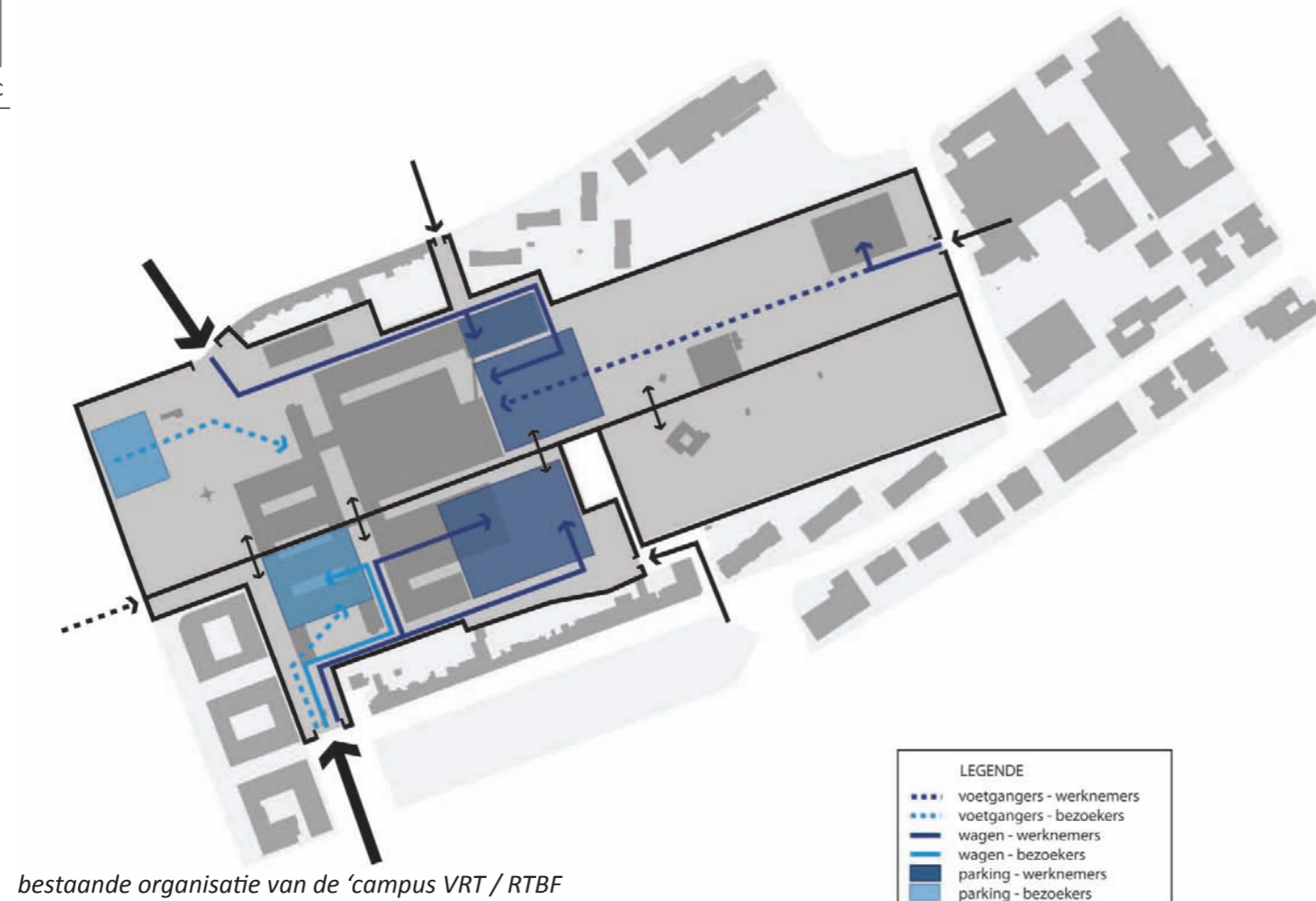
De site is bovendien een opportuniteit voor een ontwikkeling van woningen, kantoren, voorzieningen of andere invullingen die nieuwe inwoners en werkgelegenheid kunnen aantrekken naar deze zone (en het Gewest). Deze kans om de terreinen op een evenwichtige manier te ontwikkelen mag op geen enkele manier gemist worden. In de eerste plaats moeten de terreinen 'vrijgegeven' worden op de markt, waarna reeds vanaf het begin de randvoorwaarden voor de ontwikkeling moeten gedefinieerd worden.

Vandaag bevindt het groen zich binnen de beveiligde 'campus' van de VRT/RTBF. De eerste en belangrijkste voorwaarde om de groene ruimte publiek te stellen is een herorganisatie van de terreinen zodat de onbebouwde ruimte buiten de omheinde zone van VRT / RTB valt.

Zoals schematisch voorgesteld wordt onderzocht op welke manier de bestaande (of geplande) toegangen van zowel VRT als RTBF kunnen behouden worden zonder dat een grootschalige reorganisatie van het interne programma noodzakelijk is.

Op de terreinen van RTBF betekent dit dat de crèche en het Ereveld der gefusilleerden zich buiten de beveiligde zone bevinden (hetgeen vandaag ook reeds het geval is). Op de terreinen van VRT zijn het de sporthal en de garage die buiten de beveiligde zone komen te liggen. Deze functies kunnen echter hetzij geïntegreerd worden in een publieke groene ruimte, hetzij verplaatst worden naar de beveiligde zone van VRT/RTBF.

Sowieso wordt er gestreefd naar een organisatie waarbij de terreinen met het grootste potentieel bijdragen aan de kwaliteit van de wijk, vrij komen te staan, en waarbij voldoende onbebouwde terreinen in de beveiligde perimeter blijven om eventuele uitbreidingsmogelijkheden van VRT en RTBF niet in het gedrang gebracht worden.





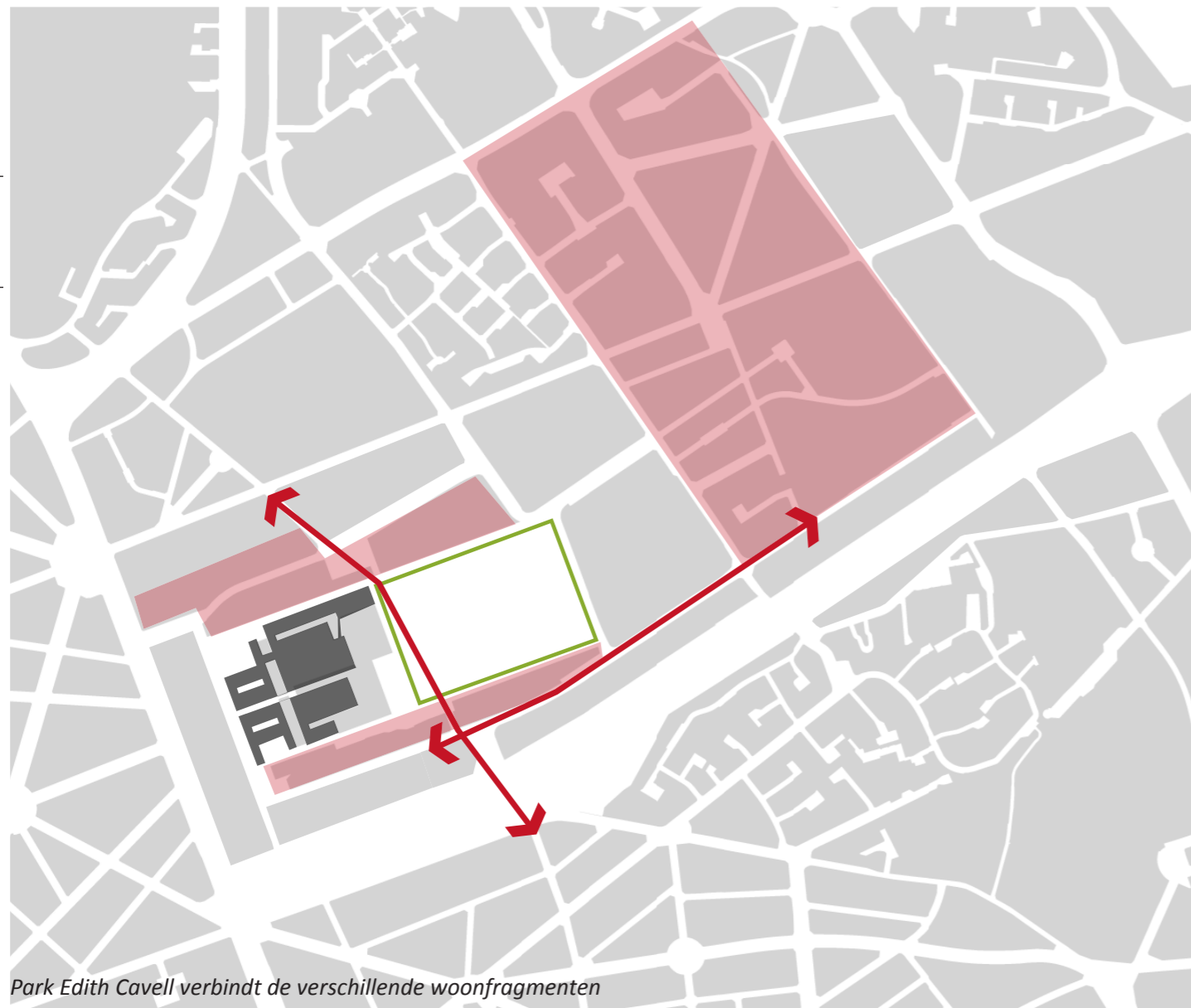
Het Park Edith Cavell als schakel tussen de verschillende geïsoleerde woonfragmenten

Indien het grootste deel van de, vandaag al, groene terreinen als groene ruimte behouden blijven en publiek toegankelijk gesteld worden, kunnen nieuwe linken binnen de wijk ontstaan die de samenhang vergroten. Het park kan een schakel vormen tussen de verschillende geïsoleerde woonfragmenten aan Kolonel Bourg, de Henri Evenepoelstraat en de kern aan Paduwa.

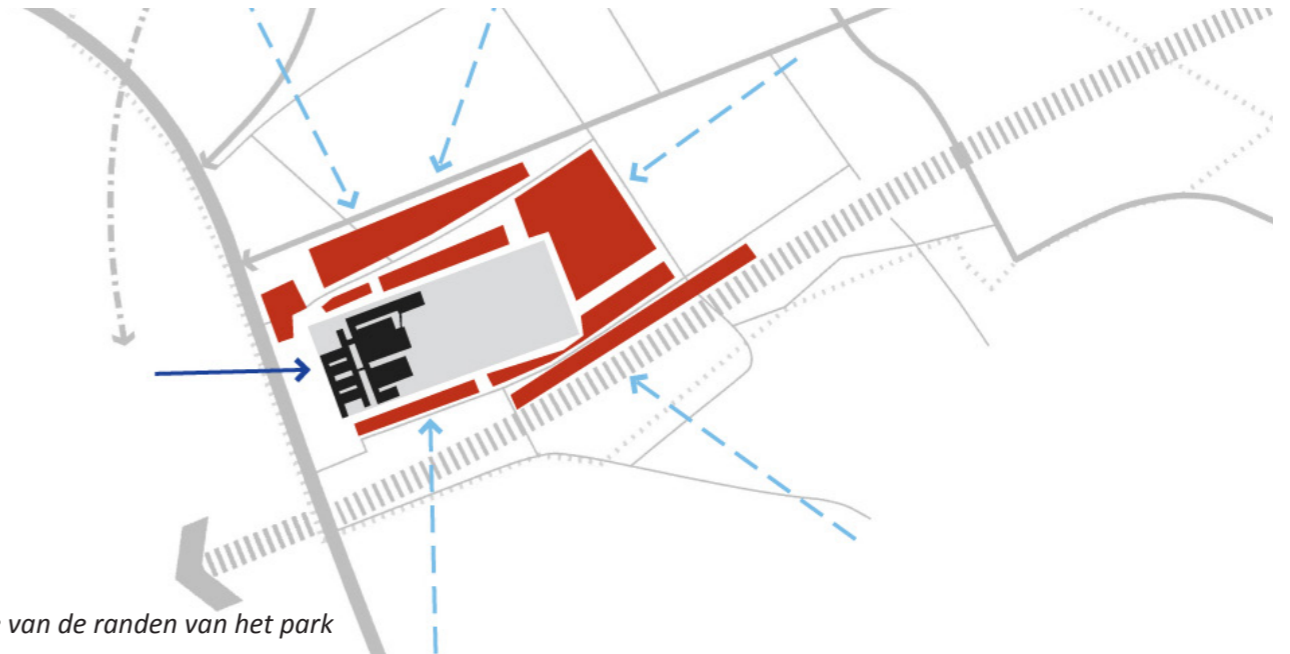
Bovendien gaat het park een zeer hoge kwaliteit aan de buurt verlenen, en dit gaat met een grote impact op de wijk gepaard. Het zou geen verrassing zijn indien, ten gevolge van het publiek maken van het groene deel van RTBF/VRT, de bebouwde randen ervan geleidelijk transformeren tot een waardevolle stedelijke rand met een grotere densiteit dan vandaag.

Ook het nieuw gebouwde programma op de andere delen van de terreinen (achterzijde VRT / RTBF, maar ook een stuk van de huidige groene ruimte), zal een zeker dynamiek genereren en de sociale controle vergroten.

Bovendien wordt door dit proces de stedelijke verbinding tussen het park en de verschillende buurten, en tussen de verschillende buurten onderling, groter en sterker (zeker voor fiets en voetgangers).



Park Edith Cavell verbindt de verschillende woonfragmenten



transformatie van de randen van het park





Park Edith Cavell als publieke ruimte voor de wijk

III. Versterken van de structuur van de wijk

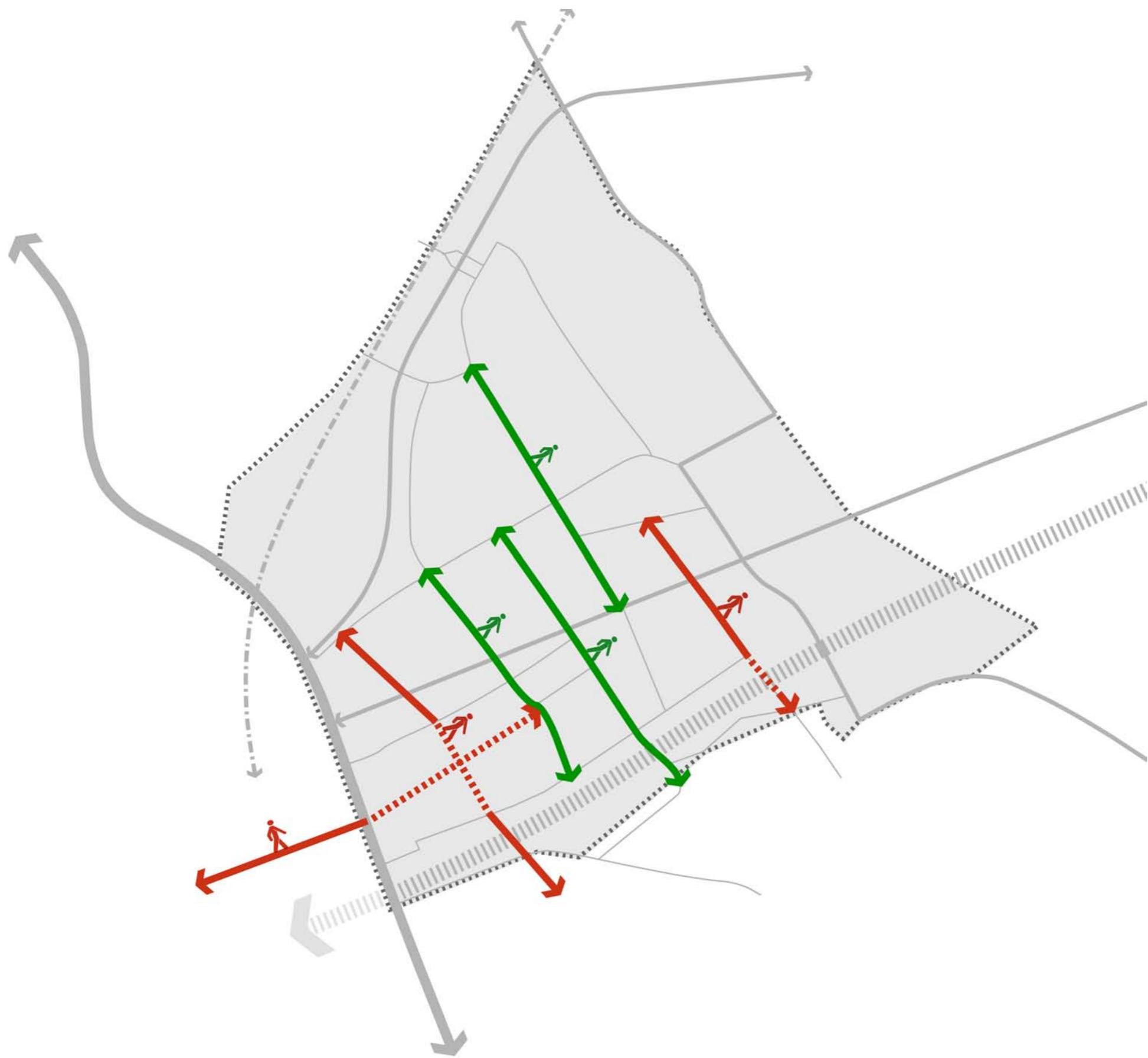
Een grotere cohesie voor de wijk

Hoewel de wijk een vrij rechtlijnige stratenstructuur heeft is de leesbaarheid ervan heel beperkt. Voor de cohesie van een stadsdeel is naast een duidelijke leesbare structuur (herkenningspunten, assen, bakens) ook een fijnmazige structuur voor zacht verkeer belangrijk (vlotte en aangename trajecten).

Hoewel er zich vandaag reeds een groot aantal aan stedelijke voorzieningen en publieke functies bevinden ontbreekt elke samenhang. Er wordt op zoek gegaan naar ontbrekende linken binnen de wijk om de structuur ervan te versterken. Ook een aantal bestaande verbindingen zullen opgewaardeerd worden.

Gezien de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur zijn bovendien nieuwe verbindingen onder of over deze assen (E40, Leuvensesteenweg, Middenring) van cruciaal belang om de wijk te integreren binnen het omliggende stadsweefsel.





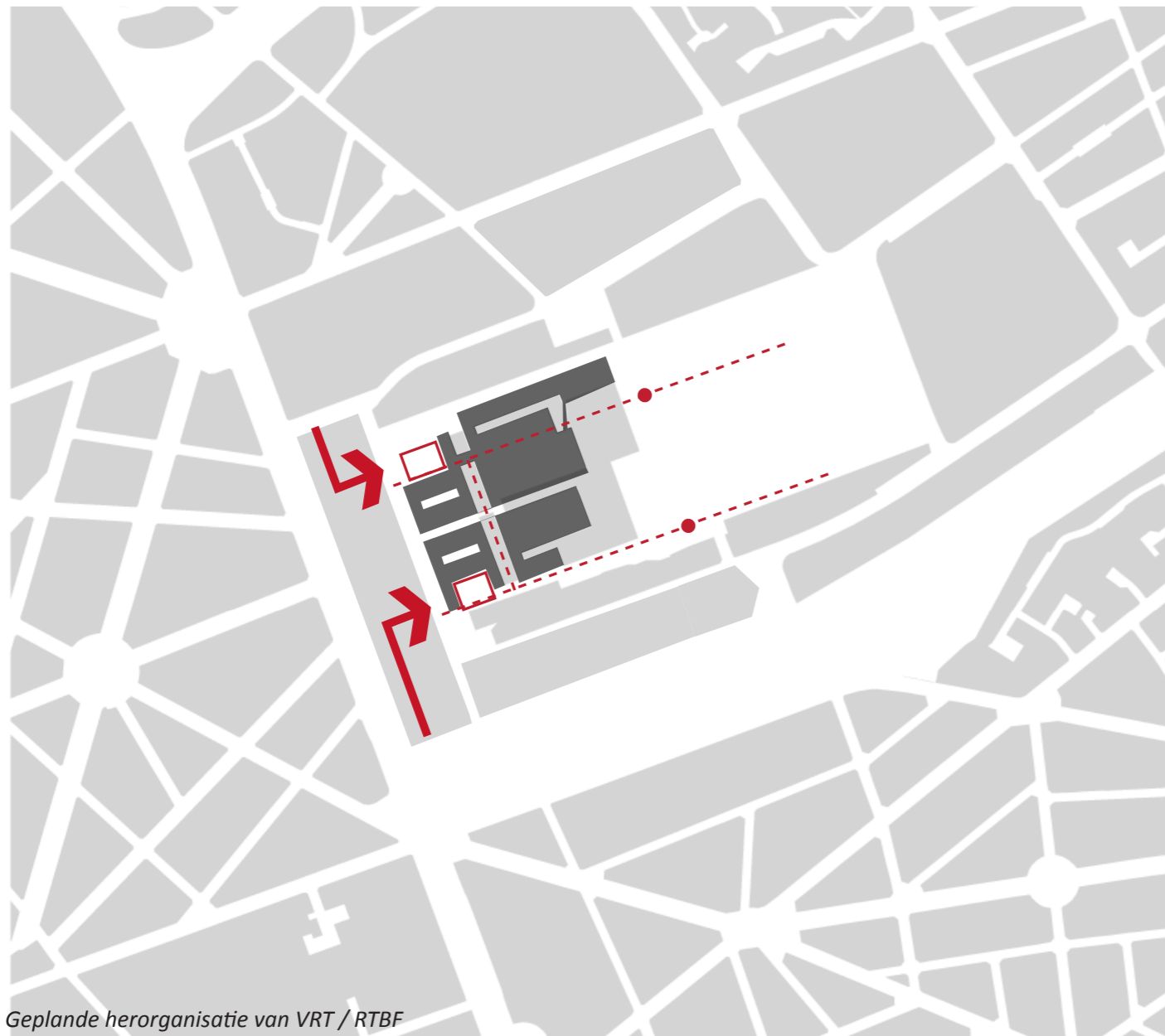
Bestaande en nieuwe verbindingen brengen de wijk uit het isolement

Een sterkere verbinding met het stadsweefsel van Schaarbeek

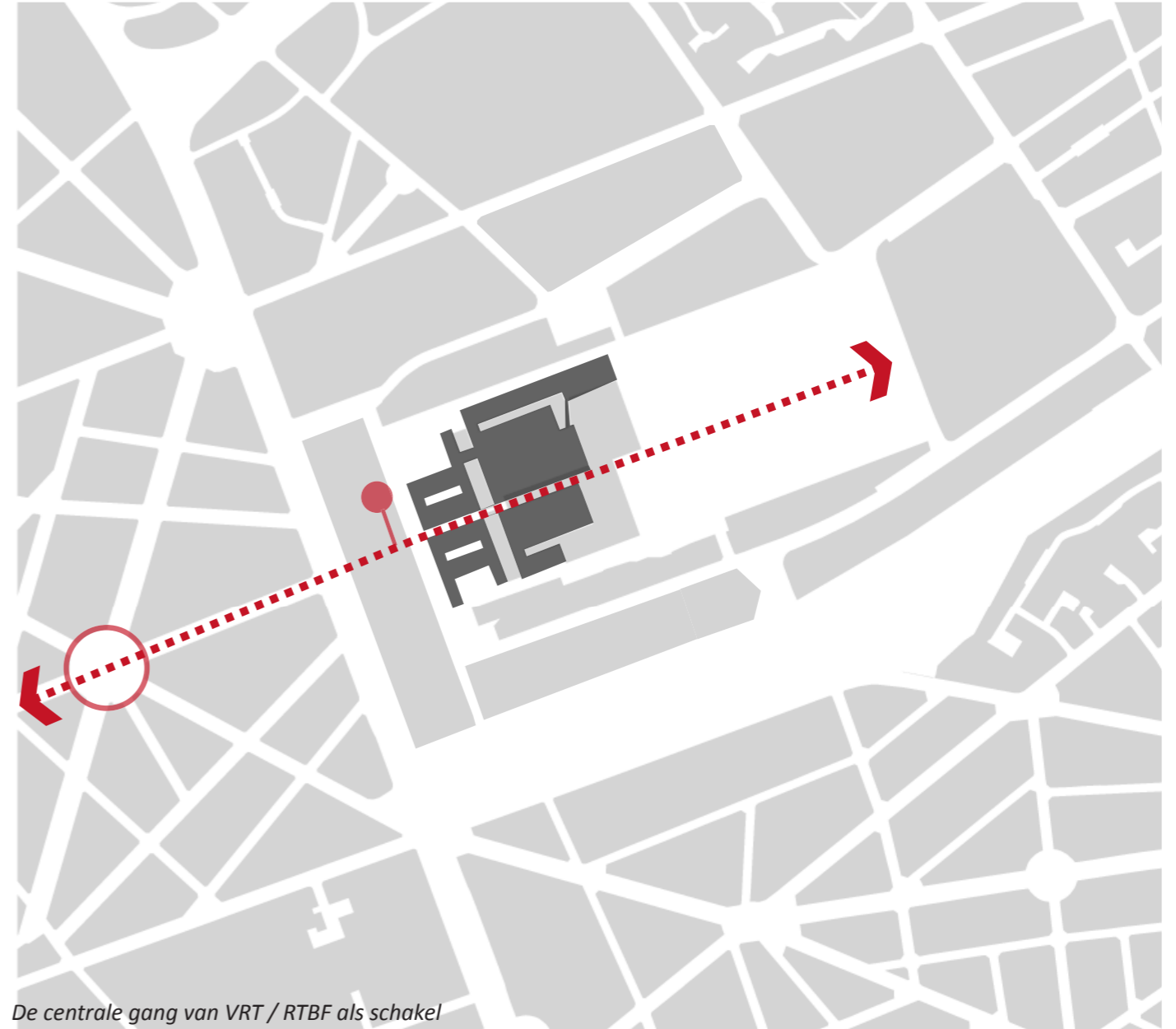
Vandaag wordt de link tussen het projectgebied en het stadscentrum van Brussel sterk bemoeilijkt door de barrièrewerking van de Middenring en de ondoorwaadbaarheid van de terreinen van VRT/RTBF.

In de toekomst biedt de geplande reorganisatie van zowel VRT als RTBF mogelijkheden om een publieke doorsteek te integreren. Binnen de geplande projecten van zowel VRT als RTBF wordt hun hoofdingang niet meer centraal voorzien, maar aan de respectievelijke zijanten van het gebouwencomplex. De organisatie van beide bedrijven zal in de toekomst volledig onafhankelijk van elkaar gebeuren, waarbij de centrale middengang haar functie als belangrijke interne verdeler zal verliezen. Indien deze gang publiek toegankelijk kan gemaakt worden, kan ze een rechtstreekse link vormen tussen het Eugène Plaskysquare en de interne kern van de wijk.

In het verlengde van de Emile Maxlaan brengt een ondergrondse tunnel vandaag reeds de voetganger aan de overzijde van de Middenring. Indien de verbinding kan doorgetrokken worden tot aan het park zullen beide wijken zowel mentaal als in afstand dichterbij elkaar staan.



Geplande herorganisatie van VRT / RTBF



De centrale gang van VRT / RTBF als schakel



Een mogelijke nieuwe verbinding tussen de kern van de wijk en het Eugène Plaskysquare



Centrale gang tussen VRT / RTBF



Bestaande tunnel onder de Middenring

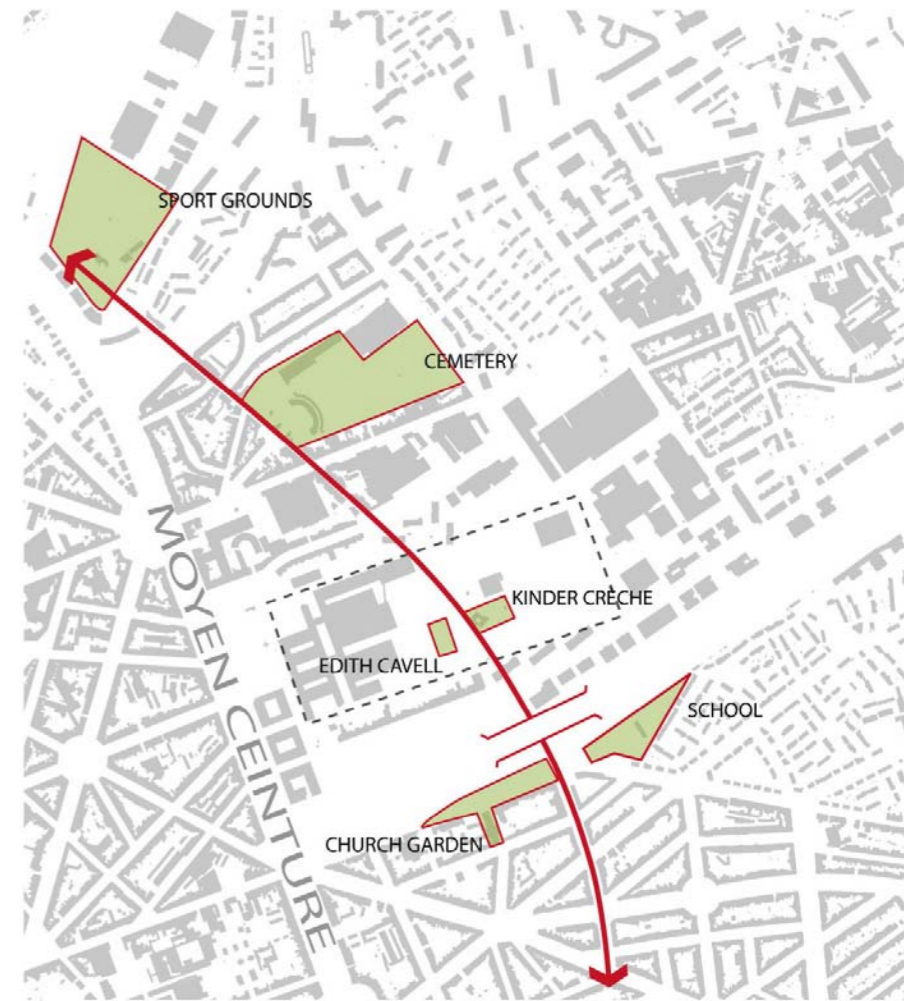


Bestaande tunnel onder de Middenring

De site als schakel tussen verschillende plekken in Woluwe en Evere

In het park kan een nieuw publiek traject voor zacht verkeer geïntegreerd worden dat de ontbrekende schakel vormt in het verbinden van een aantal voorzieningen en groene plekken in en rond het projectgebied: de sportinfrastructuur in Schaarbeek (Josaphat site), de begraafplaats te Evere, de bestaande crèche en het Ereveld der gefusilleerden en de school en kerk in de gemeente Woluwe. Deze verbinding doorheen de verschillende gemeentes zal de dynamiek van de wijk verhogen. Op die manier speelt het park een belangrijke rol in het herstructureren van de publieke ruimte. De nieuwe verbinding zorgt op schaal van de wijk voor een verfijning van de maaswijdte van het stratenpatroon en doorbreekt het isolement van de wijk.

Vandaag vormt de Leon Grosjeanlaan, naast de Maartlaan een bestaande verbinding over de E40 met Woluwe. Om de breuk die de E40 vormt tussen de beide wijken te verkleinen is minstens een extra verbinding noodzakelijk. Binnen het Richtschema wordt de mogelijkheid onderzocht om ook de G. De Lombaerdestraat met de Tweehuizenweg te verbinden zodat een rechtstreekse link tussen het projectgebied, het Roodenbeek Park en de kern van Sint Lambrechtswoluwe gerealiseerd kan worden.

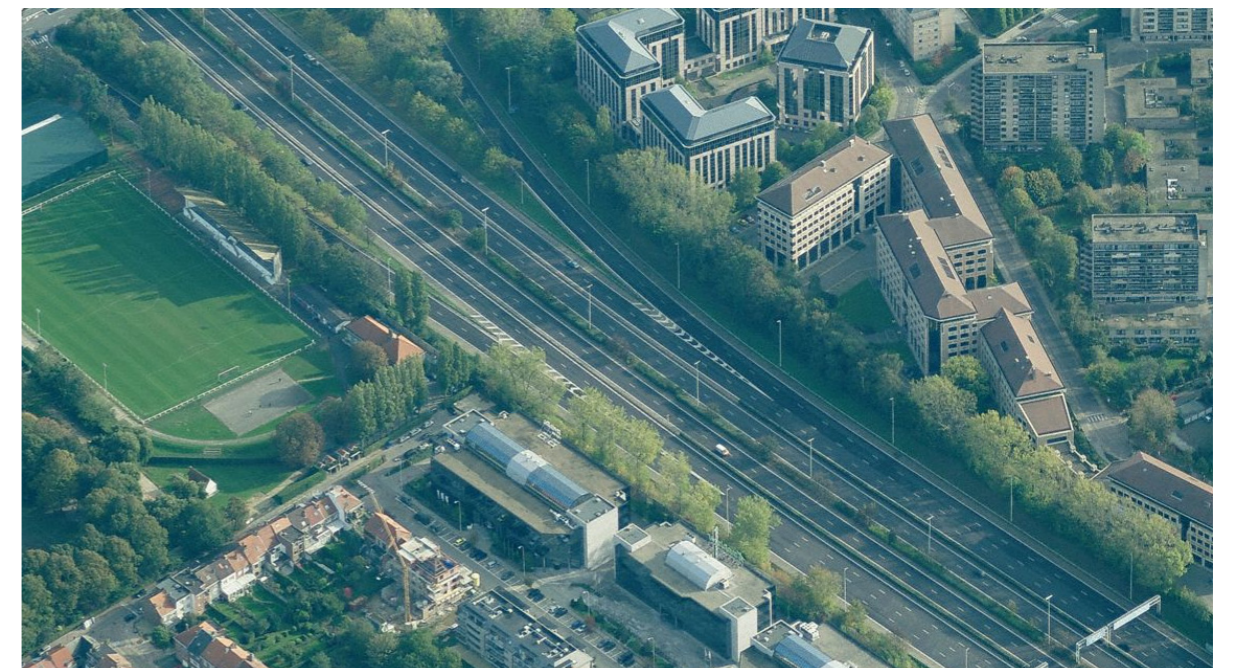


Mogelijke nieuwe doorsteek tussen de verschillende gemeentes





Mogelijke nieuwe doorsteek tussen de verschillende gemeentes



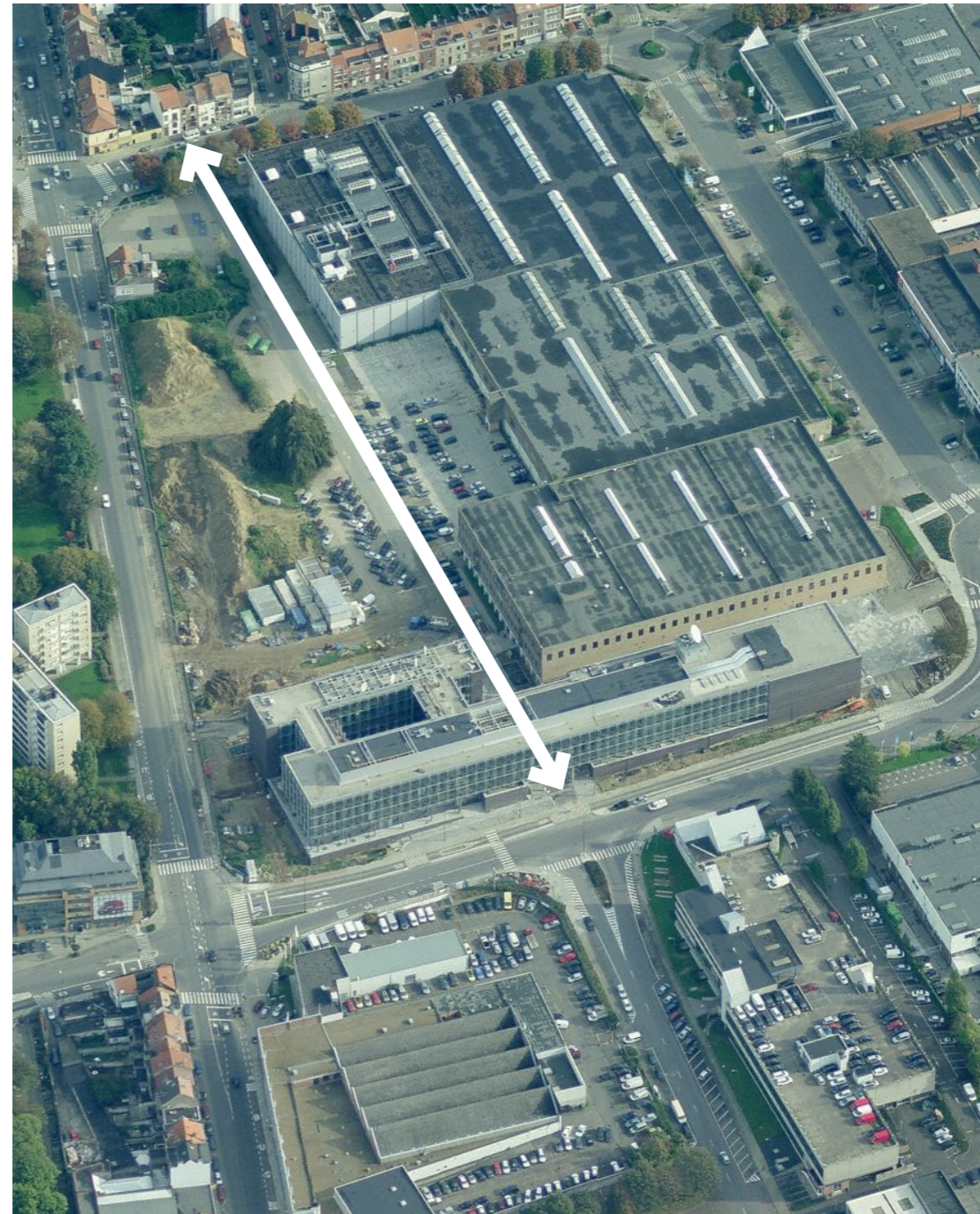
De site als schakel tussen verschillende plekken in Woluwe en Evere

In het park kan een nieuw publiek traject voor zacht verkeer geïntegreerd worden dat de ontbrekende schakel vormt in het verbinden van een aantal voorzieningen en groene plekken in en rond het projectgebied: de sportinfrastructuur in Schaarbeek (Josaphat site), de begraafplaats te Evere, de bestaande crèche en het Ereveld der gefusilleerden en de school en kerk in de gemeente Woluwe. Deze verbinding doorheen de verschillende gemeentes zal de dynamiek van de wijk verhogen. Op die manier speelt het park een belangrijke rol in het herstructureren van de publieke ruimte. De nieuwe verbinding zorgt op schaal van de wijk voor een verfijning van de maaswijdte van het stratenpatroon en doorbreekt het isolement van de wijk.

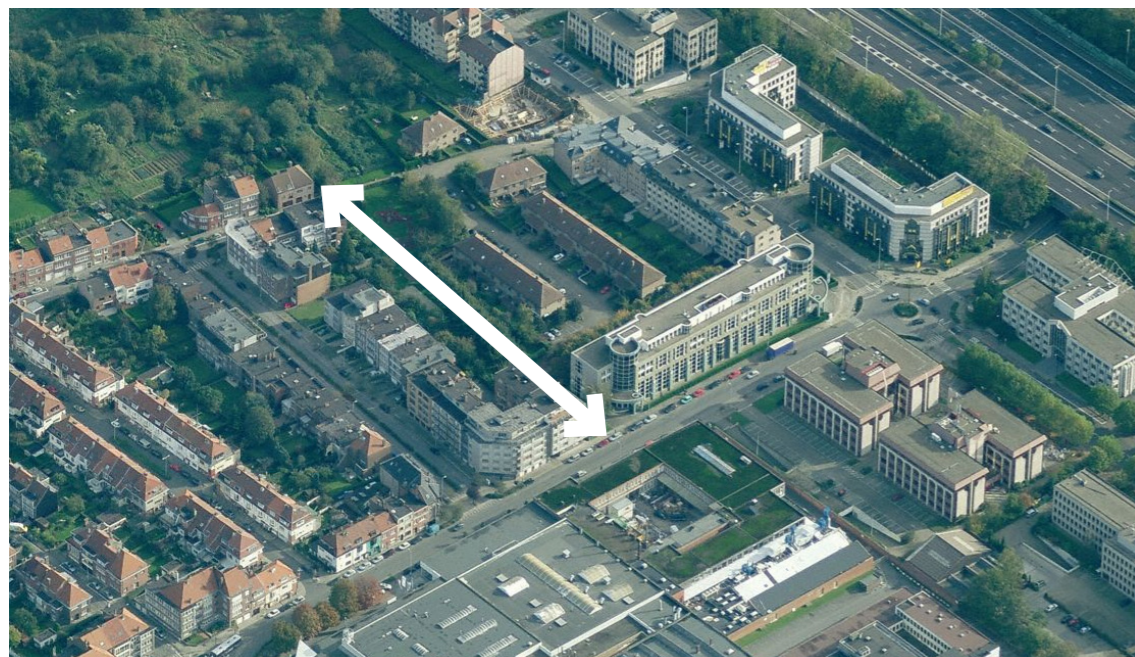
Vandaag vormt de Leon Grosjeanlaan, naast de Maartlaan een bestaande verbinding over de E40 met Woluwe. Om de breuk die de E40 vormt tussen de beide wijken te verkleinen is minstens een extra verbinding noodzakelijk. Binnen het Richtschema wordt de mogelijkheid onderzocht om ook de G. De Lombaerdestraat met de Tweehuizenweg te verbinden zodat een rechtstreekse link tussen het projectgebied, het Roodenbeeck Park en de kern van Sint Lambrechtswoluwe gerealiseerd kan worden.



A.



C.



B.



Mogelijke nieuwe doorsteken op niveau van de wijk

I. Inleiding

II. Leuvensesteenweg

III. Hertracering E40

B_INTEGRATIE VAN DE WIJK IN EEN RUIMERE CONTEXT

B. Integratie van de wijk in een ruimere context

1. Inleiding

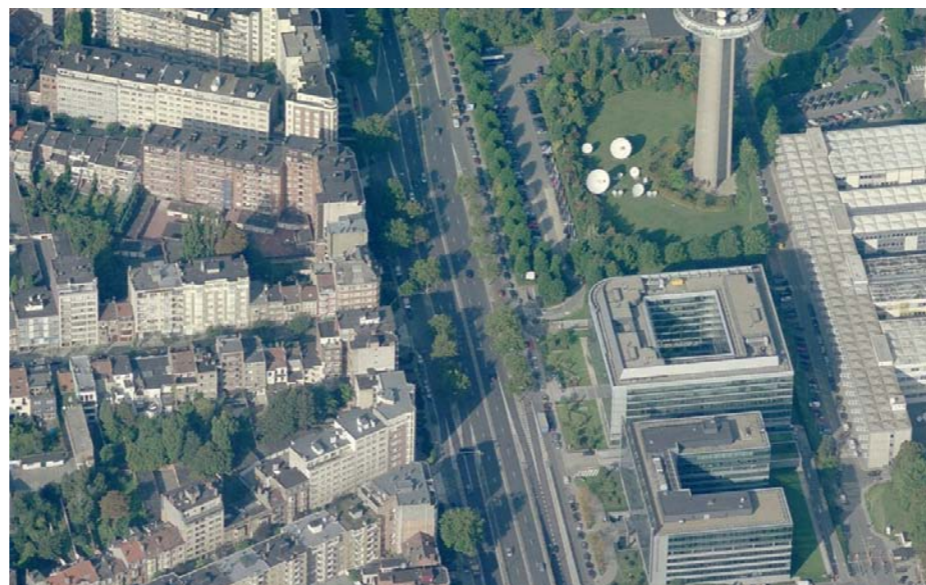
De site wordt vandaag omgeven door grootschalige infrastructuur (E40, Middenring, Leopoldlaan, Leuvensesteenweg) van gewestelijk en nationaal niveau die ervoor zorgen dat het projectgebied als het ware losgesneden is van het aangrenzende lokale weefsel.

De aanwezigheid van deze infrastructuur verhoogt in grote mate het strategisch potentieel van het projectgebied (bereikbaarheid / representativiteit / centraliteit binnen Brussel). Anderzijds zijn ze mede de oorzaak van de grove juxtapositie van kantoren en bedrijven naast (en tussen) de oorspronkelijke woonkern waarvan Paduwa het centrum is.

Behalve de integratie van een aantal nieuwe verbindingen voor zacht verkeer wordt binnen deze studie onderzocht in welke mate bij de transformatie van het wegprofiel van de infrastructuur zelf een betere integratie binnen de wijk kan gerealiseerd worden zonder dat dit evenwel een nefaste invloed heeft op een vlotte verkeersafwikkeling. Zowel voor de E40 als voor de Leuvensesteenweg vormt de verbetering van de impact van de infrastructuur op het omgevende stadswefsel een belangrijke randvoorwaarde bij de herinrichting ervan.



E40



Middenring



Avenue Léopold III



Barrièrewerking van grootschalige infrastructuur: Middenring, Leopoldlaan, E40

II. Leuvensesteenweg

De Leuvensesteenweg als systeem van gewestelijk en lokaal belang

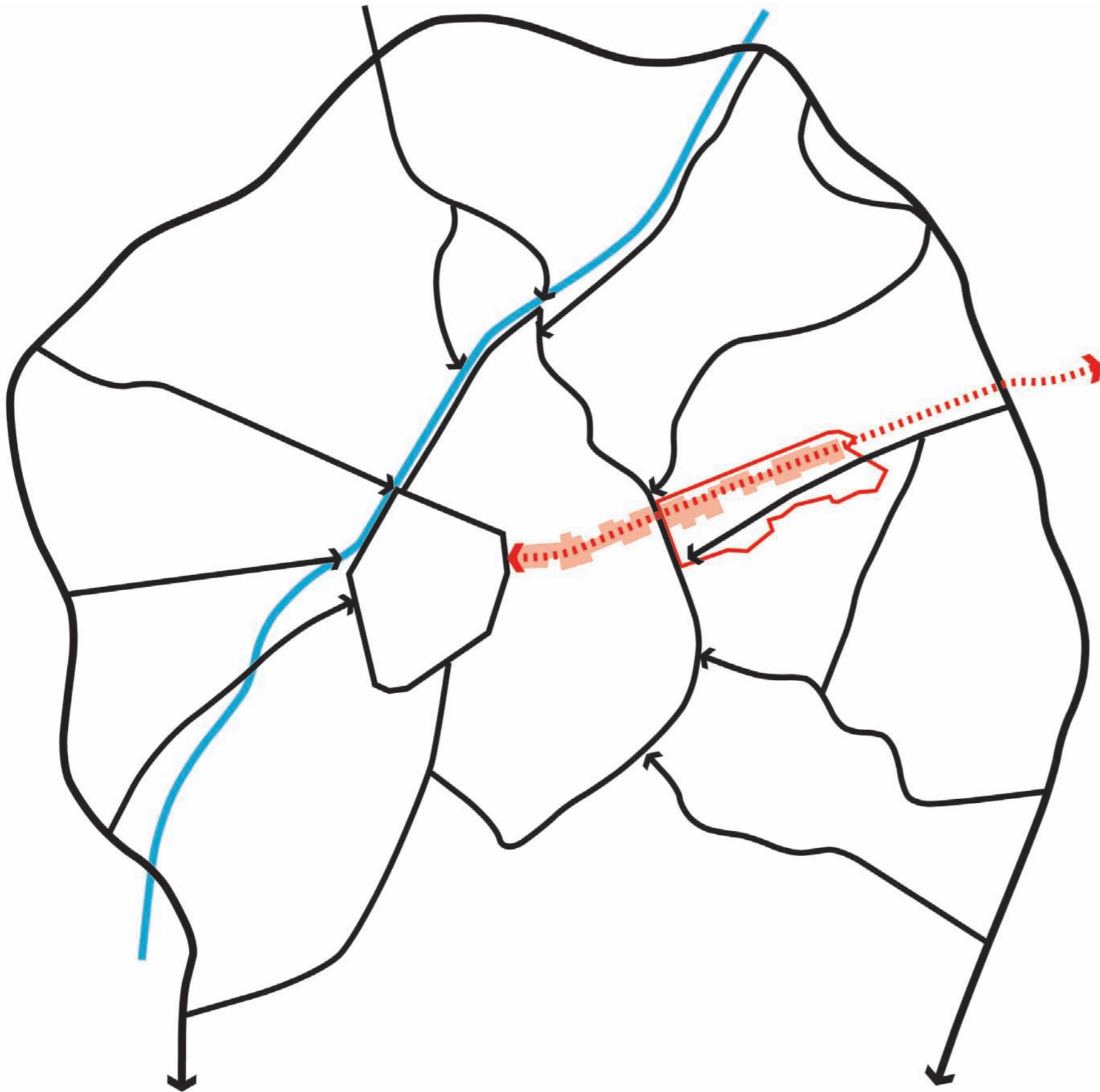
De Leuvensesteenweg is over de hele lengte een verknipte baan en laat zich niet lezen als een samenhangend verhaal. Maar liefst vijf Brusselse gemeenten hebben adressen op de steenweg: Sint-Joost-ten-Node, Brussel, Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Ter hoogte van het projectgebied is deze uitvalsweg weggelegd voor grotere bedrijven en winkels. Hierdoor speelt ze voor Brussel een belangrijke rol als bundeling van grootschalige detailhandel. Anderzijds vormt ze ter hoogte van Paduwa de drager van de woonkern met een kleinschaligere morfologie. De juxtapositie van wonen en kleinschalige handel en de bedrijven, kantoren en winkelketens, waarvan de vestigingen zich tot aan het Meiserplein op steeds verschillende afstanden van de rooilijn bevinden, geven de Leuvensesteenweg op dat traject een heel rommelige en diffuse aanblik.

Ook als verkeersader functioneert de Leuvensesteenweg vandaag niet goed. De verkeersleefbaarheid op de Leuvensesteenweg is klein. Voor het gemotoriseerd verkeer (particulier, openbaar vervoer) gebeurt de doorstroming erg moeilijk en ook voor de zachte weggebruiker vormt de oversteekbaarheid ervan een probleem en vormt de Leuvensesteenweg dus veel meer een barrière dan wel een drager in de wijk.



Impressies van de Leuvensesteenweg



Herinrichting van de Leuvensesteenweg

Het wegprofiel van de Leuvensesteenweg is vrij smal. Toch moeten bij de heraanleg een heel aantal aspecten geïntegreerd worden.

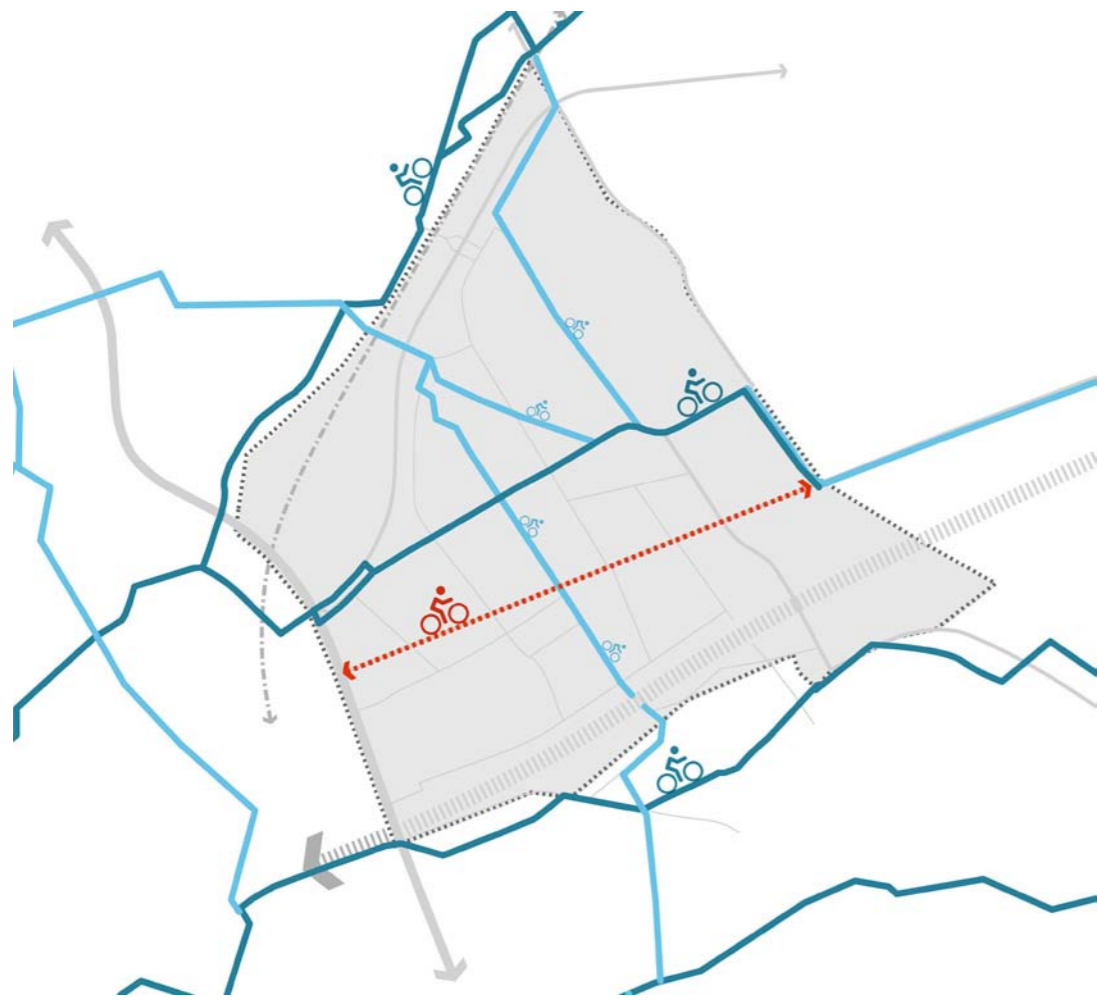
De steenweg is een secundaire weg waar bijzondere prioriteit moet gaan naar het fietsverkeer en de doorstroming van openbaar vervoer. Binnen de vrij nauwe breedte moet dus ruimte vrijgemaakt worden voor de integratie van een fietspad en daar waar mogelijk een aparte busstrook.

Anderzijds vormt de Leuvensesteenweg nog steeds een belangrijke commerciële as voor grootschalige en kleinschalige handel. Voor het functioneren ervan is de integratie van voldoende parkings en een aangenaam voetpad een randvoorwaarde.

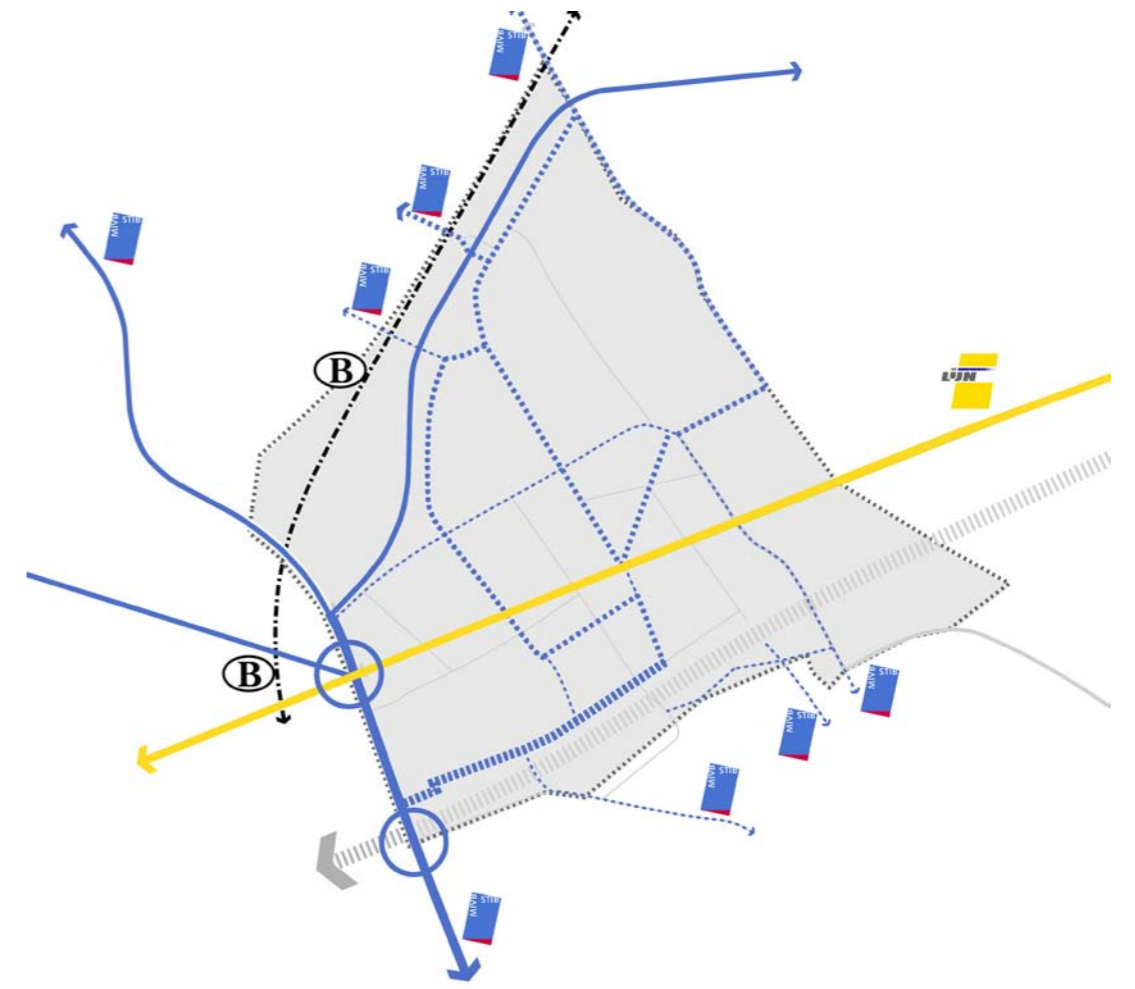
Over heel haar lengte moet bovendien de oversteekbaarheid vergroten zodat ze als een belangrijke drager kan functioneren voor de woonwijk. Om de leefbaarheid van de woningen langs de Leuvensesteenweg en de identiteit van het plaatselijk handelsapparaat te vergroten vormt ook de integratie van groen een grote meerwaarde.



De Leuvensesteenweg als systeem van gewestelijk en lokaal belang



Integratie van een fietspad



Integratie van een aparte busstrook



Versterking van het systeem Leuvensesteenweg

Homogene identiteit die de verschillende functies integreert en samenhang creëert.

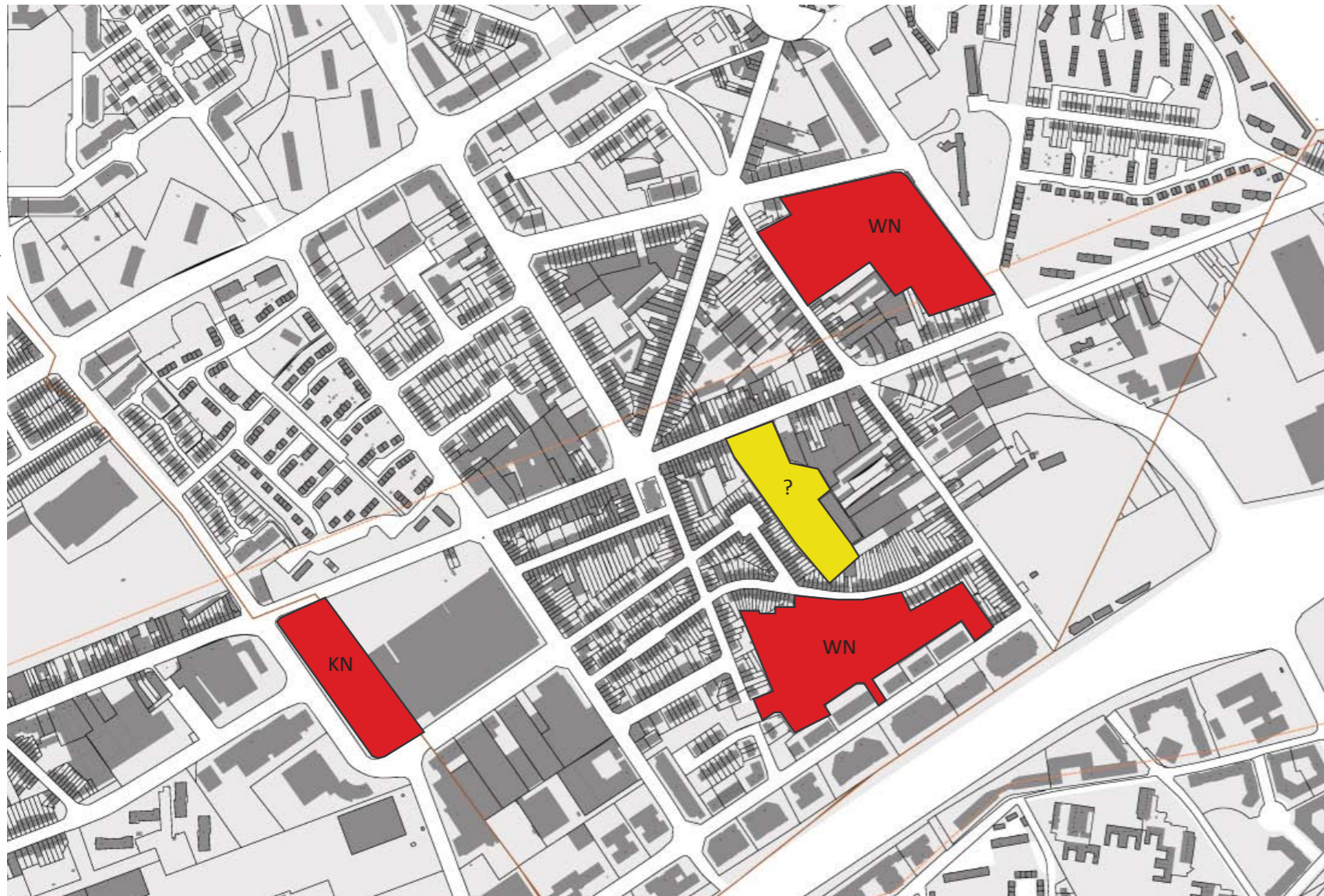
Omdat de aanwezigheid van zowel de kleinschalige als de grootschalige detailhandel van groot belang zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het noodzakelijk de Leuvensesteenweg als drager van deze functies te versterken. Binnen het streefbeeld van de Leuvensesteenweg moet gezocht worden naar een homogene identiteit die een sterkere samenhang creëert en de verschillende functies (wonen, kantoren, grootschalige en kleinschalige detailhandel) op een kwalitatieve manier integreert. Hiervoor worden een transformatie en optimalisatie van een aantal strategische percelen gesuggereerd.

Kernversterking door combinatie in plaats van juxtapositie.

Om ter hoogte van Paduwa een sterkere centraliteit en stedelijkheid te creëren, zowel voor de bewoners als voor de werknemers van de kantoren en bedrijven, is naast de heraanleg van het wegprofiel, ook de verdichting van een aantal strategische woonblokken noodzakelijk.

Het Richtschema zal gemengde ontwikkelingen stimuleren waarbij gezocht wordt naar typologieën die toelaten om wooneenheden, binnen een kwalitatieve en stedelijke morfologie, te combineren met grootschalige en kleinschalige detailhandel waardoor een grotere stedelijkheid ontstaat die toelaat de identiteit en kwaliteit van de Leuvensesteenweg te vergroten (bv. gestapelde woningen rond een groene binnentuin op het dak van grote winkeloppervlakte).

Deze omschakeling kan niet opgelegd worden, maar zal geleidelijk moeten doorgevoerd worden. Nieuwe voorschriften kunnen opgelegd worden bij de herontwikkeling van gebieden die vandaag ingevuld zijn door grootschalige functies. Een directe onderhandeling met bepaalde handelaars of eigenaars van depots langs de Leuvensesteenweg is mogelijk om het proces te versnellen. De transformatie van het perceel van het depot van De Lijn (indien het depot kan verplaatst worden) biedt een belangrijke opportuniteit om de kern van Paduwa te versterken.



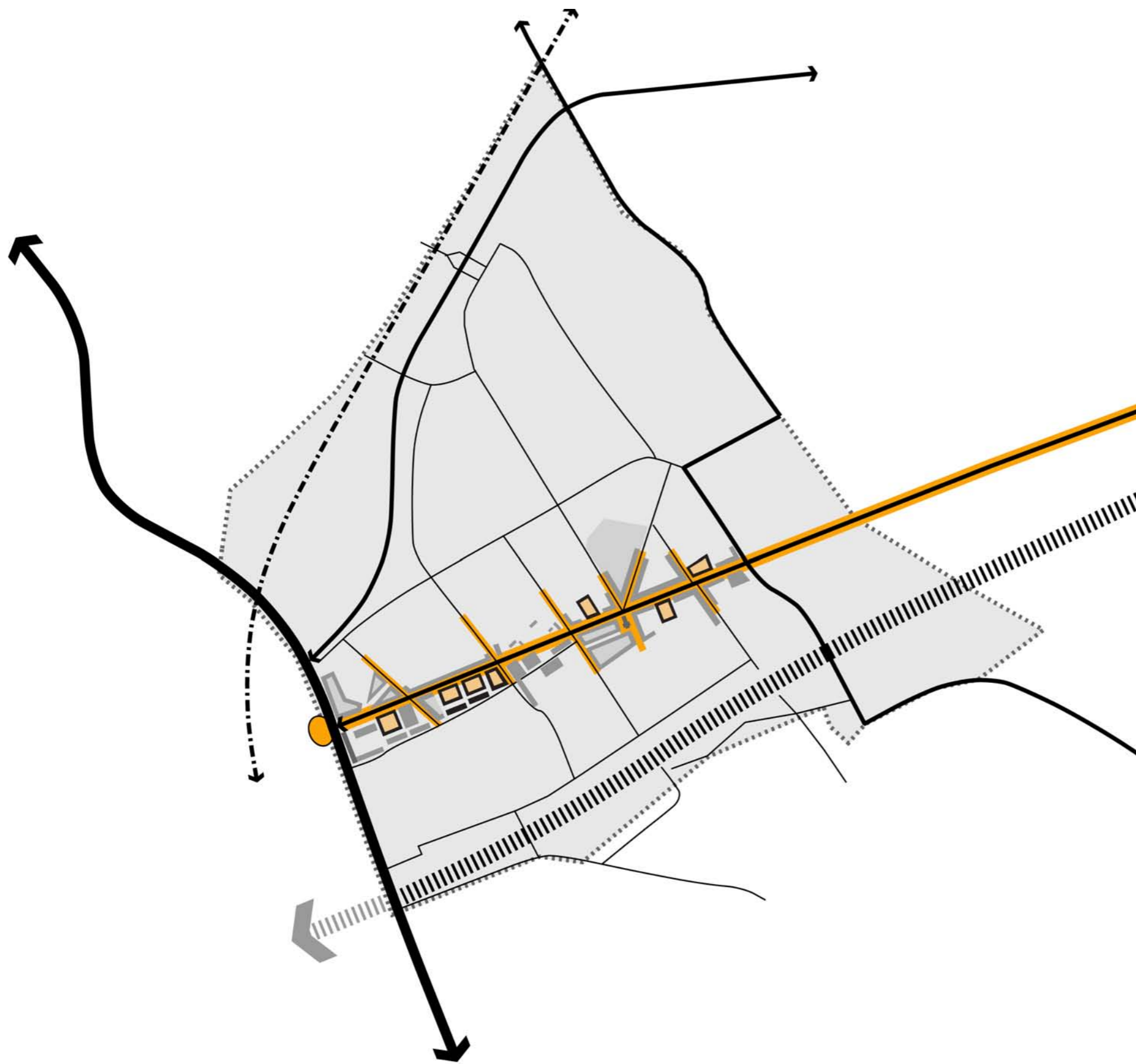
Aanduidig strategische percelen: KN kantoren, WN wonen



Woonblokken Vaartkom Leuven door Jaspers & Eysers



Schotsen CiBoGa, Groningen (NL), S333



Een homogene identiteit voor de Leuvensesteenweg



III. Hertracering van de E40

Kwalitatieve entree van Brussel

Het versmallen van de E40 gebeurt om de sectie van de stedelijke autosnelweg aan te passen aan de reële behoefte voor het autoverkeer en aan de stedenbouwkundige context van de omgeving. Door de reductie van de E40 ter hoogte van de ring (Kraainem) wordt het verkeer naar Brussel toe ingesnoerd en bestaat er een overcapaciteit met 12 rijstroken waarbij enkel 3 rijstroken in elke richting volstaan.

Deze ingreep laat toe bijna 50% van de huidige sectie in groen te transformeren. Door de nieuwe sectie zullen de snelheid, het lawaai en de hinder afnemen waarbij nog steeds een vlotte doorstroming mogelijk blijft.

De uitdaging is dus om vóór de tunnels een kwalitatieve groene landschappelijke omgeving aan te bieden aan de bewoners en bezoekers van Brussel, en achter de tunnels het stedelijk landschap van een hoofdstad die haar internationale roeping combineert met haar menselijke schaal. De beleving van het binnenrijden van Brussel moet even vlot verlopen, maar minder snel en een stuk aangenamer dan vandaag langs een stedelijke groene boulevard. Het doorgaande verkeer kan het landschappelijk park waarnemen vooraleer de tunnels in te rijden en op te duiken in de stedelijkheid van Meiser, Schuman en Montgomery.



Meiser



Montgomery



Schuman



Grotere zichtbaarheid naar de wijk toe

De hertracering van de E40 biedt mogelijkheden om de leefbaarheid en zichtbaarheid van de aangrenzende wijken te vergroten. Zeker wanneer in de toekomst de kans bestaat dat de kantoorgebouwen langs Kolonel Bourg transformeren naar nieuwe woonontwikkelingen, biedt de versmalling van de E40 extra ruimte om de impact van de zware infrastructuur te verkleinen en de leefbaarheid te vergroten.

3 scenario's worden in het kader van het Richtschema bestudeerd. De voor- en nadelen worden hieronder afgewogen.

1. In beide richtingen de buitenste rijstroken knippen:

Voordeel:

grotere buffer en meer ruimte tussen de infrastructuur en de woonwijken

ruimte voor een landschappelijke groenaanleg

Nadeel:

Nog steeds een rechtlijnige zware infrastructuur die weinig interessante perspectieven biedt aan de autobestuurder. De 'entrée' van Brussel wordt minder verbeterd.

2. In beide richtingen de rijstroken aan de binnenkant knippen:

Voordeel:

het groene karakter van de toegang tot Brussel vergroot: de toegang ervaring is één van door een 'parkway' te rijden

enkel één rijrichting aan elke zijde van de E40 is zichtbaar en voelbaar. Hierdoor verkleint de hinder voor het aansluitende weefsel.

Nadeel:

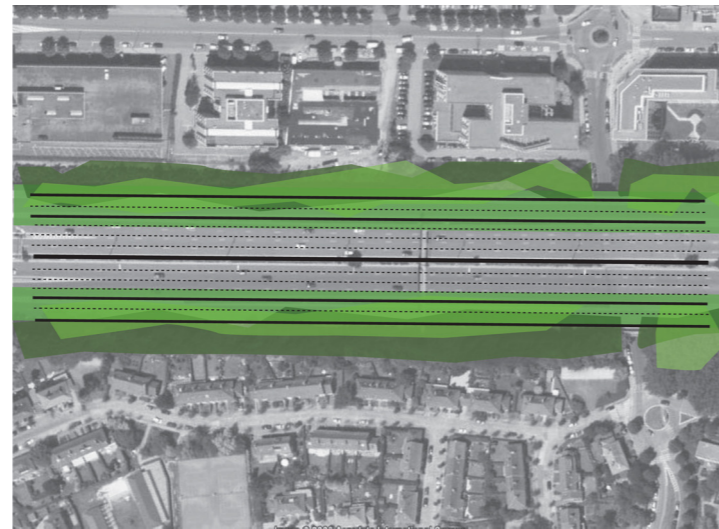
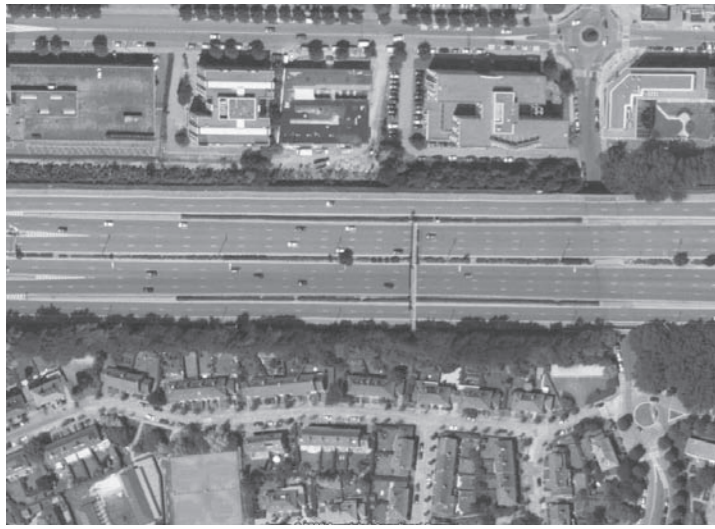
de infrastructuur bevindt zich op even korte afstand tot de bebouwing dan vandaag het geval is. Ook de eventuele nieuwe ontwikkelingen langs Kolonel Bourg (transformatie naar wonen) bevinden zich dicht bij de infrastructuur.

3. In functie van de impact op het aangrenzende woonweefsel aan de zijde van Kolonel Bourg de rijstroken aan de buitenkant ingroenen, en aan de zijde van Woluwe de rijstroken aan de binnenzijde ingroenen. Dit scenario vormt een compromis tussen de vorige twee scenario's.

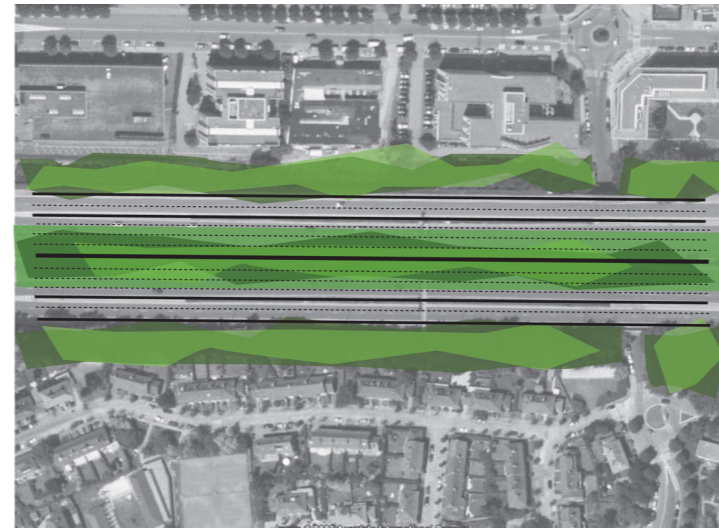
4. In het geval van scenario 1 kan de infrastructuurbundel, die vrij zwaar is, een slingerende beweging maken en op die manier in functie van de aangrenzende bebouwing wijken waar de negatieve impact het grootst is.



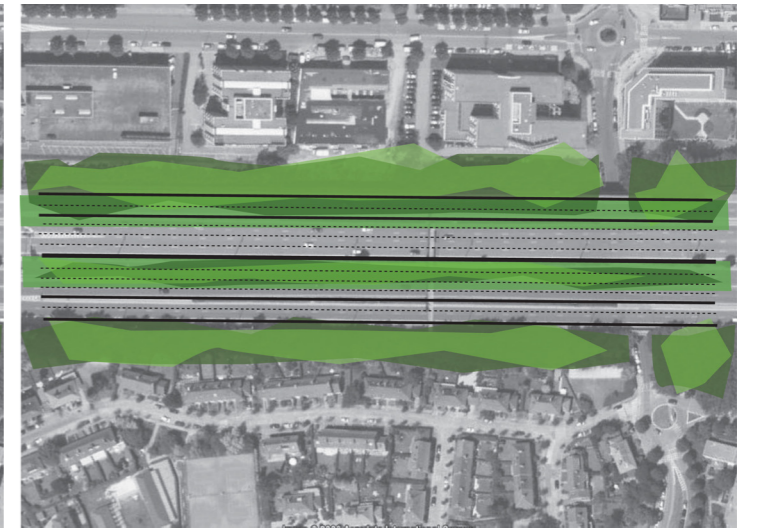
Impressie hertracering E40: een grotere zichtbaarheid van de wijk



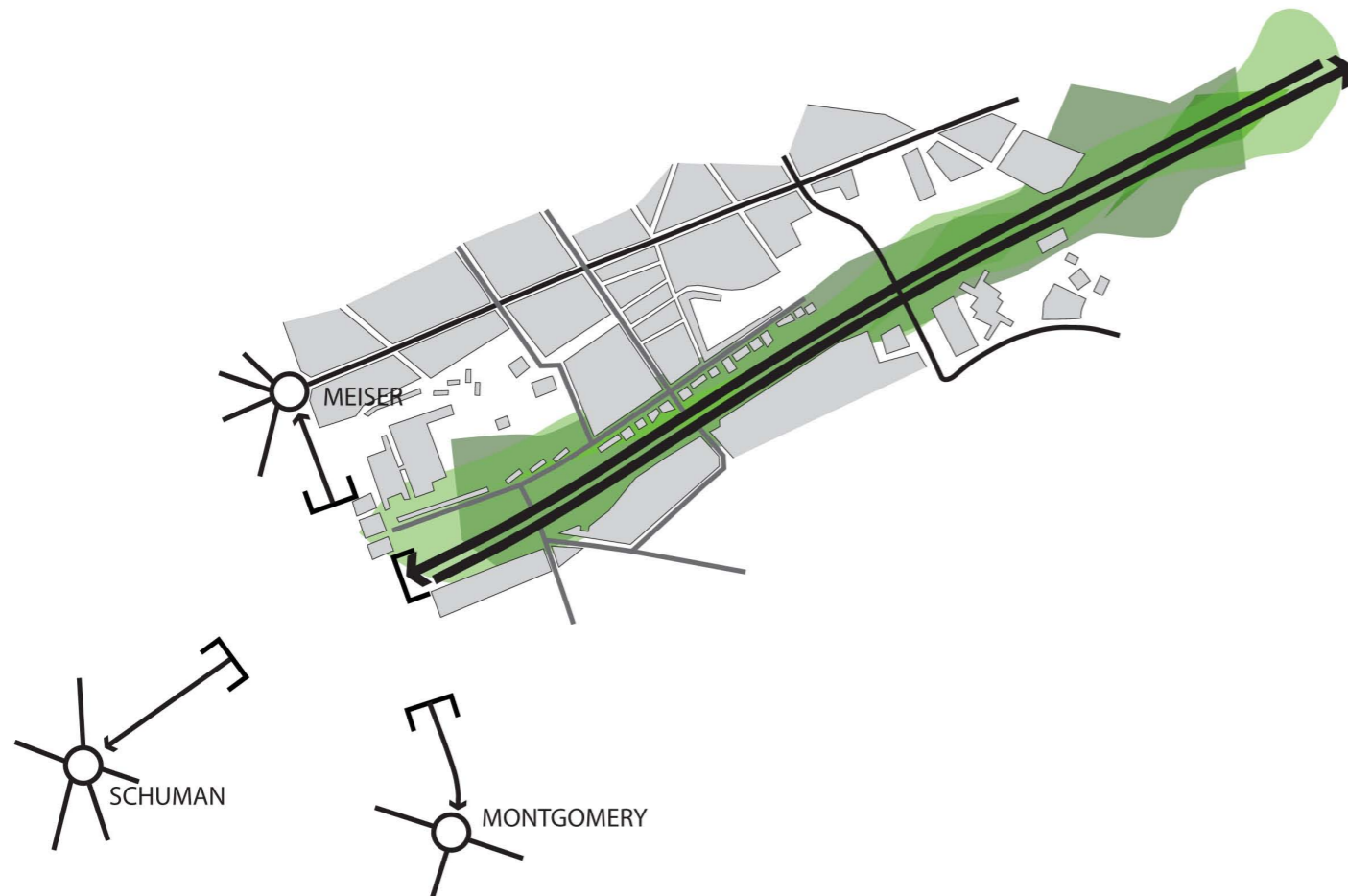
1



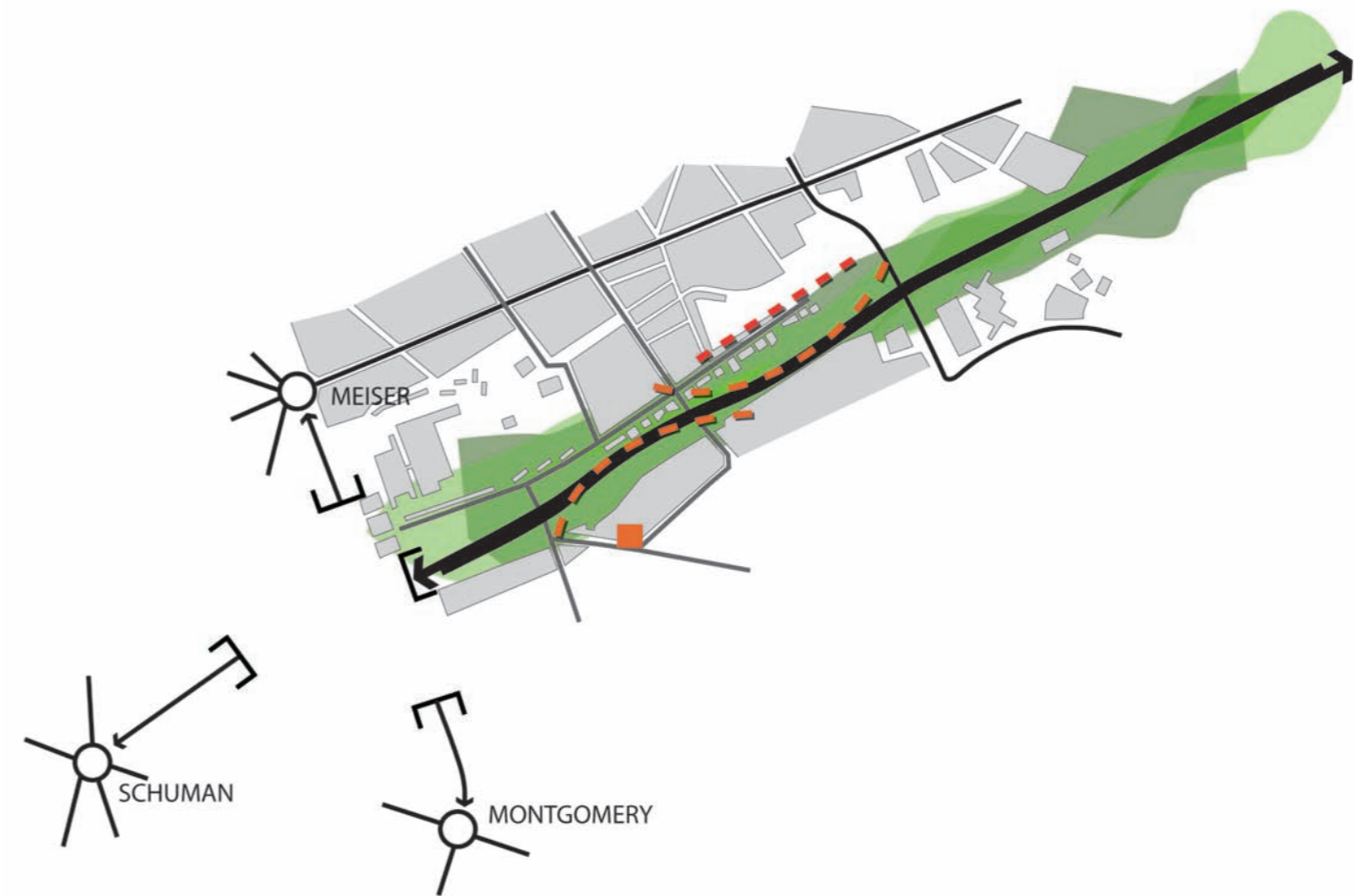
2



3



1. twee rijstroken los in het landschap



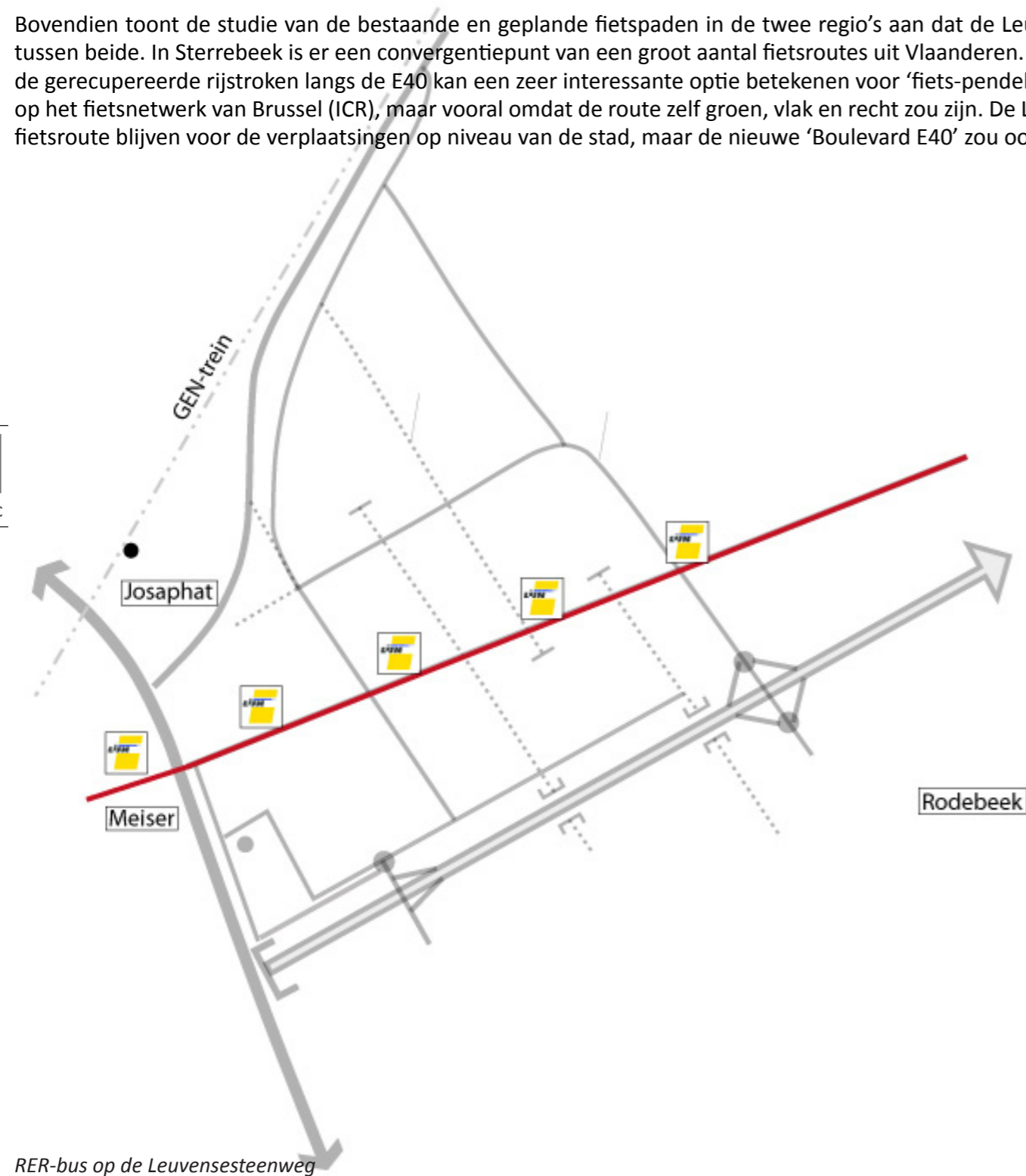
2. twee rijstroken slingeren door het landschap

Integratie van de RER / bicycle highway

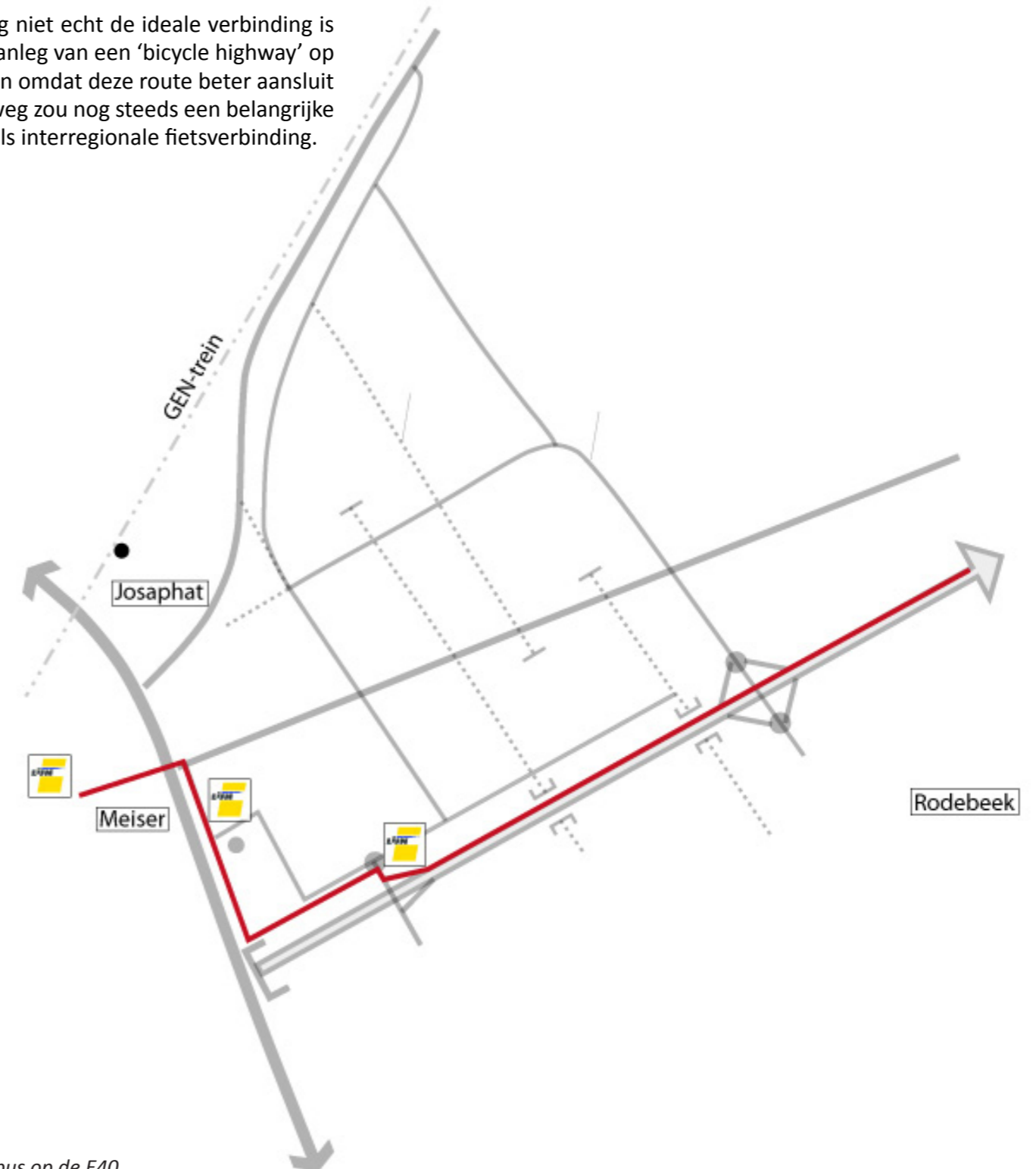
De ruimte die vrijkomt door de hertracering van de E40 kan ingegroend worden en ingericht ten voordele van de bewoners. Ze kan evenwel gerecycleerd worden in functie van zachte vervoersmodi of het openbaar vervoer.

De reductie van de E40 is een opportuniteit om de ruimte te voorzien voor een aparte rijstrook voor efficiënte RER-buslijnen van De Lijn en de. Dit zou een vermindering van het aantal bussen op de Leuvensesteenweg betekenen en een transfert van de bussen die niet specifiek de Leuvensesteenweg bedienen (bestemming Noordstation) naar de E40. In dat geval moet een duidelijke scheiding geïntegreerd worden tussen de rijstrook voor de RER-bus en de rijstroken van het autoverkeer. Elke kilometer moet een stopplaatsen geïntegreerd worden om het zuidelijk gedeelte van Paduwa en het park te bedienen. Ook de niveauverschillen tussen de autostrade en Kolonel Bourg moeten overbrugd worden.

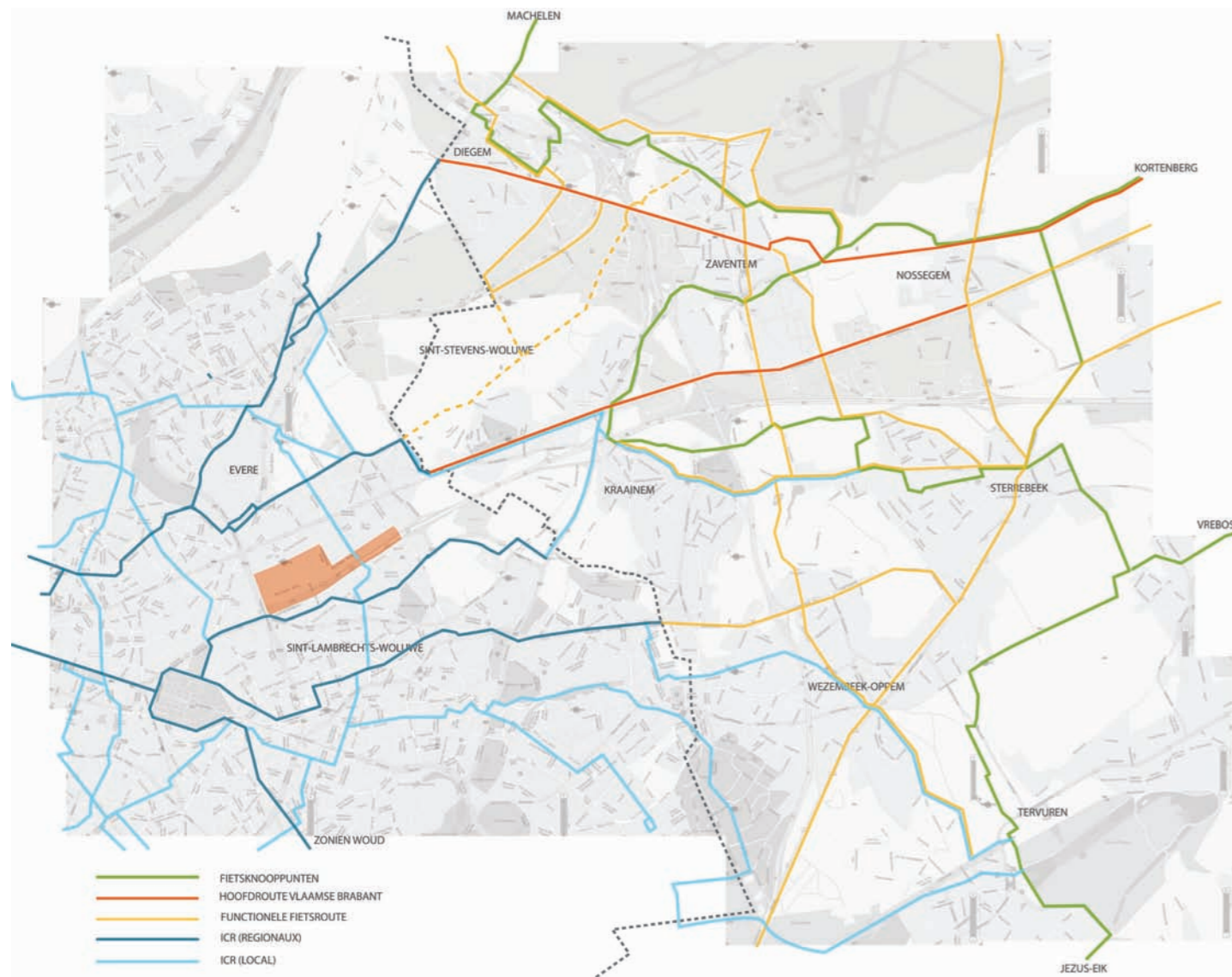
Bovendien toont de studie van de bestaande en geplande fietspaden in de twee regio's aan dat de Leuvensesteenweg niet echt de ideale verbinding is tussen beide. In Sterrebeek is er een convergentiepunt van een groot aantal fietsroutes uit Vlaanderen. De mogelijke aanleg van een 'bicycle highway' op de gerecupereerde rijstroken langs de E40 kan een zeer interessante optie betekenen voor 'fiets-pendelaars'. Niet alleen omdat deze route beter aansluit op het fietsnetwerk van Brussel (ICR), maar vooral omdat de route zelf groen, vlak en recht zou zijn. De Leuvensesteenweg zou nog steeds een belangrijke fietsroute blijven voor de verplaatsingen op niveau van de stad, maar de nieuwe 'Boulevard E40' zou ook dienst doen als interregionale fietsverbinding.



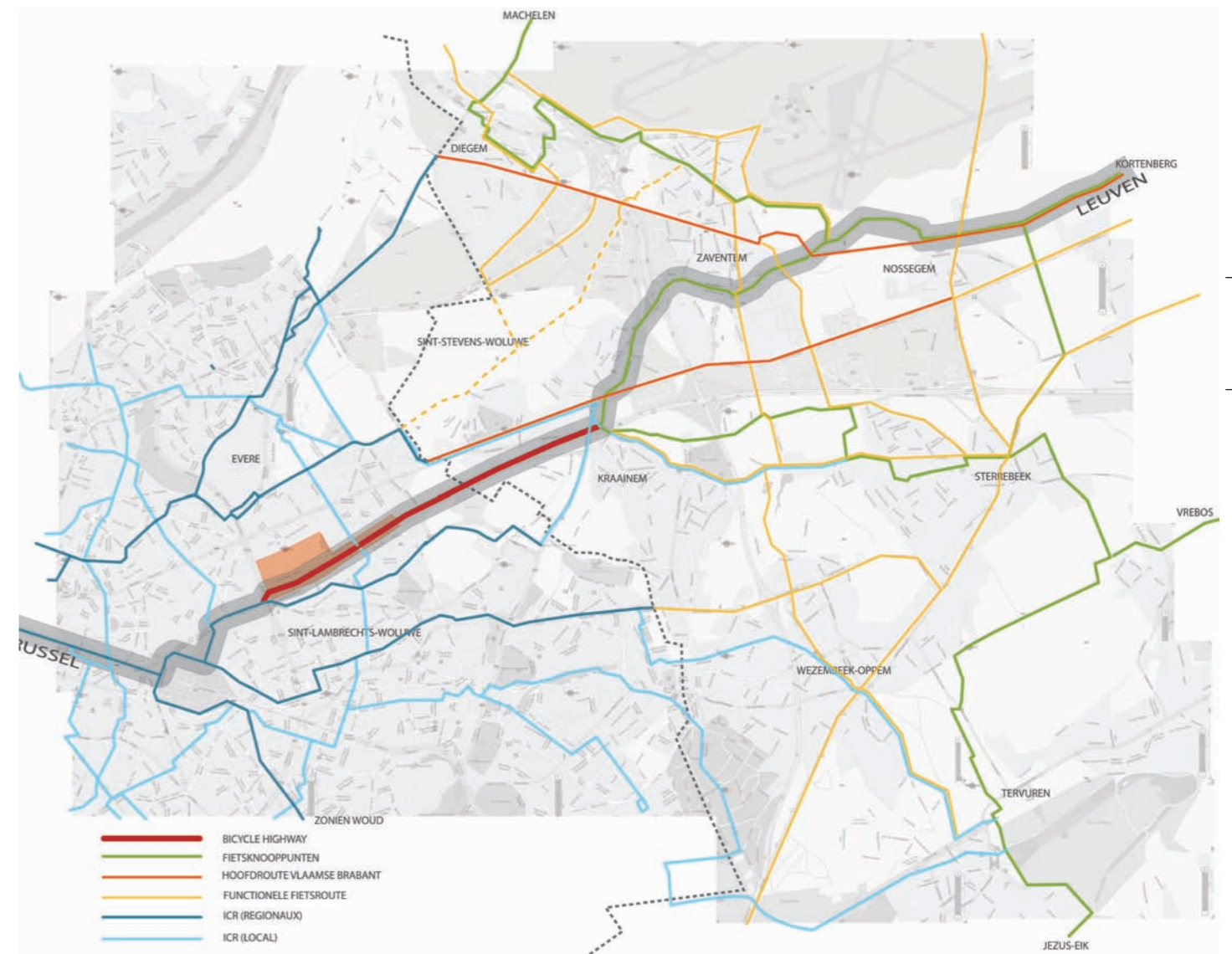
RER-bus op de Leuvensesteenweg



RER-bus op de E40



bestaande regionale fietsroutenetwerk



mogelijke integratie van een regionale fietsroute op de E40

I. Inleiding

II. De studie van het richtschema van de Brusselse Middenring

III. De creatie van een nieuwe polariteit rondom de site VRT-RTBF

IV. De nieuwe cluster Reyers

C_POLARITEIT AAN DE MIDDENRING

C. Polariteit aan de Middenring

1. Inleiding

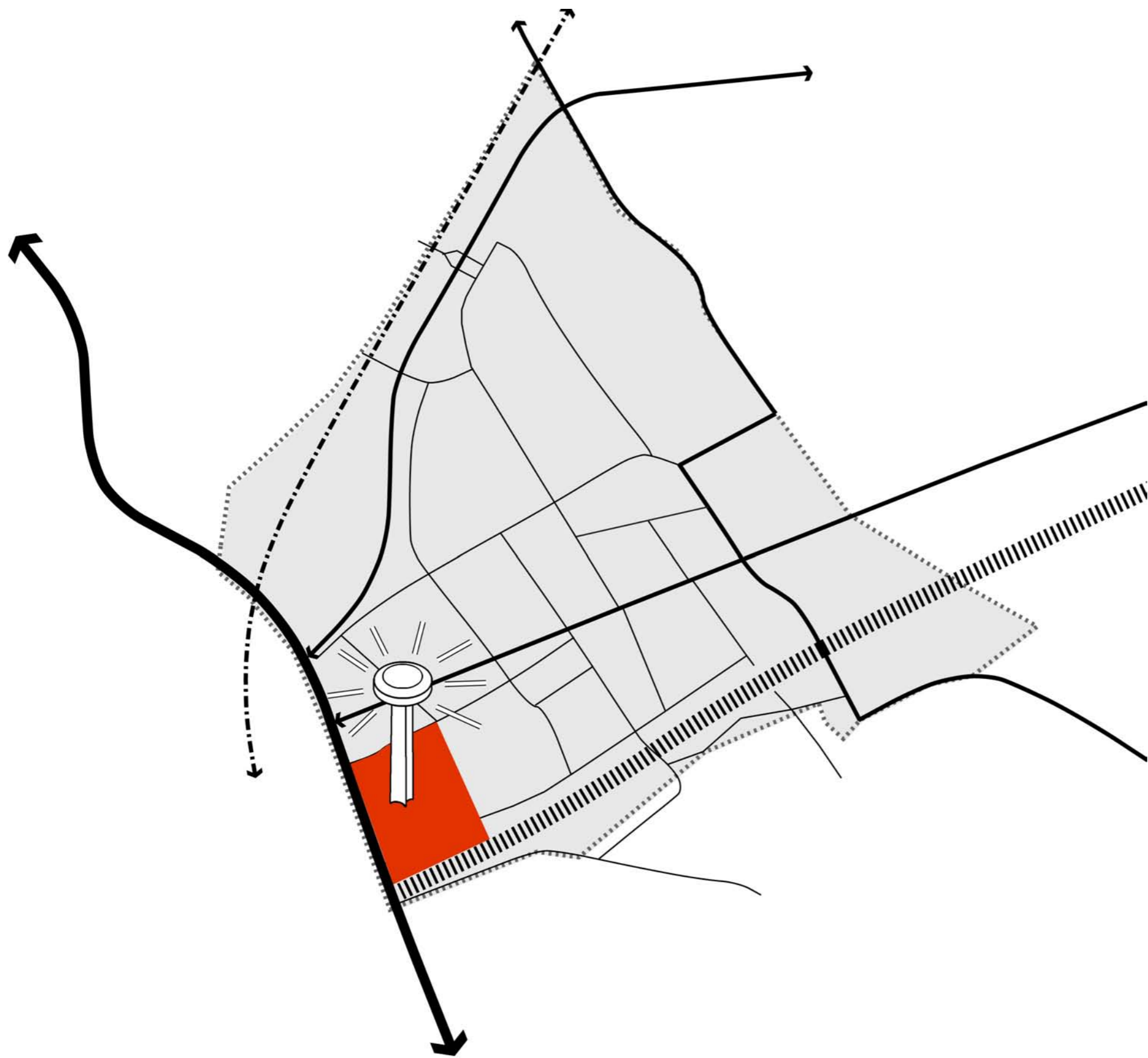
Een richtschema biedt de kans om de economische activiteiten van een bepaalde sector te versterken, en zelfs om nieuwe economische activiteiten te creëren. Enerzijds gaat het om het verbeteren van de condities van de handelszaken en de bestaande ondernemingen en tevens om het versterken van de algemene economie van het Gewest.

In het specifieke geval van het richtschema 12 kunnen we vertrekken van een reeks belangrijke economische activiteit die reeds op de site aanwezig zijn, voornamelijk de audiovisuele sector, de tertiaire sector, de stedelijke industrie en de grootschalige detailhandel. Er wordt getracht deze sectoren op die manier te hervormen zodat de conflicten die ze binnen hun stedelijke context genereren, geminimaliseerd worden. Meer nog wordt getracht de zone te versterken en een nieuwe sterke polariteit te genereren.

De site van VRT-RTBF maakt deel uit van een ketting van bestaande en potentiële polariteiten langs de Middenring. Deze polariteiten zijn tot op heden onderontwikkeld of zelfs eenvoudigweg niet ontwikkeld. Het betreft de Deltasite, de kazernes van Elsene, de campus VUB-ULB, de Josaphatsite, VRT-RTBF en de site van de Vroegmarkt met haar omgeving. Al deze sites zijn direct of indirect gekoppeld aan een belangrijke transportas/verkeersader (privé en openbaar), namelijk de Middenring.

De aanwezigheid van het icoon van de VRT-RTBF (de antenneschotel) is bijgevolg slechts het topje van de ijsberg. Hierachter ligt namelijk een hele wijk, alsook een potentiële polariteit voor Brussel aan de Middenring.





de antenneschotel van VRT / RTBF als symbool voor een nieuwe polariteit aan de Middenring

De studie van het richtschema van de Brusselse Middenring (MCB)

De polariteiten langsheen de Middenring versterken de attractiviteit van Brussel zowel naar investeerders als naar (toekomstige) inwoners toe. Ze genieten tegelijk van de nabijheid van het centrum van de stad als die van de nationale luchthaven. Dit is erg uitgesproken voor de Josaphatsite en de site van de VRT-RTBF. Wanneer men het aantal hotels telt die binnen deze site gelegen zijn omwille van de nabijheid van Zaventem, wordt deze situatie erg duidelijk.

Binnen de studie van het richtschema van de Brusselse Middenring heeft het studiebureau dit fenomeen aangetoond en aanbevolen om de plannen die op korte termijn ontwikkeld worden af te stemmen op de potentiëlen van de zone, zodanig dat deze op lange termijn niet in het gedrang komen. De studie toont tevens de noodzaak aan om op middellange termijn een metro op de Middenring te integreren. Deze is niet enkel noodzakelijk om de toenemende vraag naar openbaar vervoer op te vangen, maar daarnaast ook om de bereikbaarheid van deze polariteiten (en hun activiteiten) en van de omliggende wijken te verhogen.

Oorspronkelijk werden twee scenario's voorgesteld, waarvan één zich concentreerde op de versterking van het centrum en de noord-zuidas en een ander zich baseerde op een toekomstvisie waarin de stad zou ontwikkelen in de richting van een polycentrische stad. Binnen dit tweede scenario vormen de centraliteiten langsheen de tweede ring de basis voor de ontwikkeling en zijn ze bijgevolg cruciaal. Het tweede scenario is wenselijk, maar vermits het Gewest geen middelen heeft voor de realisatie hiervan op korte termijn, werd beslist de twee scenario's te combineren in die zin dat het eerste scenario de eerste fase zal vormen van het tweede scenario. De interventies op korte termijn dienen dus zowel een uitvoering van scenario 1 (aangepast) als scenario 2 toe te laten.

De belangrijkste voorstellen op middellange en lange termijn houden volgende zaken in:

1. De transformatie van de bestaande pre-metro (ondergrondse tram) naar een volwaardige metro
2. De beschikbare sites langsheen de Middenring één voor één verdichten waarbij nieuwe economische activiteiten van gewestelijk belang geïntroduceerd worden.
3. De samenhang en de kwaliteit van de wijken verbeteren met het oog op het voorzien van een betere levenskwaliteit en een betere bediening voor de bewoners. Dit maakt van deze gebieden tevens een interessante bestemming voor potentiële inwoners van Brussel die tot op heden de periferie van de stad verkiest.

VISION URBAINE

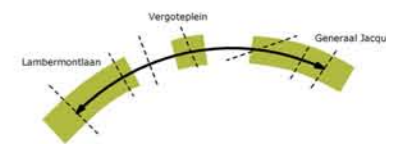
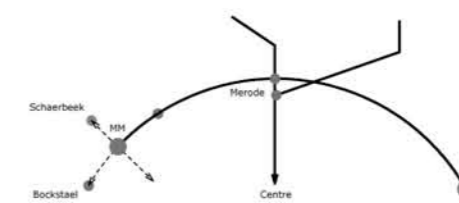
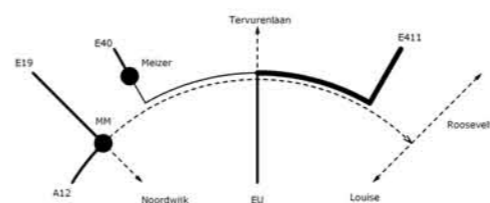
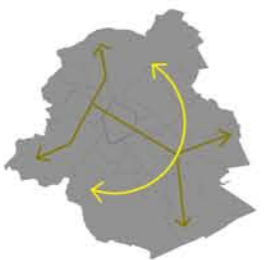
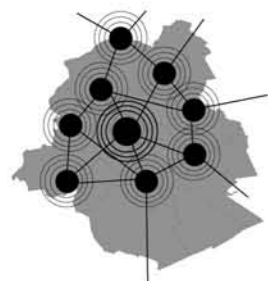
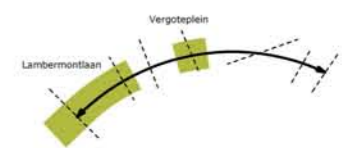
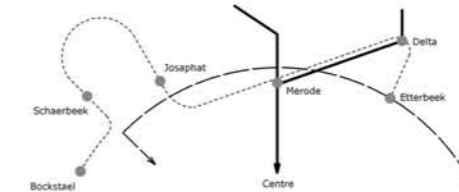
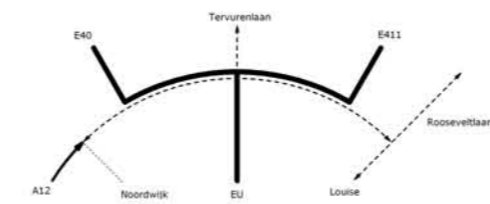
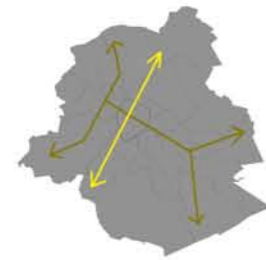
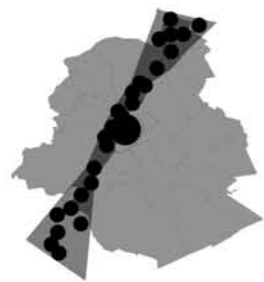
SCHEMA METRO

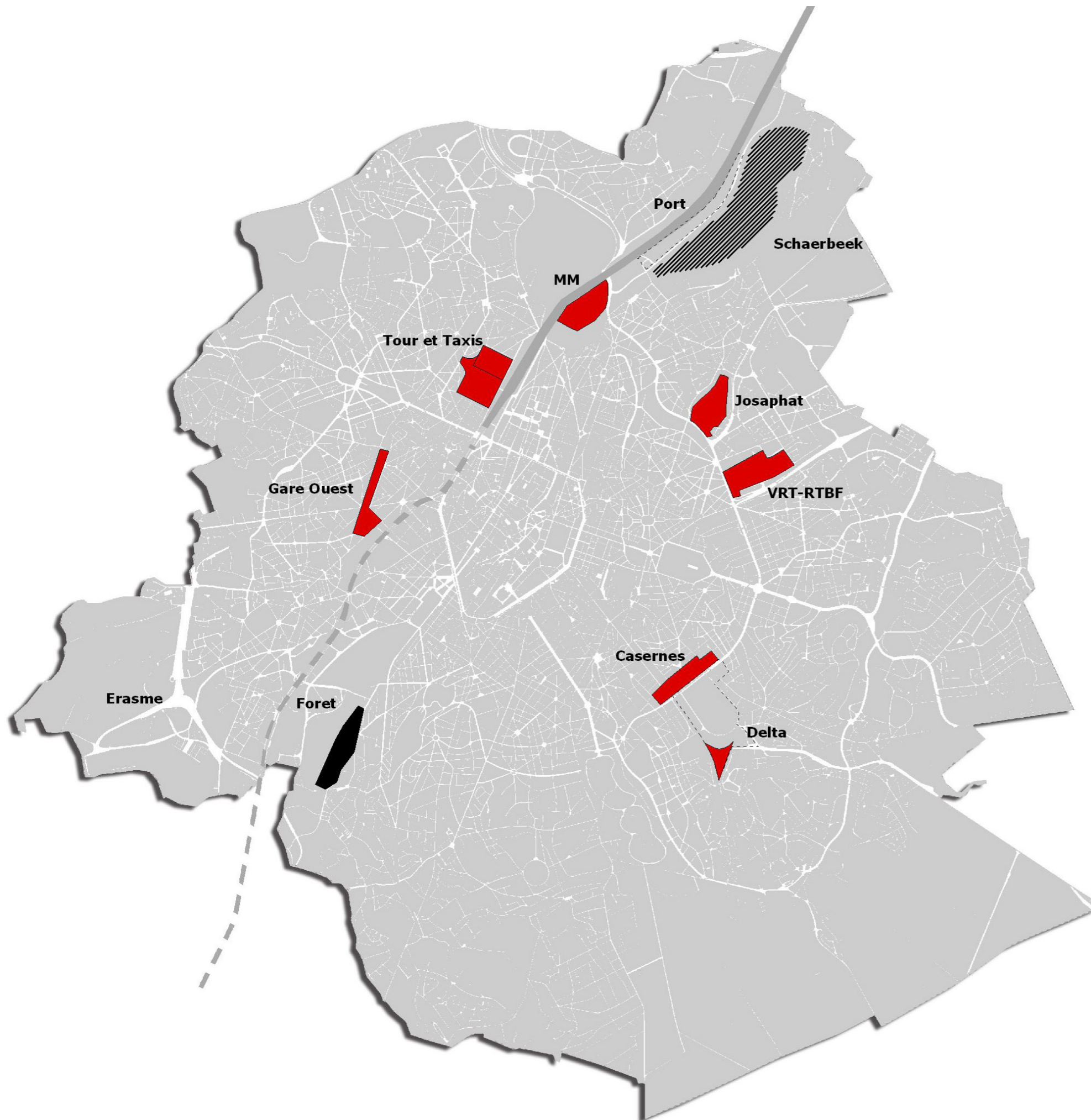
Sites développés sur la MCB

Transport Privé sur la MCB

Transport Commun sur la MCB

Transport Doux sur la MCB



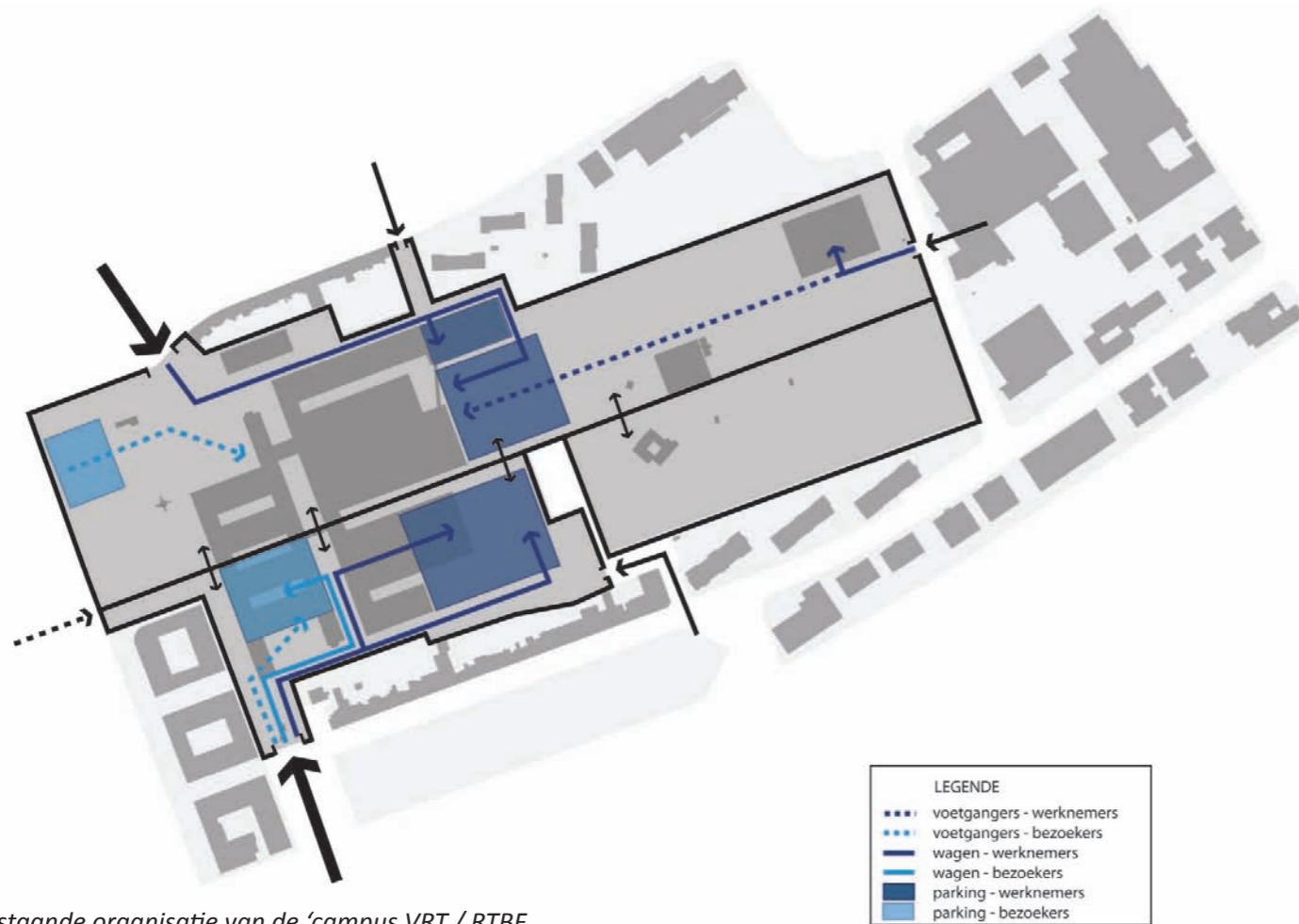


De creatie van een nieuwe polariteit rondom de site VRT-RTBF

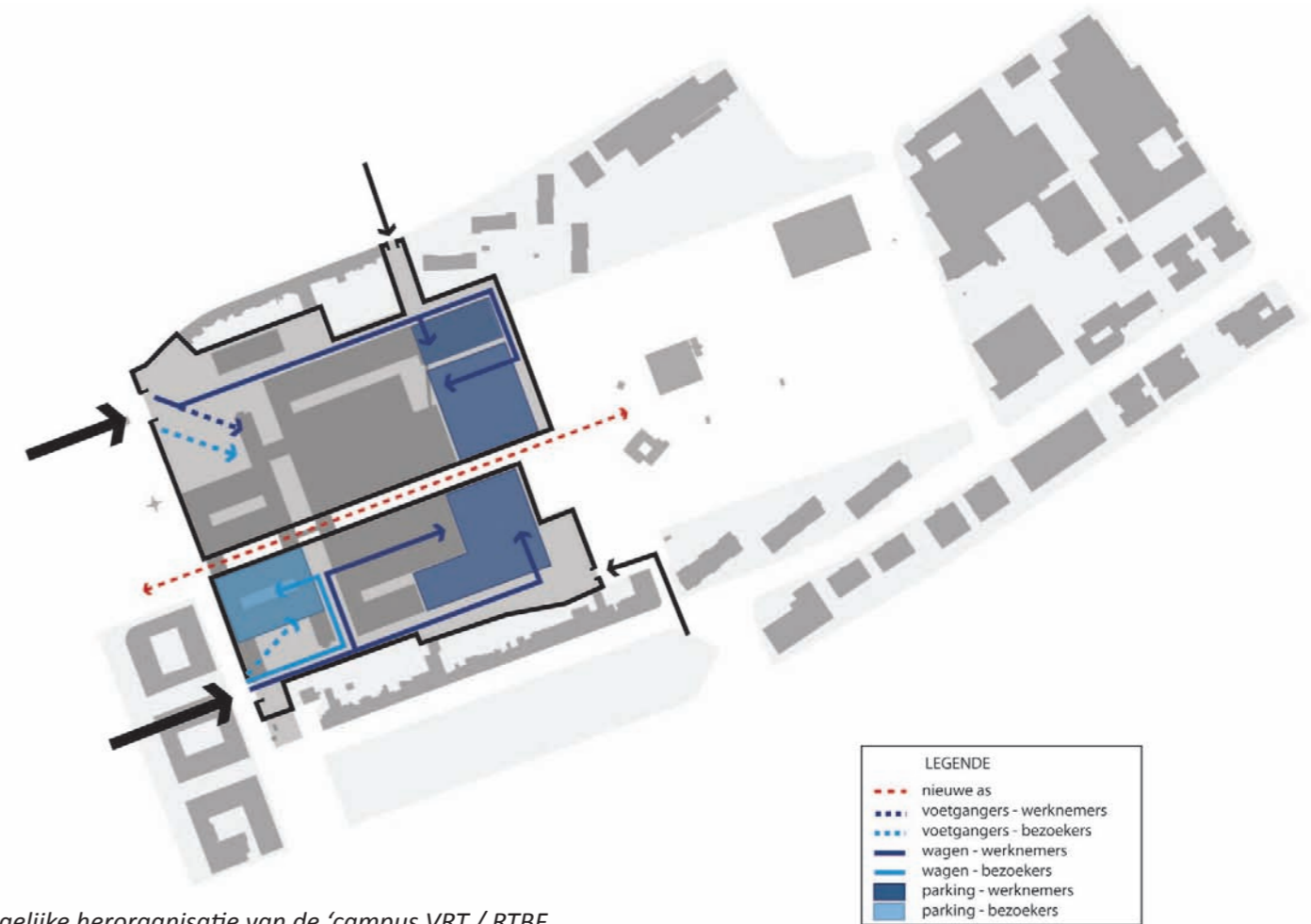
De oorspronkelijke terreinen van VRT-RTBF spreiden zich uit tussen de Middenring en de Jacques Georinlaan. Een deel van deze terreinen, daar waar zich vandaag de drie kantoorgebouwen 'Diamant' bevinden, werd reeds verkocht door de RTBF. De equivalente terreinen ten noorden van deze gebouwen zijn nog steeds in het bezit van VRT. Een groot deel van de eigendommen van de twee instanties werd echter nog niet ontwikkeld, namelijk het achterste deel van de site, daar waar we tot op vandaag de grote groene zone terugvinden.

Deze omvangrijke terreinen vormen een groot ontwikkelingspotentieel die een belangrijke bijdrage zou kunnen leveren aan de creatie van een nieuwe sterke economische polariteit die op de Middenring, maar ook op de toegangsas van de stad (E40) gericht is. Deze ontwikkeling is slechts mogelijk wanneer de ongebruikte terreinen van deze twee instanties vrijgegeven worden. Eén van de voornaamste sleutelkwesities van dit richtschema is daarom de bewaakte campus van VRT-RTBF in te perken tot de strikt noodzakelijke contouren werking (waarbij wel een grote marge gelaten wordt voor interne uitbreidingen aan de binnenzijde van deze nieuwe perimeter).

Deze ingreep laat niet alleen toe de terreinen vrij te maken, maar ook infrastructuur en groenen ruimten, die zoals boven beschreven, in staat zijn de gehele zone te transformeren en zowel de toegankelijkheid, de kwaliteit en de potentiële ervan te verbeteren.



bestaande organisatie van de 'campus VRT / RTBF



mogelijke herorganisatie van de 'campus VRT / RTBF



mogelijke organisatie van een pool aan de Middenring



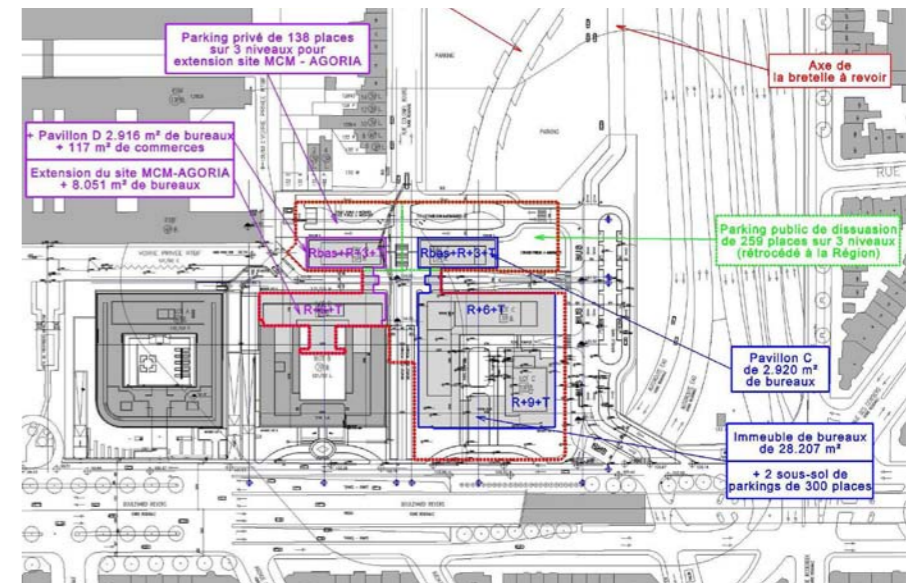
impresie van de publieke straat

De nieuwe cluster Reyers

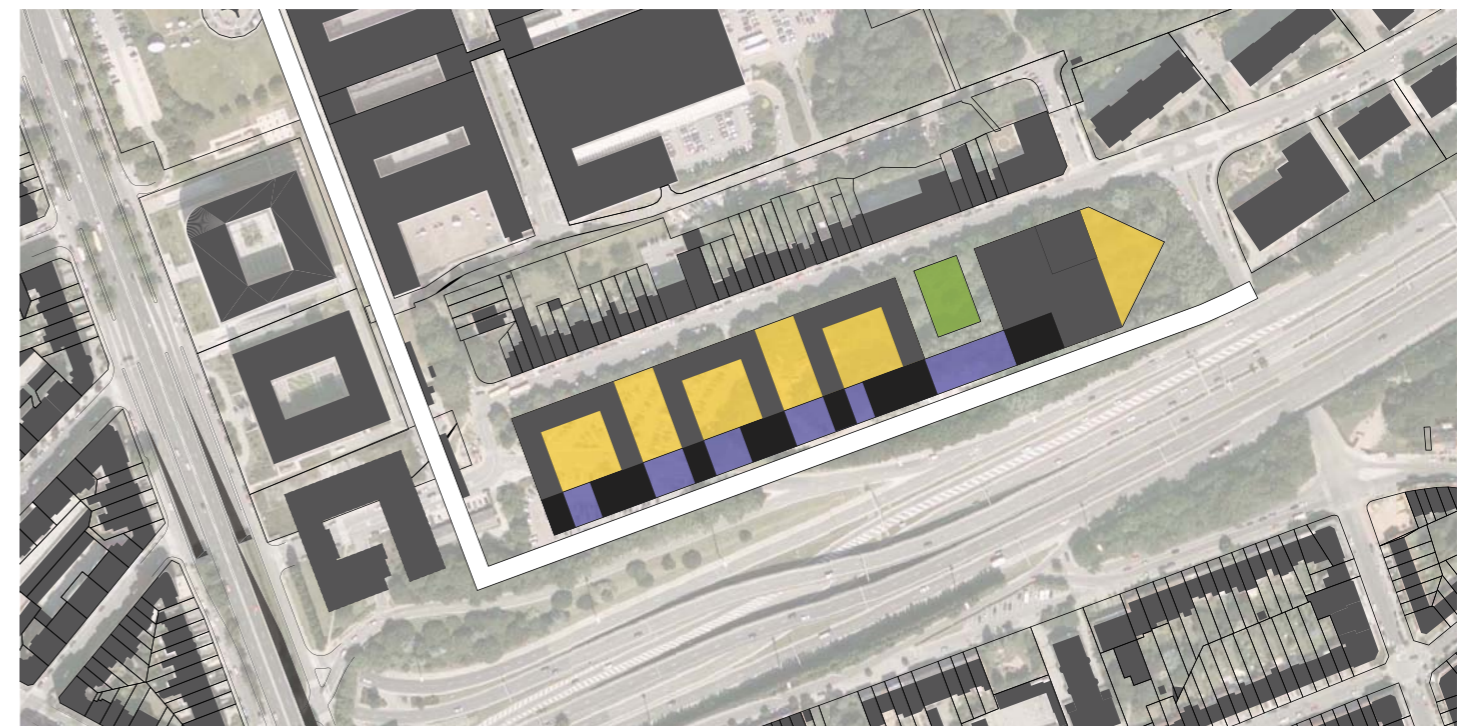
Op voorwaarde dat de grenzen van de bewaakte VRT-RTBFCampus gewijzigd worden en dat er enkele punctuele wijzigingen aangebracht kunnen worden in de reeds goedgekeurde plannen van het Emeraudeproject (eliminatie van de twee paviljoenen), is het mogelijk een nieuwe cluster van kantoren en commerciële ruimten te creëren die bijzonder goed gesitueerd zijn wat betreft zichtbaarheid, kwaliteit van de stedelijke context en toegankelijkheid via zowel privé als openbaar vervoer.

De belangrijkste sleutelkwestie binnen dit richtschema is bijgevolg deels afhankelijk van de mogelijkheid om een nieuwe sector te kunnen integreren langs een nieuwe interne weg in een L-vorm die de VRT-RTBF, de drie gebouwen van 'Diamant' en de strook voor kantoren die bepaald werd in het PRAS met elkaar verbindt. Deze nieuwe weg hangt de ontwikkelingen op aan zowel de E40 als aan de Middenring. De hoek van deze L zal tevens uitgerust worden met een multimodale parking, een halte van de pre-metro die op lange termijn naar een metrohalte zal transformeren.

De uitdaging is allerm minst evident: ze vergt een grote inspanning naar onderhandeling toe met VRT en RTBF enerzijds en met de eigenaars van het Emeraudeproject anderzijds. Er dient in overweging genomen te worden dat de regio en andere publieke instanties reeds akkoorden ondertekend hebben met de privépartners van het Emeraudeproject, en dat de minste wijziging van de plannen enkel mogelijk is in onderling akkoord met al deze partners om hun project te herzien. Het is bijgevolg niet de bedoeling het akkoord in vraag te stellen, maar wel om te onderzoeken of de promotoren zelf overtuigd zijn van het voordeel en om de realiseerbaarheid van het concept van de economische pool te bediscussiëren.



bestaande / geplande toestand cluster Reyers



mogelijke nieuwe organisatie: Kolonel Bourg Bis

