

**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

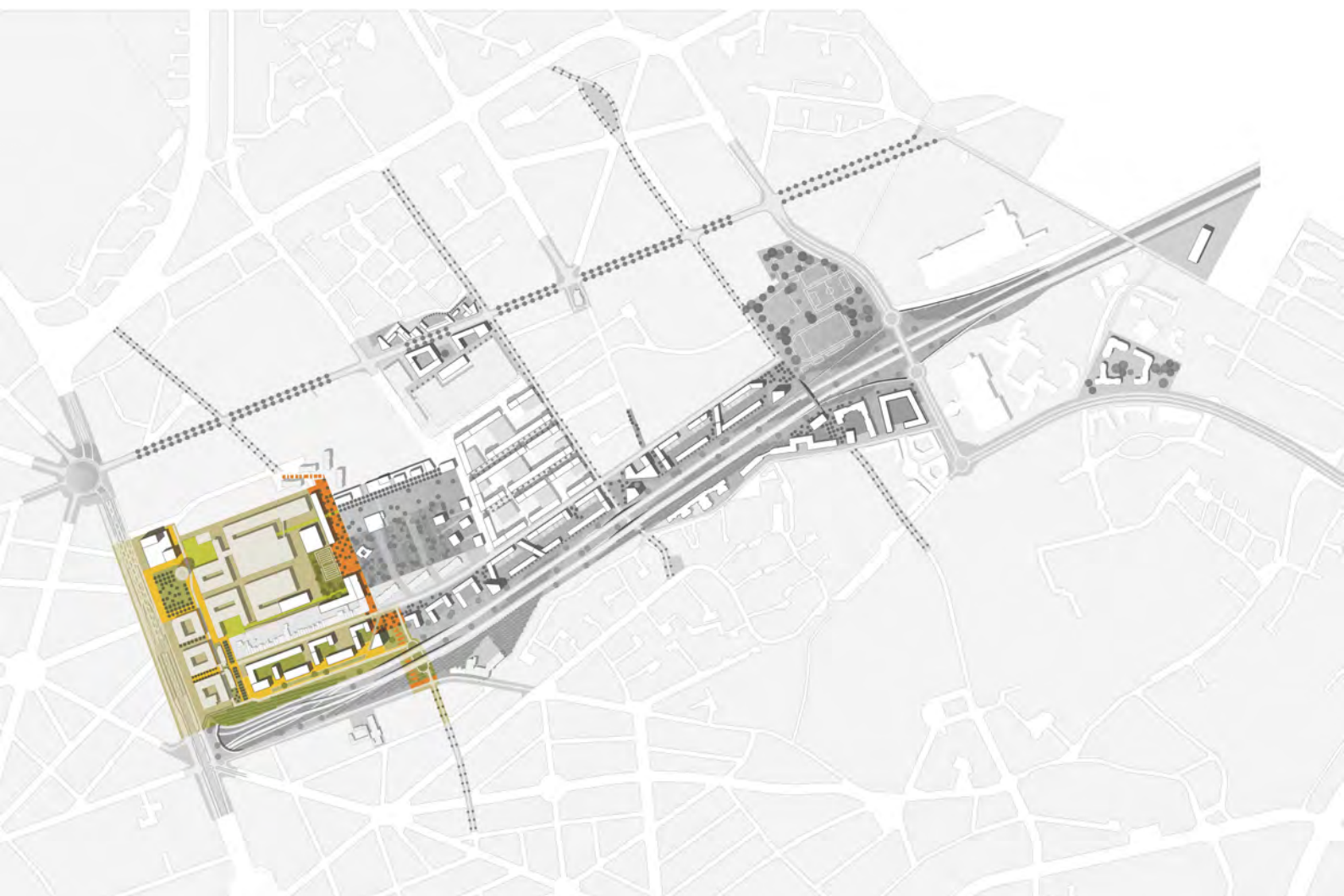
**LES CINQ GRANDS PROJETS**  
DE VIJF GROTE PROJECTEN

**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



Grand Project 1 | Groot Project 1:  
**Pôle Économique 'Reyers'**  
Economische Pool 'Reyers'



# Grand Projet 1:

## Groot Project 1:

### Projet | Project

Introduction | Inleiding

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

Schéma Directeur de la Moyenne ceinture de Bruxelles (MCB) | De studie van het Richtschema van de Brusselse Middenring (MCB)

Le projet Esplanade Emeraude | Het project Esplanade Emeraude

Etude Pôle Média de Stratec | Studie Mediapool door Stratec

Les potentiels du sites | De potentiëlen van de site

III. Lignes directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IV.a Zone Colonel Bourg | Zone Kolonel Bourg

IV.b Zone projet Esplanade Emeraude | Zone project Esplanade Emeraude

IV.c Zone campus de la VRT | Zone VRTcampus

IV.d Plan | Plan

IV.e Phasage | Fasering

### Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's



# Pôle économique 'Reyers' | Economische pool 'Reyers'

## INTRODUCTION

La zone définie par le campus de la VRT-RTBF, la rue Evenepoel, la Moyenne Ceinture et la E40 jouit d'un haut potentiel économique.

La zone contient de grandes réserves de terrains appartenant au secteur public (la région et le fédéral possèdent chacun plus de 2ha). Ces terrains sont rendus encore plus intéressants du fait que leur exploitation ne nécessite pas de grand investissement, qu'ils sont situés sur l'entrée de ville et sur la Moyenne Ceinture à la fois, et qu'ils jouissent d'une bonne accessibilité autant en voiture qu'en transport en commun. Ils présentent donc des avantages similaires aux sites Josaphat et Delta, mais avec des contraintes moins importantes.

A condition de pouvoir modifier (à moyen terme) les limites du campus sécurisé de la VRT-RTBF et de pouvoir apporter quelques modifications ponctuelles au projet Emeraude, un nouvel ensemble de bureaux, d'espaces commerciaux et de logements pourra être développé dans la zone. Ce nouveau pôle sera très bien situé en termes de visibilité, de qualité du contexte urbain et d'accessibilité (tant en transport privé qu'en transport en commun).

Par contre, ce potentiel n'est réel que si la zone est planifiée dans son ensemble avec une approche globale à plusieurs échelles. Le Grand Projet 1 propose donc une vision d'avenir à moyen et long terme, mais tâche aussi de proposer les ajustements nécessaires au court terme sur les projets en cours afin d'assurer la faisabilité économique et urbanistique de ce pôle important.

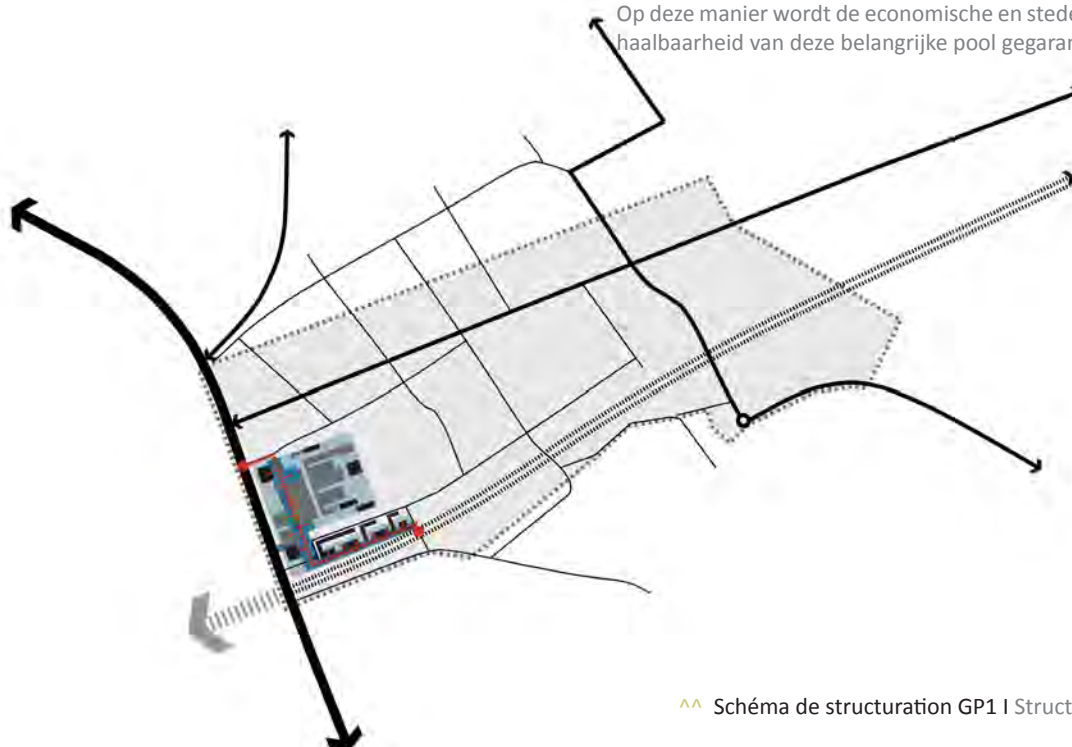
## INLEIDING

De zone die begrensd wordt door de campus van de VRT-RTBF, de Evenepoelstraat, de Middenring en de E40, beschikt over een groot economisch potentieel.

De zone omvat heel wat beschikbare terreinen die eigendom zijn van de overheid (de gewestelijke en de federale overheid bezitten ieder meer dan 2ha). Deze terreinen worden nog interessanter gezien het feit dat de ontwikkeling ervan geen grote investeringen vereist, dat zij zowel aan de toegangswegen naar de stad als aan de Middenring liggen en ze gemakkelijk bereikbaar zijn met de wagen en het openbaar vervoer. De zone vertoont dus grotendeels dezelfde voordelen als de zones Josephat en Delta, maar met minder stedenbouwkundige verplichtingen.

Op voorwaarde dat de grenzen van de bewaakte VRT-RTBF campus gewijzigd mogen worden (op midden-langetermijn) en dat er enkele punctuele wijzigingen aangebracht kunnen worden in de reeds goedgekeurde plannen van het Emeraudeproject, is het mogelijk een nieuwe cluster van kantoren, commerciële ruimten en woningen te creëren die bijzonder goed gesitueerd is wat betreft zichtbaarheid, kwaliteit van de stedelijke context en bereikbaarheid met zowel privé als openbaar vervoer.

Dit potentieel kan echter enkel geëxploiteerd worden wanneer de zone in haar geheel beschouwd wordt met een algemene aanpak op verschillende niveaus. Het Groot Project 1 stelt dan ook niet enkel een visie op middellange en lange termijn voor, maar heeft ook oog voor de korte termijn door de nodige aanpassingen voor te stellen aan lopende projecten. Op deze manier wordt de economische en stedenbouwkundige haalbaarheid van deze belangrijke pool gegarandeerd.



^^ Schéma de structuration GP1 | Structuurschets GP1

## I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING



**L'antenne de la VRT-RTBF offre une visibilité unique à la zone et fait déjà partie du paysage Bruxellois.**

**De VRT/RTBF-antenne verleent de zone unieke zichtbaarheid en maakt reeds deel uit van het Brusselse landschap.**

Le campus occupe la majorité de la zone et forme aujourd'hui une barrière urbaine importante: la zone sécurisée limite fortement les interactions entre les usagers des deux institutions et leur environnement, mais aussi entre les riverains des rues résidentielles au sud et au nord du campus (Rue Evenepoel et Colonel Bourg). Bien que les préoccupations de sécurité soient légitimes et doivent être prises en compte, l'ajustement du tracé de la barrière des campus de manière plus sensible à la structure urbaine environnante devient de plus en plus une nécessité pour la qualité de vie du quartier.

De VRT/RTBF-campus neemt het grootste deel van de zone in beslag en vormt vandaag een belangrijke stedenbouwkundige barrière: door de aanwezigheid van de beveiligde zone wordt de interactie tussen de gebruikers van beide instellingen en hun omgeving sterk beperkt. Dit geldt eveneens voor de bewoners van de woonwijken ten zuiden en ten noorden van de campus (Evenepoelstraat en de Kolonel Bourg). Ook al zijn de veiligheidsoverwegingen volstrekt gerechtvaardigd, toch wordt de aanpassing van de contouren van de campus aan de omringende stedenbouwkundige structuur een steeds grotere voorwaarde voor een verbetering van de levenskwaliteit van de wijk.

Les blocs Diamant et Silver (dits aussi: Bloc A et Bloc B) se sont implantés dans les anciens terrains de la RTBF le long de la Moyenne Ceinture d'une manière assez logique par rapport à la voirie régionale. Par contre, le côté est du bloc ne bénéficie d'aucune attention particulière et se contente de créer des façades arrières peut intéressantes.

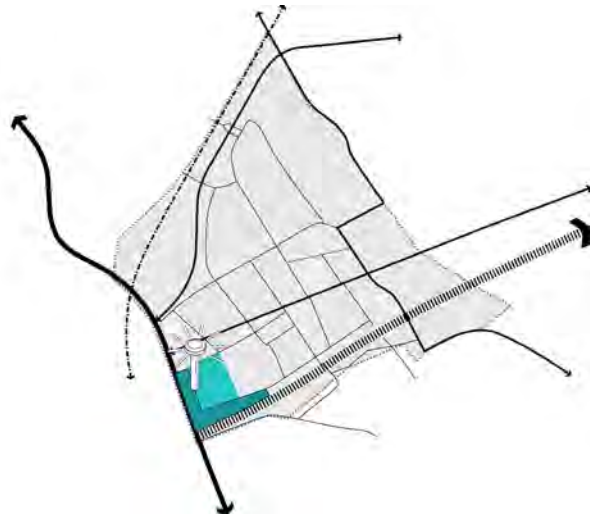
De kantoorgebouwen Diamant en Silver (ook Blok A en Blok B genoemd) zijn op de vroegere terreinen van de RTBF gebouwd langs de Middenring, wat een logische ligging is ten opzichte van de gewestweg. De oostelijke zijde van deze gebouwen kreeg echter geen specifieke aandacht, waardoor de achtergevels weinig interessant zijn.

Aussi bien les Blocs A et B que le campus de la VRT-RTBF sont désenclavés aujourd'hui par la rue Colonel Bourg qui les relie, à travers l'Avenue de Mars, avec la E40. Cette connexion souffre d'une saturation complète et cause de longues files aussi bien le matin que le soir (voir Note Mobilité en annexe). Une solution doit donc être trouvée afin d'éviter les nuisances aux riverains de la Rue C. Bourg et d'améliorer l'accessibilité même de ce pôle de fonctions avec la E40.

Zowel de Blokken A en B als de VRT-RTBF-campus worden vandaag ontsloten door de Kolonel Bourgstraat die ze via de Maartlaan met de E40 verbindt. Deze verbinding is echter volledig verzadigd en veroorzaakt zowel 's ochtends als 's avonds lange files (zie Mobiliteitsnota in bijlage). Er moet dan ook een oplossing worden gevonden die zowel de overlast voor de bewoners van de Kolonel Bourgstraat vermindert als de verbinding tussen deze functiepools en de E40 verbetert.

GP1-4





^^ Localisation | Situering

La Moyenne Ceinture offre une très bonne accessibilité à la zone aussi bien en transport en commun (Pré-métro) qu'en transport privé, mais forme une barrière considérable avec le quartier résidentiel E. Plasky. La seule connexion est un tunnel insécurisant et long sous le boulevard Reyers au niveau de l'avenue Emile Max.

Enfin, il y a un grand nombre de terrains libres actuellement dans la zone, notamment le long de la E40, mais aussi le long de la Moyenne Ceinture. Les terrains le long de l'E40 appartiennent en partie à la région et en partie au gouvernement fédéral (environ 4ha). Le PRAS y préconise une tirette de bureaux qui protège les terrains dédiés à la fonction du logement (le long de la rue Colonel Bourg) des nuisances sonores de l'E40. Quand aux terrains longeant la Moyenne Ceinture, il y en a deux en particulier: le site du futur bloc C en face du viaduc Reyers, et les terrains de la VRT actuellement utilisés pour le parking d'entrée. Des projets sont planifiés sur une partie des terrains résidentiels appartenant au fédéral ainsi que sur le site du bloc C.

De Middenring schenkt de zone een zeer goede bereikbaarheid zowel met het openbaar vervoer (premetro) als met privévervoer, maar vormt anderzijds een aanzienlijke barrière ten opzichte van de woonwijk E. Plasky. De enige verbinding bestaat uit een lange en onveilige tunnel die ter hoogte van Emile Maxlaan onder de Reyerslaan loopt.

Ten slotte is er momenteel een groot aantal beschikbare terreinen aanwezig in de zone, voornamelijk langs de E40 maar ook langs de Middenring. De terreinen langs de E40 zijn deels eigendom van het gewest en deels eigendom van de federale regering (ongeveer 4ha). Het GBP bepaalt in een smalle strook de inplanting van kantoorgebouwen, die op deze manier de terreinen die voorbestemd zijn voor woonfunctie (langs de Kolonel Bourgstraat) beschermen tegen geluidsoverlast van de E40. Wat de terreinen langs de Middenring betreft, zijn er twee terreinen in het bijzonder die de aandacht verdienen: de site van het toekomstige blok C tegenover het Reyersviaduct en de terreinen van de VRT die momenteel gebruikt worden als parking. Er zijn projecten gepland op de site van blok C, en op een deel van de terreinen met als bestemming wonen op het eigendom van de federale overheid.

## II. ANALYSE | ANALYSE

### II.a Coups partis

Les projets en cours ayant le plus d'impact direct sur la zone sont le Schéma Directeur de la Moyenne ceinture et le plan de mobilité de la place Meiser, ainsi que le projet Emerald et le projet de logements sociaux de la région situé sur une petite partie des terrains libres entre la rue Colonel Bourg et la E40.

#### Etude du Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture de Bruxelles (MCB)

Les polarités le long de la Moyenne Ceinture rendent Bruxelles plus attractif aux yeux des habitants et des investisseurs. La proximité du centre ville et de l'aéroport national constitue leur atout majeur. Ce sont surtout le site Josaphat et le site de la VRT-RTBF.

Le Schéma Directeur relatif à la Moyenne Ceinture de Bruxelles a clairement démontré ce phénomène. L'étude a recommandé d'adapter les plans qui devraient être développés sur le court terme au potentiel de la zone afin de ne pas les compromettre sur le long terme. L'étude a également signalé la nécessité d'intégrer au niveau de la Moyenne Ceinture une ligne de métro. Celle-ci, à réaliser sur le moyen terme, ne sera pas seulement nécessaire pour absorber la demande toujours croissante en transports en commun, mais également pour rendre ces polarités (y compris leurs activités) et les quartiers environnants plus accessibles.

Deux phases ont été proposées: la première se concentre sur le renforcement du centre et de l'axe nord-sud; la deuxième est basée sur une vision future selon laquelle la ville se développerait de manière polycentrique. Cette deuxième phase part d'un développement basé sur les centralités situées le long de la Moyenne Ceinture. Les interventions à effectuer sur le court terme devront donc permettre l'exécution de la première phase tout en permettant, à plus long terme, la réalisation de la deuxième phase.

### II.a Lopende projecten

De lopende projecten die de grootste rechtstreekse impact hebben op de zone zijn het Richtplan voor de Middenring, het Mobiliteitsplan voor het Meiserplein, het Emeraldproject en het project voor sociale woningen van het gewest dat zich situeert op een klein deel van de beschikbare terreinen tussen de Kolonel Bourgstraat en de E40.

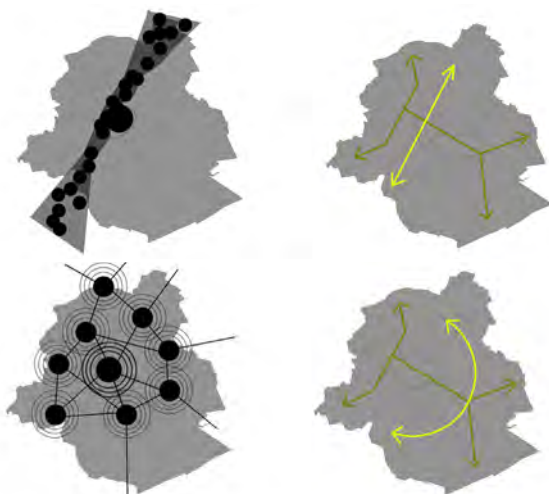
#### De studie van het Richtschema van de Brusselse Middenring (MCB)

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 van de nationale luchthaven. Dit is erg uitgesproken voor de Josaphatsite en de site van de VRT-RTBF.

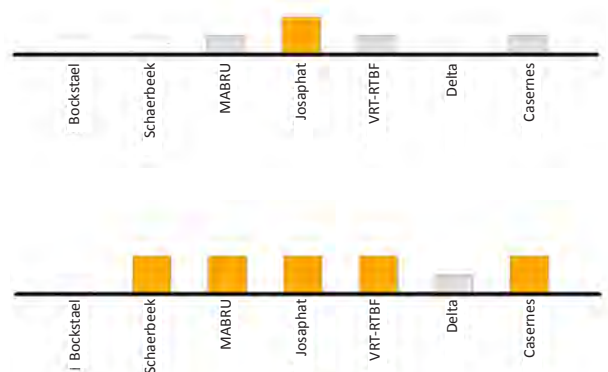
Binnen het Richtschema van de Brusselse Middenring werd dit fenomeen aangetoond. De studie beveelt aan om de plannen die op korte termijn ontwikkeld worden af te stemmen op de potentiëlen van de zone, zodanig dat deze op lange termijn niet in het gedrang komen. De studie toont tevens de noodzaak aan 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.

Er werden twee fasen voorgesteld, waarvan de eerste zich concentreerde op de versterking van het centrum en de noord-zuidas en de tweede zich vervolgens baseerde op een toekomstvisie waarin de stad zou ontwikkelen in de richting van een polycentrische stad. Binnen deze tweede fase vormen de centraliteiten langsheen de Middenring de basis voor de ontwikkeling. De interventies op korte termijn dienen dus zowel een uitvoering van fase 1 als van fase 2, op langere termijn, toe te laten.

GP1-6



^^ visions de ville | stadvisies    ^^ visions de métro | metro visies



^^ potentialités de développement I | ontwikkelingsmogelijkheden





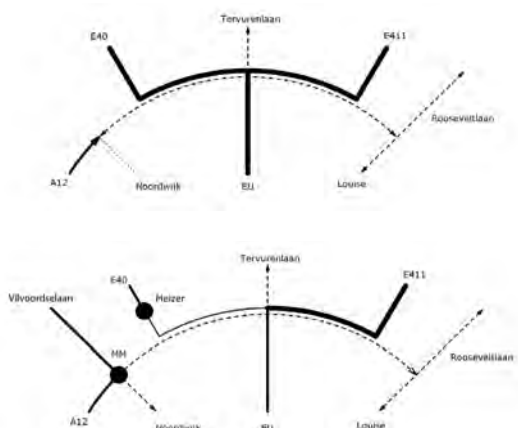
<< Terrains stratégiques à Bruxelles I / Strategische gebieden van Brussel

**Les propositions les plus importantes sur le moyen et le long terme comprennent notamment :**

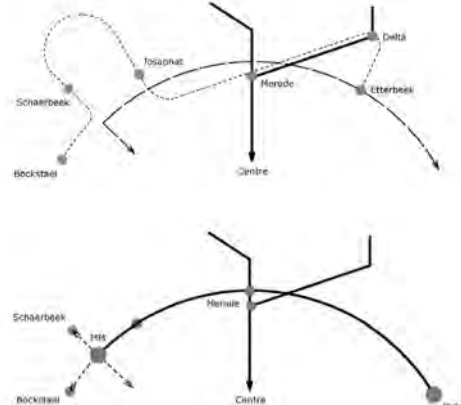
1. La transformation du pré-métro existant (tram souterrain) en un métro;
2. L'aménagement d'une piste cyclable sur toute la Moyenne Ceinture;
3. La réduction de 3 à 2 bandes des segments Lambermont et Général Jacques, mais le maintien à 3 bandes du segment Meiser-Station d'Etterbeek ainsi que le maintien à court et moyen terme du viaduc Reyers;
4. La densification de chacun des sites disponibles le long la Moyenne Ceinture ce qui permettra en outre d'y introduire de nouvelles activités économiques et équipements d'importance régionale;
5. L'amélioration de la cohérence et de la qualité des quartiers afin d'offrir aux riverains une meilleure qualité de vie et une desserte optimisée. Ainsi, ces zones deviendront une option intéressante pour les habitants potentiels de Bruxelles, lesquels leur ont toujours préféré la périphérie de la ville;
6. La suppression de la sortie depuis l'E40 vers la VRT/RTBF (afin de couper le trafic parasite à travers Diamant) et le renvoi dans les tunnels de Meiser. Ceci est conditionné par l'aménagement d'un tunnel routier sous Meiser.

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

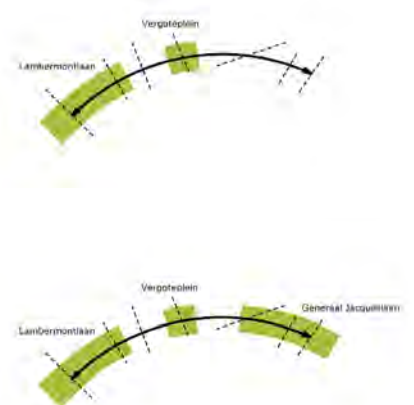
1. De transformatie van de bestaande pre-metro (ondergrondse tram) naar een volwaardige metro;
2. De aanleg van een fietspad op de hele Middenring;
3. Het terugbrengen van 3 rijstroken naar 2 op het segment Lambermont-Generaal Jacques, maar het behoud van 3 rijstroken op het stuk Meiser-Station in Etterbeek en het behoud van de Reyersviaduct op korte en middellange termijn;
4. De beschikbare sites langsheen de Middenring één voor één verdichten waarbij nieuwe economische activiteiten van gewestelijk belang geïntroduceerd worden;
5. 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 verkiezen.
6. De afschaffing van de afrit komende van de E40 in de richting van de VRT/RTBF (om zo het sluipverkeer via Diamant tegen te gaan) en de afleiding van het verkeer naar de Meisertunnels. Dit is enkel mogelijk indien er een verkeerstunnel onder Meiser wordt aangelegd.



^^ Transport privé | prive vervoer



^^ Transport public | openbaar vervoer



^^ Transport doux | zacht verkeer

### Plan de mobilité de la Place Meiser

Initié par la Région de Bruxelles Capitale, ce projet a les objectifs suivants:

- réaménagement de la place Meiser afin d'améliorer le cadre de vie et les espaces piétons et cyclistes;
- restructuration des moyens de transports en commun afin de maximiser la vitesse commerciale des trams et anticiper les travaux nécessaires à la conversion du pré-métro en Métro. L'aménagement éventuel de tunnel(s) sous la place Meiser est envisagé aussi bien pour les voitures que pour les transports en commun.

L'étude se dirige vers les conclusions suivantes:

- un tunnel pour voiture sous la place Meiser en direction de Lambermont est nécessaire afin de supprimer la quantité exceptionnelle de trafic automobile présente en surface et créer de la place pour les usagers doux et les transports en commun;
- le tunnel pour tram étudié sous la place Meiser sera probablement un tunnel droit dans l'axe des boulevards (accompagnant le tunnel voiture), ce tunnel devra permettre un passage ultérieur au métro;
- la ligne 25 supprimée dans le plan IRIS2 sera probablement maintenue à l'horizon 2015, l'étude de mobilité de la place Meiser ayant révélé l'intérêt du mouvement Montgomery-Gare du Nord;
- les aménagements d'une station souterraine de pré-métro au niveau de Josaphat doivent permettre le choix entre deux scénarios à long terme: d'une part la continuation du métro vers la zone du Marché Matinal et éventuellement plus loin (Heysel), et d'autre part la giration vers la Gare du Nord en passant sous la rue Stobaerts et ensuite l'avenue Rogier.

La conclusion définitive du terminus du futur métro sous la Moyenne Ceinture se fera hors du cadre des études de mobilité de la Place Meiser et du Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture.

### Mobiliteitsplan voor het Meiserplein

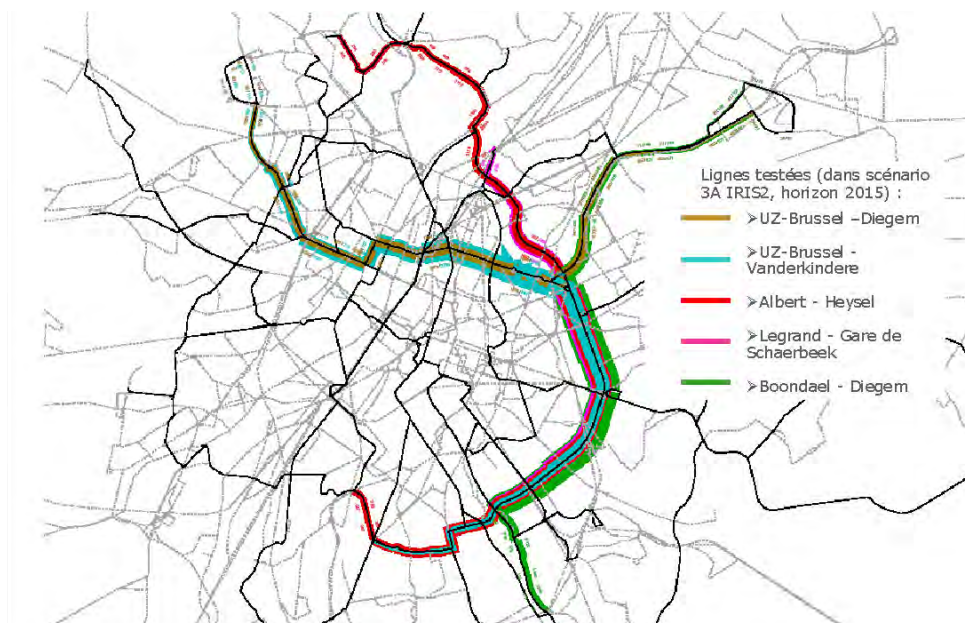
Dit project, dat er kwam op initiatief het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heeft de volgende doelstellingen:

- heraanleg van het Meiserplein om de levenskwaliteit in het algemeen en de ruimte voor de voetgangers en fietsers in het bijzonder te verbeteren;
  - herstructurering van het openbaar vervoer om de commerciële snelheid van de trams te maximaliseren en te anticiperen op de werken die nodig zullen zijn voor de omschakeling van premetro naar metro.
- De eventuele aanleg van tunnel(s) onder het Meiserplein worden zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor het openbaar vervoer beoogd.

De studie gaat richting volgende besluiten:

- een tunnel voor wagens onder het Meiserplein in de richting van Lambermont is noodzakelijk indien men de huidige hoeveelheid bovengronds autoverkeer wil verminderen en plaats wil vrijmaken voor de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer;
- de tunnel voor tram onder het Meiserplein die momenteel bestudeerd wordt, zal waarschijnlijk een tunnel worden in het rechtstreekse verlengde van de boulevards (samen met een tunnel voor autoverkeer); deze tunnel moet ook een latere overgang van premetro naar metro toelaten;
- lijn 25 die in het IRIS2-plan afgeschaft werd, zal waarschijnlijk tot 2015 behouden blijven aangezien het mobiliteitsplan voor het Meiserplein het belang van een as Montgomery-Noordstation heeft aangetoond;
- de aanleg van een ondergronds premetrostation ter hoogte van Josaphat moet de keuze laten tussen twee langetermijnsenario's: enerzijds de verlenging van de metro tot aan de Vroegmarkt en zelfs tot aan de Heysel, en anderzijds de afslag in de richting van het Noordstation door ondergronds te gaan via de Strobaertsstraat en de Rogierlaan.

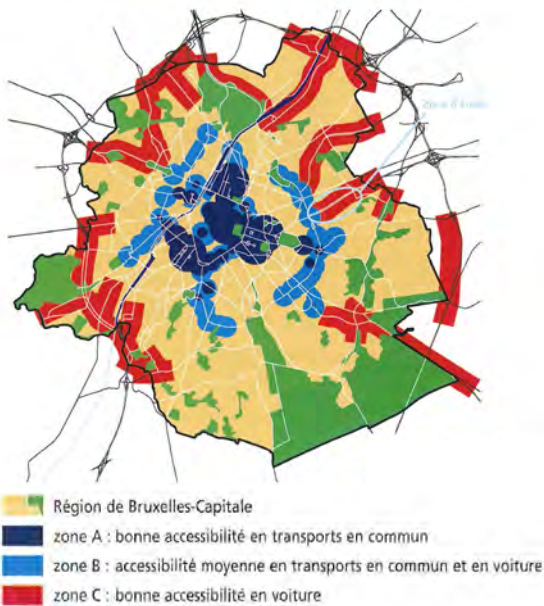
De uiteindelijke beslissing met betrekking tot het eindstation van de toekomstige metro onder de Middenring zal genomen worden buiten het kader van de Mobiliteitsstudies voor het Meiserplein en het Richtplan voor de Middenring.



^^ Lignes de désir | Trajecten volgens wens



vv Zones d'accessibilité | Bereikbaarheidszones



**Accessibilité A:**

- > au moins 10 trains/heure ou
- > 35 passages de métro/heure ou
- > 35 passages de tram/heure entre la station de prémétro de la gare du nord et celle de la gare du midi en zone A

**Accessibilité B:**

- > au moins 6 trains/heure ou
- > 15 passages/heure de tram

Au cours d'au moins une heure complète, 2 fois/jour, les 2 sens confondus.

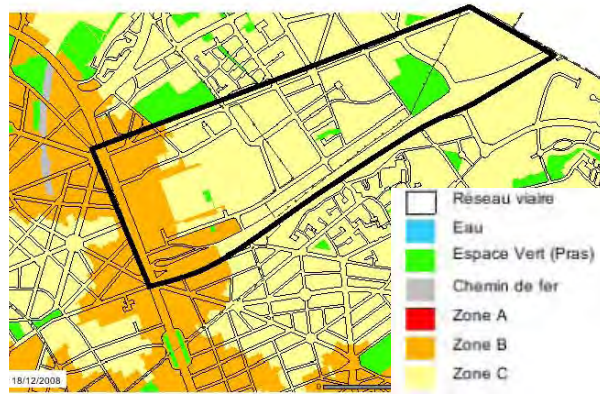
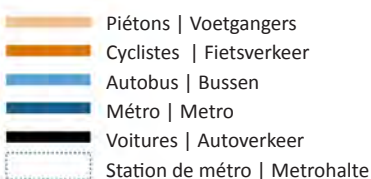
**Bereikbaarheid A:**

- > minstens 10 treinen/uur of
- > 35 voorbijkomende metrostellen/uur of
- > 35 voorbijkomende trams/uur tussen het premetrostation van het Noordstation en dat van het Zuidstation in zone A

**Bereikbaarheid B:**

- > minstens 6 treinen/uur of
- > 15 voorbijkomende trams/uur

In de loop van minstens één volledig uur, 2 maal/dag, in beide richtingen.



**Critère zone A :** temps pour arriver d'une gare nationale à destination: moins de 10 minutes (avec déplacements à pied).

Si métro MC vers Gare du Nord: on met 7,5 minutes entre Nord et Diamant. Hyp:

- 3 stations entre Diamant et Nord (3,5 km environ d'un point à l'autre)
- vitesse commerciale 30km/h

La zone devient une zone d'accessibilité A sur rayon correspondant à un déplacement à pied de 2 minutes environ (250 m autour de la station)

Par contre, si métro vers Schaerbeek-Voyageur, la zone reste en accessibilité B.

**Criterium zone A:** de tijd die nodig is om vanuit een nationaal station op zijn bestemming aan te komen: minder dan 10 minuten (verplaatsingen te voet inbegrepen).

Indien metro Middenring naar het Noordstation: men doet er 7,5 minuten over tussen Noord en Diamant. Hypothese:

- 3 stations tussen Diamant en Noord (ongeveer 3,5 km van het ene punt naar het andere)
- commerciële snelheid 30km/u

De zone wordt een zone met bereikbaarheid A over een gebied dat overeenstemt met een verplaatsing te voet van ongeveer 2 minuten (250 m rond het station)

Indien er echter een metro wordt aangelegd in de richting van Schaarbeek-Voyageur, dan behoudt de zone bereikbaarheid B.



^^ Projet de réaménagement de la Place Meiser | Project heraanleg Meiserplein

### Le projet Esplanade Emeraude

#### Le projet vient compléter l'ensemble des blocs A et B.

Situé en zone administrative, Av. A. Reyers, et initié par l'association momentanée Esplanade Reyers, ce projet a pour objectif la construction d'un nouveau Bloc (bloc C) sur le coin E40/MCB et l'addition d'un bâtiment au bloc B (voir plan ci-après). Cela comprend:

- > Extension du site MCM-AGORIA : 8.051 m<sup>2</sup> de bureaux
- > Pavillon D: 2.916 m<sup>2</sup> de bureaux + 117 m<sup>2</sup> de commerce
- > Parking privé (MCM-AGORIA) de 138 places sur 3 niveaux
- > Îlot C (immeuble de bureaux de 28.207 m<sup>2</sup> + 2 sous-sols de parking de 300 places)
- > Pavillon C: 2.920 m<sup>2</sup> de bureaux

Le projet inclut d'autres interventions nécessaires telles que:

- > Création et modification des voiries sur et aux abords de la rue C. Bourg du site RTBF et de la place des Carabiniers
  - > Modification des bretelles de l'autoroute E40, rue C. Bourg, place des Carabiniers, Av. A. Reyers
  - > Parking public de dissuasion (RBC) de 300 places sur 3 niveaux
  - > Suppression de la deuxième bretelle de sortie de la E40
- Statut : demandes de CU/CE obtenues et études d'incidences clôturées

Cependant le projet n'intègre pas l'élimination de la connexion entre la rue C. Bourg bis et le Blv Reyers, tel que prévu dans le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture à moyenne terme.

### Het project Esplanade Emeraude

#### Dit project vervolledigt het geheel van de blokken A en B.-

De projectzone bevindt zich in de administratieve zone A. Reyerslaan. Het project kwam er op initiatief van de voorlopige vereniging Esplanade Reyers en heeft als doel de bouw van een nieuw blok (blok C) op de hoek van de E40/Middenring en de toevoeging van een gebouw aan blok B (zie plan hierna). Dit houdt in:

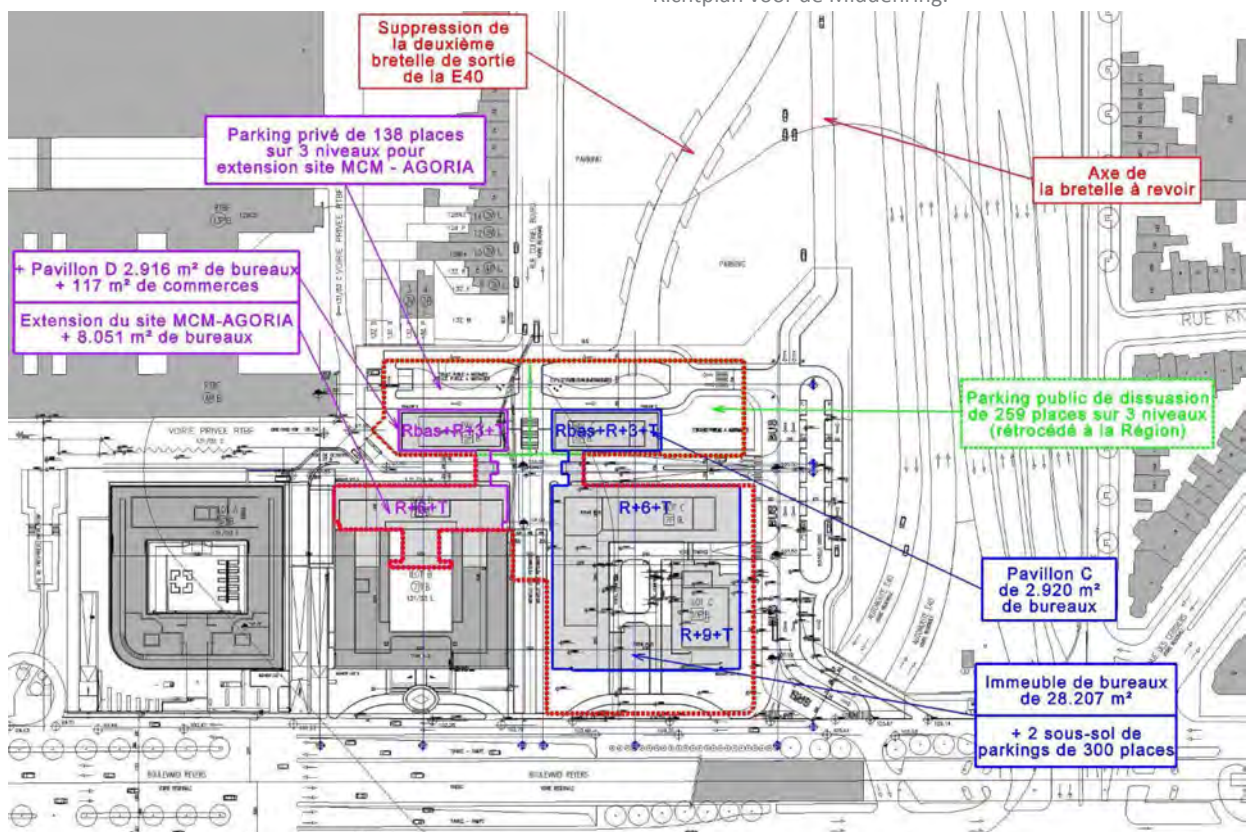
- > Uitbreiding van de site MCM-AGORIA: 8.051 m<sup>2</sup> kantoren
- > Paviljoen D: 2.916 m<sup>2</sup> aan kantoren + 117 m<sup>2</sup> winkels
- > Private parking (MCM-AGORIA) van 138 staanplaatsen over 3 verdiepingen
- > Blok C (kantoorgebouw van 28.207 m<sup>2</sup> + 2 ondergrondse verdiepingen parking met 300 staanplaatsen)
- > Paviljoen C: 2.920 m<sup>2</sup> kantoren

Het project omvat andere noodzakelijke ingrepen zoals:

- > Aanleg en aanpassing van de weginfrastructuur op en langs de Kolonel Bourgstraat aan de zijde van de RTBF en het Karabiniersplein
- > Aanpassing van de opritten aan de E40, Kolonel Bourgstraat, Karabiniersplein, A. Reyerslaan
- > Openbare pendelparking (BHG) van 300 staanplaatsen over 3 verdiepingen
- > Afschaffing van de tweede afrit van de E40

Statuut: de bouwaanvragen werden toegekend en de effectenstudie werd afgesloten.

Het project houdt echter geen rekening met de afschaffing van de verbinding tussen de Kolonel Bourg bisstraat en de Reyerslaan zoals op de middellange termijn voorzien in het Richtplan voor de Middenring.



^^ Plan projet Esplanade Emeraude | Plan project Esplanade Emeraude



### La rue Colonel Bourg bis

A la demande de plusieurs acteurs, dont notamment la commune de Schaerbeek, la Région de Bruxelles Capitale a validé la création d'une rue parallèle à la rue Colonel Bourg, appelée à ce stade préliminaire: rue C. Bourg bis.

Le but est de désengorger la rue C. Bourg dont les habitants subissent le trafic d'une partie des employés de la RTBF et VRT.

Grâce à la mise en place de la rue C. Bourg bis d'une part, et de l'esplanade Emeraude d'autre part, la rue C. Bourg va pouvoir retrouver un caractère local.

Ce projet est une proposition à reprendre dans le projet Emeraude et les autres projets de la zone.

### De Kolonel Bourg bisstraat

Op vraag van verschillende actoren, waaronder meer bepaald de gemeente Schaerbeek, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de aanleg goedgekeurd van een straat die parallel loopt met de Kolonel Bourgstraat en die in het voorbereidende stadium Kolonel Bourg bisstraat werd genoemd.

De bedoeling is om de Kolonel Bourgstraat te ontlasten zodat de bewoners minder hinder ondervinden van het verkeer dat veroorzaakt wordt door een deel van de werknemers van de RTBF en de VRT.

Door de aanleg van de Kolonel Bourg bisstraat enerzijds en van de Esplanade Emeraude anderzijds, krijgt de Kolonel Bourgstraat terug een lokaal karakter.

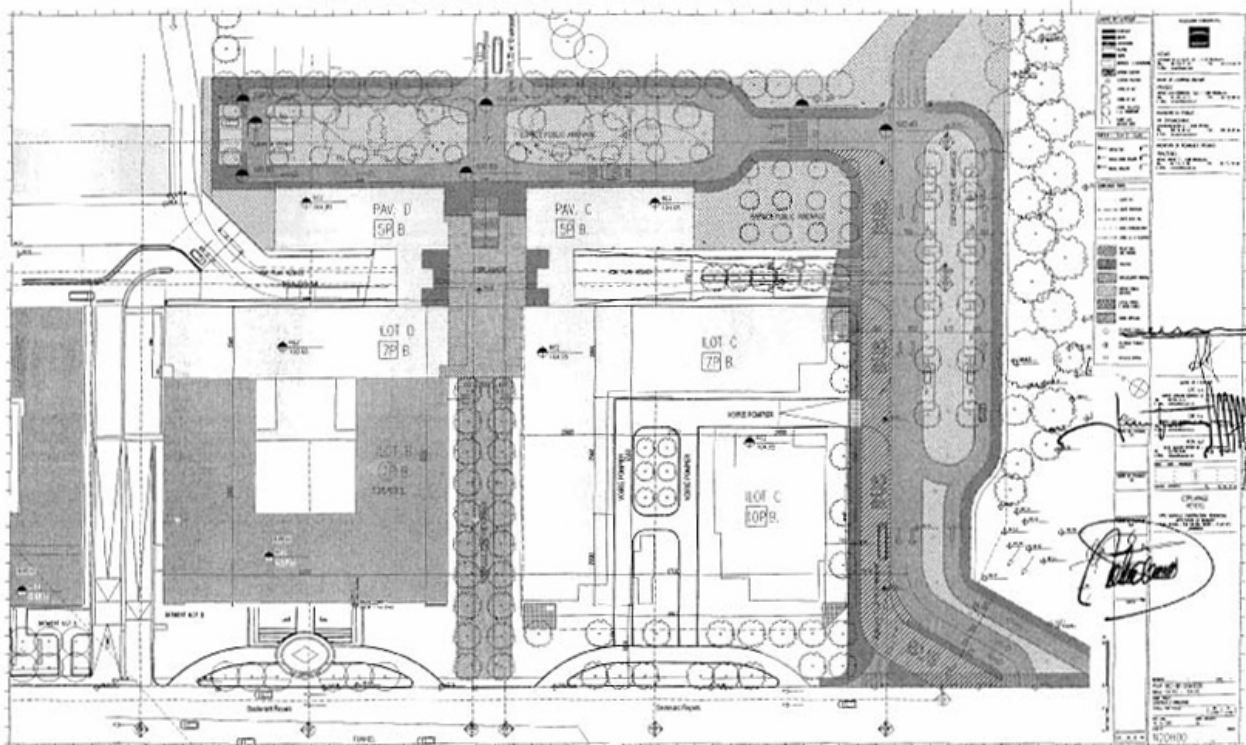
Dit project is een voorstel dat in het project Emeraude en in de andere projecten in de zone kan worden opgenomen.



^^ Organisation du trafic planifiée | Geplande verkeersafwikkeling



^^ Vue aérienne | Luchtfoto



^^ Plan espace public | Plan publieke ruimte

## Etude Pôle Média

### Introduction

L'implantation de la VRT/RTBF et les immeubles de la RTL sur le site, tout comme la proximité de Josaphat (où existent des maisons de production) sont des arguments pertinents qui plaident en faveur de la conception d'un pôle média au sein de la zone de projet. Le fait que le site constitue une des entrées principales de Bruxelles et la proximité d'infrastructures tant locales que régionales sont des atouts supplémentaires qui viennent encore renforcer la pertinence de cette localisation. A ce jour, aucune étude de marché n'est disponible pour justifier la nécessité d'un pôle média dans Bruxelles. Néanmoins, son existence aurait un impact positif sur l'économie bruxelloise et sur l'image de la ville. Pour cette raison la réalisation d'un pôle média au sein de la zone de projet a été étudiée à la demande de la région.

Le Schéma Directeur a donc tenu compte de deux scénarios:

- Un premier scénario partant de l'hypothèse d'une extension du pôle média existant;
- Un deuxième proposant le développement d'un pôle dans la zone, bien que pas nécessairement axé sur les médias.

La conclusion montre que la pertinence d'un pôle autour de la zone VRT-RTBF sur la Moyenne Ceinture est une potentialité à exploiter de toute manière. Elle est bien évidemment reliée à la mise en Métro de l'axe de la Moyenne Ceinture, mais elle est aussi une partie de la raison pour laquelle il faudra accélérer cette transformation.

(L'étude complète menée par STRATEC se trouve en annexe).

### Potentiels Du Site

#### Avantages de localisation de la zone Reyers

- L'image et le landmark de l'implantation RTBF/VRT est un facteur attractif pour les grosses entreprises autour du secteur communication et médias;
- La situation à mi-chemin entre l'aéroport et le quartier européen est un facteur d'attraction pour les entreprises qui recherchent une visibilité internationale;
- La bonne accessibilité autoroutière convient aux entreprises ayant leur personnel dans tout le pays et dont l'activité nécessite des déplacements en voiture;
- L'abondance de services urbains à proximité de la zone (Place Meiser, Chaussée de Louvain, etc.) est un facteur attractif pour les entreprises ayant besoin d'une situation quasiment en ville.

## Studie Mediapool

### Inleiding

De inplanting van de VRT/RTBF en RTL-gebouwen op de site en de nabijheid van Josaphat (waar verschillende productiehuisen gevestigd zijn) zijn twee gegronde argumenten die in het voordeel pleiten van de inrichting van een mediapool binnen de projectzone. Bovendien is de site een van de belangrijkste toegangswegen tot Brussel en zijn er heel wat plaatselijke en regionale voorzieningen in de onmiddellijke omgeving aanwezig, wat de relevantie van deze mediapool nog komt versterken.

Er is vandaag geen enkele marktstudie ter beschikking die de noodzaak van een mediapool binnen Brussel rechtvaardigt. Toch zou het bestaan ervan een gunstige invloed kunnen hebben op de Brusselse economie en op het imago van de stad. Daarom heeft het Gewest gevraagd om de realisatie van een mediapool binnen de projectzone te onderzoeken.

Het Richtplan houdt rekening met twee scenario's:

- Het eerste scenario gaat uit van een uitbreiding van de bestaande mediapool;
- Het tweede scenario stelt de ontwikkeling van nieuwe pool binnen de zone voor, zonder dat deze noodzakelijk mediagericht is.

Het besluit toont aan dat de inrichting van een pool rond de VRT/RTBF-zone langsheen de Middenring een potentieel bezit dat in ieder geval moet worden geëxploiteerd. Dit is uiteraard gelinkt aan de aanleg van een metrolijn op de as van de Middenring; het is deels ook de reden waarom deze transformatie moet worden versneld.

(De volledige studie uitgevoerd door STRATEC bevindt zich in bijlage).

### Potentieel van de site

#### Voordelen van de ligging van de zone Reyers

- Het imago en de landmark van de VRT/RTBF oefenen een aantrekkingskracht uit op grote bedrijven die actief zijn in de communicatie- en mediasector;
- De ligging op gelijke afstand van de luchthaven en de Europese wijk oefent dan weer een grote aantrekkingskracht uit op bedrijven die zich internationaal willen profileren;
- De goede autobereikbaarheid is een troef voor bedrijven die mensen terwerkstellen in het ganse land en waarvan de bedrijfsactiviteit verplaatsingen met de wagen vereist;
- Het rijke aanbod aan stadsvoorzieningen in de nabijheid van de zone (Meiserplein, Leuvensesteenweg, etc.) is een aantrekkingsfactor voor bedrijven die voor hun werking zo goed als in de stad moeten gevestigd zijn.



### Connectivité multi-gigabite et data center

- Le site a l'avantage d'une bonne situation par rapport aux infrastructures de transport de données à haut débit (fibres optiques notamment);
- La situation de la zone est excellente pour la construction d'un Data Center pour équipements informatiques de stockage de données de très grande capacité dont la sécurité de conservation est assurée par leur implantation dans des bâtiments hyper sécurisés et hyper climatisés.

### Acteurs Potentiels

#### Désavantages potentiels pour la création d'un Pôle Média visant les PME du secteur

- L'existence d'incubateurs de ce type situés dans d'autres quartiers : rue Bara (projet Egg), place Flagey, etc. ;
- Les PME ont généralement peu de moyens, et pas le besoin d'être près de leurs clients RTBF, VRT, etc. Ils cherchent plutôt les localisations les moins chères possibles.

#### Intérêt du lieu pour l'implantation pour l'INSAS?

- La proximité des sites de la RTBF/VRT est un avantage pour les activités d'enseignement et d'apprentissage sur le terrain;
- La concentration de plusieurs chaînes de radiotélévision, de l'INSAS et de plusieurs entreprises de l'audiovisuel est un plus en termes d'image pour la Région de Bruxelles-Capitale;
- Localisation avec bonne accessibilité internationale et urbaine.

### Type d'implication De La Région De Bruxelles Capitale

- Il y a une dualité des compétences Région/Communauté dans un domaine de nature culturelle autant qu'économique;
- Le secteur audiovisuel se sent actuellement lésé par rapport à la Wallonie et la Flandre, il souhaite une implication active de la Région de Bruxelles-Capitale dans le développement du secteur;
- Deux types d'aides dans le secteur audiovisuel sont possibles: des aides financières au développement de projets et une aide à la promotion nationale et internationale. L'image de Bruxelles, Capitale de l'Europe, est certainement valorisable dans un tel processus de promotion.

#### Conclusion

La mise en place d'un projet immobilier de pôle des médias (scénario 1) n'est pas clairement justifiée car elle exige un investissement régional très lourd dans un contexte très compétitif et très avancé (Liège, Vilvoorde). L'investissement n'est probablement pas assez profitable pour les PME du secteur.

Par contre, la présence d'un pôle économique (scénario 2) à cet endroit s'avère très intéressante (voir page GP1-15). Dans ce cadre, la spécialisation « média » du pôle n'est pas nécessaire, mais reste souhaitable.

### Multi-gigabite verbindingen en data center

- De site is qua infrastructuur uitermate goed uitgerust voor gegevenstransport tegen hoog debiet (aanwezigheid van optische vezels);
- De zone is uitstekend gelegen voor de bouw van een hoogtechnologisch Data Center met alle IT-voorzieningen voor de opslag van grote hoeveelheden gegevens in gebouwen die hyperbeveiligd en hypergeklimateerd zijn, waardoor de optimale bewaring van deze data gegarandeerd is.

### Mogelijke actoren

#### Eventuele nadelen van de creatie van een Mediapool voor de KMO's uit de sector

- Het bestaan van gelijkaardige 'broedplaatsen' in andere wijken: Barastraat (het Egg-project), Flageyplein, etc. ;
- De KMO's hebben over het algemeen weinig middelen en ondervinden niet de noodzaak om in de nabijheid van hun klanten RBTF, VRT, enz. gevestigd te zijn. Zij gaan liever op zoek naar goedkopere locaties.

#### Belang van de zone voor de vestiging van het INSAS?

- De nabijheid van de VRT/ RTBF -site is een voordeel voor de onderwijsactiviteiten en geeft studenten de kans om het vak op het terrein te leren;
- De concentratie van verschillende radio- en televisiezenders, van het INSAS en van verschillende audiovisuele bedrijven, komt ten goede aan het imago van het BHG;
- Ligging met een goede internationale en stedelijke bereikbaarheid.

### Betrokkenheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Er bestaat een zekere dualiteit met betrekking tot de bevoegdheden van het Gewest/de Gemeenschap op zowel cultureel als economisch vlak;
- De audiovisuele sector voelt zich momenteel tekort gedaan t.o.v. Wallonië en Vlaanderen en zag het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liever meer actief betrokken bij de ontwikkeling van de sector;
- Er zijn twee soorten hulp aan de audiovisuele sector mogelijk: financiële hulp bij de ontwikkeling van projecten en hulp bij nationale en internationale promotie. Het imago van Brussel als Hoofdstad van Europa kan binnen een dergelijk promotieproces zeker en vast benut worden.

#### Besluit

Het opzetten van een project voor de inrichting van een mediapool (scenario 1) is niet zonder meer gerechtvaardigd want het vereist zware regionale investeringen binnen een uitermate competitieve en geavanceerde context (Luik, Vilvoorde). De investeringen komen waarschijnlijk onvoldoende ten goede aan de KMO's uit de sector.

De aanwezigheid van een economische pool daarentegen (scenario 2) lijkt wel zeer interessant (zie pagina GP1-15). Binnen deze context is het « media » aspect van de pool niet langer noodzakelijk, al blijft het wel wenselijk.

### Projet de logements sociaux de la Région

La zone située entre la rue C. Bourg, l'Avenue de Mars et la E40 est définie par le PRAS comme une large zone d'habitation en vis-à-vis des logements existants et une zone plus fine de bureaux qui fait écran avec la E40 et bénéficie de cette visibilité commerciale.

De zone gelegen tussen de Kolonel Bourgstraat, de Maartlaan en de E40 wordt in het GBP gedefinieerd als een brede woonzone tegenover de bestaande woningen en als een smallere kantoorzone die de site afschermt van de E40 en profiteert van deze commerciële zichtbaarheid.

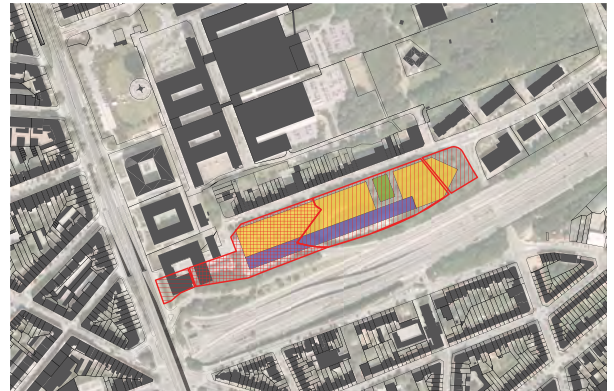
### Project sociale woningen van het Gewest



PRAS | GBP

Le site est actuellement utilisé comme parking de transit en surface et partiellement couvert d'un terrain vague verduré faisant office de décharge informelle. Le terrain appartient d'une part au fédéral et d'autre part au régional.

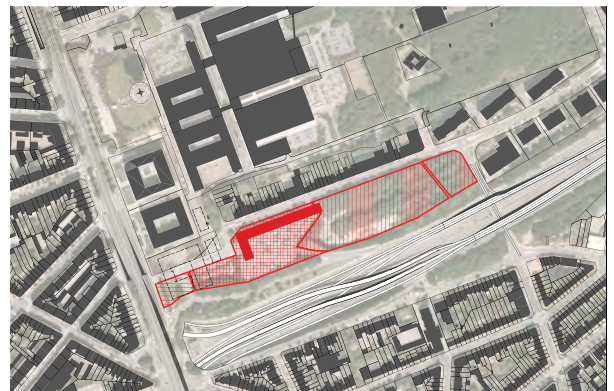
De site wordt momenteel gebruikt als een bovengrondse transitparking en bestaat gedeeltelijk uit een braakliggend beplant terrein dat grotendeels dienst doet als informele stortplaats. Het terrein is deels eigendom van de federale overheid, deels van de regionale overheid.



Propriétés Région/Fédéral | Eigendommen Regionaal / Federaal

Ce dernier a entamé un échange de terrain avec le fédéral afin de disposer d'une parcelle suffisamment large pour y développer 10.000 m<sup>2</sup> de logements sociaux (environ 100 logements) en un bâtiment de 3 à 5 niveaux, avec un accent plus élevé au long de l'axe de l'Avenue des Media.

De regionale overheid heeft een procedure opgestart om gronden te ruilen met de federale overheid, om zo een terrein te verkrijgen dat groot genoeg is voor de bouw van 10.000 m<sup>2</sup> sociale woningen (ongeveer 100 woningen) binnen een gebouw van 3 tot 5 verdiepingen, met een hoger accent langs de as van de Mediaaan.



Proposition Cabinet Dupuis Avril 2009 | Voorstel Kabinet Dupuis april 2009





## II.b Les potentiels du site

Comme déjà mentionné, le site a de nombreux atouts qui lui donnent un grand potentiel de développement:

- > Une bonne accessibilité actuelle en pré-métro (qui passera au métro à moyen-long terme);
- > La connexion avec la E40 à travers l'avenue de Mars;
- > La position géographique sur l'entrée de ville;
- > La proximité et la bonne connexion avec l'aéroport (à travers l'Av. Léopold III);
- > La visibilité offerte par l'antenne de la VRT-RTBF;
- > La concentration dans la zone de fonctions administratives et de média (campus VRT-RTBF, Blocs Silver et Diamant);
- > La disponibilité de terrains dont 1,2ha régionaux, 2,1ha fédéraux, en plus des terrains libres à l'intérieur des campus VRT-RTBF (dont 2,6ha dans la partie avant et 8ha dans la partie verte arrière).

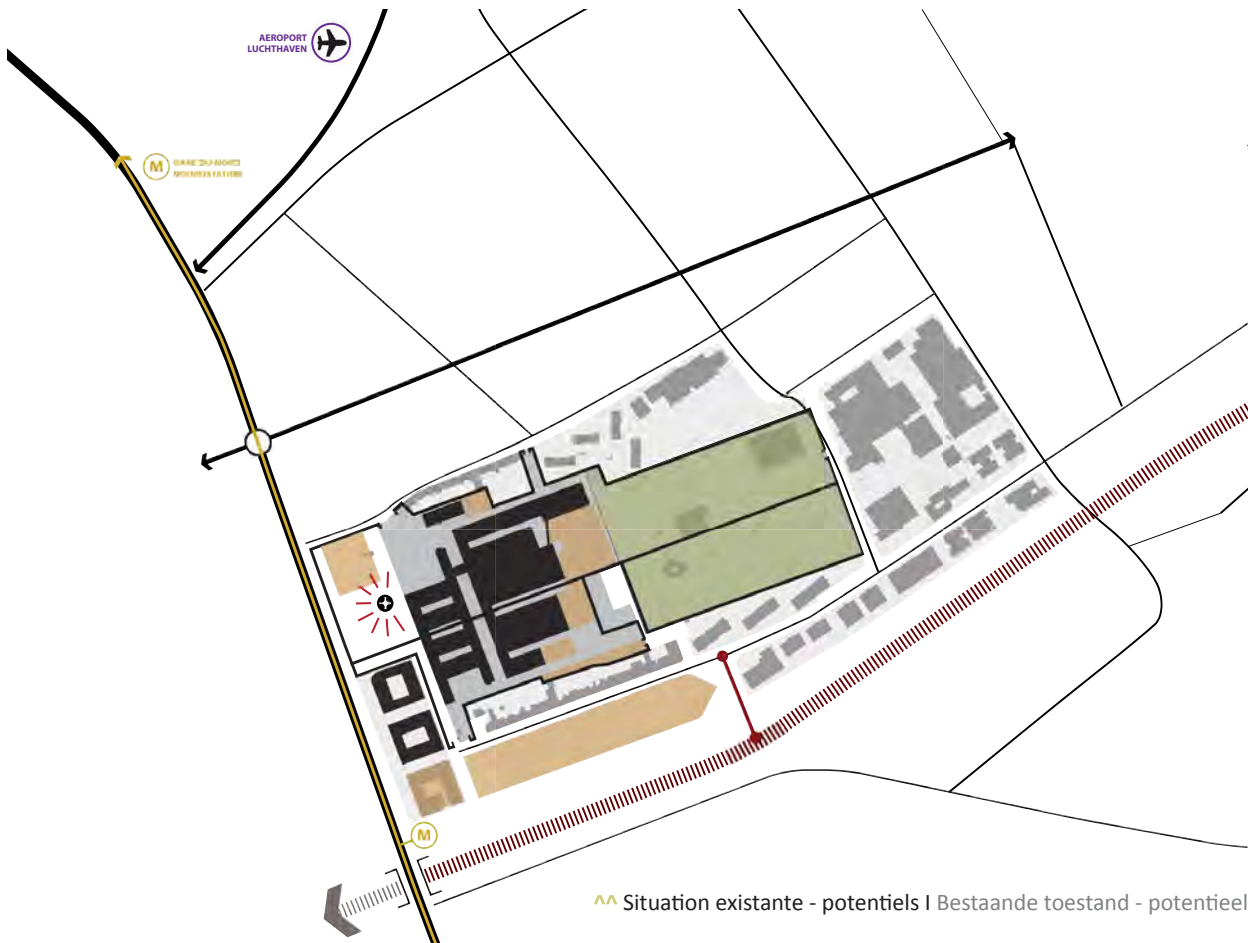
Le pôle Reyers actuel peut donc prendre une dimension beaucoup plus grande aussi bien au niveau régional qu'interrégional.

## II.b De potentieel van de site

Zoals eerder reeds vermeld, beschikt de site qua ontwikkelingspotentieel over een hele reeks troeven:

- > Een goede bereikbaarheid met de premetro (die op middellange-lange termijn zal overgaan in metro);
- > De verbinding met de E40 via de Marslaan;
- > De geografische positie aan de toegang tot de stad;
- > De nabijheid van en de goede verbinding met de luchthaven (via de Leopold III-laan);
- > De zichtbaarheid door de VRT/RTBF-antenne;
- > De concentratie van administratieve en mediafuncties binnen de zone (VRT-RTBF-campus, de kantoorgebouwen Silver en Diamant);
- > De beschikbaarheid van terreinen waarvan 1,2ha in bezit van het Gewest en 2,1ha in het bezit van de federale overheid en vrije terreinen binnen de VRT/RTBF-campus (waarvan 2,6ha vooraan en 8ha in het groene gedeelte achteraan).

De huidige Reyerspool kan dus een veel grotere uitstraling krijgen, dit zowel op regionaal als op interregionaal vlak.



### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

#### Lignes directrices du projet

Le Schéma Directeur propose que le développement du pôle économique suive les principes suivants:

+ La proposition de base de ce grand projet est l'ouverture de la rue en "L" entre la Moyenne Ceinture et la E40. Cette rue commence à la rue Evenepoel, passe par la place des Carabiniers (entrée RTBF) et se raccorde à la rue Colonel Bourg Bis pour enfin aboutir sur le nouvel échangeur proposé pour accéder à la E40. Dans la suite du document, nous nous référerons à cette rue par 'l'Avenue des Médias'.

Cette avenue désenclavera tous les immeubles de bureaux dans la zone, en ceci inclus les futurs bureaux le long de la E40 (tirette bleue du PRAS), les trois blocs Silver, Diamant et Émeraude ainsi que les campus de la VRT et de la RTBF. Elle donne à l'ensemble une structure claire et connecte les développements existants et prévus aussi bien le long de la E40 que de la Moyenne Ceinture. Le coin de cet 'L' est équipé d'un parking de dissuasion (sous le bâtiment Émeraude), d'un arrêt de Pré-métro (qui passera au Métro à moyen-long terme) et, enfin, une place publique qui joue un double rôle important: elle est aussi bien l'entrée officielle de la RTBF qu'une place locale pour le quartier (où débouche d'ailleurs la rue Colonel Bourg avec son nouveau profil local).

+ Développement de l'axe de transport en commun de la Moyenne Ceinture et son raccordement à une gare nationale. Le Schéma Directeur recommande vivement que le tracé du futur métro qui se dirige vers la Gare du Nord soit retenu. Le cas échéant, il faut créer une gare multimodale RER (toute direction vers la zone RER)-train-métro au dit « quadrilatère de Josaphat » (site du Marché Matinal, connecté à la Gare de Schaerbeek) ainsi qu'un parking de dissuasion. Dans ce cas, le deuxième tracé (direction Heysel) devient aussi intéressant que le tracé « Gare du Nord » puisqu'il offrira à toute la Moyenne ceinture (et au site VRT-RTBF) une excellente connexion à toute la zone RER.

+ Aménagement de deux immeubles phares à chaque extrémité de l'Avenue des Médias: le premier donnant sur l'entrée de la E40, le deuxième donnant sur la Moyenne Ceinture et la place Meiser.

+ Réalisation d'un noyau de bureaux organisés autour de l'Av. des Médias (ensemble formé par le bloc C d'une part et par la zone bleue dans le PRAS face à la E40 d'autre part).

+ Densification du site RTBF – VRT et attraction d'institutions éducatives pertinentes (INSAS).

+ Développement de la zone de logement sur la rue C. Bourg (débarrassée du trafic de transit qui est reporté sur l'Av. des Médias) avec un souci pour la qualité de vie et la mixité programmatique et sociale (il y a en effet une concentration excessive de logements sociaux dans la zone et un manque en

#### Krijtlijnen van het project

Het Richtplan stelt voor dat de ontwikkeling van de economische pool op de volgende principes volgt:

+ Het basisvoorstel van dit project is de aanleg van een straat in "L"-vorm tussen de Middenring en de E40. Deze straat begint aan de Evenepoelstraat, loopt over het Karabiniersplein (ingang van de RTBF) en wordt verbonden met de Kolonel Bourg bisstraat om ten slotte uit te komen aan de nieuwe verkeerswisselaar die toegang zal geven tot de E40. Verder in dit document wordt naar deze straat verwezen als de 'Medialaan'.

Deze laan zal zorgen voor de ontsluiting van alle kantoorgebouwen in de zone, met inbegrip van de toekomstige kantoren langs de E40 (de blauwe zone in het GBP), de drie blokken Silver, Diamant en Émeraude en de VRT-RTBF-campus. Ze zal aan het geheel een duidelijke structuur verlenen en de bestaande en voorziene ontwikkelingen langsheen de E40 en de Middenring met elkaar verbinden. Op de hoek van de 'L' zal een pendelparking worden voorzien (onder het Émeraude gebouw), een premetrohalte (die op de middellange-lange termijn een metrohalte zal worden) en ten slotte, een openbaar plein dat een belangrijke dubbele rol zal vervullen: het vormt de officiële toegang tot de RTBF en is tevens een plaatselijk plein voor de buurtbewoners (waarop de Kolonel Bourgstraat met haar nieuw lokaal profiel zal uitkomen).

+ Ontwikkeling van de verkeeras voor openbaar vervoer van de Middenring en de verbinding ervan met een nationaal station. Het Richtplan raadt ten stelligste aan dat het tracé van de toekomstige metro in de richting van het Noordstation, weerhouden blijft. Indien nodig, moet er een multimodaal GEN-station (alle richtingen naar de GEN-zone) trein-metro worden ingepland op de zogenaamde « vierhoek van Josaphat » (site van de Vroegmarkt, verbonden met het station van Schaerbeek), inclusief een pendelparking. In dit geval wordt het tweede tracé (in de richting van de Heysel) even interessant als het tracé « Noordstation » gezien het een uitstekende verbinding mogelijk maakt tussen de Middenring (en de VRT/RTBF-site) en de GEN-zone.

+ Aanleg van twee gebouwen als landmark aan ieder uiteinde van de Medialaan: het eerste geeft uit op de toegang tot de E40 en het tweede op de Middenring en het Meiserplein.

+ Realisatie van een kern van kantoren rond de Medialaan (een geheel bestaande uit enerzijds het blok C en anderzijds de kantoren uit de blauwe zone van het GBP tegenover de E40).

+ Verdichting van de VRT-RTBF-site en aantrekken van relevante onderwijsinstellingen (INSAS).

+ Ontwikkeling van de woonzone aan de Kolonel Bourgstraat



logements moyens). Création d'une liaison avec le quartier E. Plasky et avec la rue Evenepoel ainsi que le renforcement de la liaison piétonne et cycliste avec la rue de Diamant (sous le viaduc Reyers)

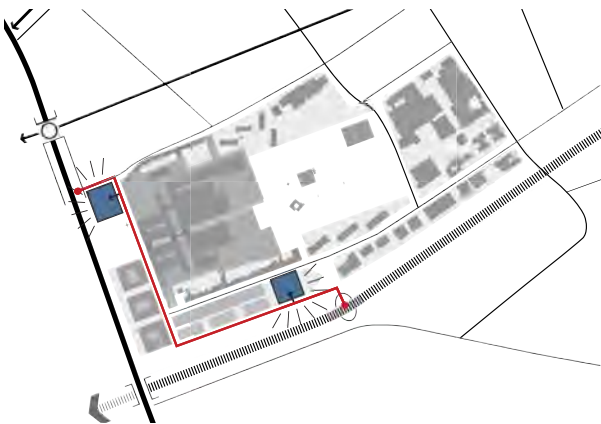
(verlost van het sluipverkeer dat wordt afgeleid naar de Mediaalaan) met speciale aandacht voor de levenskwaliteit en voor programmatorische en sociale mix (er is inderdaad een te hoge concentratie aan sociale woningen in de zone en een gebrek aan middenklassewoningen). Creatie van een verbinding met de Plasky-wijk en met de Evenepoelstraat en een versterking van de voetgangers- en fietsersverbinding met de Diamantstraat (onder het Reyersviaduct).



1. Ouverture de l' Av. des Médias | Opening van de Mediaalaan



2. Métro et parking de transit à Diamant | Metro en pendelparking aan Diamant



3. Deux immeubles phares | Twee gebouwen als landmark



4. 'L' de bureaux | 'L' van kantoren



5. Densification du site RTBF-VRT | Densificatie van de site VRT-RTBF



6. Logements sur C. Bourg bis | Woningen op Kolonel Bourg bis

## IV. PROJET | PROJECT

Malgré son grand intérêt aussi bien pour la Région, les communes, les riverains et les acteurs privés concernés, le projet du pôle économique Reyers comporte certaines contraintes à ne pas négliger. Au moment du lancement de la présente étude, il y avait déjà des permis d'urbanisme introduits et des coups partis. La création du pôle y exige donc quelques adaptations (notamment dans le projet Emeraude). Le Schéma Directeur s'efforce de garder ces modifications limitées et ponctuelles; elles n'en sont pas, pour autant, moins nécessaires.

L'ouverture de l'Av. des Médias est cruciale pour la réussite de ce projet. Hors, sa réalisation ne peut se faire que sur plusieurs étapes (voir page GP1-24) afin de prendre en compte les éléments suivants:

- Il n'est pas envisageable de couper la connexion actuelle entre la E40 et le Blv. Reyers avant d'avoir résolu le problème de la place Meiser. En effet cette dernière n'est pas en mesure d'absorber tout le trafic en direction du Quartier Nord (si celui-ci venait à être dirigé vers la place à travers les tunnels reliant l'autoroute à la Moyenne Ceinture). L'étude de mobilité de la place Meiser est en cours, la connexion ne peut donc pas être coupée avant la réalisation des mesures proposées par cette étude.
- De plus, la VRT n'envisage pas d'ouvrir la rue dans un futur proche. Il est donc nécessaire de faire en sorte que l'Av. des Médias s'arrête à l'entrée RTBF au court terme, pour ensuite se prolonger jusqu'à la rue Evenepoel au long terme.

Le projet du pôle économique Reyers se divise en trois zones: Colonel Bourg, Projet Émeraude, et campus VRT.

Ondanks het grote belang van het project voor het Gewest, de gemeentes, de omwonenden en de privéactoren, is het project voor de economische pool Reyers onderworpen aan een aantal verplichtingen die men niet uit het oog mag verliezen. Aan het begin van deze studie waren er reeds een aantal bouwaanvragen ingediend en waren enkele projecten aangevat. De creatie van een economische pool rond Reyers vergt bijgevolg enkele aanpassingen aan deze projecten, vooral aan het Emeraude project. Het Richtplan stelt alles in het werk om deze aanpassingen zo beperkt en zo gericht mogelijk te houden, dit maakt ze echter niet minder noodzakelijk.

Het openstellen van de Medialaan is van wezenlijk belang voor het succes van dit project. Maar de realisatie ervan kan enkel stapsgewijs gebeuren (zie pagina GP1-24), zodat volgende elementen in rekening gebracht kunnen worden:

- Het is onmogelijk de huidige verbinding tussen de E40 en de Reyserslaan te verbreken zolang er geen oplossing geboden is aan het probleem van het Meiserplein. Dit plein zal al het verkeer in de richting van de Noordwijk niet meer kunnen verwerken als het verkeer naar het plein zal afgeleid worden via de tunnels die de autoweg verbinden met de Middenring. De mobiliteitsstudie voor het Meiserplein is nog lopende. De verbinding kan dus niet verbroken worden zolang de voorstellen van deze studie niet zijn verwezenlijkt.
- Bovendien is de VRT niet van plan om de straat in de nabije toekomst open te stellen. De Medialaan zal dus zodanig moeten worden ingericht dat ze op de korte termijn eindigt aan de ingang van de RTBF, om op de lange termijn te worden doorgetrokken tot aan de Evenepoelstraat.

Het project voor de economisch pool Reyers wordt opgesplitst in 3 zones: Kolonel Bourg, Emeraude project en VRT-campus.





^^ Schéma de l'ensemble | Schema van het geheel

#### IV.a Zone Colonel Bourg

Cette sous-zone s'étale entre l'Av. de Mars et le projet Emeraude d'un côté, et la rue Colonel Bourg et l'Avenue des Médias (dite rue Colonel Bourg Bis) d'un autre.

##### Principe d'aménagement

La rue Colonel Bourg (1) devient une rue résidentielle à caractère totalement locale tandis que l'Av. des Médias (2) reprend le trafic à destination des blocs A, B et C ainsi qu'au campus de la VRT-RTBF. Le caractère de ces voiries est renforcé par les fonctions qui y seront aménagées: du logement côté Colonel Bourg, des bureaux côté Avenue des Médias.

##### Approche d'ensemble

Le développement de logements (3) et de bureaux (4) qui est prévu dans le bloc ainsi créé par le PRAS devrait être conçu d'une manière intégrée. Le schéma directeur recommande que la tirette de bureaux le long de l'Av. des Médias ne soit pas continue à partir du deuxième étage afin de permettre l'ensoleillement des intérieurs d'îlots. Par ailleurs, il serait intéressant que ces derniers soient parfois visibles à partir de la rue Colonel Bourg malgré l'observation générale de l'alignement de rue. Cette alternance donne un caractère plus vert et animé à la rue.

Enfin, il faudra assurer une mixité sociale dans la zone: vu la haute concentration en logement sociaux dans le secteur, il serait intéressant de donner priorité aux logements 'moyens' (hors-mis le projet déjà en marche des logements sociaux sur l'extrémité Ouest de la rue).

#### IV.a Zone Colonel Bourg

Deze subzone strekt zich langs de ene kant uit tussen de Maartlaan en het Emeraude project en langs de andere kant tussen de Kolonel Bourgstraat en de Medialaan (of Kolonel Bourg bisstraat).

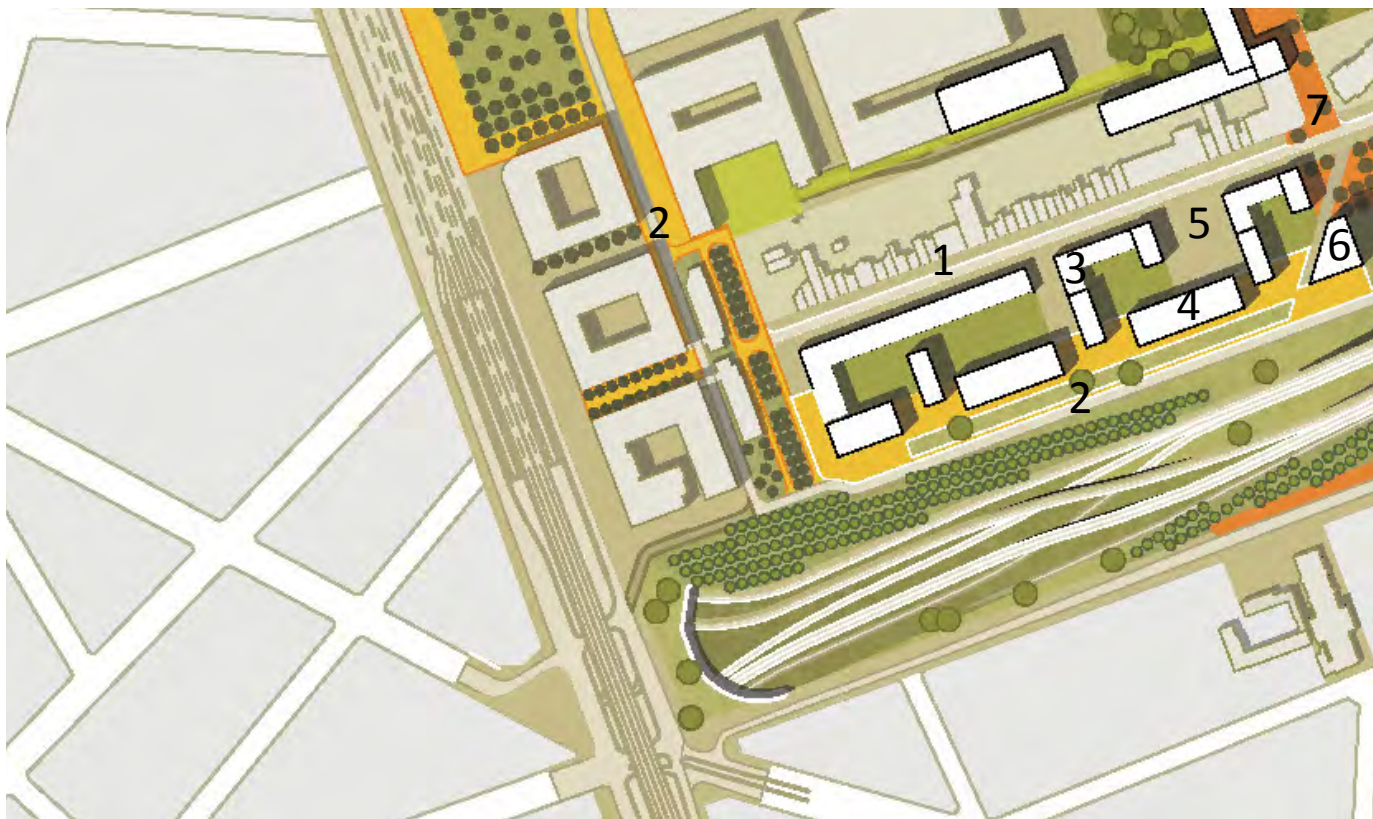
##### Inrichtingsprincipe

De Kolonel Bourgstraat (1) wordt een woonstraat met een volledig lokaal karakter terwijl de Medialaan (2) al het verkeer overneemt dat in de richting gaat van de blokken A, B en C en de VRT/RTBF-campus. Het karakter van deze wegen wordt versterkt door de functies die hier worden voorzien: woningen aan de kant van de Kolonel Bourg en kantoren aan de zijde van de Medialaan.

##### Totaalaanpak

De ontwikkeling van woningen (3) en kantoren (4) binnen het blok zoals voorzien in het GBP, zal op een geïntegreerde manier moeten worden aangepakt. Het Richtplan beveelt aan de kantoren langs de Medialaan niet hoger op te trekken dan de tweede verdieping zodat het zonlicht kan doordringen tot de binnengebieden van de bouwblokken. Het zou anderzijds interessant zijn dat enkelen soms zichtbaar zijn vanaf de Kolonel Bourgstraat ondanks het algemene rechtlijnige karakter. Deze afwisseling geeft een groener en geanimeerder karakter aan de straat.

Ten slotte dient er binnen de zone ook een sociale mix verzekerd te worden: gezien de hoge concentratie aan sociale woningen in de zone, zou het interessant zijn voorrang te geven aan de bouw van middenklassewoningen (het project voor sociale woningen dat reeds aan de gang is aan de uiterste oostelijke rand van de straat valt hier buiten).



### Bâtiment phare

Le PRAS prévoit une place (5) du côté Est de la rue. Entre cette place et l'Av. de Mars, un bâtiment phare (6) devrait marquer l'entrée de l'Av. des Médias depuis la E40. Ce bâtiment se trouve à l'intersection entre la rue Colonel Bourg et le nouvel axe piéton Josaphat-Woluwe (voir GP4): il est donc convenable d'y prévoir (en rez-de-chaussée) un équipement collectif (telle une crèche ou une salle polyvalente) ou une fonction commerciale nécessaire au quartier (tel un supermarché). Le bâtiment pourrait aussi bien être un bâtiment de bureaux que de logement.

### Accès E40

Un nouveau rond-point (7) sera aménagé sous la E40 au niveau de l'Avenue de Mars afin d'organiser les flux entrants et sortants de l'autoroute (devenue boulevard urbain, voir GP2). Ce rond-point large améliore la visibilité entre le côté Woluwe et le côté Schaerbeek et la qualité du passage piéton et cycliste sous la E40. L'Avenue des Médias y est directement connectée et reprend ainsi tout le trafic à destination des bureaux. Le trafic local suit l'Av. de Mars pour ensuite rejoindre la rue Colonel Bourg d'un côté et l'avenue de Roodebeek de l'autre.

### Gebouw als landmark

Het GBP voorziet in een plein (5) aan de oostelijke zijde van de straat. Tussen dit plein en de Maartlaan zou een gebouw als landmark (6) de toegang tot de Medialaan vanaf de E40 moeten aangeven. Dit gebouw bevindt zich op de intersectie tussen de Kolonel Bourgstraat en de nieuwe voetgangersas Josaphat-Woluwe (zie GP4): er kunnen op de benedenverdieping collectieve voorzieningen worden ingericht (zoals een crèche of een polyvalente zaal), of een commerciële functie die nuttig is voor de wijk (zoals een supermarkt). Het gebouw kan zowel een kantoor- als een woonfunctie opnemen.

### Toegang tot de E40

Er zal ter hoogte van de Maartlaan een nieuw rondpunt (7) onder de E40 worden aangelegd om het verkeer komende van en gaande naar de autosnelweg (die een stedelijke boulevard is geworden, zie GP2) vlotter te doen verlopen. Dit brede rondpunt verhoogt de zichtbaarheid tussen de kant van Woluwe en Schaerbeek en verbetert de kwaliteit van de doorgang voor voetgangers en fietsers onder de E40. De Medialaan is hier rechtstreeks mee verbonden en neemt al het verkeer in de richting van de kantoren op. Het plaatselijke verkeer volgt de Maartlaan om aan de ene kant de Kolonel Bourg en aan de andere kant de Roodebeeklaan te nemen.



IV.b Zone Projet Esplanade Emeraude

**Esplanade**

Le projet Émeraude propose la réorganisation de l'espace public et l'entrée de la RTBF (1). Le Schéma Directeur adopte ces propositions. Par contre, il est conseillé de modifier l'extrémité nord de la place en ajoutant des escaliers qui permettraient de rejoindre le niveau (inférieur) de l'Avenue des Médias (2). Le but est de faciliter le parcours piéton entre l'Esplanade (3) et la rue Colonel Bourg (4) d'une part, et la place E. Plasky et Meiser d'autre part (5). Cette liaison ne sera possible qu'à moyen terme, lorsque la VRT sera disposée à rendre publique la rue reliant l'entrée de la RTBF à la rue Evenepoel.

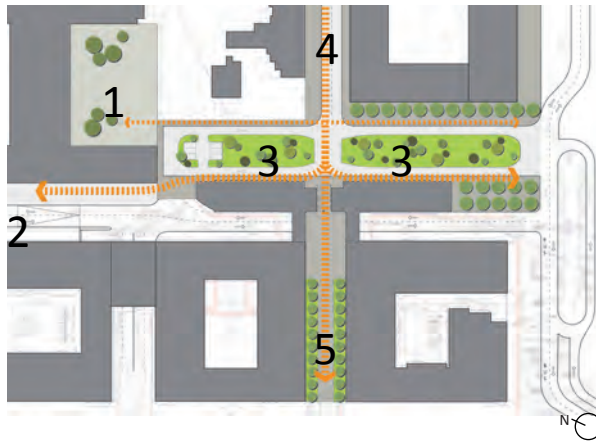
IV.b Zone Project Esplanade Emeraude

**Esplanade**

Het Emeraudeproject stelt de reorganisatie van de publieke ruimte en de toegang tot de RTBF (1) voor. Het Richtplan aanvaardt deze voorstellen. Er wordt echter aangeraden de uiterst noordelijke kant van het plein te voorzien van trappen waarmee het lager gelegen deel van de Medialaan (2) bereikt kan worden. De bedoeling is om het voetgangerstraject tussen de Esplanade (3) en de Kolonel Bourgstraat (4) enerzijds, en het E. Plaskyplein en Meiser (5) anderzijds te verbeteren. Deze verbinding zal enkel mogelijk zijn op middellange termijn, wanneer de VRT bereid is de straat die de ingang van de RTBF met de Evenepoelstraat verbindt, open te stellen voor het publiek.

v v **Legende | Legende:**

- 1. La nouvelle place de la RTBF | Nieuw toegangsplein RTBF
- 2. Avenue des Médias | Medialaan
- 3. L'esplanade | Voorplein
- 4. Rue Colonel Bourg | Kolonel Bourgstraat
- 5. Vers Plasky et Meiser | naar Plasky en Meiser



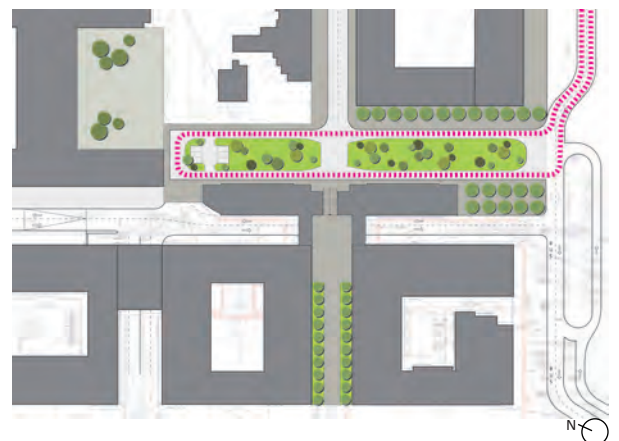
^^ Piétons | Voetgangers



^^ Accès RTBF - VRT | RTBF - VRT toegang



^^ Autobus | Bussen



^^ VIP | VIP

GP1-22





### Le (dé)connexion avec la Moyenne ceinture

En cohérence avec les conclusions du Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture, la connexion (1) entre l'Av. des Médias (Cl. Bourg Bis) et Reyers sera coupée au trafic automobile provenant de l'Av. de Mars en direction du Blv. Reyers. Seul les bus pourraient continuer à utiliser ce tracé dans les deux directions. Cette connexion sera coupée afin d'éviter le trafic parasite qui passe par la rue Diamant (à destination du quartier nord), ou qui tente d'éviter les tunnels de liaison entre l'autoroute et la ceinture. Ces derniers offrent, en effet, la seule liaison qui respecte le principe de la hiérarchisation des voiries.

Les Blocs A, B et C pourraient garder leur connexion directe avec la E40 à travers l'Avenue des Médias si ils le désirent: dans ce cas, il suffit de rendre bidirectionnelles leurs sorties de parking (aussi bien arrières qu'avants). L'accessibilité du campus VRT-RTBF depuis la E40 et la Moyenne Ceinture ne change pas.

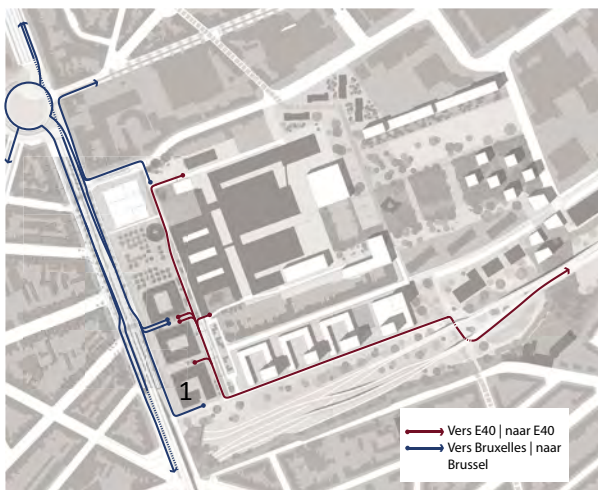
### De verbinding (scheiding) met de Middenring

Conform de besluiten van het Richtplan m.b.t. de Middenring, zal de verbinding (1) tussen de Medialaan (Kolonel Bourg Bis) en Reyers afgesloten worden voor het autoverkeer komende van de Maartlaan en rijdende in de richting van de Reyerslaan. Enkel de bussen zullen dit traject in beide richtingen nog mogen gebruiken. De verbinding zal worden afgesloten om het sluipverkeer tegen te gaan dat nu de Diamantstraat neemt (in de richting van de Noordwijk) of dat de tunnels probeert te vermijden die de autosnelweg met de ring verbinden. Deze laatste vormen immers de enige verbinding die het principe van een gehiërarchiseerde wegennet respecteren.

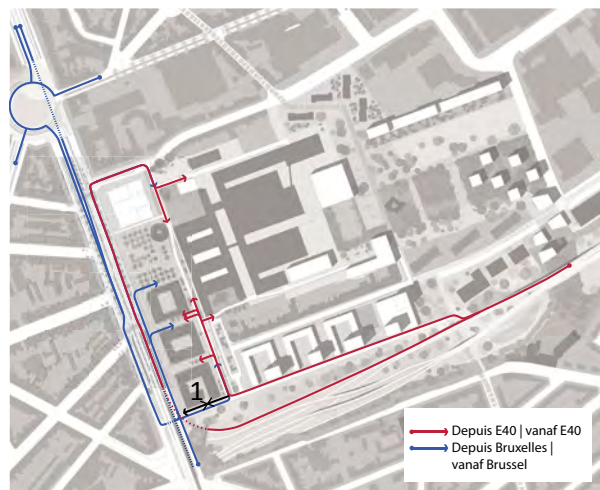
Indien gewenst, kunnen de Blokken A, B et C hun rechtstreekse verbinding met de E40 via de Medialaan behouden. In dat geval moeten de uitritten van hun parkingen (zowel die vooraan als achteraan) worden aangepast aan tweerichtingsverkeer. De bereikbaarheid van de VRT/RTBF-campus vanaf de E40 en de Middenring wordt niet gewijzigd.

#### vv Légende | Legende :

- 1. Connexion coupée | Onderbroken verbinding



^^ Proposition - vers Bruxelles et E40 | Voorstel - naar Brussel en E40



^^ Proposition - depuis Bruxelles et E40 | Voorstel - vanuit Brussel en E40

### La prolongation de l'Av. des Médias vers Meiser

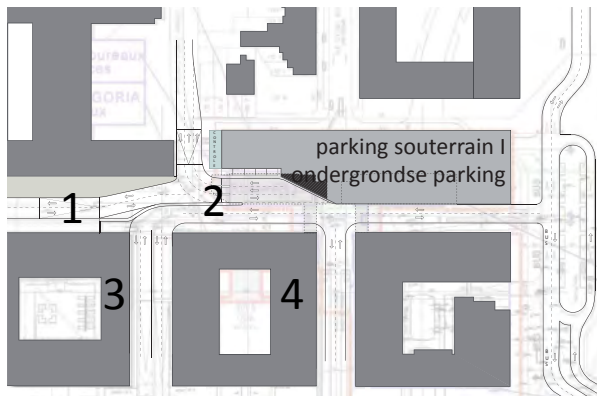
La VRT ne désire pas encore rendre publique la partie de l'Av. des Médias (1) passant dans son campus sécurisé. Le Schéma Directeur propose donc une petite modification sur le projet Emerald de manière à permettre l'utilisation de l'Av. des Médias en cul-de-sac à moyen terme, tout en permettant son ouverture jusqu'à la rue Evenepoel à long terme. Cette modification permet d'ailleurs de mieux connecter les blocs A et B à la E40 (vue que la connexion entre l'Av. des Médias et la Moyenne ceinture est coupée).

Le changement implique un léger déplacement du poste de contrôle de la RTBF (2) de manière à ne pas bloquer l'avenue elle-même (le long de celle-ci, vers l'intérieur du campus). Par ailleurs, afin de permettre une meilleure connexion des parkings des bâtiments A (3) et B (4) à l'Av. des Médias (tant au court terme qu'au long terme), il est nécessaire d'élever le niveau de celle-ci de 80cm à la hauteur des entrées en question. Ceci implique quelques ajustements complémentaires simples qui ont été discutés avec les acteurs concernés ainsi qu'avec la commune de Schaerbeek et la Région.

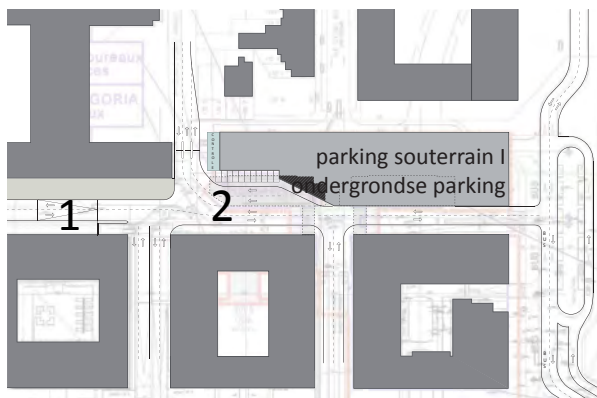
### De verlenging van de Medialaan naar Meiser

De VRT wil het deel van de Medialaan (1) dat door haar bewaakte campus loopt, voorlopig nog niet openstellen voor het publiek. Het Richtplan stelt daarom een kleine wijziging voor aan het Emerald project zodat de Medialaan op middellange termijn gebruikt kan worden als doodlopende straat, maar op lange termijn kan worden doorgetrokken tot aan de Evenepoelstraat. Met deze wijziging krijgen de blokken A en B trouwens een betere aansluiting op de E40 (gezien de verbinding tussen de Medialaan en de Middenring afgesloten wordt).

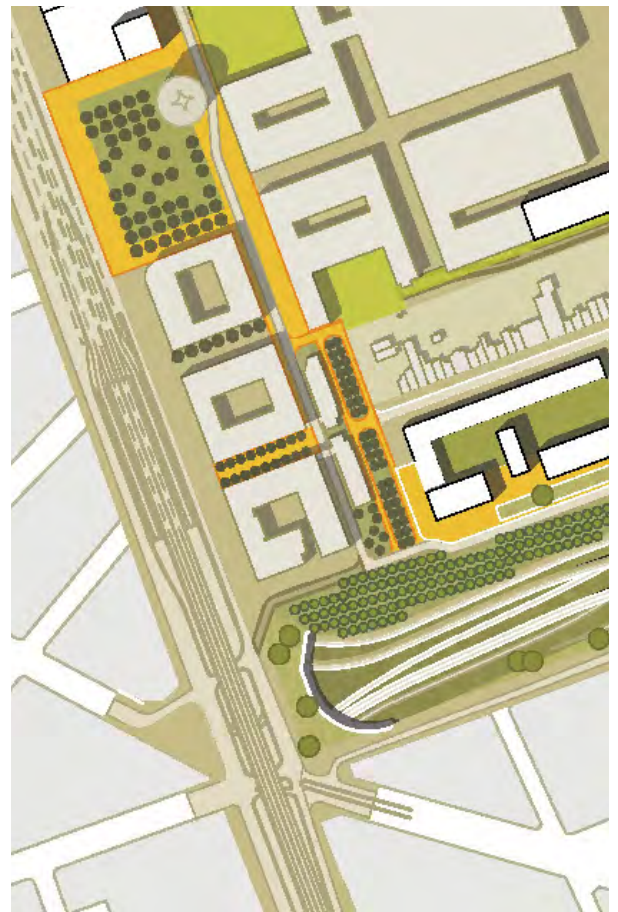
Door deze wijziging zal de controlepost van de RTBF (2) een beetje verplaatst moeten worden zodat hij geen hindernis vormt op de laan zelf. Hij zou dan langs de laan komen te staan, binnen de campuszone. Om een betere verbinding mogelijk te maken tussen de parkings van de gebouwen A (3) en B (4) en de Medialaan zal deze (zowel op korte als op lange termijn) met 80 cm verhoogd moeten worden ter hoogte van de inritten van deze parkings. Dit houdt enkele eenvoudige aanpassingen in die met de actoren in kwestie en met de gemeente Schaerbeek en het Gewest besproken zijn.



Phase 1 - nouvelle entrée de la RTBF et rue privée | Fase 1 - nieuwe toegang RTBF en privéstraat



Phase 2 - ouverture de la rue | Fase 2 - opening van de straat



### Phasage

L'élimination de la sortie de l'E40 vers le Bld Reyers dépend de la solution du Rond-point Meiser. La prolongation de la nouvelle Av. des Médias vers la rue Evenepoel dépend de la volonté de la VRT de rendre public le segment de voirie qui passe devant la façade de son bâtiment principal. Ces deux éléments retardent l'aménagement de l'Av. Des Médias et diminuent la lisibilité et la force du nouveau pôle économique souhaité.

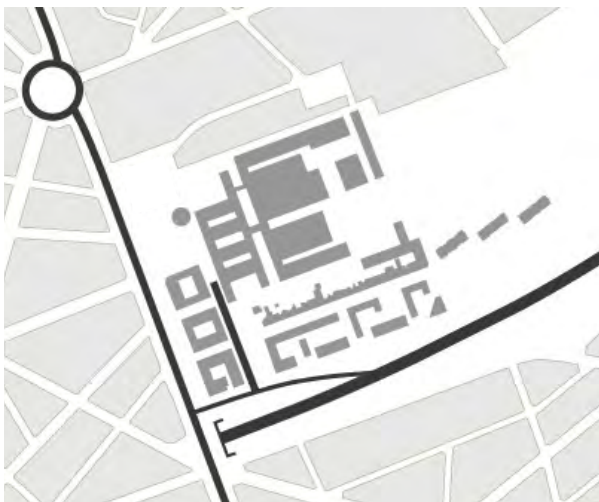
Ceci dit, rien n'empêche que ce pôle se réalise sur plusieurs étapes. Pour cela, chaque projet construit au court-terme doit être pensé de manière à permettre le passage à la phase suivante sans grandes complications. De même, il est souhaitable que l'accessibilité des bâtiments existants, à chaque phase, reste aussi bien par voiture que par Transport en Commun.

Le Schéma Directeur propose donc trois phases qui s'adaptent aux étapes en vue:

#### Phase 1: Court terme (1 à 5 ans)

Le projet Emeraude est construit, la bretelle de sortie de la E40 vers le Bld Reyers est maintenue, le rond-point Meiser n'est pas encore réaménagé.

Les modifications proposées au développeur du projet Emeraude s'adaptent à la situation à court terme. Les sorties des parkings sont maintenues tel quel (en sens unique, double bande), la voirie menant à l'entrée de la RTBF est élevée de 80cm par rapport à son niveau actuel afin d'être au même niveau que les entrées des parkings A, B et C. L'entrée commune de la RTBF-VRT est aménagée, de manière transitoire, dans le périmètre du nouveau parking de dissuasion (Il n'y a que 3 places de parking perdues). Une petite pente permet de rejoindre le niveau de la voirie interne de la RTBF, mais exige une petite modification du coin nord-ouest de l'esplanade (coins inutilisés) afin de permettre un gabarit adéquat aux camions de passer. Une autre pente, aussi courte et légère, permet de se raccorder à la voirie interne longeant le bâtiment principal RTBF-VRT.



### Fasering

De eliminatie van de afrit richting Reyerslaan vanop de E40 is afhankelijk van de oplossing van het rondpunt Meiser. De verlenging van de nieuwe Medialaan tot aan de Evenepoelstraat is op haar beurt afhankelijk van de wil van de VRT om het segment van de straat, dat net voor hun hoofdgebouw loopt, publiek te stellen. Deze twee elementen vertragen de aanleg van de Medialaan en verkleinen zowel haar leesbaarheid als de kracht van de gewenste nieuwe economische pool.

Dit verhindert echter niet de pool te realiseren in verschillende etappes. Hiervoor dient elk project op korte termijn op zondanige manier bedacht te zijn dat de doorgang in een volgende fase mogelijk blijft zonder grote complicaties. Tegelijk is het wenselijk dat de bereikbaarheid van de bestaande gebouwen in iedere fase steeds even goed blijft, dit zowel met de wagen als met het openbaar vervoer.

Het Richtplan stelt bijgevolg volgende 3 fasen voor, die zich aanpassen aan de verschillende stappen die in het vooruitzicht staan.

#### Fase 1: Korte termijn (1 tot 5 jaar)

Het project Emeraude is gerealiseerd, de afrit van de E40 richting Reyerslaan bestaat nog en het rondpunt van Meiser is nog niet heringericht.

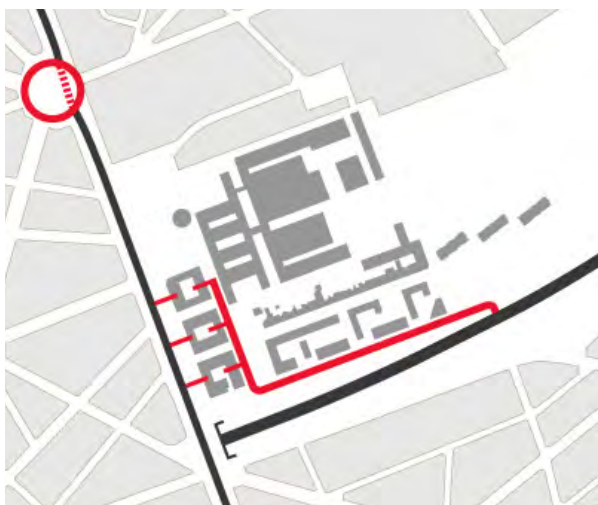
De aanpassingen die voorgesteld werden aan de ontwikkelaar van het project Emeraude zijn in functie van de situatie op korte termijn. De uitgangen van de parkings worden bewaard zoals ze zijn (dubbele rijstrook, enkele richting), de wegenis die leidt naar de ingang van de RTBF wordt 80cm verhoogd ten opzichte van het bestaande niveau, om op het zelfde niveau te komen als de toegangen tot de parkings van gebouwen A, B en C. De gemeenschappelijke toegang tot VRT en RTBF wordt tijdelijk heringericht zodanig dat hij binnen de perimeter van de nieuwe pendelparking valt (er gaan slechts 3 parkeerplaatsen verloren). Een kleine helling laat toe om tot op het niveau van de wegenis binnen de campus van RTBF te komen, al vereist dit een kleine aanpassing van de noordwestelijke hoek van de Esplanade (ongebruikte hoek). Deze ingreep laat toe een sectie te voorzien waarbinnen vrachtwagens kunnen manoeuvreren. Een andere korte en lichte helling zorgt voor de aansluiting op de interne wegenis, voor het hoofdgebouw van VRT-RTBF.

<< Phase 1 - Court terme |  
Fase 1 - Korte termijn

## Phase 2: Moyen terme (5 à 10 ans)

Meiser est réaménagé, la bretelle de sortie de la E40 est coupée, mais l'Avenue des Médias s'arrête à l'entrée sud de la RTBF-VRT.

Dans cette deuxième phase, il est nécessaire de rendre tous les accès des parkings A, B et C à double sens. De cette manière, malgré la coupure du raccord entre l'Av. des Médias et le Bld. Reyers, les trois parkings ont un accès aussi bien sur la Moyenne Ceinture que sur l'Av. des Médias (direction E40). L'Avenue des Médias reste en cul-de-sac au niveau de l'entrée commune RTBF-VRT.



## Fase 2 : Middellange termijn (5 tot 10 jaar)

Meiser is heringericht, de afrit van de E40 is doorgesneden, maar de Medialaan stopt voor de zuidelijke toegang van VRT-RTBF.

In deze tweede fase is het noodzakelijk om alle toegangen tot de parkings van de gebouwen A, B en C te voorzien van een dubbele rijrichting. Op deze manier hebben de 3 parkings een even goede aansluiting zowel op de Middenring als op de Medialaan (richting E40), ondanks het ontbreken van de aansluiting tussen de Medialaan en de Reyerslaan.

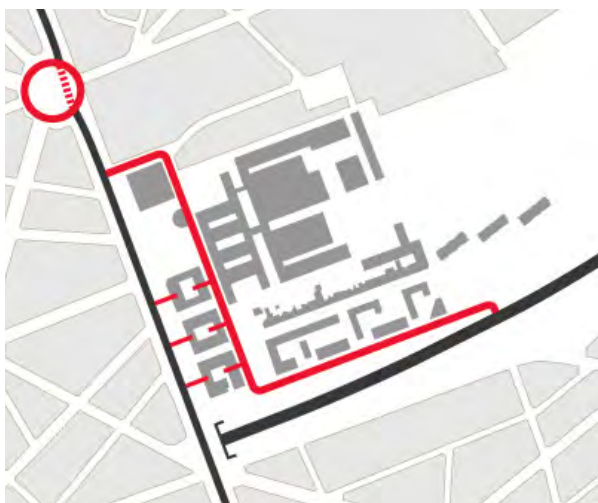
De Medialaan wordt een doodlopende straat ter hoogte van de gemeenschappelijke toegang van de VRT en RTBF.

<< Phase 2 - Moyen terme |  
Fase 2 - Middellange termijn

## Phase 3 : Long terme (5 à 15 ans)

La VRT développe son site stratégique sur la Moyenne Ceinture et permet la prolongation de l'Avenue des Médias jusqu'à la rue Evenepoel.

Le prolongement de l'Avenue des Médias se fait suivant le tracé de la voirie qui longe le bâtiment principal du campus RTBF-VRT. Une haie ou clôture peut être aménagée entre la chaussée et le bâti afin de garder le bâtiment à l'intérieur du périmètre sécurisé. Cette clôture peut être aménagée à une distance de 3m de la façade du bâtiment.



## Fase 3: Lange termijn (5 tot 15 jaar)

De VRT ontwikkelt haar strategische site op de Middenring en laat de verlenging toe van de Medialaan tot aan de Evenepoelstraat.

De verlenging van de Medialaan gebeurt binnen het tracee van de bestaande weg die voor het hoofdgebouw van de VRT-RTBF-campus loopt. Om het gebouw binnen de perimeter van de bewaakte campus te houden, kan er een haag of afsluiting voorzien worden tussen de weg en gebouwen. Deze afsluiting kan geplaatst worden op een afstand van 3m voor de voorgevel van het gebouw.

<< Phase 3 - Long terme |  
Fase 3 - Lange termijn



## IV.c Zone campus de la VRT

### 1. Avenue des Médias

Les terrains originaux de la VRT-RTBF s'étendent entre la Bld. Reyers et l'Avenue Georgan. La partie longeant la Moyenne Ceinture, au sud de l'antenne, a été vendue par la RTBF et développée en trois immeubles de bureaux. Par contre, les terrains similaires au nord de l'antenne appartiennent toujours à la VRT.

Ces derniers ont un grand potentiel de développement. Ils pourraient contribuer à la création d'une nouvelle polarité économique forte, orientée non seulement vers la E40 mais également vers la Moyenne Ceinture. Or, ce développement ne sera possible que lorsque les terrains en question seront exclus du campus sécurisé. C'est pour cela que l'une des propositions-clés du Schéma Directeur consiste à limiter le campus de la VRT-RTBF au strict nécessaire pour le bon fonctionnement des deux institutions (tout en laissant suffisamment de marge pour des expansions internes).

Pour des raisons internes, la VRT ne désire pas encore considérer les possibilités de développement de ses terrains. De plus, elle désire garder privée la rue qui relie l'entrée de la RTBF à la rue Evenepoel (l'extension de l'Av. des Médias vers la place des Carabiniers). Le Schéma Directeur respecte cette volonté mais prend les mesures nécessaires pour ne pas bloquer la possibilité d'ouvrir cette rue à moyen ou long terme (voir les amendements proposés sur le projet Emerald).

Ceci dit, cette extension de l'Avenue des Médias étant une valeur ajoutée importante pour la perméabilité et l'accessibilité du quartier (notamment la rue Colonel Bourg), le Schéma Directeur propose de lier tout développement des terrains de la VRT le long de la Moyenne Ceinture à l'ouverture de cette rue (même si les bâtiments envisagés sont destinés à l'usage interne de la VRT). Ceci répond à un principe simple: tout développement devrait répondre aussi bien à l'intérêt privé qu'à l'intérêt public.

## IV.c Zone VRTcampus

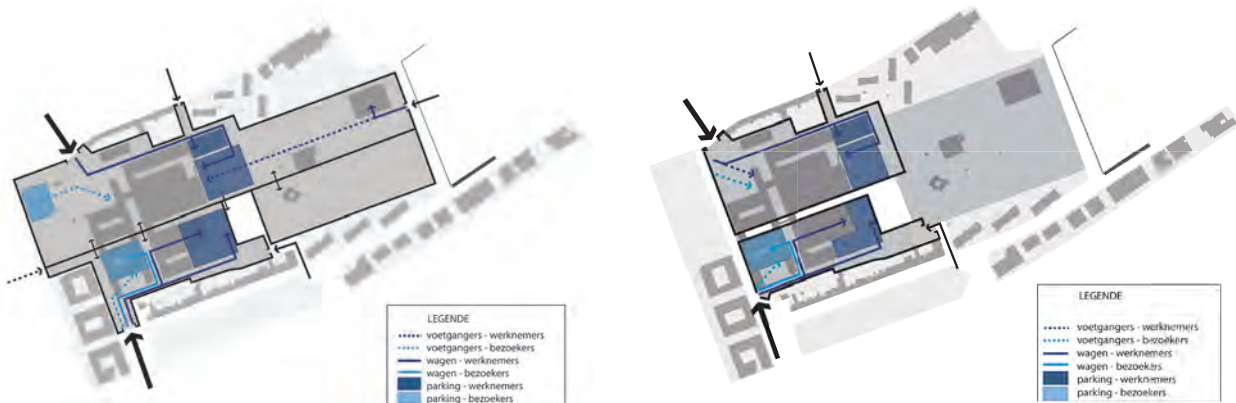
### 1. Medialaan

De oorspronkelijke terreinen van de VRT/RTBF strekken zich uit tussen de Reyerslaan en de Georganlaan. Het deel langs de Middenring, ten zuiden van de antenne, werd door de RTBF verkocht voor de constructie van drie kantoorgebouwen. De terreinen ten noorden van de antenne zijn nog steeds in eigendom van de VRT.

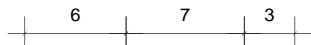
Deze omvangrijke terreinen bezitten een groot ontwikkelingspotentieel die een belangrijke bijdrage zou kunnen leveren aan de creatie van een nieuwe sterke economische polariteit die niet enkel op de E40 gericht is, maar even sterk op de Middenring. Deze ontwikkeling is slechts mogelijk wanneer de terreinen in kwestie niet langer deel uitmaken van de beveiligde campuszone. Eén van de voornaamste sleutelkwesties van dit richtschema is daarom de beveiligde campus van VRT-RTBF te beperken tot de strikt noodzakelijke contouren, die nodig zijn voor de goede werking van beide instellingen (waarbij een grote marge gelaten wordt voor interne uitbreidingen aan de binnenzijde van de nieuwe perimeter).

Omwille van interne redenen wil de VRT de ontwikkelingsmogelijkheden van deze terreinen nog niet in overweging nemen. Bovendien wil ze de straat die de toegang van de RTBF verbindt met de Evenepoelstraat (de uitbreiding van de Medialaan naar het Karabiniersplein) als privéterrein behouden. Het Richtplan respecteert deze wens maar neemt toch de nodige maatregelen zodat de straat op middellange of lange termijn alsnog opengesteld kan worden (zie de wijzigingen die werden voorgeteld mbt het Emerald project).

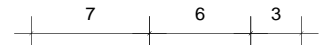
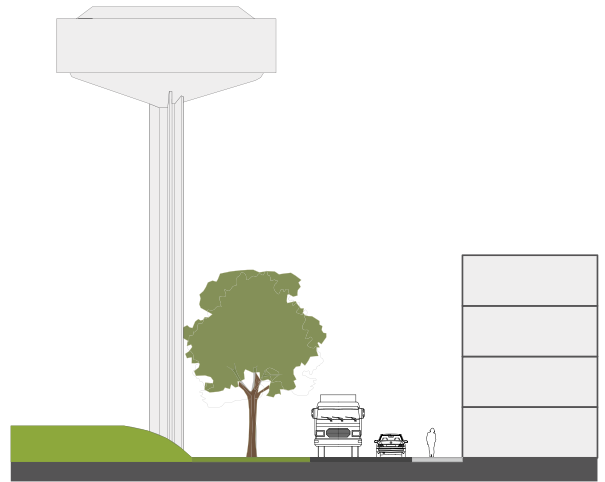
Aangezien de verlenging van de Medialaan een belangrijke toegevoegde waarde vormt voor de doorwaadbaarheid en de bereikbaarheid van de wijk (meer bepaald de Kolonel Bourgstraat), stelt het Richtplan voor om iedere ontwikkeling van de VRT-terreinen langs de Middenring te koppelen aan de openstelling van deze laan (zelfs wanneer de voorziene gebouwen bedoeld zijn voor intern gebruik van de VRT). Dit beantwoordt aan een eenvoudig principe: iedere ontwikkeling dient zowel het privé belang als het algemeen



GP1-28



^^ Coupe du côté RTBF | Snede zijde RTBF



^^ Coupe du côté VRT | Snede zijde VRT



^^ Impression de la rue publique | Impressie publieke straat

## 2. Nouvelle entrée de la VRT et bâtiment phare sur la MC

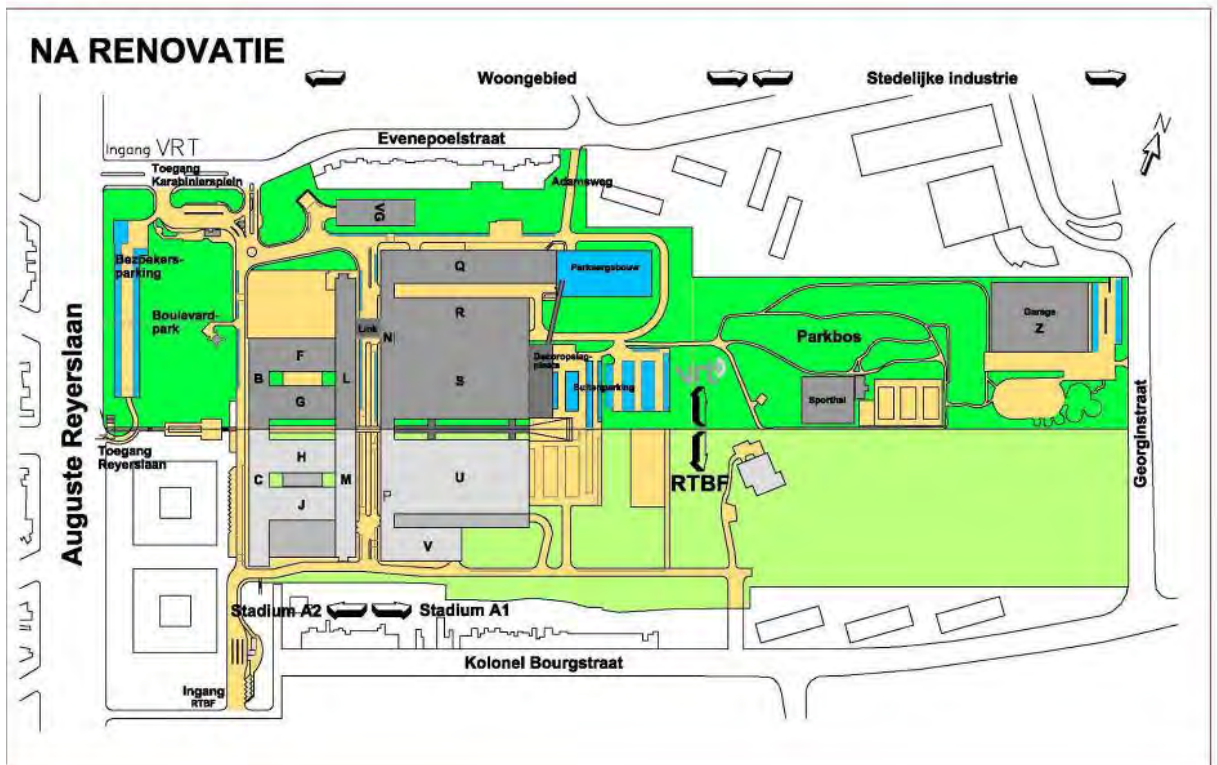
La VRT (tout comme la RTBF) a déjà rédigé un masterplan afin de coordonner les travaux de rénovation internes ainsi que les expansions possibles sur son terrain. Ce masterplan propose d'améliorer l'entrée du campus et d'aménager une place là où se trouve aujourd'hui un parking pour les employés.

Le Schéma Directeur intègre ce Masterplan et ses propositions. Afin de renforcer le rôle de parvis de cette place d'une part, et d'améliorer les interactions entre les institutions et le quartier d'autre part, il propose de mettre hors-campus les terrains de la VRT donnant sur la Moyenne Ceinture. De cette manière, la place devient effectivement le point de rencontre entre l'intérieur et l'extérieur du campus. Ceci la rendra plus animée surtout si l'aménagement inclut la construction d'un parking visiteurs en dessous de la place. Cette amélioration possible n'est pas contraignante.

## 2. Nieuwe toegang tot de VRT en het gebouw als landmark op de Middenring

De VRT heeft (net zoals de RTBF) een masterplan opgesteld om de interne renovatiewerken en de mogelijke uitbreidingen op haar terrein te coördineren. Dit masterplan stelt voor om de toegang tot de campus te verbeteren en een plein aan te leggen op de plaats waar zich vandaag de personeelsparking bevindt.

Het Richtplan integreert dit Masterplan en de voorstellen ervan. Om de rol van het plein als voorplein te versterken en de interactie tussen de instellingen en de wijk te verbeteren, stelt het Richtplan voor om de terreinen van de VRT die op de Middenring uitgeven, uit de campus te halen. Op die manier wordt het plein een ontmoetingsplaats tussen wat zich binnen en buiten de campus bevindt. Zo krijgt het plein meer dynamiek, zeker wanneer de inrichting ervan gepaard gaat met de aanleg van een ondergrondse bezoekersparking. Deze mogelijke verbetering is niet bindend.



Plan du projet de rénovation du centre média de la VRT | Plan renovatie mediacentrum VRT

Par ailleurs, le GP1 du Schéma Directeur propose le développement des terrains faisant le coin entre la Moyenne Ceinture et la rue Evenepoel. Le programme de ce bâtiment est à définir dans le cadre des PPAS subséquents au Schéma Directeur, mais il pourrait s'agir d'un immeuble de bureau, d'un hôtel, de logements ou d'un immeuble associé aux activités de la VRT. Il s'agit en tout cas de donner une attention particulière à l'architecture de cet immeuble phare qui marque aussi bien l'entrée de l'Avenue des Médias en venant de Bruxelles que le paysage urbain de la place Meiser.

Quelque soit le programme du bâtiment, il ne pourra se réaliser sans rendre publique la rue longeant actuellement le bâtiment principal de la VRT-RTBF (et donc l'extension de l'Avenue des Médias jusqu'à la rue Evenepoel).

Le projet devra aussi inclure des parkings souterrains et, de préférence, des fonctions commerciales en rez-de-chaussée. L'aménagement en surface devra aussi prévoir une zone de parking pour les bus-visiteurs de la VRT-RTBF.

Enfin, la zone abritant actuellement les antennes des deux institutions restera privée et sécurisée.

Bovendien stelt het GP1 van het Richtplan de ontwikkeling voor van de terreinen die zich bevinden op de hoek van de Middenring en de Evenepoelstraat. Het programma van dit gebouw zal worden bepaald binnen het kader van het GBP volgend op het Richtplan, maar zou een kantoorgebouw, een hotel, een appartementsgebouw of een gebouw verbonden met de activiteiten van de VRT kunnen zijn. Er zal in ieder geval bijzondere aandacht moeten uitgaan naar de architectuur van dit gebouw dat zowel de toegang tot de Medialaan als het stedelijk landschap van het Meiserplein markeert.

Wat het programma van het gebouw ook mag zijn, het zal niet kunnen worden gerealiseerd zolang de straat, die nu langs het hoofdgebouw van de VRT/RTBF loopt, niet opengesteld wordt voor het publiek (en dus de uitbreiding van de Medialaan tot de Evenepoelstraat).

Het project zal ook ondergrondse parkings moeten omvatten en bij voorkeur ook commerciële functies op de benedenverdieping. De bovengrondse inrichting dient eveneens een bus-bezoekersparking voor de VRT/RTBF te voorzien.

De zone waar momenteel de antennes van beide instellingen opgesteld staan, blijft steeds privéterrein en bewaakt.

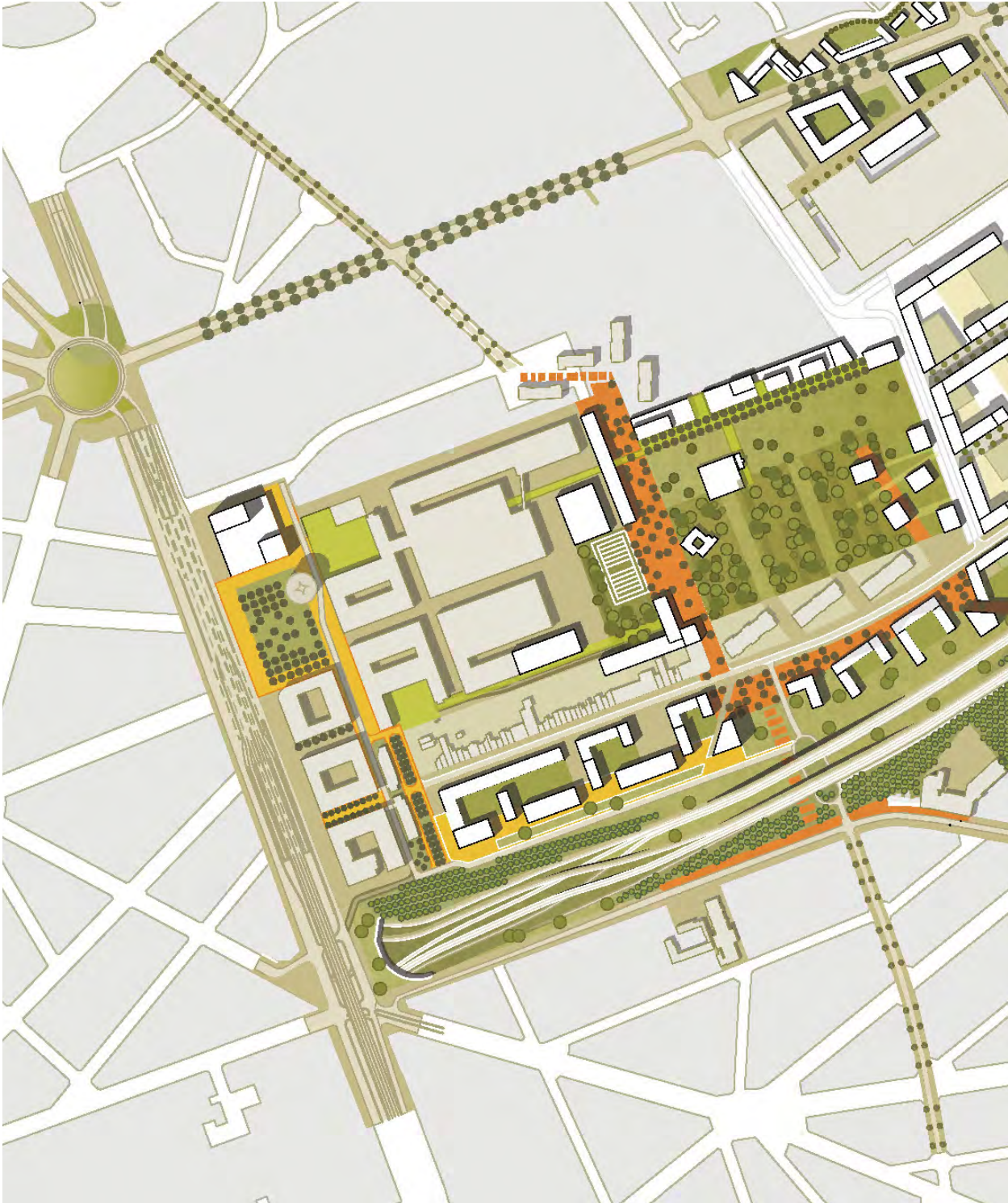
GP1-30



La nouvelle place d'entrée - VRT | Nieuw toegangsplein - VRT



IV.d Plan



# >> plan d'action >> actieplan

## Programme d'action | Actieprogramma

UNE NOUVELLE POLARITE AUTOUR DE LA VRT / RTBF	
<p><b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La VRT / RTBF</li> <li>- Les partenaires du projet Emeraude</li> <li>- La commune de Schaerbeek</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM)</li> <li>- La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)</li> <li>- Le Gouvernement Fédéral</li> </ul>	
<p><b>ACTION</b></p> <p><u>Actions à court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivre demande PU RTBF (entrée + parkings)</li> <li>- Réalisation PPAS RTBF selon l'arrêté du 10/05/2008 (voir page GP4-15)</li> <li>- Adaptation du permis d'urbanisme pour le projet Emeraude</li> <li>- Réalisation d'un Masterplan pour le développement des terrains constructibles délimité par la rue Cl. Bourg, Av. de Mars, rue Cl. Bourg Bis, et Esplanade Emeraude (intégration et développement du projet de concours lauréat logements sociaux)</li> <li>- rédaction de l'arrêté du GRBC concernant le PPAS Colonel Bourg Bis sur base du Masterplan</li> <li>- Réaménagement de la liaison pédestre Moyenne Ceinture – Emeraude – Colonel Bourg</li> <li>- Aménagement de la rue Colonel Bourg Bis (premier tronçon de l'Av. des Médias)</li> </ul> <p><u>Actions à moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation du PPAS Colonel Bourg Bis (voir page GP1-37)</li> <li>- Rédaction de l'arrêté du GRBC concernant le PPAS VRT (voir page GP1-35)</li> <li>- Suppression de la sortie Reyers de la E40 (après réalisation du tunnel sous Meiser)</li> <li>- Réaménagement de l'échangeur Av. de Mars</li> </ul> <p><u>Actions à long terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation du PPAS VRT (voir page GP1-35)</li> <li>- Réorganisation du campus sécurisé VRT (du côté de la Moyenne Ceinture)</li> <li>- Aménagement de la voirie public Colonel Bourg Bis – Evenepoel</li> <li>- Aménagement du bloc à bâtir au coin Moyenne Ceinture – Place des Carabiniers</li> </ul>	<p><b>ACTEURS</b></p> <p>Schaerbeek /RTBF Schaerbeek /Emeraude RBC/Schaerbeek</p> <p>RBC/Schaerbeek RBC/Schaerbeek RBC/Schaerbeek RBC/Schaerbeek</p> <p>RBC/ADT/Schaerbeek RBC/Schaerbeek/VRT RBC RBC</p> <p>Schaerbeek/VRT RBC/Schaerbeek RBC/Schaerbeek VRT/Schaerbeek</p>

GP1-32



1A EEN NIEUWE POLARITEIT RONDOM VRT / RTBF	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VRT / RTBF</li> <li>- Partners project Emeraude</li> <li>- Gemeente Schaarbeek</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> <li>- Maatschappij voor Intercommunale Vervoer Brussel (MIVB)</li> <li>- Federale Regering</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <p><u>Acties korte termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opvolgen bouwaanvraag RTBF (ingang + parkings)</li> <li>- Realisatie BBP RTBF volgens het besluit van 10/05/2008 (zie pagina GP4-15)</li> <li>- Aanpassing bouwaanvraag project Emeraude</li> <li>- Opmaak masterplan ontwikkeling bebouwbare terreinen afgebakend door de Kol.Bourgstraat, Maartlaan, Kol.Bourg Bisstraat en de esplanade Emeraude (integratie en ontwikkeling wedstrijdontwerp laureaat sociale woningen)</li> <li>- Opmaak besluit van de RBHG aangaande het BBP Kolonel Bourg Bis op basis van het masterplan</li> <li>- Heraanleg voetgangersverbinding Middenring – Emeraude – Kolonel Bourg</li> <li>- Aanleg van de Kolonel Bourg Bisstraat (eerste deel van de Medialaan)</li> </ul> <p><u>Acties middellange termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie BBP Kolonel Bourg Bis (zie pagina GP1-37)</li> <li>- Opmaak besluit van de RBHG betreffende het BBP VRT (zie pagina GP1-35)</li> <li>- Knippen afrit Reyers vanop de E40 (na realisatie van de tunnel onder Meizer)</li> <li>- Herinrichting van de verkeerswisselaar aan de Maartlaan</li> </ul> <p><u>Acties lange termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie van het BBP VRT (zie pagina GP1-35)</li> <li>- Herorganisatie beveiligde campus VRT (zijde Middenring)</li> <li>- Aanleg publieke doorgang Kolonel Bourg Bis – Evenepoel</li> <li>- Ontwikkeling bouwblok hoek Middenring – Karabiniersplein</li> </ul>	<b>ACTOREN</b> <p>Schaarbeek/RTBF Schaarbeek/Emeraude BHG/Schaarbeek</p> <p>BHG/Schaarbeek BHG/Schaarbeek BHG/Schaarbeek BHG/Schaarbeek</p> <p>BHG/ATO/Schaarbeek BHG/Schaarbeek/VRT BHG BHG</p> <p>Schaarbeek/VRT BHG/Schaarbeek BHG/Schaarbeek VRT/Schaarbeek</p>

## Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

ETAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<p><u>Pôle médias</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conclusion de l'étude de faisabilité du Pôle Médias terminée: pas de demande pour un pôle de sociétés principalement actives dans le secteur des médias</li> </ul> <p><u>(De)Connexion entre l'Av. des Médias et la Moyenne Ceinture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le bureau d'étude a proposé d'apporter une modification au permis d'urbanisme Emeraude de façon à ce que la coupure de la connexion entre l'av. des Médias (Cl. Bourg Bis) et la MCB (en direction du Bld. Reyers) ne réduise pas l'accessibilité des trois Block A,B et C. Ces mesures impliquent quelques changements ponctuels et mineurs dans la demande de permis d'urbanisme Emeraude et l'organisation interne des parking sous-terrains actuels des block (rendre à double-sens toutes les entrées et sorties actuelles)</li> <li>- le consortium Emeraude a exprimé ses préoccupations par rapport aux propositions du BE au GRBC. Une note de clarification a été envoyée en réponse afin d'améliorer la compréhension des propositions du BE et de démontrer l'intérêt de la prise en compte de celles-ci aux intéressés.</li> <li>- La RTBF est favorable à la proposition</li> <li>- La commune de Schaerbeek et la Région de Bruxelles-Capitale ont donné un accord de principe.</li> </ul> <p><u>Voirie publique Colonel Bourg Bis – Evenepoel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La VRT n'est pas d'accord pour réorganiser la zone sécurisée en fonction de la réalisation d'une voirie public reliant l'esplanade Emeraude à la pl. Carabinier</li> <li>- Le bureau d'étude propose des mesures pour permettre un aménagement conséquent avec la situation désirée à court et moyen termes, mais qui permette le passage, dans une phase ultérieure, à la situation optimal pour l'intérêt public.</li> </ul> <p><u>Colonel Bourg Bis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accord de principe relatif à l'aménagement de Colonel Bourg Bis</li> <li>- Accord de principe relatif à la suppression de la sortie Reyers après la réalisation des projets Moyenne Ceinture et Meiser</li> </ul>	<p>22-09-2008 concertation Schaerbeek 02-12-2008 atelier Pôle Médias 09-10-2008 atelier Mobilité 24-10-2008 concertation VRT / RTBF 07-11-2008 concertation mobilité VRT / RTBF 05-11-2008 concertation Cabinet Dupuis 01-12-2008 concertation Schaerbeek 12-12-2008 concertation Cabinet Dupuis et Esplanade Reyers 17-12-2008 CA n°2 06-03-2009 concertation Cabinet Dupuis 06-03-2009 concertation VRT 10-03-2009 CA n°3a 19-03-2009 concertation Schaerbeek 20-03-2009 concertation Esplanade Reyers 27-03-2009 CA n°3b 07-04-2009 concertation collège Schaerbeek</p>

STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<p><u>Mediapool</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Besluit van het onderzoek haalbaarheid Mediapool afgerond: geen vraag naar bundeling media-gelinkte bedrijven</li> </ul> <p><u>Verbinding (scheiding) tussen de Medialaan en de Middenring</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het studie bureau stelde voor een zodanige wijziging aan te brengen in de bouwtoelating Emeraude zodat het knippen van de verbinding tussen de Medialaan (Kol. Bourg Bis) en de Middenring (in de richting van de Reyerslaan) de toegankelijkheid van de drie blokken A, B en C niet vermindert. Deze maatregelen impliceren enkele kleine punctuele wijzigingen in de bouwaanvraag Emeraude en aan de interne organisatie van de actuele ondergrondse parkings van de gebouwen (het voorzien van een dubbele rijrichting aan alle in- en uitgangen van de bestaande parkings).</li> <li>- Het consortium Emeraude heeft haar bezorgdheden uitgedrukt omtrent de voorstellen van het studie bureau aan de RBHG. Er werd als antwoord een verklarende nota gezonden om de voorstellen van het studie bureau beter te begrijpen en om aan de geïnteresseerden het belang aan te tonen deze voorstellen op te nemen.</li> <li>- De RTBF is voorstander van het voorstel.</li> <li>- De gemeente Schaerbeek en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een principiële akkoord gegeven.</li> </ul> <p><u>Publieke doorsteek Kolonel Bourg Bis – Evenepoel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VRT gaat niet akkoord met de herorganisatie van de beveiligde zone in functie van de realisatie van een publieke doorsteek die de esplanade Emeraude verbindt met het Karabiniersplein</li> <li>- Het studie bureau stelt maatregelen voor voor een inrichting die overeen komt met de gewenste situatie op zowel korte als middellange termijn, maar die eveneens een doorgang toelaat in een latere fase, wat de optimale situatie is naar het publiek belang toe.</li> </ul> <p><u>Kolonel Bourg Bis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Principiële akkoord over de aanleg van Kolonel Bourg Bis</li> <li>- Principiële akkoord over de afschaffing afrit Reyers na de realisatie van de projecten op de Middenring en Meiser</li> </ul>	<p>22-09-2008 overleg Schaerbeek 02-12-2008 workshop Médiapôle 09-10-2008 Workshop Mobiliteit 24-10-2008 overleg VRT / RTBF 07-11-2008 overleg mobiliteit VRT / RTBF 05-11-2008 Overleg Kabinet Dupuis 01-12-2008 overleg Schaerbeek 12-12-2008 overleg Kabinet Dupuis en Esplanade Reyers 17-12-2008 CA n°2 06-03-2009 overleg kabinet Dupuis 06-03-2009 overleg VRT 10-03-2009 CA n°3a 19-03-2009 overleg Schaerbeek 20-03-2009 overleg Esplanade Reyers 27-03-2009 CA n°3b 07-04-2009 overleg college Schaerbeek</p>



## Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

### PPAS RTBF

Commune concernée: Schaerbeek

L'arrêté du GRBC du 10/05/2008 a défini le cadre du PPAS de la RTBF en conformité avec le Schéma Directeur.

### PPAS VRT

Commune concernée: Schaerbeek

Le but principal de ce PPAS est d'assurer par un bon aménagement des lieux

- le renforcement de la qualité du campus de sécurisé de la VRT;
- la création, à long terme, d'un immeuble phare sur les terrains de la VRT longeant la Moyenne Ceinture (Rue Evenepoel);
- et enfin, également à long terme, la prolongation jusqu'à la rue Evenepoel de l'Av. des Médias proposée par le SD.

La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive: il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

#### Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

+ La rue reliant la pl. des Carabiniers et l'entrée de la RTBF doit devenir, à terme, une rue publique. Cette rue fera partie de l'Av. des Médias et la prolongera afin de la connecter à la Moyenne Ceinture.

#### Le bâtiment phare sur la Moyenne Ceinture

- + Un bâtiment phare devrait être réalisé sur les terrains de la VRT, au coin entre le bld. Reyers et la rue Evenepoel. Il s'agit d'accorder une attention particulière à l'architecture de cet immeuble qui marque aussi bien l'entrée de l'Avenue des Médias que le paysage urbain de la place Meiser.
- + Il pourrait s'agir d'un immeuble de bureau, d'un hôtel, de logements ou d'un immeuble associé aux activités de la VRT.
- + Quel que soit le programme du bâtiment, sa réalisation doit être conditionnée par l'accomplissement de l'Av. des Médias (rendre publique la rue qui relie actuellement l'entrée de la VRT à celle de la RTBF).
- + Le projet devra inclure des parkings souterrains et, de préférence, des fonctions ouvertes au public en rez-de-chaussée (services, commerces, équipements, etc.). L'aménagement en surface devra aussi prévoir à l'arrière une zone de parking pour les bus-visiteurs de la VRT-RTBF.

### BBP RTBF

Betrokken gemeente: Schaerbeek

Het Besluit van de RBHG van 10/05/2009 heeft het kader voor het BBP van de RTBF vastgesteld in overeenstemming met het Richtplan.

### BBP VRT

Betrokken gemeente: Schaerbeek

De hoofddoelstelling van dit BBP is om volgende zaken te verzekeren door een goede inrichting van de site:

- de versterking van de kwaliteit van de beveiligde campus van de VRT;
- de creatie van een gebouw als landmark op de terreinen van de VRT langsheen de Middenring (Evenepoelstraat) op lange termijn;
- de verlenging van de Medialaan tot aan de Evenepoelstraat, zoals voorgesteld door het Richtplan, eveneens op lange termijn.

Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet limitatief: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

#### Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

+ De straat die het Karabiniersplein verbindt met de toegang van de RTBF dient op termijn een publieke straat te worden. Deze straat zal onderdeel vormen van de Medialaan en verlengt deze zodanig dat ze verbonden wordt met de Middenring.

#### Het gebouw als landmark op de Middenring

- + Op de terreinen van de VRT zou op de hoek van de Middenring en de Evenepoelstraat een gebouw als landmark gerealiseerd moeten worden. Dit houdt in dat er een specifieke aandacht aan de architectuur geschonken dient te worden, zodat het gebouw zowel de toegang tot de Medialaan als het stedelijk landschap van het Meiserplein duidelijk markeert.
- + Het zou kunnen gaan over een kantoorgebouw, een hotel, woningen of een gebouw geassocieerd aan de activiteiten van de VRT.
- + Wat het programma van het gebouw ook is, de realisatie ervan dient afhankelijk te zijn van de vervollediging van de Medialaan (het publiek stellen van de straat die op dit ogenblik de toegang van de VRT en de RTBF verbindt).
- + Het gebouw moet ondergrondse parkings bevatten en bij voorkeur op het gelijkvloers een functie herbergen die open is voor het publiek (diensten, handel, voorzieningen, etc.) Bij de aanleg van het terrein dient aan de achterzijde eveneens ruimte voorzien te worden voor een parkeerzone voor bezoekersbussen van de VRT-RTBF.

**Parties sécurisées**

- + Toute la partie du campus actuel qui se trouve entre le futur Parc Edith Cavell et la future Av. des Médias restera privée et sécurisée par la VRT.
- + La zone où se trouvent les antennes de la VRT et la RTBF devrait également rester sécurisée.

**Surfaces constructibles autorisées**

- + Au moins 8000m<sup>2</sup> supplémentaires de surface construite devraient être autorisés. Ces 8.000m<sup>2</sup> proviennent de l'accord avec la VRT de réduire les mètres carrés constructibles sur le parc à 31.000m<sup>2</sup> au lieu de 39.000m<sup>2</sup>. Comme pour la RTBF, ces 8.000m<sup>2</sup> pourraient faire partie d'un projet plus vaste à condition que ceci se fasse dans le respect du bon aménagement des lieux.

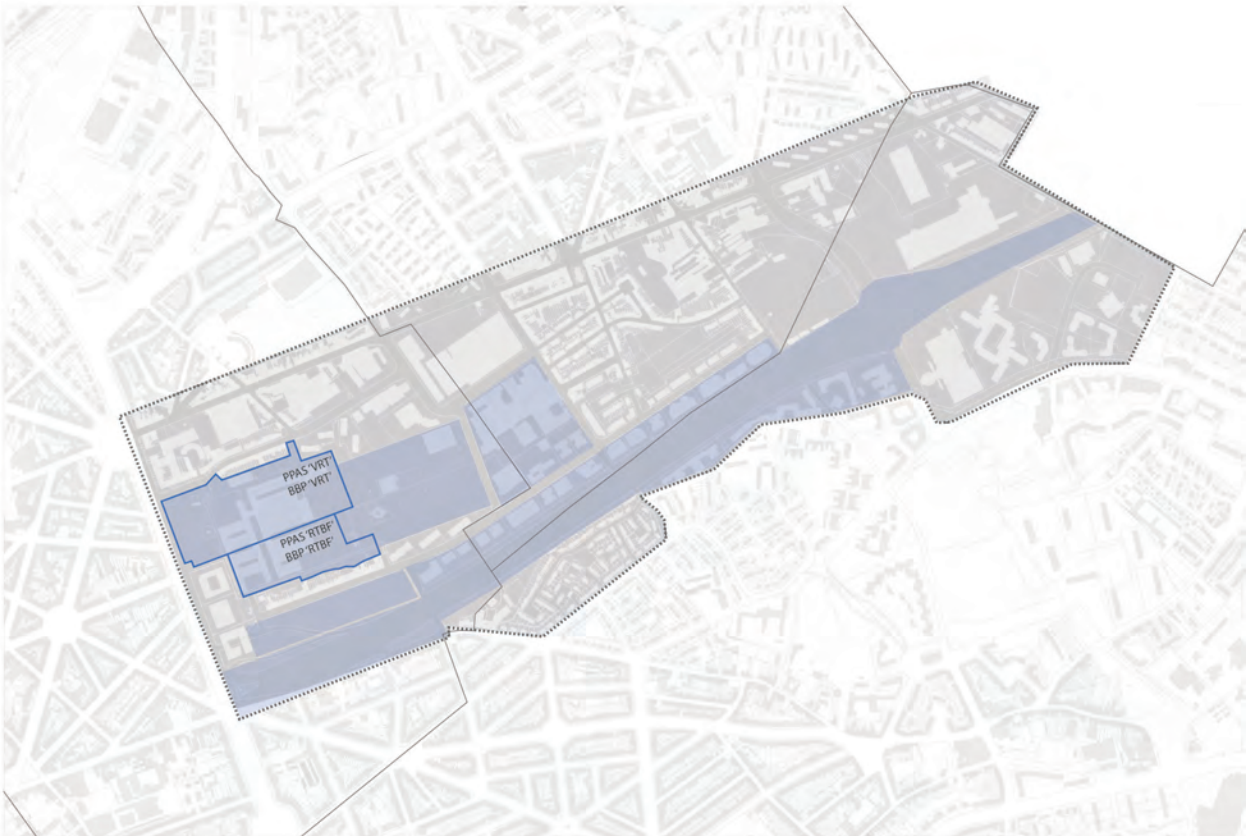
**Beveiligde delen**

- + Het volledige deel van de actuele campus, dat gelegen is tussen het toekomstige Edith Cavellpark en de Mediaaan, blijft privé en bewaakt door VRT.
- + De zone waar zich de antennes van de VRT en RTBF bevinden, dient eveneens privé te blijven.

**Toegelaten bebouwbare oppervlakten**

- + Minstens 8.000m<sup>2</sup> bebouwbare oppervlakte dient toegelaten te worden. Deze 8.000m<sup>2</sup> komen voort uit het akkoord met de VRT om het aantal bebouwbare vierkante meter in het park terug te brengen van 39.000m<sup>2</sup> tot op 31.000m<sup>2</sup>. Net zoals voor de RTBF zouden deze 8.000m<sup>2</sup> deel kunnen uitmaken van een grootschaliger project, op voorwaarde dat men hierbij de goede inrichting respecteert.

GP1-36



### **PPAS AVENUE DES MEDIAS (Colonel Bourg bis)**

Commune concernée: Schaerbeek

Le but principal de ce PPAS est d'assurer par un bon aménagement des lieux le développement d'une zone mixte entre l'Av. de Mars, la rue Cl. Bourg, l'esplanade Emerald, et l'Av. des Médias proposée par le SD (Cl. Bourg bis). Le PPAS devra assurer un développement intégré des bureaux et des logements envisagés de manière à créer une cohésion et une symbiose entre les deux types de fonctions. La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive : il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

#### **Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes**

- + La rue Cl. Bourg devient une rue résidentielle à caractère totalement local tandis que l'Av. des Médias (Cl. Bourg Bis) reprend le trafic à destination des blocs A, B et C ainsi que la VRT et la RTBF
- + La liaison connectant l'Av. des Médias à la Moyenne ceinture devient à sens unique pour les voitures (direction sortie de ville, en venant du boulevard Reyers)
- + Seuls les bus et les cyclistes peuvent y passer dans les deux sens. La liaison est donc destinée aux usagers doux et au transport public reliant la rue Cl. Bourg au quartier Plasky, la rue Diamant et l'Av. de Roodebeek.

#### **Surfaces constructibles autorisées**

- + Un développement mixte est autorisé avec un plafond de 75.000m<sup>2</sup> dont un minimum de 50% sera dédié au logement et un maximum de 40% pourrait être dédié aux bureaux. Une partie à définir des rez-de-chaussée de immeubles de logement le long de la rue Cl. Bourg devrait être dédiée aux commerces et aux équipements de proximité.
- + La part de logement sociaux ne pourra pas être inférieure à 20% ni supérieure à 30% du total de la surface dédiée au logement.

#### **Principes d'aménagement des logements sur la rue Cl. Bourg.**

- + Le logement se concentre du côté de la rue Cl. Bourg, avec une hauteur variable de 3 à 5 étages.
- + Malgré l'obligation générale de l'alignement de rue, le concept architectural doit permettre des vues et des ouvertures ponctuelles vers les espaces verts semi-privatifs derrière les immeubles de logement, en intérieur d'îlot.

### **BBP MEDIALAAN (Colonel Bourg Bis)**

Betrokken gemeente: Schaarbeek

De hoofddoelstelling van dit BBP is door middel van een goede inrichting, de ontwikkeling van een gemengde zone, voorgesteld door het RP (Kol. Bourg bis), te verzekeren tussen de Maartlaan, de Kolonel Bourgstraat, de esplanade Emerald en de Medialaan. Het BBP dient hierbij de geïntegreerde ontwikkeling van kantoren en woningen te garanderen. Deze stelt een coherentie en symbiose tussen de 2 verschillende functies voor. Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet uitputtend: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

#### **Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen**

- + De Kolonel Bourgstraat wordt een residentiële straat met een lokaal karakter, terwijl de Medialaan (Kol. Bourg bis) zowel het bestemmingsverkeer van de blokken A, B en C als dit van VRT en RTBF opneemt.
- + De verbinding tussen de Kolonel Bourgstraat en de Middenring wordt enkelrichting voor auto's (richting stadsrand, komend van de Reyerslaan).
- + Enkel de busstroken en de fietspaden behouden de doorgang in beide richtingen. De verbinding, die de Kolonel Bourgstraat verbindt met de Plaskywijk, de Diamantstraat en de Roodebeeklaan, is bijgevolg bestemd voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer.

#### **Toegelaten bebouwbare oppervlakten**

- + Er wordt een gemengde ontwikkeling toegelaten met een plafond van 75.000m<sup>2</sup>, waarvan minstens 50% bestemd is voor wonen en maximaal 40% bestemd kan zijn voor kantoren. Een te bepalen deel van de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen langsheen de Kol. Bourgstraat dient bestemd te worden voor handelsruimten en buurtvoorzieningen.
- + Het aandeel sociale woningen kan nooit minder zijn dan 20% en meer dan 30% van de totale oppervlakte bestemd voor wonen.

#### **Inrichtingsprincipes voor de woningen op de Kol. Bourgstraat.**

- + De woningen concentreren zich aan de zijde van de Kolonel Bourgstraat en hebben een variabele hoogte van 3 tot 5 verdiepingen.
- + Ondanks de algemene verplichting tot het uitlijnen van de bouwlijn in de straat dient het architecturaal concept doorzichten en punctuele openingen naar de achtergelegen semi-private groenen ruimten toe te laten. Deze ruimten zijn gelegen achter de woningen, centraal in het bouwblok.

### Principes d'aménagement des bureaux le long de l'Av. des Médias

- + Les bureaux se concentrent dans la 'tirette' bleue affectée à la fonction administrative dans le PRAS. Ces bâtiments sont desservis par l'av. des Médias (Cl. Bourg bis). Leurs parkings sont sous terrains. Leurs rez-de-chaussée peuvent contenir des commerces.
- + La tirette de bureaux ne peut pas être continue (sur la longueur) à partir du deuxième étage afin de permettre l'ensoleillement des intérieurs d'îlots.

### Le bâtiment phare sur l'Av. de Mars

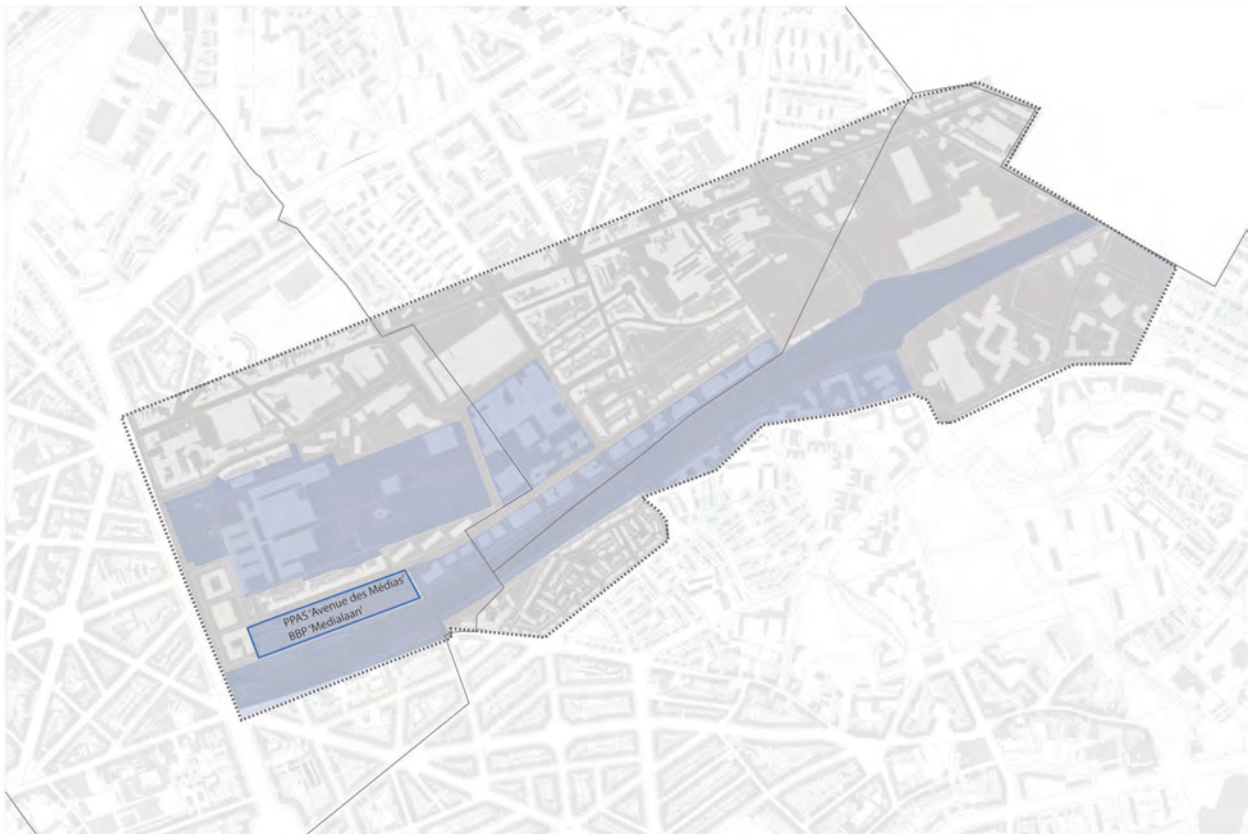
- + Entre la place identifiée par le PRAS sur la rue Cl. Bourg et l'Av. de Mars, un bâtiment phare devrait marquer l'entrée de l'Av. des Médias depuis la E40. Il s'agit d'accorder une attention particulière à l'architecture de cet immeuble qui marque l'entrée du pôle économique depuis l'autoroute.
- + Le bâtiment pourrait aussi bien être un bâtiment de bureaux que de logement.
- + Le bâtiment devrait inclure au rez-de-chaussée un équipement collectif (telle une crèche ou une salle polyvalente) ou une fonction commerciale nécessaire au quartier (tel un supermarché)

### Inrichtingsprincipe van de kantoorgebouwen langsheen de Medialaan

- + De kantoren concentreren zich in de smalle blauwe strook, die in het GBP bestemd is voor administratieve functies. Deze gebouwen worden ontsloten door de Medialaan (Kol. Bourg bis). Hun parkings bevinden zich ondergronds. Hun gelijkvloerse verdiepingen kunnen handelsruimten bevatten.
- + Vanaf de tweede verdieping mag de smalle strook kantoren niet meer gerealiseerd worden als een continu geheel (in de lengte), dit om bezonning in de binnengebieden toe te laten.

### Het gebouw als landmark op de Maartlaan

- + Tussen het plein gelegen aan de Kol. Bourgstraat en de Maartlaan, dat vastgelegd werd in het GBP, dient een gebouw als landmark vanop de E40 de toegang tot de Medialaan te markeren. Dit houdt in dat er specifieke aandacht aan de architectuur geschonken dient te worden, zodat het gebouw de toegang tot economische pool vanop de E40 markeert.
- + Het gebouw kan zowel een kantoorgebouw als een woontoren zijn.
- + Het gebouw dient op het gelijkvloers een collectieve voorziening te bevatten (zoals een crèche of een polyvalente ruimte) of een commerciële functie waar de buurt nood aan heeft (zoals een supermarkt).









Grand Project 2 | Groot Project 2:  
**Le Parkway De Bruxelles**  
De Parkway Van Brussel



# Grand Projet 2:

## Groot Project 2:

### Projet | Project

Introduction | Inleiding

#### A. Reamenagement de la E40 | Herinrichting van de E40

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

IIa. Profil type de la E40 | Typeprofiel van de E40

IIb. Accès à la E40 | Toegang tot de E40

IIc. RER Bus | GEN bus

IId. Itinéraire cycliste | Fietsroutenetwerk

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IIIa. Lignes directrices du projet | Krijtlijnen van het project

IIIb. Evaluation du rétrécissement de la E40 | Evaluatie van de hertracering van de E40

IV. Project | Project

IV.a Description du terrain | Omschrijving van het gebied

IV.b Principes d'implantation | Inplantingsprincipes

IV.c Plan | Plan

#### B. Redevloppement de la Rue Colonel Bourg | Herontwikkeling van de Kolonel Bourgstraat

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IVa. Scénario 1 | Scenario 1

IVb. Scénario 2 | Scenario 2

#### C. Parking de Transit | Transit Parking

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IVa. Scénario 1 | Scenario 1

IVb. Scénario 2 | Scenario 2

### Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's



# Le Parkway de Bruxelles | De Parkway van Brussel

## INTRODUCTION

L'entrée principale Est de Bruxelles est assez particulière: l'autoroute E40 pénètre en profondeur dans le tissu urbain de la ville et y crée une barrière forte. Celle-ci est encore renforcée par la construction de bureaux le long de la voirie qui causent une rupture avec l'échelle et le caractère des quartiers qui les accueillent.

Le Grand Projet 2 vise à améliorer à la fois l'image de l'entrée de Bruxelles et la qualité de vie dans les quartiers environnants. C'est pourquoi la zone du projet comprend aussi bien la voirie elle-même que les parcelles aux alentours, notamment dans la rue Colonel Bourg.

Le Schéma Directeur part du principe que la Région de Bruxelles-Capitale est déterminée à assumer son rôle de capitale de l'Europe, ce qui implique que son niveau d'ambition, tout en étant réaliste, soit très haut. En effet, le niveau d'ambition est fondamental dans ce projet: retravailler l'entrée de Bruxelles est un objectif qui nécessite non seulement une vision d'ensemble, mais aussi une détermination politique. L'entrée de Bruxelles reflètera le niveau d'ambition de la Région.

## INLEIDING

De oostelijke hoofdtoegang tot Brussel is vrij bijzonder: de E40 dringt diep door in het stedelijk weefsel van de stad en creëert hier een sterke barrière. Deze wordt nogmaals versterkt door de aanwezigheid van kantoorgebouwen langsheen de snelweg die qua schaal en typologie een breuk vormen met de wijken waarin ze gevestigd zijn.

Het Groot Project 2 beoogt een verbetering van het imago van de toegang tot Brussel én van de levenskwaliteit van de omliggende wijken. Daarom omvat de projectzone zowel de wegeis zelf als de omliggende percelen, meer in het bijzonder in de Kolonel Bourgstraat.

Het Richtplan gaat ervan uit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastbesloten is om haar rol als hoofdstad van Europa waar te maken, wat betekent dat de ambitie van het Gewest groot, maar realistisch moet zijn. Het ambitieniveau is van doorslaggevend belang voor dit project: de heraanleg van de toegang tot Brussel is een doelstelling die niet alleen een samenhangde visie over het geheel vereist maar ook politieke wil. In dat opzicht zal de toegang tot Brussel een weerspiegeling zijn van de ambitieniveau van het Gewest.



^^ Schéma de structuration GP2 | Structuurschets GP2

Il faut également souligner que toute intervention sur la E40 doit passer par une étude approfondie de mobilité. Le Schéma Directeur s'est penché sur le problème en élaborant une note de mobilité qui analyse tant la situation existante, que celle projetée et celle proposée. Il sera néanmoins opportun d'affiner cette étude lors de la mise en œuvre du GP2.

Il en est de même pour la transformation des abords de la E40. Retravailler l'entrée de la ville ne peut se faire sans l'amélioration du paysage urbain qui accompagne la E40, notamment des bureaux sur la rue Cl. Bourg. Ceci n'allant pas de soi pour des raisons économiques évidentes, le Schéma Directeur s'est penché sur les aspects socio-économiques d'une telle transformation. Comme pour la mobilité, cette étude doit être plus affinée en fonction des circonstances exactes de l'éventuelle opération.

Ce chapitre reprend l'essentiel de l'étude de mobilité et des études socio-économiques relatives à Colonel Bourg dans une tentative d'expliquer les logiques techniques et financières dans le cadre d'un projet urbain plus large et global. Les deux études complètes se trouvent en annexe, il est recommandé de les consulter attentivement.

Het is ook belangrijk om weten dat iedere ingreep op de E40 gepaard moet gaan met een grondige mobiliteitsstudie. Om dit probleem het hoofd te bieden, heeft het Richtplan een mobiliteitsnota opgesteld die tegelijkertijd de bestaande situatie, de vooropgestelde situatie en de voorgestelde situatie onderzoekt. Het lijkt nochtans opportuun om deze studie verder te onderzoeken tijdens de implementatie van het GP2.

Dit geldt eveneens voor de transformatie van de directe omgeving van de E40. Men kan de toegang tot de stad niet heraanleggen zonder het stedelijke landschap rond de E40 te verbeteren, meer bepaald de kantoorgebouwen aan de Kolonel Bourgstraat. Aangezien dit om economische redenen niet voor de hand ligt, heeft het Richtplan zich ook gebogen over de socio-economische aspecten van een dergelijke transformatie. Net zoals dat voor mobiliteit het geval is, zal ook deze studie tijdens een eventuele uitvoering van het project verder moeten worden verfijnd in functie van de reële omstandigheden.

Dit hoofdstuk herneemt de belangrijkste punten van de mobiliteitsstudie en van de socio-economische studies met betrekking tot Kolonel Bourg en tracht zo de achterliggende technische en financiële logica te verklaren binnen het kader van een breder en globaal stedenbouwkundig project. De twee studies bevinden zich in bijlage. Het is aangewezen deze aandachtig door te nemen.



^^ Rond Point Meiser | Rondpunt Meiser



^^ Rond Point Montgomery | Rondpunt Montgomery



^^ Rond Point Schuman | Rondpunt Schuman



## A. LE REAMENAGEMENT DE LA E40 | HERINRICHTING VAN DE E40

### I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

#### “Porte” de ville ou “entrée” de ville?

Il est très rare qu’une autoroute pénètre le tissu urbain aussi profondément que dans le cas de la E40. L’accès à Bruxelles via la E40 offre cependant aux conducteurs une expérience quasi cinématographique, très fluide et rapide qui s’arrête brusquement à l’une des trois grandes rotondes qui servent de “portes”: Meiser, Schuman et Montgomery.

Le saut brutal d’une échelle périphérique (à 120 km/heure) à une échelle centrale et urbaine de rotondes (à vitesse très réduite) est encore plus accentué par le passage à travers des tunnels (sorte d’intermezzo entre les deux scènes). Cette expérience est assez saisissante et assez unique à la ville de Bruxelles. On retrouve, en effet, cette expérience à presque toutes les entrées de ville Nord et Est. En venant de la A12, l’entrée via les parcs de Laeken se terminant à l’Avenue Van Praet (Marché Matinal), ainsi que l’entrée via l’Avenue de Tervuren à travers les parcs de Woluwe se terminant à Montgomery. En venant de la E411, l’entrée via l’Avenue Herman Debroux se terminant à Delta, etc. A chacun de ces endroits, le conducteur est saisi par le contraste entre le caractère vert de Bruxelles et son paysage urbanisé.

Par contre, jusqu’à aujourd’hui, il y a toujours eu une très grande différence entre la E40 et les autres voiries mentionnées ci-dessus. La E40 a le caractère très prononcé d’une autoroute et elle contribue, contrairement à l’avenue de Tervuren par exemple, très peu à la qualité du paysage des quartiers qu’elle traverse.

En effet, la E40 est fortement isolée de son contexte urbain. Les immeubles qui se sont implantés le long de son tracé lui tournent le dos (sauf enseignes publicitaires), il y a très peu d’interaction entre l’infrastructure et le bâti. Cela s’explique par le profil d’autoroute de la E40 qui génère beaucoup de bruit et de pollution, les voitures y circulant à une très grande vitesse.



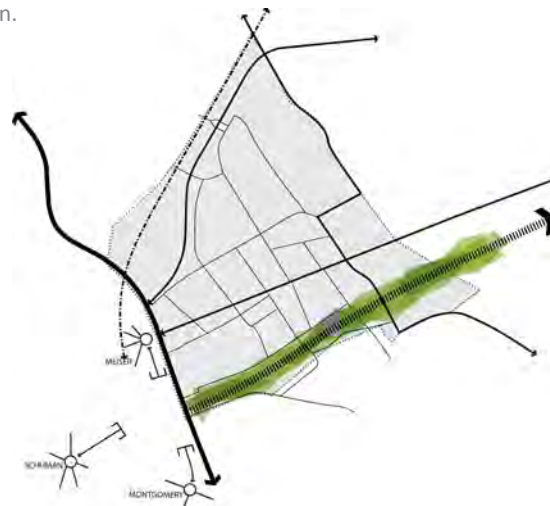
#### Stads“poort” of stads “toegang”?

Er zijn maar weinig plaatsen waar een autosnelweg zo diep doordringt in het stedelijk weefsel als in het geval van de E40. De toegang tot Brussel via de E40 biedt de bestuurders een quasi cinematografische ervaring: na een vloeiende en snelle doorgang komen ze brusk tot stilstand aan één van de 3 grote rotondes die dienst doen als “poorten”: Meiser, Schuman en Montgomery.

Deze brutale overgang van een perifere schaal (aan 120 km/ uur) naar een centrale en stedelijke schaal met rotondes (aan zeer beperkte snelheid) wordt nog versterkt door de tunnels (een soort van intermezzo tussen twee scènes). Deze ervaring is heel karakteristiek en uniek voor Brussel. Men kan immers dezelfde ervaring beleven aan alle noordelijke en oostelijke toegangen tot de stad: komende van de A12 is er de toegang via de parken van Laeken die eindigt aan de Van Praetlaan (Vroegmarkt), de toegang langs de Tervurenlaan via de parken van Woluwe die eindigt aan Montgomery; komende van de E411, is er de toegang via de Herman Debrouxlaan die eindigt aan Delta, enz. Op al deze plaatsen wordt de bestuurder overvallen door het contrast tussen het groene karakter van Brussel enerzijds en haar verstedelijkt landschap anderzijds.

Tot op vandaag is er steeds een schril contrast geweest tussen de E40 en de hierboven vermelde wegen. De E40 heeft een heel uitgesproken ‘autosnelweg’ karakter en draagt als dusdanig weinig bij tot de kwaliteit van de wijken waar hij doorheen loopt.

De E40 ligt erg geïsoleerd t.o.v. zijn stedelijke context. De gebouwen die langs de autosnelweg gebouwd zijn keren hem letterlijk de rug toe (met uitzondering van reclamepanelen) en er is erg weinig interactie tussen de infrastructuur en de bebouwing. Dit heeft uiteraard te maken met het profiel van de E40 die als autosnelweg veel vervuiling en lawaaihinder veroorzaakt door de wagens die aan grote snelheid voorbij razen.



^^ Schéma entrée de Bruxelles | Schema toegang van Brussel

## II. ANALYSE | ANALYSE

### Ila. Profil type de la E40

#### 1. Situation de fait

Le nombre de bandes sur la E40 à hauteur de Colonel Bourg est actuellement de 6 bandes dans chaque sens. En venant de Louvain/Liège, la E40 compte deux bandes à partir du ring auxquelles une troisième se rajoute. Ensuite, à hauteur de Kraainem, une quatrième bande se rajoute, puis deux autres après Communautés.

Enfin, les 6 bandes se séparent en deux bandes de sortie vers RTBF/VRT, la Moyenne Ceinture et le tunnel vers Meiser, 1 bande de sortie en tunnel vers Schuman, et deux bandes de sortie en tunnel vers Montgomery.

Bien que le Schéma Directeur soit concerné par la partie de la E40 située entre la limite régionale et les tunnels Reyers, il est évident que l'analyse doit porter sur le segment entre le Ring et Reyers.

Deux questions principales se posent:

- > quelle est la demande de capacité réelle sur ce segment de la E40 et quelle est la capacité désirée?
- > est-ce que le nombre de bandes actuel est proportionnel à la capacité désirée?

Il faut tout d'abord analyser les flux existants d'une part et les flux projetés dans le plan IRIS2 d'autre part. Ensuite, il faut aussi analyser deux points particuliers du segment: en amont (l'entrée de ce segment au niveau de l'échangeur Kraainem) et en aval (l'entrée des tunnels sous Reyers).

### Ila. Typeprofiel van de E40

#### 1. Bestaande toestand

Momenteel telt de E40 ter hoogte van de Kolonel Bourg 6 rijstroken in iedere richting. Komende van Leuven/Luik, telt de E40 vanaf de ring twee rijstroken waaraan zich een derde toevoegt. Iets verder, vanaf Kraainem, komt er nog een vierde rijstrook bij, en dan nog eens twee na de Gemeenschappenlaan.

Ten slotte splitsen de zes rijstroken zich in twee rijstroken in de richting van de RTBF/VRT, de Middenring en de tunnel naar Meiser, één rijstrook onder de vorm van een tunnel richting Schuman, en twee rijstroken onder de vorm van een tunnel richting Montgomery.

Hoewel het Richtplan betrekking heeft op het gedeelte van de E40 tussen de gewestgrens en de Reyers tunnels, ligt het voor de hand dat de analyse betrekking moet hebben op het hele segment gelegen tussen de Ring en Reyers.

Er stellen zich twee hoofdvragen:

- > wat is de werkelijke capaciteit van dit segment van de E40 die nodig is en wat is de gewenste capaciteit?
- > is het aantal huidige rijstroken in verhouding tot de gewenste capaciteit?

Eerst en vooral moeten de bestaande verkeersstromen en de verkeersstromen zoals nagestreefd in het IRIS 2-plan bestudeerd worden. Daarna dienen de twee knelpunten van het segment onderzocht te worden: in de richting van de rand (de toegang tot het segment ter hoogte van de verkeerswisselaar te Kraainem) en weg van de stad (de toegang tot de tunnels onder Reyers).

GP2-6



F - Entrées: 5 voies | Ingang: 5 rijstroken

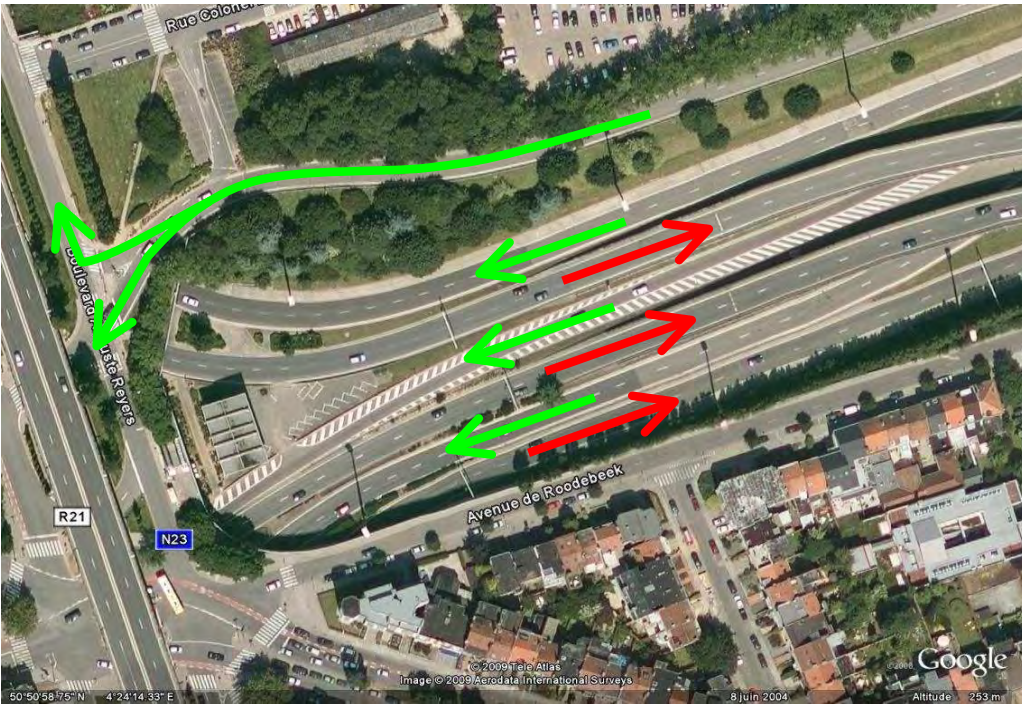


E - Au niveau de Colonel Bourg: 6 voies | Ter hoogte van Kolonel Bourg: 6 rijstroken



D - Depuis Communautés vers Bruxelles: 6 voies | Vanaf Gemeenschappenlaan richting Brussel: 6 rijstroken





AA Diamant - Entrées et sorties de ville | Diamant - ingangen en uitgangen van de stad



C - Depuis Kraainem vers Bruxelles: 4 voies | Vanaf Kraainem richting Brussel: 4 rijstroken



B - Depuis le ring vers Bruxelles: 3 voies | Vanaf de ring richting Brussel: 3 rijstroken



A - Depuis Louvain / Liège vers Bruxelles: 2 voies | Vanaf Leuven richting Brussel: 2 rijstroken

## 2. Comptages - situation existante

Le jeudi 5 mars 2009, le bureau AME a réalisé une campagne de comptage pour les axes représentés sur la figure ci-dessous, entre 6h30 et 9h30 et entre 15h00 et 18h00.

À la pointe du matin, on observe des remontées de files principalement sur l'accès en direction de Schuman et sur la bretelle vers la rue Colonel Bourg. Toutefois, les flux par axe n'atteignent pas la capacité d'une seule bande de voie rapide (1800 evp/h); sauf dans le cas de Montgomery, en raison de la grande capacité de stockage entre le tunnel sortant de la E40 et le rond-point Montgomery (3 bandes de circulation). Le rond-point constitue cependant une sorte de goulet d'étranglement, puisque l'on a des files sur la bande de sortie en surface vers le rond-point qui peuvent remonter jusqu'au niveau de Georges Henri.

Dans le sens vers périphérie, il n'y a pas de congestion en sortie de tunnel. Des files peuvent se former à la sortie de l'avenue des Communautés mais ne gênent que rarement la fluidité du flux tout droit. La congestion n'apparaît qu'à l'approche du ring suite aux difficultés rencontrées pour y accéder, ce qui provoque des remontées de files jusque sur la E40, ralentissant le flux tout droit.

## 2. Tellingen – bestaande situatie

Op donderdag 5 maart 2009 heeft het bureau AME een telling uitgevoerd op de verkeersassen die op onderstaande figuur staan afgebeeld. De telling vond plaats tussen 6u30 en 9u30 en tussen 15u00 en 18u00.

Tijdens de ochtendspits neemt men vooral files waar op de assen in de richting van Schuman en op de afrit naar de Kolonel Bourg. De verkeersstroom per as bereikt echter niet de capaciteit van één enkele rijstrook voor snelverkeer (1800 pae/u); enkel Montgomery vormt hier een uitzondering op omdat er heel wat verkeer kan worden opgeslagen tussen de tunnel komende van de E40 en het rondpunt van Montgomery (3 rijstroken). Het rondpunt heeft echter een trechtereffect, aangezien de files op de bovengrondse afritten in de richting van het rondpunt tot aan de Georges Henrilaan kunnen reiken.

In de richting van de stadrand is er geen congestie aan het einde van de tunnel. Er kunnen zich wel files vormen aan de afrit met de Gemeenschappenlaan, maar die belemmeren slechts zelden de doorstroming voor het verkeer dat rechtdoor moet. De verzadiging treedt pas op in de buurt van de ring als gevolg van de moeilijkheden om deze op te geraken, wat soms files veroorzaakt tot op de E40, die het verkeer dat rechtdoor moet vertragen.

Tableau 12 : Comptages bureau AME, mars 2009

Comptages dans le sens <u>entrée en ville</u> (en evp/h), pointe du matin (2009)			Comptages dans le sens <u>sortie de ville</u> (en evp/h), pointe du matin (2009)		
	7h - 8h	8h - 9h		7h - 8h	8h - 9h
Leuven - Meiser (surface)	727	655			
Leuven - Meiser	981	842	Meiser - Leuven	866	1129
Leuven - Montgomery	2290	1806	Montgomery - Leuven	1190	1983
Leuven - Cortenbergh	1246	631	Cortenbergh - Leuven	1168	1409
Comptages dans le sens <u>entrée en ville</u> (en evp/h), pointe du soir (2009)			Comptages dans le sens <u>sortie de ville</u> (en evp/h), pointe du soir (2009)		
	16h - 17h	17h - 18h		16h - 17h	17h - 18h
Leuven - Meiser (surface)	427	574			
Leuven - Meiser	475	518	Meiser - Leuven	1145	1142
Leuven - Montgomery	1054	1354	Montgomery - Leuven	1159	1124
Leuven - Cortenbergh	853	967	Cortenbergh - Leuven	2581	2563

Tableau 13 : Différences de flux entre 2003 et 2009, en entrée et en sortie de ville, aux pointes du matin et du soir

Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>entrée de ville</u> à la pointe du matin			Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>sortie de ville</u> à la pointe du matin		
	7h - 8h	8h - 9h		7h - 8h	8h - 9h
Leuven - Meiser (surface)	-62	-111			
Leuven - Meiser	-100	-300	Meiser - Leuven	120	77
Leuven - Montgomery	-45	75	Montgomery - Leuven	174	348
Leuven - Cortenbergh	-350	0	Cortenbergh - Leuven	-292	-292
Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>entrée de ville</u> à la pointe du soir			Evolution des flux entre 2003 et 2009 en <u>sortie de ville</u> à la pointe du soir		
	16h - 17h	17h - 18h		16h - 17h	17h - 18h
Leuven - Meiser (surface)	42	66			
Leuven - Meiser	-7	8	Meiser - Leuven	-182	-37
Leuven - Montgomery	64	122	Montgomery - Leuven	98	184
Leuven - Cortenbergh	-168	-285	Cortenbergh - Leuven	296	637

^^ Pour référence, la capacité maximale d'une bande est de 1800 evp/h | Ter referentie, de maximale capaciteit van één rijstrook is 1800 pae/u



### 3. Simulations sur base des hypothèses du plan IRIS 2

Le plan IRIS2 constitue aujourd'hui le cadre de base de toute étude de mobilité régionale. Il faut noter que ce plan n'est pas encore approuvé. Le plan prend l'an 2015 pour horizon et propose une série de mesures nécessaires pour réduire le trafic automobile de 16% d'ici là, ainsi que d'améliorer les alternatives à la voiture aussi bien en Transport en Commun qu'en bicyclette. Il faut aussi souligner que la version définitive du plan IRIS2 retient un des trois scénarios étudiés pendant l'étude de celui-ci: le dit scénario 3A. Ce plan n'est pas le plus ambitieux, et n'inclut pas des mesures telles que le péage urbain. Il en résulte que les chiffres prédits en termes de réduction de voiture (entre autre sur la E40) sont très conservateurs. Tout plan plus ambitieux ne ferait que rendre la situation sur la E40 encore plus acceptable (moins de voitures).

Ceci dit, toutes les hypothèses et simulations faites à cet horizon, dans le cadre de ce Schéma Directeur, se basent sur ce plan. Les prévisions de IRIS2 (scénario 3A) constituent donc le 'scénario de référence'. Celui-ci prévoit, outre l'amélioration de l'offre en transport public, la tarification du stationnement dans toute la Région de Bruxelles-Capitale, la gratuité des transports en commun pour les déplacements domicile-travail et domicile-école, ainsi que la mise en œuvre de mesures permettant une meilleure hiérarchisation des voiries. Ces différentes mesures devraient avoir pour effet de réduire le trafic de près de 16% sur l'ensemble de la Région, diminution qui ne serait pas uniformément distribuée sur le réseau routier, le but étant de systématiquement concentrer le trafic sur les voiries de hiérarchie supérieure.

Dans le Plan IRIS 2, le nombre de bandes actuel est conservé sur toute la portion de la E40 située entre le Ring et le boulevard Reyers, y compris les entrées et sorties des tunnels au niveau de l'échangeur Reyers. Ceci ne veut pas dire que la capacité prévue ou proposée par le plan correspond à ce nombre de bandes. En effet, les flux prévus sur la E40 après mise en œuvre de toutes les mesures proposées par IRIS 2 sont indiqués dans la figure suivante (page GP2-10).

On notera que ces simulations testent aussi l'impact de l'aménagement d'une entrée dans la E40 direction ville (et sortie vers les quartiers en venant de Bruxelles) au niveau de l'Avenue Grosjean, bien que cette option ne soit pas retenue en fin de compte.

Par ailleurs, la sortie vers l'avenue des Communautés en entrée de ville est le siège de régulières remontées de files sur une, voire deux bandes de la E40. Cela provoque des ralentissements, d'autant que la configuration à cet endroit est de 2+2 bandes et non 4 bandes.

Il faut aussi souligner que, selon les hypothèses de IRIS 2, et sur base des données de prédictions de croissance économique prises en compte par celui-ci, le nombre de voiture sortantes en heure de pointe du matin est supérieur au nombre de voitures entrantes. Dans les grande lignes, ceci est le résultat du nombre d'emplois créés en périphérie et qui ne sont accessibles qu'en voiture.

### 3. Simulaties op basis van hypotheses van het IRIS 2-plan

Het IRIS 2-plan vormt het basiskader voor elke studie m.b.t. regionale mobiliteit. Let wel, dit plan is nog niet goedgekeurd. Het plan stelt 2015 als streefdoel en stelt een aantal maatregelen voor die noodzakelijk zijn om het autoverkeer tegen die datum met 16% te verminderen en de alternatieven voor autogebruik, namelijk het openbaar vervoer en de fiets, te verbeteren. Er moet ook worden opgemerkt dat de definitieve versie van het IRIS 2-plan één van de drie scenario's die onderzocht werden tijdens de studie, heeft weerhouden, namelijk het scenario 3A. Dit is niet meteen het meest ambitieuze scenario en het omvat ook geen maatregelen zoals een stedelijke tol. Daardoor zijn de voorspelde cijfers m.b.t. de vermindering van het aantal wagens (o.a. op de E40) erg conservatief. Om het even welk ander, meer ambitieus plan, zou de verkeerssituatie op de E40 m.b.t. een vermindering van het aantal wagens, nog aanvaardbaarder hebben gemaakt.

Alle hypotheses en simulaties, opgemaakt binnen het kader van het Richtplan met het oog op 2015, zijn gebaseerd op dit plan. De prognoses van IRIS 2 (scenario 3A) vormen bijgevolg het 'referentiescenario'. Dit voorziet niet alleen een verbeterd aanbod aan openbaar vervoer, maar ook een de invoering van een parkeertarief voor heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gratis openbaar vervoer voor alle huis-werk en huis-school verplaatsingen en het in werking treden van de maatregelen voor een betere hiërarchisering van het wegennet. Al deze maatregelen zouden het verkeer binnen het Gewest met 16% moeten doen afnemen. Deze afname zou niet gelijkmatig verdeeld worden over het gehele wegennetwerk, vermits het de bedoeling is om het verkeer systematisch te concentreren op de wegen met een hogere hiërarchie.

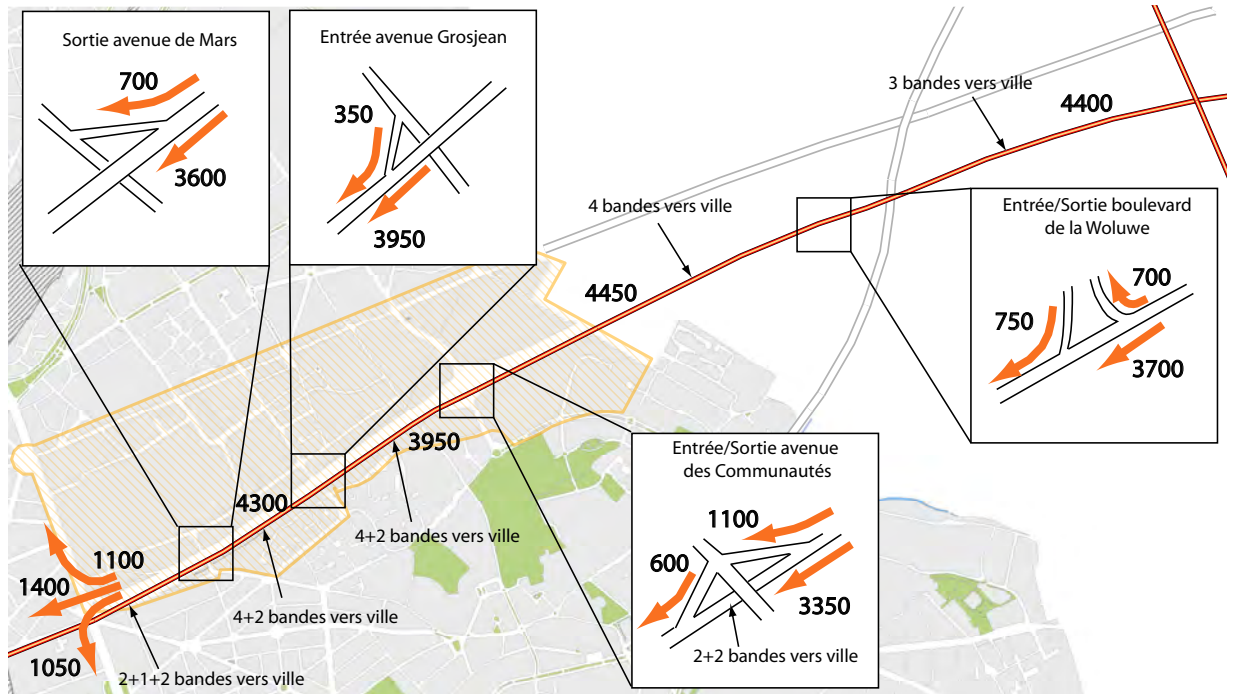
In het IRIS 2-plan wordt het huidig aantal rijstroken op het gedeelte van de E40 tussen de Ring en de Reyerslaan behouden, de op- en afritten van de tunnels ter hoogte van de verkeerswisselaar Reyers inbegrepen. Dit betekent niet dat de door het plan voorziene of voorgestelde capaciteit overeenstemt met het aantal rijstroken. De voorziene verkeersstroom op de E40 na uitvoering van de maatregelen voorgesteld door IRIS 2, staan aangegeven op de volgende figuur (pag GP2-10).

Deze simulaties hebben ook de impact getest van de aanleg van een oprit naar de E40 in de richting van de stad (en een afrit in de richting van de wijken komende van Brussel) ter hoogte van de Grosjeanlaan, maar deze optie werd uiteindelijk niet weerhouden.

Bij het binnenrijden van de stad veroorzaakt de afrit naar de Gemeenschappenlaan heel wat verkeerscongestie op één en zelfs twee rijstroken van de E40. Dit zorgt voor vertragingen, ook omdat de E40 op die plaats bestaat uit 2+2 rijstroken en niet uit 4 rijstroken.

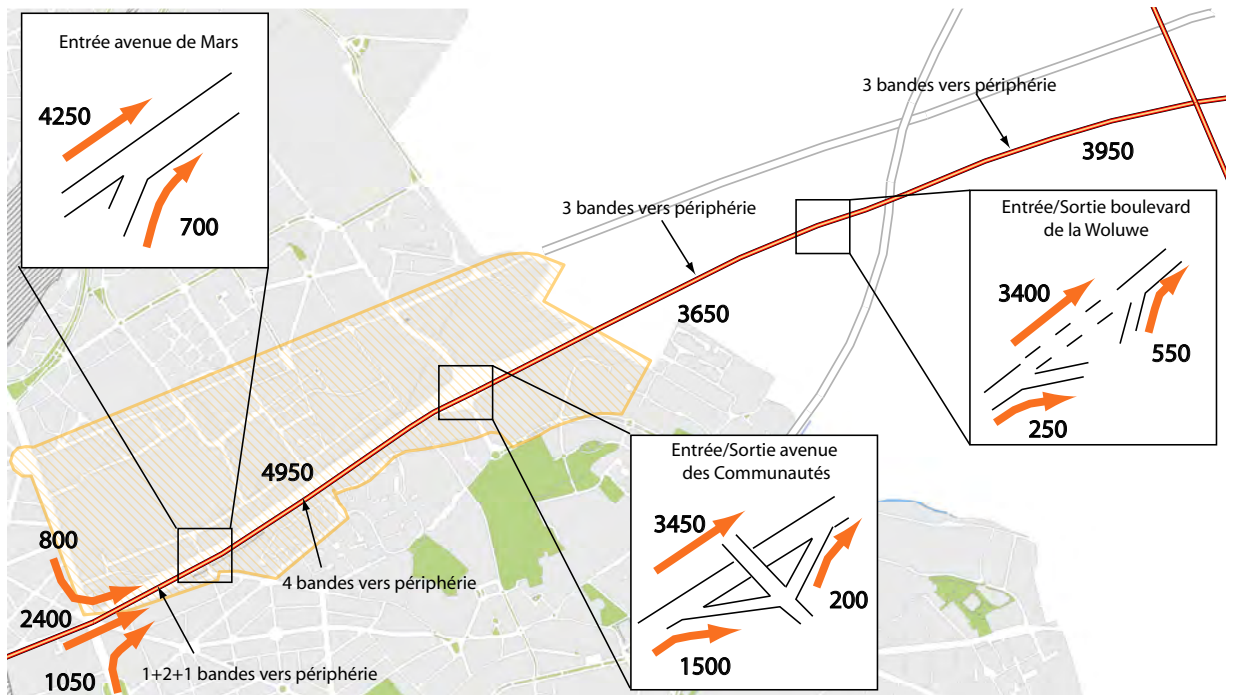
Er moet ook worden benadrukt dat volgens de hypotheses van IRIS 2 genomen zijn basis van prognoses over economische groei, er tijdens de ochtendspits meer wagens de stad zullen buitenrijden dan binnenrijden. Dit is het gevolg van de tewerkstelling die in de rand wordt gecreëerd en die enkel met de wagen bereikbaar is.

**Variante de référence:** La E40 non redimensionnée en **entrée de ville en 2015** - Flux 8-9h en evp/h



GP2-10

**Variante 1:** Le redimensionnement de la E40 en **sortie de ville en 2015** - Flux 8-9h en evp/h



#### 4. Analyse de la situation en AMONT (STRATEC)

La figure suivante représente par des traits de couleurs des temps de parcours de 5 minutes. On observe assez clairement sur cette figure qu'il y a une sorte de bourrelet de congestion au niveau de Sterrebeek. Par contre, une fois cette barrière franchie, on se retrouve en environ 5 minutes au boulevard Reyers et en 10 autres minutes dans le centre (gare du Luxembourg).

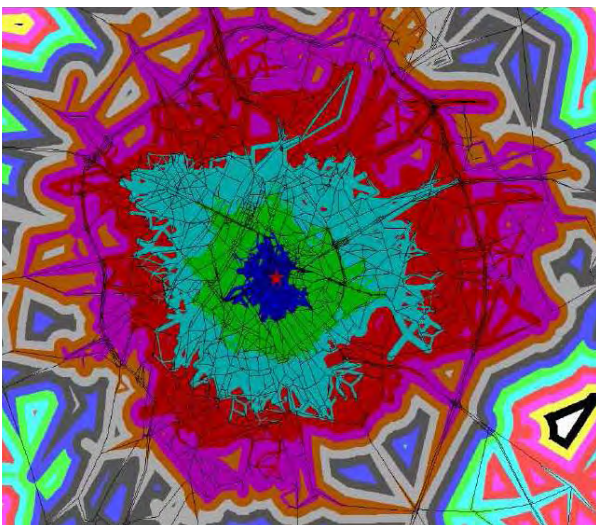
La région flamande a prévu d'élargir la partie nord du ring de Bruxelles entre la E40 venant de Louvain et la A12 venant d'Anvers. Les congestions actuelles à Sterrebeek sont causées par la capacité limitée du tourne-à-droite vers le ring. Une fois cette dernière augmentée, les embouteillages sur ce point seront réduits et le trafic entrant sur Bruxelles sera plus important.

Cependant, il faut souligner que la capacité maximale d'entrée est dors et déjà claire si l'on se base sur la réalité physique: il n'y a en effet que deux bandes existantes seulement, offrant ainsi une capacité maximum de 3600 EVP/heure. Ce nombre de bandes ne changeant pas, l'augmentation à craindre en cas de l'élargissement du Ring doit être relativisé.

La capacité maximale d'entrée sur Bruxelles restera en effet donc environ la même: maximum 3 bandes (en incluant celle venant du Ring).

vv Accessibilité de la Gare du Luxembourg, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015, Région de Bruxelles-Capitale (par tranches de 5 minutes)

Bereikbaarheid van Station Brussel-Luxemburg, 8u-9u, op het wegennetwerk zoals gepland tegen 2015, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (per 5 minuten).



#### 4. Analyse van de situatie STROOMOP (STRATEC)

De gekleurde lijnen in de figuur hieronder stellen trajecttijden van 5 minuten voor. Hieruit blijkt duidelijk dat het verkeer vastloopt ter hoogte van Sterrebeek. Eens men dit punt voorbij is, bereikt men na ongeveer 5 minuten de Reyerslaan en na nog eens 10 minuten het centrum van de stad (Station Brussel-Luxemburg).

Het Vlaams Gewest heeft een verbreding gepland van het noordelijk gedeelte van de Brusselse ring tussen de E40 komende van Leuven en de A12 komende van Antwerpen. De huidige verkeerscongestie ter hoogte van Sterrebeek wordt veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de afslag naar rechts in de richting van de ring. Wanneer deze capaciteit verhoogd wordt, zullen er op deze plaats minders files zijn en zal er meer ingaand verkeer in de richting van Brussel doorstromen.

Het is belangrijk te benadrukken dat de maximale capaciteit in de richting van het centrum reeds duidelijk is wanneer men zich baseert op de fysieke realiteit: er zijn momenteel maar twee rijstroken beschikbaar met ieder een maximum capaciteit van 3600 PAE/uur. Gezien het aantal rijstroken gelijk blijft, moet de geplande capaciteitsverhoging in het geval dat de Ring verbreed wordt, gerelativeerd worden.

De maximale capaciteit van verkeer in de richting van Brussel zal dus nagenoeg gelijk blijven: maximum drie rijstroken (met inbegrip van de rijstrook komende van de Ring).

vv Dédouplement du ring en région flamande |  
Ontdubbeling van de ring binnen Vlaams Gewest



### 5. Analyse de la situation en AVAL

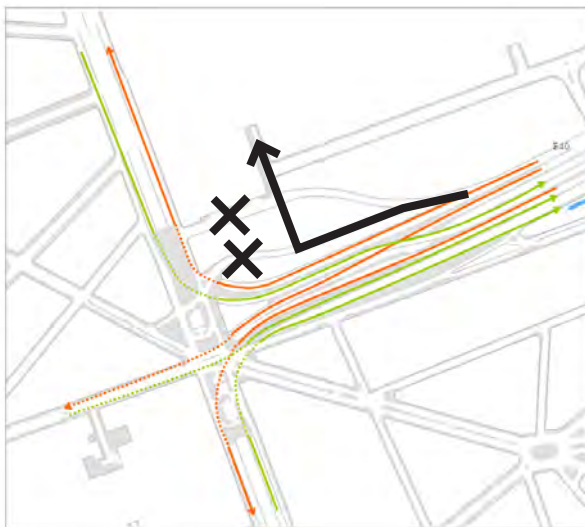
Actuellement, l'entrée en ville depuis la E40 se fait soit en surface (vers Colonel Bourg et Diamant), soit en tunnel avec :

- > 1 bande d'entrée vers Schuman;
- > 2 bandes d'entrée vers Montgomery;
- > 2 bandes d'entrée vers Meiser.

Dans le sens vers la ville, les flux sur la E40 sont déterminés par la capacité des carrefours en aval: Meiser, Schuman et Montgomery. Toute offre de capacité supérieure à celle de ces trois ronds-points provoquera un effet d'entonnoir.

A l'heure actuelle, on observe une sous-utilisation des deux bandes de sorties depuis la E40 vers Meiser, ces deux bandes n'étant utilisées qu'à 23%. Par ailleurs, la sortie vers Diamant est fréquentée en majorité par du trafic de transit qui emprunte ensuite la rue du Diamant et percole dans les voiries locales au niveau du Square Plasky. Les habitants se plaignent des nuisances et réclament une amélioration de la protection de leur quartier contre le trafic de transit.

Le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture a donc proposé de couper cette connexion au trafic de voiture (pas aux bus) et de concentrer le trafic en direction de Meiser et le quartier nord dans les tunnels reliant la E40 et Meiser. Cette mesure est conditionnée par l'aménagement d'un tunnel sous la place Meiser. En effet il est impossible d'envoyer tout le trafic parasite de la rue Diamant sur Meiser sans avoir préalablement restructuré ce dernier de manière à séparer le trafic passant (direction Lambertmont et Léopold III) du trafic entrant en ville (direction Quartier Nord). Le carrefour est actuellement sursaturé et ne peut organiser des flux de cet ordre (plus de 10.000 evp/heure, sur un seul niveau, sans compter les flux actuellement sur Diamant). Ce tunnel est donc sérieusement envisagé par l'étude de mobilité de la



### 5. Analyse de la situation en AVAL

De toegang tot de stad vanaf de E40 gebeurt momenteel ofwel bovengronds (in de richting van Kolonel Bourg en Diamant), ofwel via een tunnel met:

- > 1 rijstrook in de richting van Schuman;
- > 2 rijstroken in de richting van Montgomery;
- > 2 rijstroken in de richting van Meiser.

In de richting van de stad, wordt de verkeersstroom op de E40 bepaald door de capaciteit van de kruispunten Meiser, Schuman en Montgomery. Ieder capaciteitsaanbod dat groter is dan dat van de drie rotondes zal een trechtereffect hebben. Momenteel worden de twee rijstroken komende van de E40 in de richting van Meiser onderbenut (ze worden voor slechts 23% gebruikt). De afrit naar Diamant wordt voornamelijk gebruikt door doorgaand verkeer dat daarna de Diamantstraat neemt en doorsijpelt in het lokale wegennet ter hoogte van het Square Plasky. De omwonenden klagen van overlast en eisen een betere bescherming van hun wijk tegen doorgaand verkeer.

Het Richtplan voor de Middenring stelt bijgevolg voor om deze verbinding door te knippen voor het autoverkeer (niet voor het busverkeer) en het verkeer in de richting van Meiser en de Noordwijk samen te laten komen in de tunnels die de E40 met Meiser verbinden. Deze maatregel is afhankelijk van de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein. Het is namelijk onmogelijk om al het sluipverkeer van Diamant af te leiden naar Meiser zonder het plein voorafgaandelijk te hebben heraangelegd zodat het doorgaand verkeer (in de richting van Lambertmont en Leopold III) wordt gescheiden van het verkeer dat in de richting van de binnenstad rijdt (Noordwijk). Het kruispunt is momenteel volledig verzadigd en kan verkeersstromen van deze orde niet aan (meer dan 10.000 pae/uur, op slechts een enkel niveau, zonder rekening te houden met de huidige stromen in de richting van Diamant). De Mobiliteitsstudie voor het Meiserplein overweegt dan ook sterk de aanleg van een tunnel, aangezien



Place Meiser afin d'éliminer le trafic de transit de la surface et réduire la pression sur le carrefour.

Ceci dit, la région ne souhaite pas augmenter la capacité de Meiser (en surface), c'est pour cela que toute les sorties du carrefour (Avenue Rogier, Chaussée de Louvain, Avenue Plasky, etc.) gardent leurs capacités actuelles.

On peut conclure que la capacité réelle en direction de la place Meiser et du quartier nord se limite à la capacité actuelle d'une seule bande.

Dans le cas de Montgomery, si la réduction de deux bandes à une seule bande se faisait avec les trafics observés actuellement, elle entraînerait un report de la congestion du carrefour Montgomery vers la E40. Toutefois, à l'horizon du schéma directeur, et suite aux propositions du plan IRIS 2 (2015 scénario 3A), ce trafic vers Montgomery est réduit, ce qui permet de réduire le nombre de bandes sans problème. Cette réduction du nombre de bandes dans les tunnels est d'ailleurs intégrée dans l'étude du schéma directeur de la Moyenne Ceinture.

On peut donc conclure que trois bandes (une par direction: Montgomery, Schuman, Meiser) suffisent en aval du segment de la E40. Il est possible qu'à court terme, un report de la congestion entre Reyers et Montgomery se fasse vers la E40 (entre Reyers et Communautés). Mais ceci n'implique que le déplacement de files de voitures de l'intérieur de la ville vers l'extérieur de la ville, et ceci pour une durée limitée (horizon 2015).

## 6. Conclusion

D'après les capacités de fait (3 bandes en amont, 3 bandes en aval) et même indépendamment de la réalisation de IRIS 2 ou pas, les 6 bandes sur la E40 sont absolument excessives. Une réduction à trois bandes en entrée et 4 bandes en sortie suffirait à absorber aussi bien le trafic actuel que le trafic projeté.

het de enige valabele oplossing lijkt om komaf te maken met het bovengronds doorgaand verkeer en om de druk op het kruispunt te doen afnemen.

Het Gewest wil bijgevolg de (bovengrondse) capaciteit van Meiser niet verhogen. Daarom behouden alle afslagen van het kruispunt (Rogierlaan, Leuvensesteenweg, Plaskyiaan, enz.) hun huidige capaciteit.

Men kan besluiten dat de werkelijke capaciteit in de richting van het Meiserplein en de Noordwijk zich beperkt tot de huidige capaciteit van één enkele rijstrook.

Uitgaande van de huidige verkeersstromen in de richting van Montgomery, zal het terugbrengen van twee rijstroken tot één enkele, de files alleen maar verplaatsten van Montgomery naar de E40. Binnen het kader van het Richtplan en volgens de voorstellen van IRIS 2 (2015 scenario 3A), zal het verkeer richting Montgomery afnemen en zal de vermindering van het aantal rijstroken bijgevolg geen probleem opleveren. De vermindering van het aantal rijstroken maakt trouwens deel uit van het Richtplan voor de Middenring.

Men kan dus besluiten dat drie rijstroken op de E40 (een per rijrichting: Montgomery, Schuman, Meiser) volstaan in de richting van het centrum. Het is mogelijk dat op de korte termijn de files tussen Reyers en Montgomery zich zullen verplaatsen naar de E40 (tussen Reyers en de Gemeenschappenlaan). Dit impliceert enkel dat de files zich niet langer voordoen binnen de stad maar erbuiten. Deze situatie zal echter in tijdsduur beperkt zijn (tot 2015).

## 6. Besluit

Uitgaande van de werkelijke capaciteit (3 rijstroken bij het binnenrijden en 3 rijstroken bij het buitenrijden) en abstractie makend van de eventuele realisatie van IRIS 2, zijn de 6 rijstroken op de E40 hoe dan ook te veel. Drie rijstroken voor ingaand verkeer en 4 rijstroken voor uitgaand verkeer zouden moeten volstaan om zowel de huidige als de toekomstige verkeersstromen te kunnen opvangen.

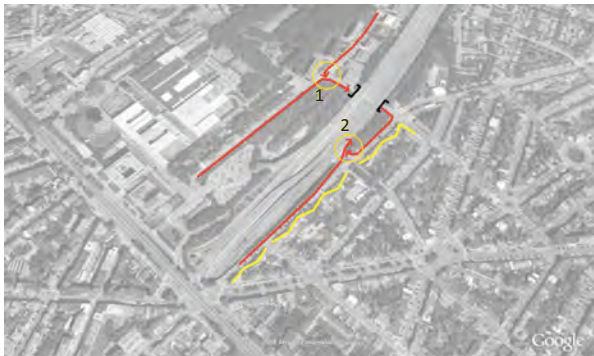
### IIb. Accès à la E40

L'étude d'incidences du projet Émeraude a mis en évidence un point noir actuel sur l'Avenue de Mars. La limite de capacité y est presque atteinte à la pointe du matin, ce qui génère périodiquement des files en direction de la rue Colonel Bourg. Il s'agit principalement d'un trafic de transit tentant d'éviter la congestion de la place Meiser. A la pointe du soir, le problème du carrefour C. Bourg – Mars est encore plus aigu, ce qui est problématique pour les usagers de la RTBF et du site MCM Agoria qui souhaitent rejoindre la E40.

L'analyse de l'étude d'incidences du projet Émeraude (voir rapport de mobilité en annexe) montre que la connexion entre la rue Colonel Bourg et la E40 (1) ne fonctionne pas à cause de la saturation de deux points en particulier: le carrefour Cl. Bourg - Avenue de Mars d'une part, et l'entrée de l'Avenue de Roodebeek dans la E40 (direction périphérie) (2) d'autre part.

Il faudra traiter ces deux points séparément ou alors, dans une approche plus globale, remplacer ces deux points par un point unique de connexion avec la E40 efficace.

Par ailleurs, un accès à la E40 via Grosjean a également été étudié. Celui-ci permettrait, d'une part, d'offrir une accessibilité routière de bonne qualité pour les mouvements depuis la ZL n°12 vers le centre, et d'autre part, de diminuer le trafic sur la Chaussée de Louvain au profit du tunnel Meiser. Cependant, cet accès ne serait emprunté que par un trafic de l'ordre de 300 véhicules, mais impliquerait des gros-œuvres importants ainsi que l'aménagement d'une quatrième bande de circulation entre l'accès Grosjean et celui de l'avenue de Mars. Le SD a donc choisi de ne pas soutenir cet accès.



### IIb. Toegangen tot de E40

De effectenstudie van het Émeraudeproject heeft de aandacht gevestigd op een pijnpunt dat zich momenteel voordoet aan de Maartlaan. De capaciteitslimiet is hier zo goed als bereikt tijdens de ochtendspits, wat periodiek files oplevert in de richting van de Kolonel Bourgstraat. Het betreft hier voornamelijk transitverkeer dat de files aan het Meiserplein wil vermijden. Tijdens de avondspits laat het probleem zich nog sterker voelen aan het kruispunt K. Bourg – Maartlaan, wat vooral problematisch is voor de gebruikers van de RTBF en van de site MCM Agoria die de E40 op willen.

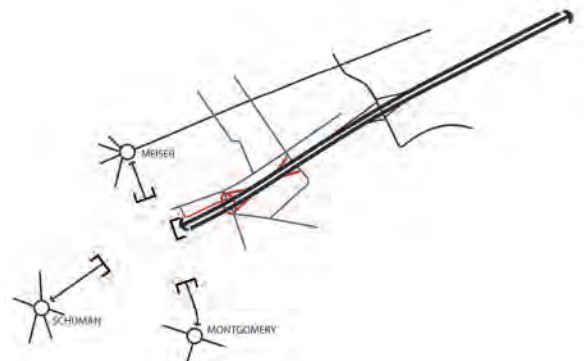
De analyse van de effectenstudie van het Émeraudeproject (zie mobiliteitsrapport in bijlage) toont aan dat de verbinding tussen de Kolonel Bourgstraat en de E40 (1) niet werkt aangezien twee specifieke punten volledig verzadigd zijn: het kruispunt Kolonel Bourg – Maartlaan en de toegang tot de E40 vanop de Roodebeeklaan (in de richting van de stadsrand) (2).

Deze twee punten dienen ofwel ieder apart te worden behandeld ofwel, in het kader van een meer algemene aanpak, vervangen te worden door één enkele, efficiënte verbinding met de E40.

De mogelijkheid om een oprit naar de E40 aan te leggen via de Grosjeanlaan werd eveneens onderzocht. Deze zou een kwalitatieve wegbereikbaarheid mogelijk maken vanuit het HG nr. 12 in de richting van het centrum en bovendien het verkeer op de Leuvensesteenweg verminderen ten voordele van de Meisertunnel. Deze oprit zou echter maar door een 300-tal wagens per dag gebruikt worden en zou bovendien grote infrastructuurwerken vereisen, inclusief de aanleg van een vierde rijstrook voor het verkeer tussen de oprit aan de Grosjeanlaan en de oprit aan de Maartlaan. Het RS heeft er bijgevolg voor gekozen deze oprit niet te weerhouden.



^^ Option carrefour Grosjean-Mars (non retenue) |  
Optie bovengronds kruispunt Grosjean - Maartlaan (niet  
weerhouden)



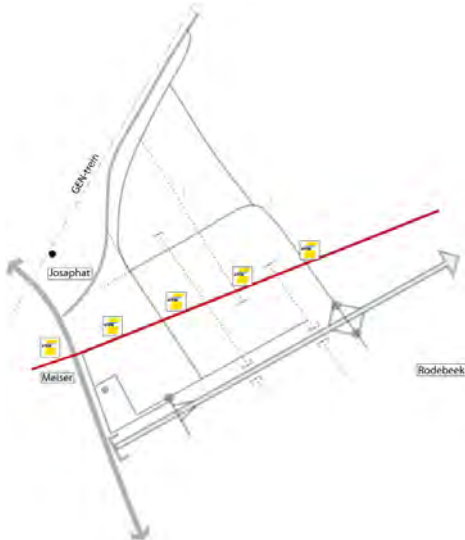
^^ Option entrée Grosjean-Mars (non retenue) | Optie inrit  
Grosjean - Maartlaan (niet weerhouden)





### IIc. RER Bus

Le tronçon de la Chaussée de Louvain qui s'étend entre la limite régionale et la place Meiser est très fréquenté. Il n'est pas envisageable de réaliser un site propre intégral dans les deux sens pour les transports en commun. La solution retenue pour les bus De Lijn privilégie la piste d'un site propre en alternance sens vers ville/vers périphérie qui apporte satisfaction mais qui n'est pas optimal pour la vitesse commerciale. De plus, la cohabitation entre bus rapides (RER) et omnibus se fait au détriment de la vitesse commerciale du plus rapide.



^^ RER bus - Chaussée de Louvain | GEN bus - Leuvensesteenweg

### IIc. GEN Bus

Het stuk van de Leuvensesteenweg dat zich uitstrekt tussen de gewestgrens en het Meiserplein wordt intensief gebruikt. Op deze plaats in beide richtingen een aparte rijstrook voor het openbaar vervoer aanleggen, is bijgevolg geen optie. De weerhouden oplossing voor de bussen van De Lijn voorziet een eigen bedding, afwisselend in de richting van de stad/in de richting van de rand. Deze oplossing schenkt voldoening maar is niet optimaal voor het halen van de commerciële snelheid. Bovendien is het samengaan van snelbussen (GEN) en omnibussen op 1 enkele bedding ten koste van de commerciële snelheid van de snelste.



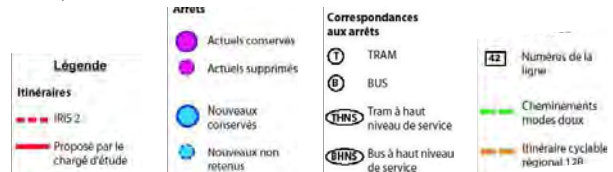
^^ RER bus - E40 | GEN bus - E40

Une grande partie du gabarit actuellement occupé par la E40 peut être récupéré grâce rétrécissement possible de la E40. Cet espace pourrait être destiné en partie aux transports en commun. Il est donc possible de faire passer les lignes rapides (RER-bus) sur la E40, comme c'est le cas aujourd'hui déjà pour les bus du TEC sur la E411. De cette manière, il est possible de réduire la pression sur la Chaussée de Louvain tout en offrant aux quartiers nord de Woluwe et sud de Paduwa une meilleure connexion en transport en commun.

Outre le concept même, il faut aussi étudier la meilleure façon de réaliser ce scénario. En effet, les connexions entre la E40 et la Moyenne Ceinture dans les deux directions ne sont pas évidentes si l'on veut éviter au bus la traversée du profil de la E40 d'un côté à l'autre (afin d'éviter les congestions).

Une étude concernant les arrêts a également été menée. Cinq arrêts ont été pris en compte. La décision (nombre d'arrêts) finale sera prise en concertation avec De Lijn, mais le minimum recommandé par le SD est de 2 arrêts (Communautés et Grosjean) afin de rendre ces lignes utiles aux riverains de la rue Colonel Bourg et de Woluwe.

Une attention particulière devra être portée à l'aménagement des arrêts ainsi qu'aux différences de hauteur entre la E40 et le réseau local des quartiers qui passe en dessous de celle-ci.



Een groot deel van het profiel dat momenteel door de E40 in beslag wordt genomen, kan herwonnen worden indien de E40 zou versmald worden. De vrijgekomen ruimte zou deels door het openbaar vervoer kunnen gebruikt worden. Het is bijgevolg mogelijk om de snelbussen (GEN-bussen) over de E40 te sturen, zoals dat vandaag reeds gebeurt met de bussen van de TEC op de E411. Op deze manier kan de Leuvensesteenweg ontlast worden en zouden het noorden van Woluwe en het zuiden van Paduwa beter bediend worden door het openbaar vervoer.

Niet alleen het concept zelf moet bestudeerd worden, maar er moet ook onderzoek gedaan worden naar de beste manier om dit scenario te realiseren. De verbindingen tussen de E40 en de Middenring in beide richtingen liggen niet voor de hand als men wil verhinderen dat de bus het profiel van de E40 dwars doorsnijdt, om zo files te vermijden.

Er werd een studie m.b.t. de bushaltes uitgevoerd. Er worden vijf haltes in rekening gebracht. De uiteindelijke beslissing over het aantal haltes zal in overleg met De Lijn genomen worden, maar om de omwonenden van Kolonel Bourg en Woluwe te laten profiteren van deze lijnen, adviseert het RP de aanleg van minimum 2 haltes (Gemeenschappenlaan en Grosjean). Er zal speciale aandacht moeten uitgaan naar de aanleg van deze haltes en naar de hoogteverschillen tussen de E40 en de het lokale netwerk van wijken dat zich onder de E40 bevindt.

### IId. Itinéraire cycliste

L'analyse des pistes cyclables existantes et planifiées en région Flamande montre qu'il y a un point de convergence important de celles-ci au niveau de Sterrebeek, entre la Chaussée de Louvain et la E40. A partir de là, la seule piste cyclable planifiée entre la limite régionale et le centre de Bruxelles se trouve sur la Chaussée de Louvain.

Cependant, cette dernière est très sollicitée et reprend, sur une section de 18 m en moyenne, aussi bien le tracé du RER-Bus (site propre bus), le trafic régional et le trafic de livraison aux commerces en plus des parkings et des trottoirs. Une piste cyclable y est, quand bien même, proposée, mais dans un site propre mixte Bus-cyclistes.

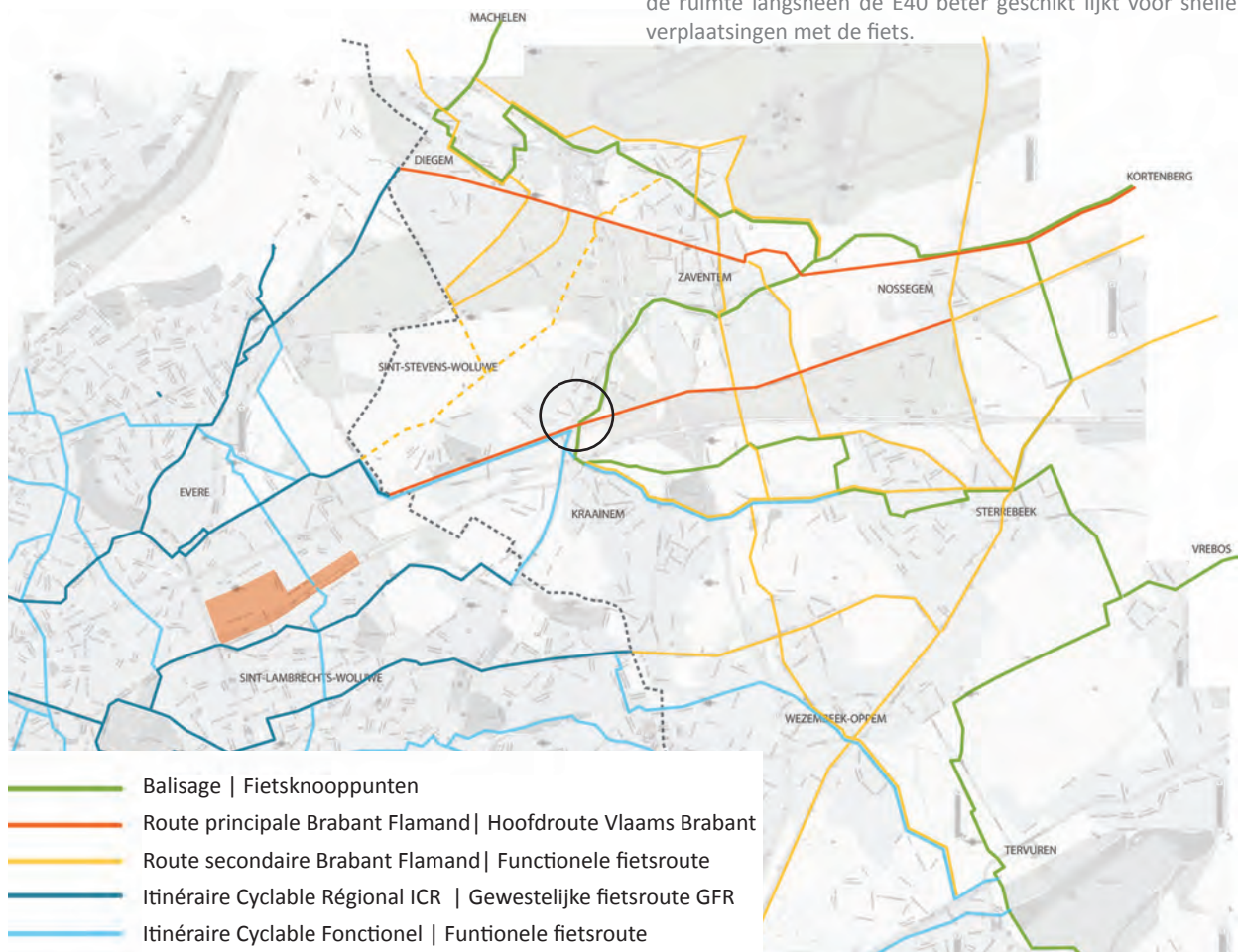
Puisque la E40 est surdimensionnée, il est peut être intéressant de la redimensionner en y créant assez d'espace vert sécurisé pour y aménager une piste cyclable interrégionale, sorte de « highway » cycliste. Ceci est d'autant plus pertinent que la E40 a un relief topographique beaucoup moins accidenté que la Chaussée de Louvain et se prête donc mieux aux déplacements rapides des cyclistes.

### IId. Fietsroute

De analyse van de bestaande en geplande fietsroutes in het Vlaams Gewest toont aan dat er een belangrijk knooppunt is ter hoogte van Sterrebeek waar al deze routes samenkomen, meer bepaald tussen de Leuvensesteenweg en de E40. De enige fietsroute die van hieruit ingepland is tussen de gewestgrens en het centrum van Brussel bevindt zich op de Leuvensesteenweg.

Deze steenweg wordt echter zeer intensief gebruikt en moet op een sectie met een gemiddelde breedte van 18 m plaats bieden aan het tracé van de GEN-bus (in een eigen bedding), het regionaal verkeer, het verkeer dat de winkels bevoorraadt, parkeerplaatsen en voetpaden. Niettemin wordt hier toch nog de aanleg van een fietspad voorgesteld, maar dan in een eigen bedding die gedeeld wordt met de bussen.

Gezien de E40 hier overgedimensioneerd is, zou het interessant kunnen zijn om de autosnelweg te herdimensioneren en voldoende veilige groene ruimten te voorzien waarin een interregionaal fietspad kan worden ingericht, een soort fietsers « highway ». Bovendien is het topografisch reliëf van de E40 minder grillig dan dat van de Leuvensesteenweg, zodat de ruimte langs de E40 beter geschikt lijkt voor snelle verplaatsingen met de fiets.



### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

#### IIIa. Lignes directrices du projet

Le Schéma Directeur propose l'aménagement de la E40 selon les principes suivants:

##### + Verdurisation: entrée qualitative

Le défi consiste à offrir aux habitants et visiteurs de Bruxelles un environnement vert, avant d'entrer dans les tunnels, et un paysage urbain qualitatif, après en être sortis. Le réaménagement de la E40 en boulevard urbain n'aura aucun impact sur la fluidité du trafic, mais fera réduire la vitesse et optimisera de façon significative l'expérience des conducteurs. Le trafic en transit pourra observer le parc paysager avant de rentrer dans les tunnels et avant d'aboutir dans les quartiers urbains que sont Meiser, Schuman et Montgomery.

##### + Rétrécissement de la E40

L'objectif du rétrécissement de la E40 est double: adapter la section urbaine de l'autoroute aux besoins réels de la circulation automobile d'une part et au contexte urbain d'autre part. En réduisant la E40 à la hauteur du Ring (Kraainem), la circulation en direction de Bruxelles sera resserrée provoquant de la sorte une surcapacité de 12 bandes alors que 3 en direction de la ville et 4 en direction de la Flandre suffiront amplement. Cette opération permettra de convertir presque 50% de la section actuelle en zone verte. De plus, il est nécessaire de réduire la largeur des bandes et des zones de sécurité (en bordure) de manière à donner à la E40 un caractère de boulevard urbain: les bandes ne devraient pas dépasser 3m de largeur (marquage inclus). Cette nouvelle section réduira la vitesse, le bruit et les autres nuisances, mais sans aucunement compromettre la fluidité du trafic.

##### + Accès à la E40

Le défi consiste à réaménager l'E40 de manière à améliorer la qualité de ses abords et le paysage de l'entrée, sans réduire la fluidité et la capacité de celle-ci. Il n'est donc question que d'une réduction de la largeur et pas d'augmentation du nombre de sorties/entrées ni d'aménagement de carrefours. D'ailleurs, la différence de niveau entre la E40 et le réseau local (passant en dessous) est trop grande pour permettre la création de ces carrefours sans faire de grands travaux.

Le SD propose donc de réaménager une seule sortie/entrée afin d'en faire l'entrée principale du pôle économique Reyers depuis la E40: celle de l'Avenue de Mars. Cette entrée devra remplacer celle de l'Avenue de Roodebeek et donner accès au pôle Reyers sans passer par la rue colonel Bourg. Grâce à la fermeture de l'entrée d'autoroute sur l'Av. de Roodebeek, celle-ci sera convertie en rue locale.

#### IIIa. Krijtlijnen van het project

Het Richtplan stelt voor om de E40 volgens de volgende principes aan te leggen:

##### + Ingroening: kwalitatieve ingang

De uitdaging bestaat erin om vóór de tunnels een groene landschappelijke omgeving te bieden aan de bewoners en bezoekers van Brussel, en een kwaliteitsvol stedelijk landschap achter de tunnels. De versmalling van de E40 tot een stedelijk boulevard zal geen enkele invloed hebben op de vlothoed van het verkeer, maar zal ervoor zorgen dat de snelheid daalt en de beleving van de bestuurders aanzienlijk verbetert. Het doorgaande verkeer zal het landschappelijk park kunnen waarnemen alvorens de tunnels in te rijden en weer op te duiken in de stedelijke wijken van Meiser, Schuman en Montgomery.

##### + Hertracering van de E40

Het doel van de versmalling van de E40 is tweeledig: het aanpassen van de stedelijke autosnelweg aan de reële behoefte van het autoverkeer enerzijds en aan de stedenbouwkundige context van de omgeving anderzijds. 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 richting stad en 4 rijstroken richting Vlaanderen volstaan. Deze ingreep laat toe bijna 50% van de huidige sectie tot een groene ruimte te transformeren. Het is daarbij nodig de breedte van de rijstroken en de pechstroken te versmallen tot 3m inclusief de markeringen om de E40 het karakter van een stedelijk boulevard te geven. Door de nieuwe sectie zullen de snelheid, het lawaai en andere hinder afnemen waarbij nog steeds een vlotte doorstroming mogelijk blijft.

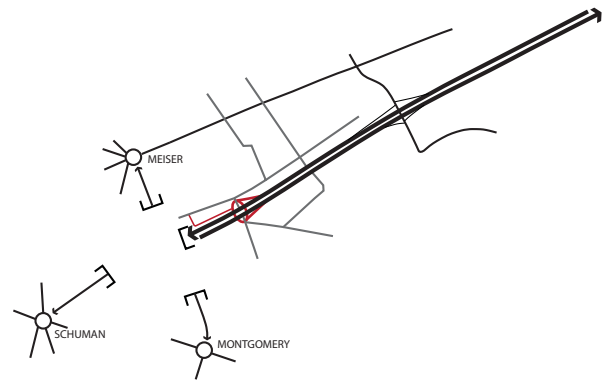
##### + Toegang tot de E40

De uitdaging bestaat erin om de E40 op een zodanige manier te heraanleggen dat de kwaliteit van de omgeving en het landschap eromheen verbeterd wordt, maar zonder afbreuk te doen aan de capaciteit en de vlotte doorstroming van het verkeer. In dat opzicht kan er alleen maar sprake zijn van een versmalling en niet van een toename van het aantal op- en afritten, noch van de aanleg van kruispunten. Het niveauverschil tussen de E40 en het lokale wegennet (dat onder de autoweg loopt) is trouwens zo groot dat de aanleg van bovengrondse kruispunten zeer grote en ingrijpende werken zou vereisen.

Het RP stelt bijgevolg voor om slechts één enkele op- en afrit opnieuw aan te leggen, namelijk deze aan de Maartlaan. Deze zou vanaf de E40 de hoofdtoegang worden naar de economische pool Reyers. Hij vervangt de oprit aan de Roodebeeklaan en geeft toegang tot de Reyerspool zonder dat het verkeer via de Kolonel Bourgstraat moet. Dankzij de sluiting van de oprit aan de Roodebeeklaan krijgt deze laatste een lokaal karakter.



vv Option carrefour Mars (retenue) | Optie rondpunt Maartlaan (weehouden)

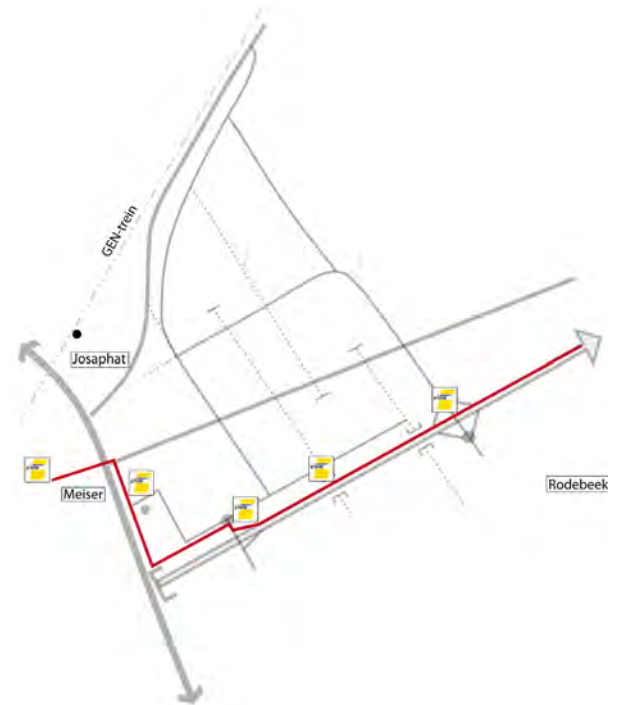


**+ RER Bus**

L'espace récupéré par le rétrécissement de l'E40 sera utilisé pour aménager des espaces verts, mais également une bande bus par direction (RER-BUS) ainsi que des arrêts là où ceci est nécessaire. Une étude concernant les arrêts a été menée. Les 5 arrêts ont été pris en compte. La décision (nombre d'arrêts) finale sera prise en concertation avec De Lijn, mais le minimum recommandé par le SD est de 2 arrêts (Communautés et Grosjean).

**+ GEN-Bus**

De ruimte die vrijkomt door de versmalling van de E40 kan niet alleen gebruikt worden voor de aanleg van groene ruimten, maar ook in beide richtingen voor de inrichting van een eigen rijstrook voor de GEN-bussen en voor de aanleg van haltes waar nodig. Er werd reeds een studie uitgevoerd met betrekking tot het aantal haltes, waarbij 5 haltes in rekening werden gebracht. De uiteindelijke beslissing over het aantal haltes zal in overleg met De Lijn genomen worden, maar het RP adviseert minimum 2 haltes te voorzien (Gemeenschappenlaan en Grosjeanlaan).



**+ Bicycle Highway**

Enfin, l'espace est assez large pour accueillir également une piste cyclable bidirectionnelle de chaque côté du boulevard (3m de largeur) reliant Bruxelles au réseau cyclable flamand. Cette piste cyclable traversera les nouveaux espaces verts aménagés et sera non seulement sécurisée mais aussi relativement plate et fluide.

**+ Bicycle Highway**

De ruimte is breed genoeg om langs beide kanten van de boulevard (3m breedte) plaats te voorzien voor een tweerichtingsfietspad, dat Brussel verbindt met het Vlaamse fietsrouten netwerk. Dit fietspad zal door de nieuw aangelegde groene ruimten lopen en zal niet alleen veilig zijn maar ook relatief plat en vlot berijdbaar.



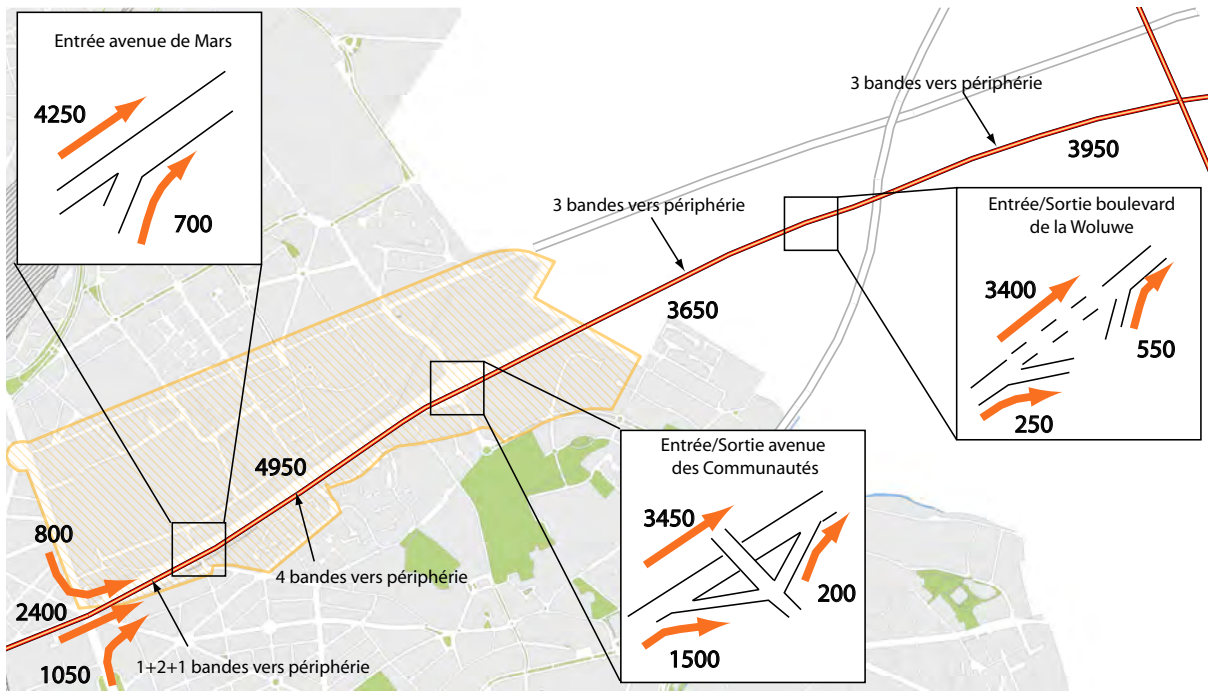
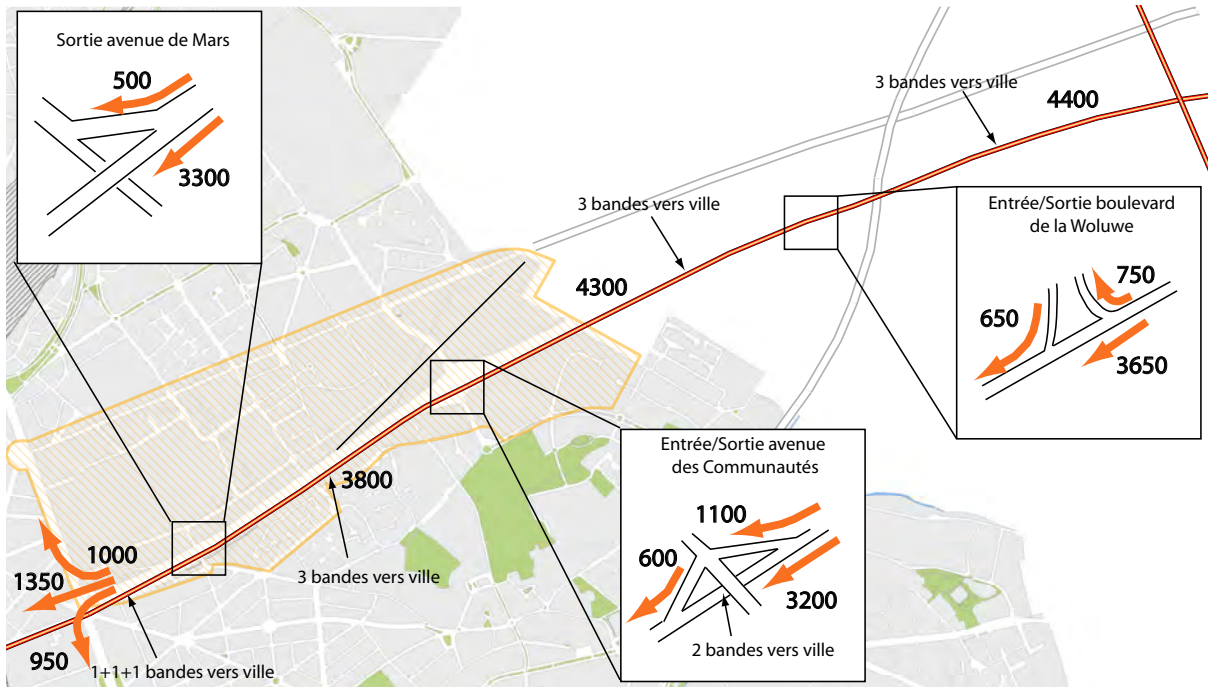
**IIIb. Evaluation du rétrécissement de la E40**

Les conclusions ont été testées. Dans les deux sens, la vitesse maximale de la variante (E40 redimensionnée) a été limitée à 70 km/h entre le Bd. Reyers et le bd. de la Woluwel, conformément à la perspective de conversion de la E40 en voie métropolitaine. Les simulations mettent en évidence l'effet de la réduction du nombre de bandes par rapport au scénario de référence (IRIS2).

**IIIb. Evaluatie van de versmalling van de E40**

De besluiten werden getest. In beide richtingen, werd de maximumsnelheid van de variante (geherdimensioneerde E40) beperkt tot 70 km/uur tussen de Reyerslaan en het Woluwedal, conform het vooruitzicht om de E40 om te vormen tot een metropolitane weg. De simulaties geven duidelijk het effect aan van de vermindering van het aantal rijstroken in vergelijking met het referentiescenario (IRIS 2).

**Variante 1: Le redimensionnement de la E40 en entrée de ville en 2015 - Flux 8-9h en evp/h**



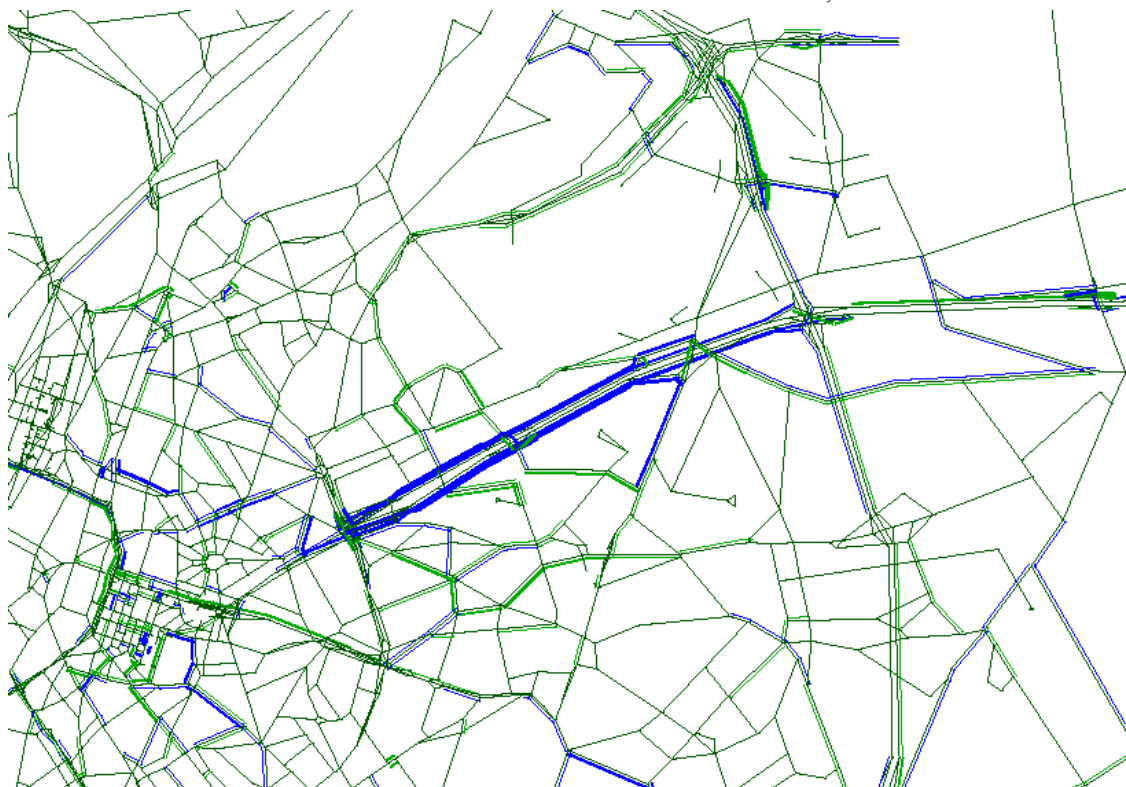
### Analyse des résultats de simulation

La comparaison avec la variante de référence montre que le trafic à l'heure de pointe en entrée de ville sur la E40 reste du même ordre de grandeur que celui de la variante de référence (on observe une très légère diminution).

Cette constatation a comme corollaire que le report sur d'autres voiries est minime, comme le confirment le tableau et la carte de différences de flux ci-dessous.

Trafic 8-9h sur axes en entrée de ville (en evp/h)	Variante de référence	Variante 1
Bd. Léopold III (avant Wahis)	1264	1262
Ch. Louvain (entre Meiser et Grosjean)	555	565
Rue Colonel Bourg	379	391
E40 vers Meiser (surface)	-	-
E40 vers Meiser (tunnel)	1120	1025
E40 vers Cortenbergh	1390	1365
E40 vers Montgomery	1070	1018
Av. des Cerisiers (entre Diamant et avenue de Mai)	1364	1368

La carte ci-dessous indique les différences de flux entre la variante de référence et la variante 1. Les traits bleus indiquent une diminution du trafic et les traits verts une augmentation. La carte distingue les deux directions par voirie. La plus grosse différence de flux s'observe sur la E40. Cependant, elle s'élève à 250 véhicules, ce qui montre bien que les différences observées ailleurs sont relativement négligeables.



### Analyse van de resultaten van de simulatie

Wanneer men de resultaten van de simulatie vergelijkt met de referentievariante komt men tot de bevinding dat in beide gevallen het verkeer op de E40 in de richting van de stad tijdens de ochtendspits in dezelfde orde van grootte blijft (men stelt een zeer lichte daling vast).

Deze vaststelling heeft tot gevolg dat de afleiding van het verkeer naar andere wegennetten miniem is, zoals de tabel en de kaart met verschillen hieronder aantonen.

<< Variante de référence : d'après IRIS 2 | Variant ter referentie: volgens IRIS 2

Variante 1: rétrécissement de la E40 proposé par le SD | Variant 1: hertracering van de E40 voorgesteld door het RS

De kaart hieronder toont de verschillen in de verkeersstroom tussen de referentievariante en de variante 1. De blauwe lijnen geven een afname van het verkeer weer, de groene lijnen een toename. De kaart onderscheidt de twee richtingen per wegennet. Het grootste verschil qua verkeersstroom ziet men op de E40. Dit verschil bedraagt 250 wagens, wat aantoont dat de verschillen die elders werden waargenomen, verwaarloosbaar zijn.



Le tableau suivant montre que les temps de parcours simulés sont légèrement supérieurs lorsque le nombre de bandes est réduit, et ce pour trois exemples d'itinéraires empruntant la E40 (Ring-avenue Léopold III, Ring-avenue Cortenberg et Ring-entrée du tunnel sous Georges-Henri). Cette augmentation des temps est cependant acceptable, surtout si l'on considère tous les avantages qu'offre le redimensionnement de la E40.

De volgende tabel toont aan dat voor de drie trajecten die de E40 nemen (Ring-Leopold III-iaan, Ring-Kortenberglaan en Ring-ingang tunnel onder Georges-Henri), de gesimuleerde trajecttijden iets langer uitvallen indien het aantal rijstroken verminderd wordt. Deze toename van de tijdsduur blijft echter aanvaardbaar, zeker als men rekening houdt met de voordelen die een herdimensionering van de E40 oplevert.

Temps et vitesses de parcours par section pour trois trajets d'entrée en ville 8-9h												
Vers Léopold III par tunnel Meiser	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - Av.Léopold III		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence	45	81,59	62	40,27	20	89,11	11	85,78	157	43,47	295	52,62
Variante 1	44	83,29	58	43,2	34	53,06	15	63,64	159	43,1	310	49,99
Vers Schuman	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - trémie av. Cortenberg		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence	45	81,59	62	40,27	20	89,11	11	85,78	170	35,68	308	47,99
Variante 1	44	83,29	58	43,2	34	53,06	15	63,64	163	37,2	314	46,88
Vers Montgomery	entrée bd Woluwe - sortie av Communautés		sortie av Communautés - entrée av Communautés		entrée av Communautés - entrée av Grosjean		entrée av Grosjean - sortie av Mars		sortie av Mars - Entrée tunnel sous Georges-Henri		temps total (s)	vitesse moyenne (km/h)
	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)	temps (s)	vitesse (km/h)		
Variante de référence	45	81,59	62	40,27	20	89,11	11	85,78	127	47,26	265	55,42
Variante 1	44	83,29	58	43,2	34	53,06	15	63,64	126	47,8	277	52,87

## Conclusion

La réduction du nombre de bandes (3 bandes en entrée et 4 bandes en sortie) est acceptable dans le cadre des hypothèses retenues dans le schéma directeur puisqu'elle n'entraîne qu'un faible report vers d'autres itinéraires et de faibles pertes de temps pour les usagers qui continuent d'emprunter la E40.

On observe par ailleurs que la réduction à deux bandes sous Communautés permet de diminuer un peu le trafic d'entrée en ville par rapport à la situation de référence. Cependant, cette diminution est faible. Si l'on souhaite pouvoir réguler l'entrée en ville, il faudrait envisager la création d'un contrôle d'accès de type « ramp metering » (1) qui compléterait ou remplacerait la diminution du nombre de bandes de circulation. Ce type de régulation possède une grande souplesse d'utilisation qui permet une optimisation fine des flux et une adaptation en temps réel à des événements ponctuels.

(1) Système qui consiste à retenir la circulation au début de la rampe à l'aide d'un feu activé au passage du RER BUS.

## Besluit

De vermindering van het aantal rijstroken (3 rijstroken bij het binnenrijden van de stad en 4 bij het buitenrijden van de stad) is aanvaardbaar binnen het kader van de hypothesen die werden weerhouden in het Richtplan aangezien het verkeer nauwelijks wordt afgeleid naar andere wegennetten en de bestuurders die de E40 blijven nemen amper tijdverlies ondervinden.

Meer nog: door het aantal rijstroken onder de Gemeenschappenlaan terug te brengen tot twee, merkt men dat het verkeer in de richting van de stad lichtjes afneemt in vergelijking met de referentiesituatie. Deze afname is echter gering. Wanneer men de toegang tot de stad volledig in de hand wil hebben zal men de aanleg van een toegangscontrole van het type « ramp metering » (1) moeten voorzien dat de vermindering van het aantal rijstroken vervolledigt of vervangt. Dit type regelsysteem is heel flexibel in gebruik; het laat een verfijnde optimalisatie van de verkeersstromen toe en maakt aanpassingen in real time aan plotse gebeurtenissen mogelijk.

(1) Met dit systeem kan het verkeer worden tegengehouden aan het begin van de strook door een verkeerslicht dat geactiveerd wordt wanneer een GEN-bus voorbijkomt.

## IV. PROJET | PROJECT

Idéalement, l'approche la plus cohérente consiste à concevoir le réaménagement de la E40 en même temps que la transformation/reconstruction de la rue Colonel Bourg dans le cadre d'une stratégie globale où infrastructures, espaces publics et développements immobiliers sont conçus de manière intégrée et paysagère. Cependant, dans le contexte bruxellois actuel, une telle approche globale est difficilement concevable vu les moyens financiers et l'étroite collaboration public-privé qu'elle exigerait. Il est donc plus probable que le projet de la transformation de la rue Colonel Bourg suive un autre rythme que celui du réaménagement de la E40 et qu'ils soient donc conçus séparément. Dans ce sens, il est plus judicieux de travailler les deux volets du projet indépendamment afin de ne pas compliquer le processus. Par ailleurs, il est nécessaire de faire une analyse séparée de chacune de ces problématiques vu leurs complexités respectives. Le Schéma Directeur traite donc ces deux grandes parties du GP2 séparément mais tâche de garder toujours une vue d'ensemble.

### IVa. Aménagement du parkway: trois scénarios

Le retracé de la E40 permettra d'améliorer la qualité de vie et la visibilité des quartiers avoisinants. Si un jour les immeubles de bureaux le long du Colonel Bourg sont transformés en de nouveaux blocs de logements, le rétrécissement de la E40 créera de l'espace supplémentaire pour réduire l'impact des lourdes infrastructures et d'améliorer la qualité de vie. En ce qui concerne le profil de la E40, tous les scénarios étudiés intègrent les éléments suivants:

- > Trois bandes pour voitures en entrée de ville, de 3m chacune;
- > Quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de 3m chacune;
- > Une bande de 3,5m par direction pour le RER-Bus. Ces bandes servent aussi comme bande d'arrêt d'urgence;
- > Une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle (de 3,5m).

Un grand nombre de combinaisons entre ces éléments est possible, chacune d'elle a été testée (entre autre dans l'étude de mobilité en annexe). Seuls trois scénarios ont été dessinés en détail, dont un est retenu par le Schéma Directeur.



^^ Situation existante | Bestaande toestand

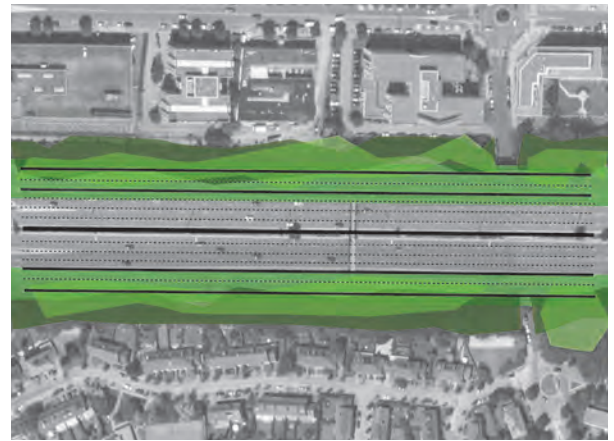
Binnen een algemene strategie waar infrastructuur, publieke ruimte en vastgoedontwikkeling op een geïntegreerde en landschappelijke manier worden ontwikkeld, bestaat de meest consistente aanpak erin om de heraanleg van de E40 en de Kolonel Bourgstraat gelijktijdig uit te voeren. Binnen de huidige Brusselse context is een dergelijk algemene aanpak echter moeilijk denkbaar gezien de financiële middelen en de nauwe privaat-publieke samenwerking die ze zou vereisen. Beide projecten zullen dan ook zo goed als zeker aan een verschillend tempo worden uitgevoerd en bijgevolg apart gerealiseerd worden. In dit opzicht is het beter om de twee luiken van het project apart te behandelen om het proces niet te bemoeilijken. Er moet sowieso een aparte analyse worden uitgevoerd m.b.t. de verschillende problematieken gezien de complexiteit van ieder project op zich. Het Richtplan behandelt daarom de grote onderdelen van het GP2 apart, maar tracht steeds het algemeen overzicht te bewaren.

### IVa. Aanleg van de parkway: drie scenario's

De hertracering van de E40 biedt mogelijkheden om de leefbaarheid en zichtbaarheid van de aangrenzende wijken te verbeteren. 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 levenskwaliteit te verbeteren. Wat betreft het profiel van de E40 bevatten alle bestudeerde scenario's volgende elementen:

- > Drie rijstroken van ieder 3 m voor het autoverkeer dat de stad binnenrijdt;
- > Vier rijstroken van ieder 3 m voor het autoverkeer dat de stad buitenrijdt;
- > Een strook van 3,5 m in beide richtingen voor de GEN-bus. Deze strook dient ook als pechstrook;
- > Een interregionaal tweerichtingsfietspad (van 3,5m).

Al deze elementen kunnen met elkaar gecombineerd worden en elke combinatie werd getest (o.a. in de mobiliteitsstudie in bijlage). Slechts drie scenario's werden in detail uitgewerkt waarvan één werd weerhouden door het Richtplan.



^^ Scénario 1 | Scenario 1





## 1. Couper les bandes extérieures dans les deux directions:

### Avantages:

- + Un tampon vert plus étendu et un espace maximal entre la voirie et les quartiers résidentiels.
- + Un espace pour une verdurisation paysagère des deux côtés de la voirie, se prêtant mieux à un usage quotidien par les riverains grâce à une meilleure liaison avec les parcelles avoisinantes.
- + Une piste cyclable bidirectionnelle interrégionale peut être aménagée de chaque côté de la voirie.

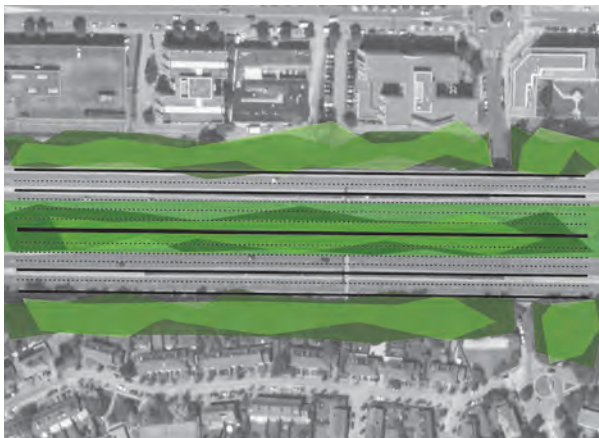
### Désavantages:

+ La concentration de toutes les bandes au centre ne réduit pas le caractère 'autoroutier' de la E40 et n'encourage pas les conducteurs à ralentir leur vitesse. Or, les nuisances principales (le bruit et la pollution) sont directement liées à la vitesse. Aucun espace vert tampon entre les voiries et les quartiers adjacents ne peut avoir un effet aussi fort sur la réduction des nuisances que la réduction de la vitesse. En d'autres termes, sans la réduction de la vitesse, toute création de zone tampon se limite à une thérapie 'psychologique' du problème.

+ Le vert créé du côté sud (côté Woluwe) se trouve entre la voirie et des jardins privatifs (quartier des Constellations). De plus, il se trouve à un niveau différent des parcelles privées. Il en résulte que la concentration d'activité urbaine sur ces abords est très faible (pas de bâtiments denses ou publics et donc peu d'usagers): l'accessibilité de cet espace public et son utilité réelle sont limitées. Ce quartier étant déjà assez vert et bien équipé, ses riverains auront plus à gagner dans un usage de l'espace récupéré sur la E40 qui aide à réduire la vitesse des voitures.

+ Le tracé de l'infrastructure reste linéaire et offre peu de perspectives intéressantes aux conducteurs des voitures entrantes sur Bruxelles: l'entrée de Bruxelles n'en est pas vraiment améliorée.

+ Ce scénario ne permet pas d'aménager la bande bus en sortie de ville du côté 'intérieur' de la voirie, vu que la



^^ Scénario 2 | Scenario 2

## 1. In beide richtingen de buitenste rijstroken knippen:

### Voordelen:

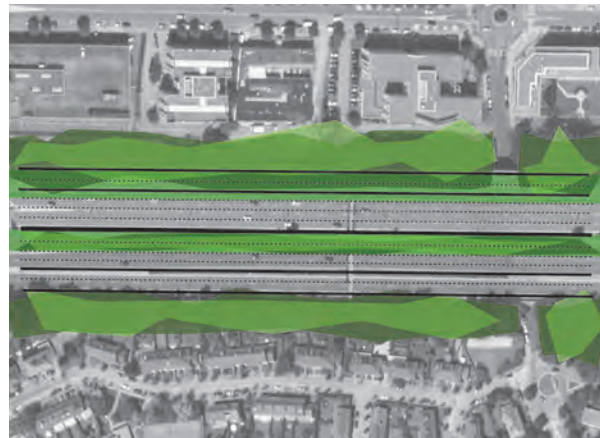
- + Grotere groene buffer en maximale ruimte tussen de verkeersinfrastructuur en de woonwijken;
- + Ruimte voor een landschappelijke groenaanleg aan beide zijden van de weg, die zich beter leent tot dagelijks gebruik door de bewoners door het feit dat het aansluit op de omgrenzende percelen;
- + Er kan een interregionaal tweerichtingsfietspad aangelegd worden aan beide zijden van de weg.

### Nadelen:

+ Door de concentratie van alle rijstroken in het midden behoudt de E40 zijn 'autosnelweg' karakter en zet deze configuratie de bestuurders er bijgevolg niet toe aan hun snelheid te verminderen, terwijl de grootste bronnen van overlast (lawaai en vervuiling) rechtstreeks gelinkt zijn aan de snelheid. Geen enkele groene bufferruimte tussen het wegennet en de omliggende wijken kan qua vermindering van de overlast hetzelfde resultaat bereiken als een vermindering van de snelheid. Met andere woorden, als de snelheid niet afneemt, zal de aanleg van een groene bufferruimte enkel een 'psychologisch' effect hebben.

+ De groene ruimte aan de zuidelijke kant (kant van Woluwe), bevindt zich tussen de autosnelweg en de individuele tuinen (Sterrenbeeldenlaan). Deze ruimte bevindt zich tevens op een ander niveau dan de privéterreinen. De concentratie van stedelijke activiteit in haar omgeving is bovendien erg zwak (geen dense bebouwing of openbare gebouwen en bijgevolg weinig gebruikers): de toegankelijkheid en het reële nut van deze openbare ruimte is dus beperkt. Aangezien de wijk reeds heel wat groenelementen bevat en veel voorzieningen heeft, zullen de omwonenden er meer baat bij hebben wanneer de herwonnen ruimte op de E40 bijdraagt tot een snelheidsvermindering van de wagens.

+ Het tracé van de infrastructuur blijft lineair en biedt weinig interessante perspectieven voor de autobestuurders die de stad binnenrijden: het levert geen wezelijke verbetering op voor de toegang tot Brussel.



^^ Scénario 3 | Scenario 3

largeur de la berme centrale est trop insécurisante pour y aménager un arrêt de bus au niveau de l'avenue Grosjean ou Communautés. Ceci implique que la bande bus devra être placée du côté extérieur (côté Woluwe). À première vue, ceci semble être une meilleure solution, vu la quantité de vert créée sur les abords. Mais cette solution implique un croisement entre le bus et les voitures au niveau de la sortie de la E40 vers l'Avenue des Communautés (en direction sortie de ville) et implique la construction assez compliquée d'un viaduc supplémentaire permettant au bus venant de Meiser de passer du côté intérieur de la E40 (là où le tunnel venant de Meiser abouti) au côté extérieur. L'étude de mobilité en annexe explique ces complications avec plus de détail.

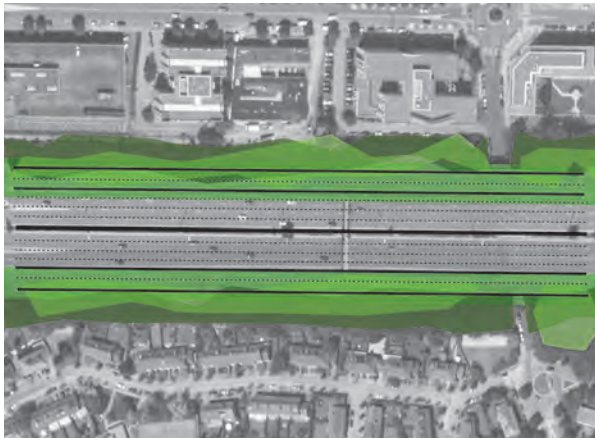
Afin d'augmenter les avantages de ce scénario, on pourrait envisager d'imprimer un mouvement oscillant à la E40 de manière à la faire dévier en fonction des zones bâties avoisinantes où l'impact négatif est le plus grand. L'avantage de cette alternative est la création d'espaces verts conséquents là où ceci est le plus utile. Par contre, le désavantage est qu'une opération de ce genre est très coûteuse (plus de 50 millions d'euros) pour un rendement qui reste relatif.

Si les ambitions et les moyens disponibles sont assez grands pour permettre ce genre d'intervention, il est peut être plus intéressant de les investir dans une approche qui intègre aussi bien la reconstruction de la rue Colonel Bourg que le paysage de l'entrée de Bruxelles tel que le scénario 2 du projet de transformation de la rue Colonel Bourg le propose (page GP2-44).

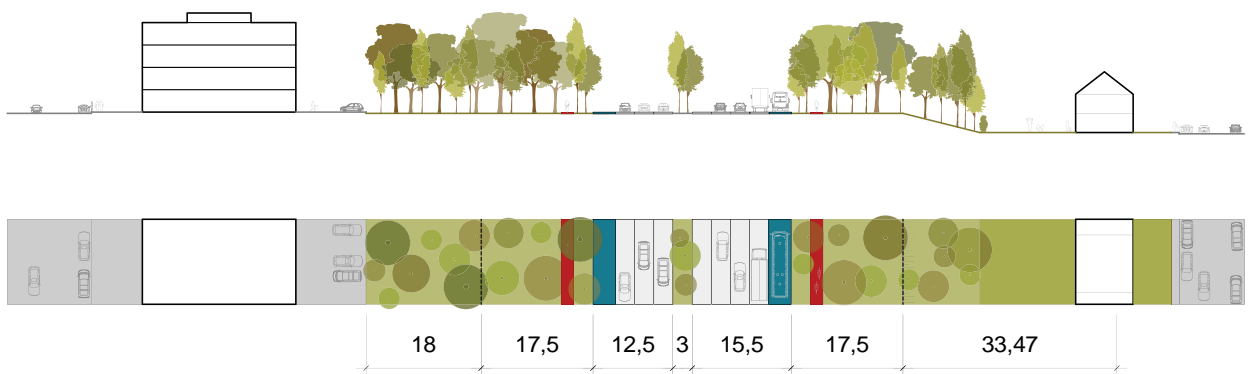
+ Met dit scenario kan in de richting van de stadsrand en aan de 'binnenkant' van de autosnelweg geen rijstrook voor de bus worden aangelegd. De centrale berm is immers vanuit veiligheidstechnisch standpunt onvoldoende breed om hier een bushalte aan te leggen ter hoogte van de Grosjeanlaan of de Gemeenschappenlaan. Dit impliceert dat de rijstrook voor de bus aan de buitenkant (kant van Woluwe) zal moeten worden geplaatst. Dit lijkt op het eerste gezicht een betere oplossing gezien de vele groene ruimten langs de zijkanalen. Deze oplossing houdt echter in dat de bussen en de auto's elkaar moeten kruisen ter hoogte van de afrit van de E40 aan de Gemeenschappenlaan (in de richting van de stadsrand) en dat er een relatief ingewikkelde constructie zal moeten worden aangelegd bestaande uit een extra viaduct dat de bussen komende van Meiser van de ene kant van de E40 (daar waar de tunnel komende van Meiser eindigt) naar de andere moet brengen. De mobiliteitsstudie in bijlage gaat nader in op deze ingewikkelde situatie.

Om de voordelen te vergroten, kan er bekeken worden om de infrastructuurbundel, die vrij zwaar is, een slingerende beweging te laten maken en te laten wijken in functie van de aangrenzende bebouwing, daar waar de negatieve impact het grootst is. Het voordeel van dit alternatief is de aanleg van omvangrijke groene ruimten daar waar ze het meest nodig zijn. Het nadeel is dat de kosten van een dergelijke onderneming (meer dan 50 miljoen €) niet in verhouding zijn met het relatief beperkt resultaat.

Indien de ambities en de beschikbare middelen voldoende groot zijn om dergelijke interventies mogelijk te maken, is het wellicht interessanter om te investeren in een integrale aanpak die zowel de heraanleg van de Kolonel Bourg als het landschap dat toegang geeft tot Brussel integreert, volgens het scenario 2 van het project omtrent de transformatie van de Kolonel Bourgstraat (pagina GP2-44).



<< w Scénario 1 | Scenario 1



2. Couper les bandes du côté intérieur dans les deux directions:

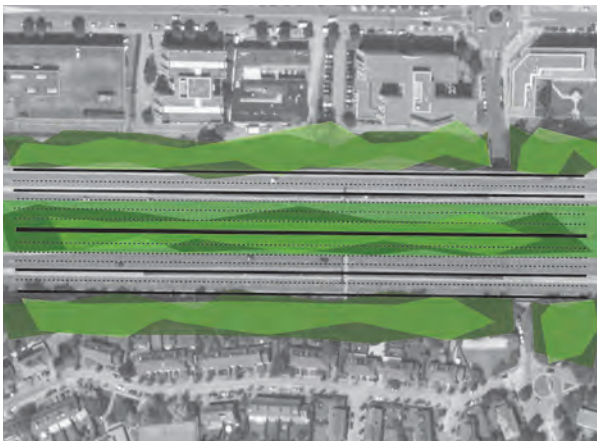
**Avantages:**

- + La concentration des espaces ‘récupérés’ au centre de la voirie crée une berme centrale verte d’environ 45m de large. Dans ce cas de figure, les voitures se dirigeant dans un sens ne perçoivent plus celles qui se dirigent dans l’autre sens: l’impression est celle de conduire au travers d’un parc. Avec des largeurs de bande de 3m maximum, un nombre réduit de bandes et un paysage d’entrée tellement vert, les chances de faire respecter la décision de réduire la vitesse sur la E40 à 70kmh sont beaucoup plus importantes. Par ailleurs, l’entrée de Bruxelles est totalement transformée, elle reflète mieux le caractère vert de la ville.
- + Du point de vue des riverains, cet effet est aussi très positif: non seulement ils bénéficient de la diminution de la pollution et des nuisances sonores suite à la réduction de vitesse, mais ils ne perçoivent plus qu’une seule voirie à une seule direction, l’autre étant totalement ‘cachée’ derrière le vert du milieu. Dans le cas du scénario 2, on ne vit résolument plus au bord d’une autoroute.
- + La bande bus en sortie de ville peut être placée du côté intérieur de la E40, dans la large berme centrale. Un arrêt de bus peut facilement y être aménagé.
- + Une seule piste cyclable bidirectionnelle peut être aménagée dans l’espace vert central.
- + En somme, l’espace vert central créé peut aussi devenir un axe de transport doux et public (au risque de légèrement réduire le caractère vert de la berme).

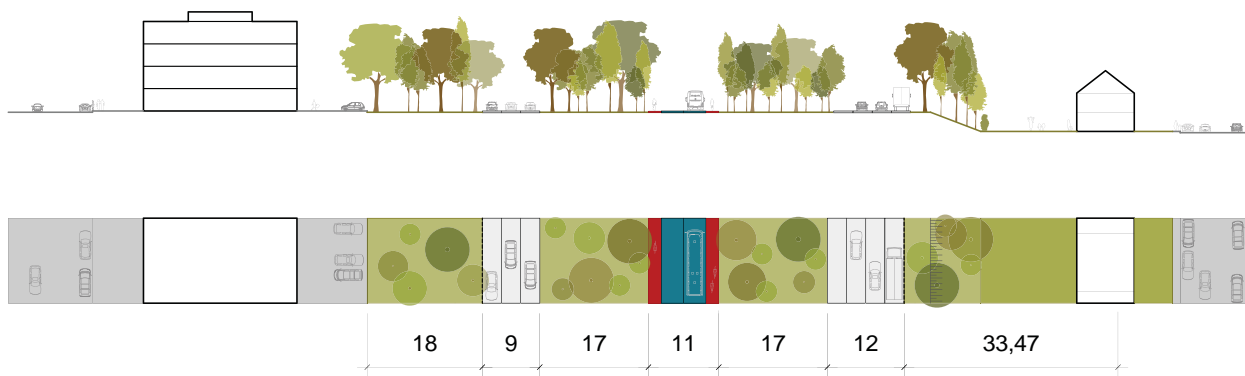
2. In beide richtingen de rijstroken aan de binnenkant knippen:

**Voordelen:**

- + Door de ‘herwonnen’ ruimten samen te brengen in het midden van de weg, bekomt men een centrale groene berm van ongeveer 45m breed. In dit geval zien de bestuurders die in tegengestelde richting rijden elkaar niet: ze krijgen de indruk dat ze door een park rijden. Dit voorstel waarbij de rijstroken maximum 3m breed zijn, het aantal rijstroken beperkt is en de toegangsweg tot Brussel door een groen landschap loopt, zal de beslissing om de snelheid op de E40 tot 70km/u terug te brengen veel meer kans op slagen geven. Door de volledige transformatie van de toegang tot Brussel, weerspiegelt ze beter het groene karakter van de stad.
- + Ook voor de omwonenden is het effect van deze ingreep zeer positief: niet alleen zullen ze minder hinder ondervinden van vervuiling en lawaai dankzij de snelheidsbeperking, ook zullen ze nog maar één rijrichting van de autosnelweg zien omdat het andere stuk volledig ‘verscholen’ gaat achter de groenpartij in het midden. Met scenario 2 hebben de omwonenden niet langer het gevoel langs een autosnelweg te wonen.
- + De busstrook in de richting van de stadsrand kan aan de binnenzijde van de E40 worden ingepland, dus in de brede middenberm. Hier kan gemakkelijk een bushalte worden aangelegd.
- + Een tweerichtingsfietspad kan in de groene centrale ruimte worden ingericht.
- + De gecreëerde groene centrale ruimte kan ook een openbare verkeersas worden voor de zachte weggebruikers (al kan het groene karakter van de berm hierdoor licht afnemen).



<< vv Scénario 2 | Scenario 2



**Désavantages:**

- + Le désavantage principal de ce scénario est que le profil de la voirie ne met les espaces verts au profit des riverains que d'une manière indirecte: réduction des nuisances et de la pollution. En effet une très petite partie de ces espaces est accessible aux piétons: bien qu'ayant 45m de large, la berme centrale se trouve quand même entre deux voiries importantes et ne se prête pas à l'utilisation comme parc (surtout qu'elle est traversée par un site propre bus).
- + La piste cyclable bidirectionnelle est moins directement accessible aux quartiers longeant la E40, ceci s'applique surtout au côté Colonel Bourg si celle-ci se transforme.
- + La bande bus en entrée de ville doit être placée du côté intérieur de la E40 (en entrant), ce qui implique la construction d'un viaduc spécial permettant de faire passer le bus de la berme centrale vers le tunnel direction Meiser qui se situe du côté extérieur de la E40.

**3.** Couper le côté extérieur en direction de la ville; couper le côté intérieur en direction de la périphérie:

**Avantages:**

- + Avec une berme centrale verte de 19m de large (sans bus ni cyclistes), le caractère vert de l'entrée de Bruxelles est aussi fort que dans le scénario 2, surtout qu'une masse verte est également présente du côté extérieur de la voirie (Cl. Bourg). On a résolument l'impression de traverser un 'parkway'.
- + L'espace récupéré sert à améliorer la qualité des parcelles longeant la E40, et ceci là où cet espace est réellement utilisable: du côté de la rue Colonel Bourg. En effet, ces nouveaux espaces verts sont une motivation considérable pour transformer (ou reconstruire) les bureaux vides existants en immeubles de logements. La nouvelle forme urbaine de la rue Colonel Bourg peut, en effet, en faire bon usage.
- + Par ailleurs, la région pourrait investir une partie des terrains récupérés sur la E40 (qui lui appartiennent) dans l'opération immobilière de transformation de la rue Colonel Bourg de manière à récupérer une partie de son investissement sur la E40.
- + Ce tracé est le mieux adapté pour l'intégration de sites-propre RER-Bus parce qu'il facilite le mieux le raccordement des bandes bus avec celles de la Moyenne Ceinture (voire étude de mobilité en annexe). La bande est du côté extérieur en entrée-de-ville, et du côté intérieur en sortie-de-ville.
- + Deux pistes cyclables bidirectionnelles sont aménagées de chaque côté de la voirie, permettant une connexion idéale avec les quartiers.

**Nadelen:**

- + Het grootste nadeel van dit scenario bestaat erin dat de omwonenden enkel onrechtstreeks kunnen genieten van de groene ruimten: afname van vervuiling en lawaai. Slechts een heel klein deel van deze ruimten zal voor voetgangers toegankelijk zijn. De centrale berm mag dan wel 45 m breed zijn, hij bevindt zich nog steeds tussen twee belangrijke wegen en hij is al evenmin geschikt als park (zeker als de berm doorsneden wordt door een aparte busstrook).
- + Het tweerichtingsfietspad is mindere rechtstreeks toegankelijk voor de wijken langs de E40. Dit geldt voornamelijk voor de zijde van Kolonel Bourg wanneer deze wijk wordt getransformeerd.
- + De busstroken in de richting van de stad moeten langs de binnenzijde van de E40 (bij het binnenrijden) worden aangelegd, wat de bouw vereist van een viaduct dat de bussen van de centrale berm naar de tunnel richting Meiser, aan de buitenzijde van de E40, zal moeten brengen.

**3.** De rijstroken wegnemen aan de buitenzijde in de richting van de stad en aan de binnenzijde in de richting van de stadsrand:

**Voordelen:**

- + Met een middenberm die 19 m breed is (zonder bussen en fietsen), is het groene karakter bij het binnenrijden van de stad net zo sterk als in scenario 2, vooral omdat er ook groene partijen zijn aan de buitenzijde van de E40 (Kolonel Bourg). De autobestuurders krijgen resoluut het gevoel dat zij over een 'parkway' rijden.
- + De herwonnen ruimte wordt aangewend om de kwaliteit van de terreinen langs de E40 te verbeteren, vooral daar waar deze ruimte ook echt gebruikt kan worden, namelijk aan de kant van de Kolonel Bourgstraat. Deze nieuwe groene ruimten zijn een sterke stimulans om de bestaande leegstaande kantoorgebouwen om te vormen (of te herbouwen) tot appartementsgebouwen. De nieuwe stedenbouwkundige vorm van de Kolonel Bourgstraat zou hier nuttig gebruik van kunnen maken.
- + Het gewest zou een deel van de terreinen die herwonnen worden op de E40 (en waarvan het eigenaar is) kunnen verkopen in het kader van de vastgoedoperatie met het oog op de transformatie van de Kolonel Bourgstraat. Op die manier kan het een deel van de investeringen m.b.t. de E40 terugwinnen.
- + Dit tracé is veruit het best aangepast aan de integratie van een aparte rijstrook voor de GEN-bussen. De busstroken hebben van hieruit immers een gemakkelijkere aansluiting op de Middenring (zie Mobiliteitsstudie in bijlage). De strook bevindt zich aan de buitenkant van de E40 bij het binnenrijden van de stad, en aan de binnenkant bij het buitenrijden van de stad.
- + Er worden twee tweerichtingsfietspaden aangelegd langs iedere kant van de weg, wat een ideale aansluiting met de omliggende wijken mogelijk maakt.



### Désavantage:

+ Bien que ce scénario réussisse à réduire les nuisances sonores et la pollution, et donc à améliorer la qualité de vie des quartiers se trouvant des deux côtés de la voirie, il n'élargit pas le vert du côté de Woluwe. Ceci peut être perçu comme un désavantage pour les riverains du quartier Constellations ou, du moins, une distribution inégale des avantages.

C'est le scénario 3 que retiendra le Schéma Directeur. En effet, même si la distribution du 'vert' est inégale, une analyse objective montre que les avantages de cette disposition sont aussi positifs pour les deux côtés de la E40.

### Coûts approximatifs:

Le coût total de cette opération est estimé à €39 Millions en ceci inclus: les travaux sur la voirie, l'aménagement du nouvel échangeur de l'Av. de Mars, l'éclairage public, la verdure, les égouts, et les passerelles vélos nécessaires (de chaque côté sous les sorties et entrées de l'Av. des Communautés).

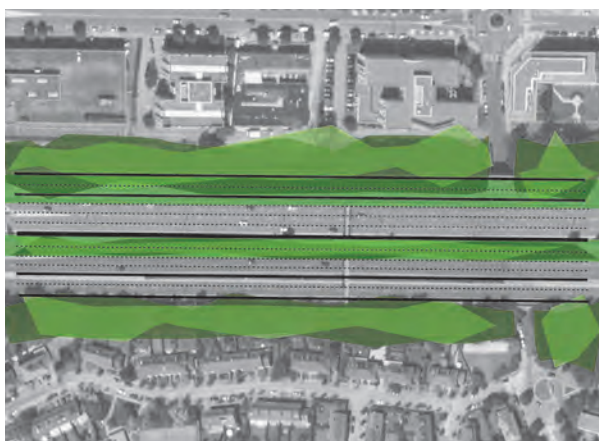
### Nadeel:

+ Hoewel dit scenario voor minder geluidsoverlast en vervuiling zorgt, en dus de levenskwaliteit voor de omliggende wijken verbetert, leidt het niet tot een uitbreiding van de groene ruimtes aan de zijde van Woluwe. Dit zou als een nadeel kunnen worden beschouwd voor de omwonenden van de Sterrenbeeldenlaan of op zijn minst als een ongelijke verdeling van de voordelen.

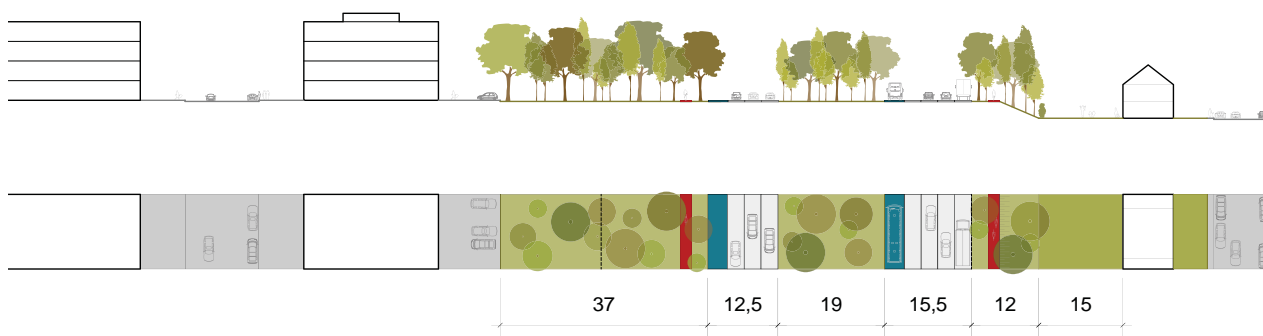
Het Richtplan weerhoudt scenario 3. Zelfs met een ongelijke verdeling van de groene ruimtes, toont een objectieve analyse aan dat de voordelen van dit scenario even positief zijn voor beide zijden van de E40.

### Raming van de kosten:

De totale kost voor deze operatie wordt geraamd op 39 miljoen euro. Hierin zijn inbegrepen: de wegenwerken, de aanleg van een nieuwe verkeerswisselaar ter hoogte van de Maartlaan, de openbare verlichting, de groenaanleg, de riolering en de nodige fietsersbruggen (aan beide zijden onder de op-en afritten van de Gemeenschappenlaan).



<< vv Scénario 3 | Scenario 3



#### IVb. Accès à la E40

##### Propositions d'aménagement du carrefour Avenue de Mars

Plusieurs possibilités d'aménagement du carrefour Avenue de Mars ont été étudiées. Les carrefours ont été dessinés sur base des options de mobilité du Schéma Directeur:

- > les bretelles de l'Avenue de Mars permettent l'accès au « parkway » (uniquement vers la périphérie) depuis la zone levier n°12 et les quartiers riverains. Il est important de noter que le quartier situé au nord du site de la RTBF/VRT comporte de nombreuses activités économiques, ce qui implique une desserte par véhicules poids-lourds articulés;
- > le changement de statut du tronçon de la rue Colonel Bourg situé entre l'Av. de Mars et l'esplanade Émeraude place des Carabiniers, ce tronçon devenant une voirie locale;
- > le changement de statut des tronçons de l'Avenue de Mars. Ceux-ci étant considérés comme voiries locales;
- > l'aménagement d'une nouvelle voirie le long de la E40 entre l'Av. de Mars et l'esplanade Émeraude. Cette voirie appelée 'Avenue des Médias' dans le cadre du Schéma Directeur reprend la circulation en direction du site RTBF/VRT et dessert les nouveaux immeubles prévus dans le pôle économique Reyers.

Les deux options d'amélioration du tunnel sont schématisées sur les deux figures ci-dessous:

#### IVb. Toegang tot de E40

##### Voorstellen voor de heraanleg van het kruispunt aan de Maartlaan

Er werden verschillende mogelijkheden voor de heraanleg van het kruispunt aan de Maartlaan onderzocht. De kruispunten werden ontworpen op basis van de mobiliteitsopties van het Richtplan:

- > de opritten aan de Maartlaan geven toegang tot de « parkway » (enkel in de richting van de stadsrand) vanuit het hefboomgebied nr 12 en de omliggende wijken. Hier moet worden opgemerkt dat de wijk ten noorden van de RTBF/VRT-site heel wat economische activiteit huisvest, wat inhoudt dat ze ook moet kunnen bediend worden door zware vrachtwagens met opleggers;
- > de statuutwijziging van het gedeelte van de Kolonel Bourgstraat tussen de Maartlaan en de esplanade Émeraude - Karabiniersplein, dat een lokaal wegennet wordt;
- > de statuutwijziging van de gedeeltes van de Roodebeeklaan langs beide kanten van de Maartlaan, die lokale wegen worden;
- > de aanleg van een nieuw wegennet langs de E40 tussen de Maartlaan en de esplanade Émeraude. Deze weg die binnen het kader van het Richtplan 'Mediaalaan' genoemd wordt, neemt het verkeer op in de richting van de VRT/RTBF-site en zorgt voor een goede verbinding met de nieuwe gebouwen die gepland zijn binnen de economische pool Reyers.

De twee opties ter verbetering van de tunnel worden in de twee figuren hieronder schematisch voorgesteld:

Option 1: raccord du parkway à l'avenue de Mars | Optie 1: aansluiting parkway op de Maartlaan >>



## 1. Option 1:

### Avantages:

+ Le tunnel actuel ne doit pas être reconstruit, ce qui économise beaucoup de moyens (coût total de l'opération 2,5 millions d'euros)

### Inconvénients:

+ Le tunnel actuel est assez insécurisant et trop étroit pour permettre un passage fluide et agréable pour les piétons et cyclistes entre les quartiers des Constellations et le nouveau parc Edith Cavell.

+ La structure actuelle du tunnel est trop longue par rapport aux nouvelles dimensions de la voirie tel que proposé par le Schéma Directeur: une partie de la structure devra être détruite pour permettre d'aménager les bretelles d'entrée et de sortie de/vers la E40 au bon endroit (et ceci des deux côtés du tunnel).

## 2. Option 2:

### Avantages:

+ La circulation automobile et cycliste est fluide.

+ La visibilité entre les deux côtés de la E40 est optimale: il ne s'agit plus d'un tunnel obscur, mais d'une grande ouverture.

+ La reconstruction intégrale de l'entrée/sortie permet une optimisation de l'aménagement des bretelles d'entrée et sortie (à l'endroit idéal par rapport aux bandes de la E40) ainsi que l'éclairage du tunnel: la berme centrale peut rester ouverte au-dessus de l'Av. de Mars de manière à permettre un meilleur éclairage.

### Inconvénient:

-> coût beaucoup plus élevé des travaux (10 Millions d'euros).

Le SD recommande la deuxième option.

## 1. Optie 1:

### Voordelen:

+ De huidige tunnel moet niet worden heraangelegd, wat heel wat middelen uitspaart (totale kost van de operatie: 2,5 miljoen euro).

### Nadelen:

+ De huidige tunnel geeft een gevoel van onveiligheid en is te smal om een vlotte en aangename doorgang te creëren voor de voetgangers en fietsers tussen de wijken Constellation en het nieuwe Park Edith Cavell.

+ De huidige structuur van de tunnel is te lang t.o.v. de nieuwe afmetingen van het wegen zoals voorgesteld in het Richtplan: een deel van de structuur zal moeten worden afgebroken om op de juiste plaatsen (en dit aan beide zijden van de tunnel) op- en afritten van en naar de E40 te kunnen aanleggen.

## 2. Optie 2:

### Voordelen:

+ Een goede doorstroming van het auto- en fietsverkeer.

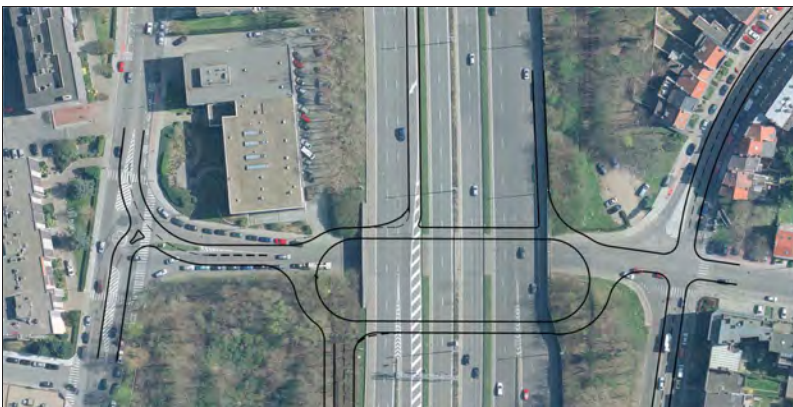
+ Een optimale zichtbaarheid tussen de twee zijden van de E40: geen donkere tunnel meer, maar een weide opening.

+ Door de integrale heraanleg kunnen de op- en afritten optimaal worden heraangelegd (op de ideale plaats t.o.v. de rijstroken van de E40) en wordt de tunnel beter verlicht: de middenberm kan boven de Maartlaan open blijven, waardoor een betere verlichting mogelijk wordt.

### Nadeel:

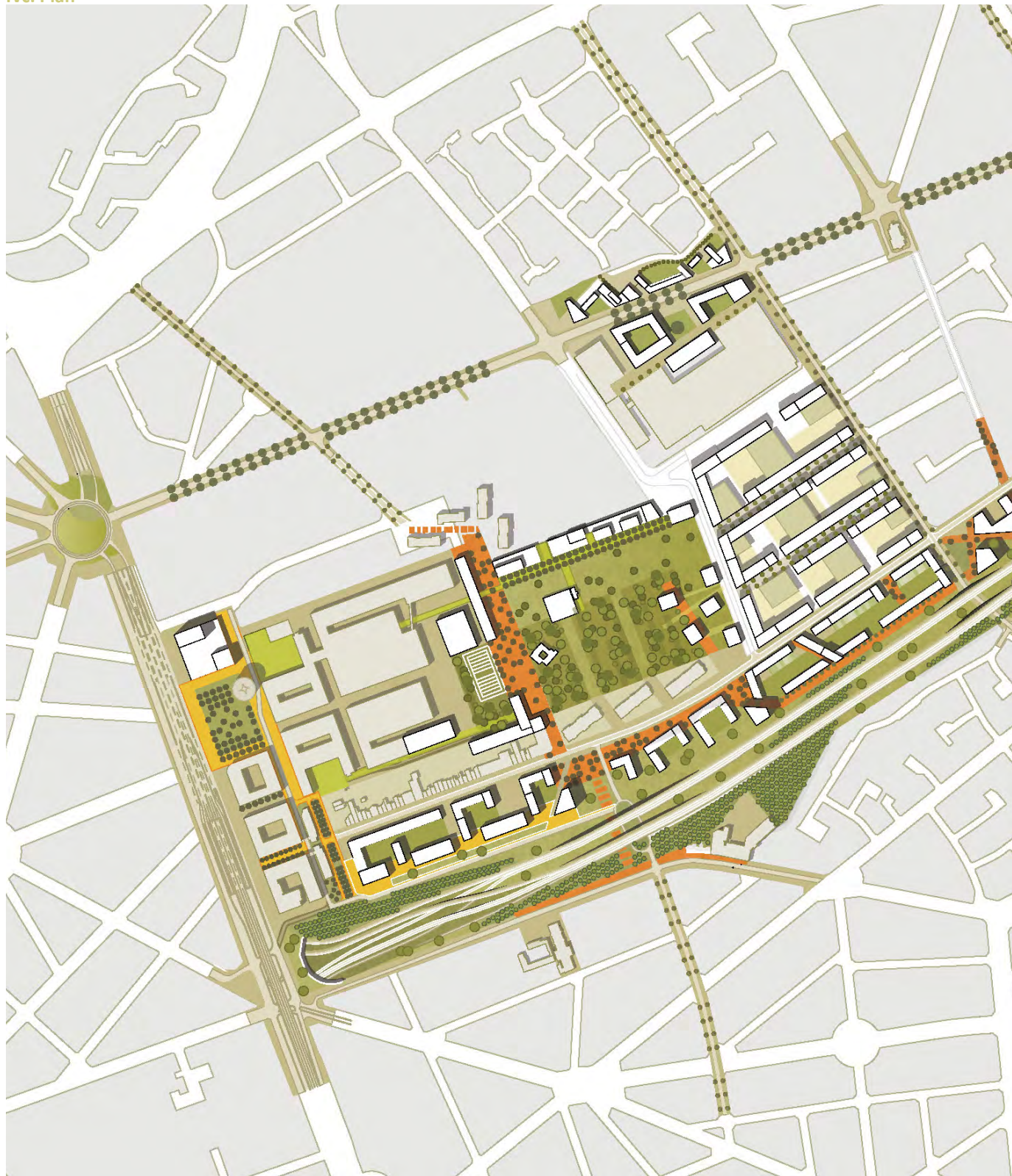
-> veel hogere kostprijs van de werken (10 miljoen euro).

Het RP geeft voorkeur aan de tweede optie.



<< Option 2: raccord du parkway à l'Avenue de Mars, variante avec giratoire incluant les deux bretelles | Optie 2: aansluiting van de parkway met de Maartlaan, een variante met rotonde inclusief twee op- en afritten.

IVc. Plan



GP2-30







## B. DEVELOPPEMENT DE LA RUE COLONEL BOURG | ONTWIKKELING VAN KOLONEL BOURGSTRAAAT

### I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

La rue Colonel Bourg est formée d'un côté sud (côté autoroute) entièrement occupé par des bureaux; et un côté nord, majoritairement occupé par des logements (à l'exception du bloc entre Grosjean et Georjin).

Malgré cette distribution nord-sud de fonction, la rue se divise en deux parties Est-Ouest avec des caractéristiques différentes:

-> la partie entre l'Avenue de Mars et l'entrée de la RTBF est dominée par une typologie résidentielle typique (maisons mitoyennes), avec une hauteur moyenne de trois à quatre niveaux. La côté sud de la rue contient actuellement un parking régional de dissuasion et une grande friche.

-> la partie entre l'Avenue de Mars et la rue Deux Maisons est composée, du côté sud, d'une batterie d'immeubles de bureaux des années '70 et '80. Du côté nord de la rue, on retrouve d'abord trois immeubles hauts (9 niveaux) résidentiels typiques des années '80; entre Grosjean et Georjin se trouvent trois immeubles de bureaux et le contrôle technique; entre Georjin et Deux Maisons, on retrouve des immeubles d'appartement résidentiels de quatre à cinq étages, alignés avec la rue, qui forment la façade sud du quartier de Paduwa.

La première partie est reprise dans le GP1 et forme une des pièces de ce que le Schéma Directeur appelle le Pôle Reyers. Le Grand Projet 2 propose une ré-modélisation de la deuxième partie, et ceci dans une même vision d'ensemble qui inclut également le côté sud de la E40 (à Woluwe). Le tout faisant partie d'un projet cohérent pour l'entrée de Bruxelles s'étalant entre la limite régionale et Reyers.

De zuidelijke zijde van de Kolonel Bourgstraat (aan de kant van de autosnelweg) bestaat volledig uit kantoorgebouwen; de noordzijde wordt voornamelijk in beslag genomen door woningen (met uitzondering van het bouwblok tussen Grosjean en Georjin).

Ondanks deze noord-zuid verdeling van de functies, is de straat opgesplitst in twee delen oost-west met verschillende kenmerken:

-> in het gedeelte tussen de Maartlaan en de ingang van de RTBF overheerst een typisch residentiële typologie (middenklassewoningen) met een hoogte van gemiddeld drie tot vier verdiepingen. Aan de zuidzijde van de straat bevindt zich momenteel een regionale pendelparking en een groot braakliggend terrein.

-> het gedeelte tussen de Maartlaan en de Tweehuizenstraat bestaat aan de zuidzijde uit een reeks kantoorgebouwen die dateren uit de jaren '70 en '80. Aan de noordzijde van de straat merkt men eerst drie hoge residentiële gebouwen op (9 verdiepingen) in een typische jaren 80-stijl; tussen Grosjean en Georjin bevinden zich drie kantoorgebouwen en de technische keuring; tussen Georjin en Tweehuizen staan appartementsgebouwen van vier tot vijf verdiepingen, die de zuidfaçade vormen van de Paduwawijk.

Het eerste deel is opgenomen in GP1 en maakt deel uit van wat in het Richtplan Reyerspool wordt genoemd. Groot Project 2 stelt een herinrichting voor van het tweede gedeelte, en dit binnen het kader van een algemene visie waarin ook de zuidzijde van de E40 (Woluwe) opgenomen is. Beide maken samen deel uit van een coherent project voor de toegang tot Brussel tussen de gewestgrens en Reyers.



	adresse	surface hors sol (en m <sup>2</sup> )	Surfaces paires	Surfaces impaires
1	Rue Colonel Bourg, 101	2.030		2.030
2	Rue Colonel Bourg, 103	2.673		2.673
3	Rue Colonel Bourg, 105	2.673		2.673
4	Rue Colonel Bourg, 105A	3.459		3.459
5	Rue Colonel Bourg, 105B	3.459		3.459
6	Rue Colonel Bourg, 107	2.370		2.370
7	Rue Colonel Bourg, 111	4.340		4.340
8	Rue Colonel Bourg, 113	700		700
9	Rue Colonel Bourg, 115-117	5.934		5.934
10	Rue Colonel Bourg, 120	4.600	4.600	
11	Rue Colonel Bourg, 122	4.045	4.045	
12	Rue Colonel Bourg, 123-125	5.753		5.753
13	Rue Colonel Bourg, 124	4.137	4.137	
14	Rue Colonel Bourg, 127-129	5.753		5.753
15	Rue Colonel Bourg, 128	8.292	8.292	
16	Rue Colonel Bourg, 133	4.330		4.330
17	Rue Colonel Bourg, 135-139	8.183		8.183
18	Rue Colonel Bourg, 143-145	8.760		8.760
19	Rue Colonel Bourg, 149	4.808		4.808
20	Rue Colonel Bourg, 153-155	8.000		8.000
	<b>Total</b>	<b>94.299 m<sup>2</sup></b>	<b>21.074 m<sup>2</sup></b>	<b>73.225 m<sup>2</sup></b>

© CLI 2009



## II. ANALYSE | ANALYSE

### *Accessibilité actuelle*

Contrairement à la partie Ouest de la rue Colonel Bourg, la partie Est est mal desservie par les transports publics. En effet, l'avenue de Mars se trouve à 600 m de l'arrêt Diamant: c'est plus que la distance maximale qu'un usager parcourt à pied quotidiennement entre le lieu de travail et l'arrêt de transport en commun. Les bureaux sur la rue Colonel Bourg dépendent donc totalement de l'accessibilité en voiture.

Le Ring crée un étranglement à l'entrée de Bruxelles: depuis plusieurs années déjà, les embouteillages au niveau de Sterrebeek limitent l'accessibilité en voiture de la Région de Bruxelles en général, et de la Rue Colonel Bourg en particulier. La situation est similaire en venant de l'intérieur de Bruxelles, les embouteillages en heure de pointe sur la Moyenne Ceinture sont une barrière importante qui découragent l'usage de la voiture pour aller aux bureaux de la rue Colonel Bourg. Par contre, en dehors des heures de pointe, l'accessibilité en voiture est excellente. C'est la raison principale pour laquelle la zone reste intéressante pour les PME.

### *Huidige bereikbaarheid*

In tegenstelling tot het westelijke gedeelte van de Kolonel Bourgstraat, is het oostelijke gedeelte slecht bediend door het openbaar vervoer. De Maartlaan bevindt zich op 600 meter van de halte Diamant: dat is meer dan de maximum afstand die een gebruiker dagelijks aflegt tussen zijn werkplek en het openbaar vervoer. De kantoren aan de Kolonel Bourgstraat zijn met andere woorden volledig afhankelijk van de bereikbaarheid met de wagen.

De Ring creëert een flessenhals bij het binnenrijden van Brussel: voor wie met de auto naar Brussel rijdt, belemmeren de files ter hoogte van Sterrebeek sinds jaren de toegang tot het Brussels Gewest in het algemeen en tot de Kolonel Bourgstraat in het bijzonder. Voor wie Brussel buitenrijdt is de situatie gelijkaardig: tijdens de spitsuren vormen de files op de Middenring een belangrijke barrière voor wie met de auto naar de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat wil. Buiten de spitsuren is de bereikbaarheid met de wagen echter uitstekend. Omwille van deze reden blijft de zone dan ook interessant voor KMO's.

### *Accessibilité planifiée et potentielle*

Le Plan IRIS 2 ne prévoit pas une amélioration substantielle de cette situation. Il est peu désirable, en effet, de concentrer des bureaux loin des nœuds des transports en commun. La seule amélioration sensible des transports publics dans la zone se fait autour de la Moyenne Ceinture où le plan tente d'améliorer au mieux les connexions avec la Gare du Nord et les fréquences du pré-métro. En terme de transport privé, le plan IRIS2 respecte la hiérarchie des voiries prônée par le PRD et tente de réduire de plus de 16% les taux d'utilisation de la voiture, ce qui n'améliore pas l'accessibilité en voiture de la zone en heure de pointe.

L'idée de prolonger la ligne de tram 94 venant de l'arrêt de métro de Roodebeek et Marcel Thiry à travers la rue Colonel Bourg (ou le long de la E40) vers la Moyenne Ceinture a également été étudiée. Ce tracé n'est pas recommandé, entre autre à cause de la connexion compliquée avec Diamant. Par ailleurs, indépendamment de la pertinence du tracé et de sa faisabilité économique, ce tram, s'il venait à être aménagé, serait loin de répondre aux nécessités d'accessibilité des bureaux de la rue Colonel Bourg. Le nombre de correspondances qu'il faudrait effectuer pour arriver à la Rue Colonel Bourg combiné avec les fréquences envisageables du tram, rend le trajet trop long pour être une alternative viable aux navetteurs.

### *Geplande en potentiële bereikbaarheid*

Het IRIS 2-plan voorziet geen substantiële verbetering van deze situatie. Het is immers niet wenselijk om kantoren samen te brengen op plaatsen die ver verwijderd zijn van knooppunten van het openbaar vervoer. De enige duidelijke verbetering in de zone m.b.t. het openbaar vervoer situeert zich rond de Middenring waar het plan de verbindingen met het Noordstation en de ritfrequenties van de premetro zo goed mogelijk tracht te verbeteren. Wat het privaat vervoer betreft, houdt het IRIS 2-plan zich aan de hiërarchie van het wegennet zoals opgenomen in het GewOP en stelt het tot doel om het wagengebruik met meer dan 16% te verminderen, wat echter niet zal bijdragen tot een betere bereikbaarheid van de zone met de wagen tijdens de piekuren.

Het idee om tramlijn 94, komende van de metrohalte Roodebeek en Marcel Thiry, via de Kolonel Bourgstraat (of langs de E40) door te trekken tot aan de Middenring werd eveneens onderzocht. Dit tracé wordt echter afgeraden, onder andere wegens de ingewikkelde verbinding met Diamant. Zelfs indien dit tracé functioneel relevant en economisch haalbaar zou zijn, dan nog zou deze tramlijn nooit in staat zijn om de behoeften i.z. bereikbaarheid van de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat volledig in te vullen. Het aantal overstappen dat de gebruikers nodig hebben om de Kolonel Bourgstraat te bereiken in combinatie met de vooropgestelde frequenties van de tram, maken het traject te lang en te ingewikkeld om voor de pendelaars een volwaardig alternatief te betekenen.



Après plusieurs études, il est aujourd'hui clair que la connexion en transport en commun actuelle et future de la partie Est de la rue Cl. Bourg pourrait être suffisante pour une zone résidentielle mais pas pour une concentration de bureaux. Les autres zones administratives (plus au centre) resteront toujours plus compétitives sur ce niveau-là.

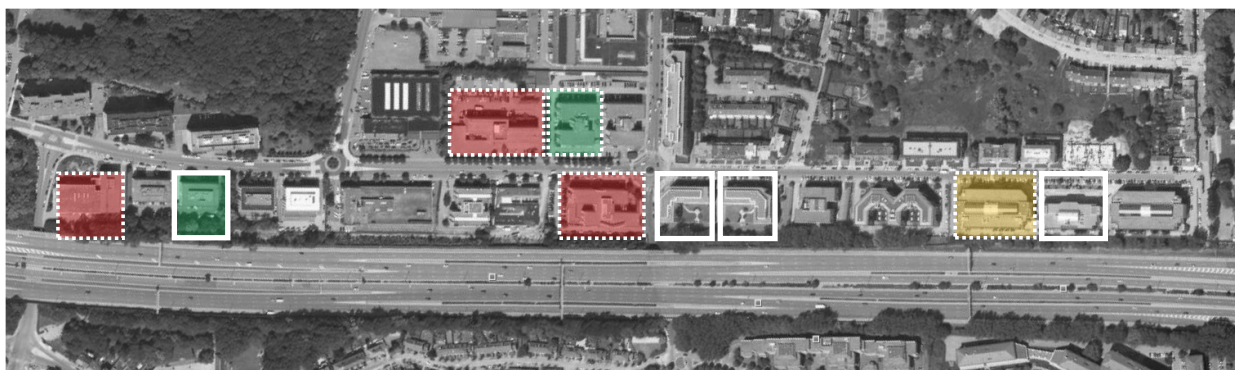
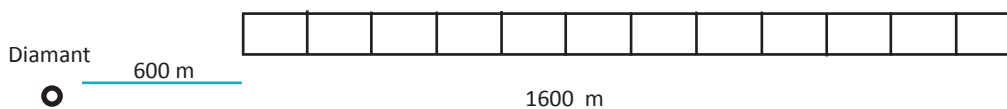
### Les bureaux vides et les potentiels de transformation

La mauvaise accessibilité est la cause principale des surfaces vides de bureaux sur la rue Colonel Bourg. Celles-ci sont parmi les plus élevées de la Région de Bruxelles-Capitale. Sachant qu'il y a plus de deux millions de surfaces de bureaux à remplir et qu'il y en a beaucoup en voie de construction, il est peut-être judicieux de considérer la transformation (ou reconstruction) des parcelles de bureaux en logement. Une telle transformation améliorerait la qualité de vie sur la rue en consolidant son caractère et en réduisant la pression automobile sur la voirie. Moins de places de parkings seraient nécessaires, permettant ainsi une amélioration sensible de l'espace public. Enfin, une telle transformation pourrait aussi permettre la construction de nouveaux équipements et de PME dans la zone. Inutile de le dire, cette transformation n'est pas possible sans le rétrécissement de la E40 et sa verdurisation.

Na verschillende studies te hebben uitgevoerd, is het vandaag duidelijk dat de huidige en toekomstige verbindingen met het openbaar vervoer in het oostelijke deel van de Kolonel Bourgstraat volstaan voor een residentiële zone, maar niet voor een zone met een concentratie aan kantoren. De andere administratieve zones die meer naar het centrum toeliggeren, zullen in dat opzicht altijd competitiever zijn.

### De leegstaande kantoorgebouwen en hun transformatiepotentieel

De slechte bereikbaarheid is de hoofdoorzaak waarom veel kantoorgebouwen langs de Kolonel Bourgstraat leeg staan. De zone heeft één van de hoogste leegstandpercentages binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wetend dat er meer dan twee miljoen kantooroppervlakte moet worden ingevuld en dat er heel wat kantoren in aanbouw zijn, maakt dit de omvorming (of de heraanleg) van deze kantoren tot woningen zeker het overwegen waard. Een dergelijke transformatie zou de levenskwaliteit van de straat op twee manieren ten goede komen: haar lokaal karakter wordt versterkt en de druk van het autoverkeer wordt vermindert. Er zijn minder parkeerplaatsen nodig waardoor de publieke ruimte aanzienlijk verbeterd kan worden. Ten slotte zou een dergelijke transformatie aanleiding kunnen geven tot de bouw van nieuwe voorzieningen en KMO's binnen deze zone. Maar uiteraard zal deze transformatie enkel mogelijk zijn indien de E40 versmald en beplant wordt.



Propriétaires occupants	SICAFI	Certificat immobilier	Immeubles vides (<30% occupation)
-------------------------	--------	-----------------------	-----------------------------------

### *Faisabilité économique de la reconstruction de la rue Cl. Bourg*

Le Schéma Directeur a examiné les possibilités de transformation des bureaux existants. Les cas où cela serait envisageable, en préservant la structure du bâti, sont limités, et ceci plutôt en maisons de repos qu'en logements classiques. Un projet de reconstruction est plus intéressant du point de vue morphologique. Cependant ceci requiert des moyens socio-économiques sensiblement plus importants. L'aspect opérationnel y est aussi important que l'aspect économique.

En termes opérationnels, le plus réaliste est d'adapter le projet de reconstruction des parcelles à leurs limites actuelles afin de permettre une flexibilité maximale et une adaptation au rythme du marché. Ainsi, la transformation de la rue Colonel Bourg pourra se faire en fonction de la participation des propriétaires des parcelles et à travers eux.

Un scénario alternatif consiste à mettre en accord tous les propriétaires (ou ceux dont la participation est nécessaire) dans le cadre d'un partenariat public-privé pour développer un projet de transformation de l'ensemble. Bien que cette approche soit idéale pour redessiner l'entrée-de-ville, elle n'est pas de coutume à Bruxelles.

Quant aux aspects économiques, la question principale est de proposer un projet assez attractif pour encourager les propriétaires des bureaux de lancer le processus de transformation de la rue Colonel Bourg. Il y a actuellement environs 73.000 m<sup>2</sup> de bureaux sur le côté impair (sud) de la rue Colonel Bourg. Le P/S de la zone de bureaux (numéro 101 à 155) est actuellement de 1,4.

Le Schéma Directeur a étudié deux variantes: la première détermine la nouvelle surface constructible minimale nécessaire pour rendre une telle transformation possible; la deuxième détermine la surface maximale tolérée afin de protéger la qualité de vie des logements envisagés et celle du quartier existant.

Dans la première variante, les bureaux actuels seraient remplacés par 115.000 m<sup>2</sup> de développement mixte (dont au moins 60% destinés au logement). Le P/S serait de 1,8. À titre indicatif, un appartement de 100 m<sup>2</sup> coûterait alors (toutes charges et taxes incluses) 240.500€. Le prix indicatif de location de bureaux reviendrait à 172€/m<sup>2</sup> (voire étude socio-économique en annexe).

Afin de réduire le prix de vente des logements développés, ainsi que celui de location des bureaux, et afin d'encourager les propriétaires à entamer le processus de transformation de la rue Colonel Bourg le plus rapidement possible, la deuxième variante propose un P/S de 2,2, élevant le nombre total de mètres constructibles à 145.000 m<sup>2</sup>. Dans ce cas, le prix d'un appartement de 100 m<sup>2</sup> baisserait de 12.500€ pour arriver à 228.000€ (toutes charges et taxes incluses). Le prix de location des bureaux reviendrait à 160€/m<sup>2</sup>.

### *Economische haalbaarheid van de heraanleg van de Kolonel Bourg*

Het Richtplan heeft de verschillende transformatiemogelijkheden van de bestaande kantoren onderzocht. Er zijn echter maar een beperkt aantal gebouwen die, met behoud van hun structuur, in aanmerking kunnen komen. Bovendien zou het eerder een omvorming tot rusthuizen betreffen dan wel tot klassieke woningen. Een volledige heropbouw is uit morfologisch standpunt interessanter. Een dergelijk project vereist dan weer gevoelig meer extra socio-economische middelen. Het operationele aspect hiervan is even belangrijk als het economische.

Vanuit operationeel standpunt is het realistischer indien men bij het project omtrent de heropbouw rekening zou houden met hun huidige perceelsgrenzen om zo een maximale flexibiliteit te bekomen en een betere aanpassing aan de marktfluctuaties. De transformatie van de Kolonel Bourgstraat kan dan gebeuren in samenwerking met de perceelseigenaars. Een alternatief scenario bestaat erin om met alle eigenaars (of wiens medewerking noodzakelijk is) een akkoord te bereiken ihkv een publiek-private samenwerking voor de transformatie van de gehele zone. Een dergelijke aanpak, die nochtans ideaal zou zijn om de toegang tot de stad opnieuw te ontwerpen, is echter niet gebruikelijk in Brussel.

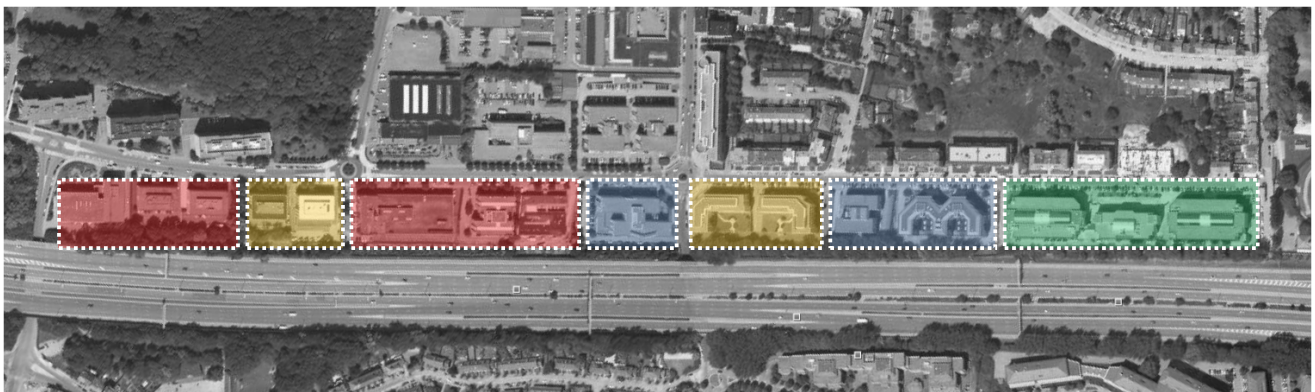
Wat de economische aspecten betreft, moet een voldoende aantrekkelijk project worden voorgesteld zodat de eigenaars van de kantoren aangezet worden om het transformatieproces van de Kolonel Bourgstraat op gang te trekken. Er is momenteel ongeveer 73.000 m<sup>2</sup> kantooruimte ter beschikking aan de zuidzijde (de kant met de oneven huisnummers). De V/T van de kantoorzone (van nummer 101 tot 155) bedraagt momenteel 1,4.

Het Richtplan heeft twee varianten onderzocht: de eerste bepaalt de nieuwe minimaal bebouwbare oppervlakte die nodig is voor een dergelijk transformatie; de tweede bepaalt de maximaal toegelaten oppervlakte om de levenskwaliteit van de geplande woningen en van de bestaande wijk te beschermen.

In de eerste variante zouden de huidige kantoorgebouwen vervangen worden door 115.000 m<sup>2</sup> gemengde ontwikkeling (waarvan minstens 60% voorbestemd voor woningen). De V/T zou dan 1,8 bedragen. Om een idee te geven: een appartement van 100 m<sup>2</sup> zou dan (alle kosten en taksen inbegrepen) 240.500€ kosten. De righthuurprijs voor een kantoor zou neerkomen op 172€/m<sup>2</sup> (zie socio-economische studie in bijlage).

Om de verkoopprijs van de ontwikkelde woningen en de huurprijs van de kantoren te doen zakken en de eigenaars aan te moedigen om het transformatieproces van de Kolonel Bourgstraat zo snel mogelijk op gang te brengen, stelt de tweede variant een V/T van 2,2 voor, waardoor het totaal aantal bebouwbare m<sup>2</sup> opgetrokken wordt tot 145.000 m<sup>2</sup>. In dat geval zou de prijs van een appartement van 100 m<sup>2</sup> met 12.500€ dalen en nog 228.000€ kosten (alle kosen en taksen inbegrepen). De huurprijs van een kantoor zou dan uitkomen op 160€/m<sup>2</sup>.





Prior. 1

Prior. 2

Prior. 3

Prior. 4

- Priorité 1 : Immeubles vétustes – proximité géographique Reyers & redéveloppement bloc Grosjean – Immeuble garage – Propriétaires occupants  
Priorité 2 : Immeubles vides – liaison entre les zones de priorité 1 – position charnière dans développement  
Priorité 3 : Immeubles occupés – liaison progressive entre priorités 1 & 2  
Priorité 4 : Immeubles neufs (<15 ans) – aboutissement du développement

### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

Le projet de transformation de la rue Colonel Bourg suit les lignes directrices suivantes :

+ Augmentation de la densité autorisée dans les parcelles impaires (côté sud) de la rue si (et seulement si) leurs propriétaires acceptent de remplacer les bureaux par du logement et des équipements.

+ L'élargissement de la surface constructible à travers l'intégration des terrains actuellement utilisés pas les bermes et la zone tampon de la E40 (10m de largeur sur 1km de longueur). Cette augmentation de surface rend la densification plus faisable et attrayante, et favorise la qualité de vie des nouveaux logements créés.

+ Aménagement d'un espace public piéton et cycliste sur la limite 'arrière' des parcelles existantes, c'est-à-dire du côté de la E40. Cet espace fera partie du projet de dédoublement de la rue Cl. Bourg (Av. du Parkway) et servira également comme accès aux parkings locaux et individuels des nouveaux immeubles; il pourra inclure la piste cyclable interrégionale proposée dans le réaménagement de la E40.

+ Afin d'assurer un cadre de collaboration public-privé qui organise tous les propriétaires concernés et puisse viabiliser, du point de vue opérationnel, une reconstruction intégrale de tous les bureaux, le projet doit proposer un phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permette le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celles-ci n'est pas encore transformée.

+ Les logements construits devraient répondre à une grande ambition en termes de développement durable et devraient donc avoir de hauts niveaux de performance énergétique et d'ensoleillement.

Het transformatieproject van de Kolonel Bourgstraat volgt de volgende krijtlijnen:

+ Verhoging van de toegelaten dichtheid op de percelen met oneven huisnummers (aan de zuidkant van de straat), op voorwaarde dat de eigenaars ermee instemmen om de kantoren te vervangen door woningen en voorzieningen.

+ Uitbreiding van de bebouwbare oppervlakte door de integratie van terreinen die momenteel dienst doen als berm en bufferzone van de E40 (10 m breed over een lengte van 1 km). Deze uitbreiding van de oppervlakte maakt de verdichting haalbaarder en aantrekkelijker, en bevordert de levenskwaliteit van de nieuwe woningen.

+ Aanleg van een publieke ruimte voor voetgangers en fietsers aan de 'achterste' grens van de bestaande terreinen, namelijk aan de kant van de E40. Deze ruimte zal deel uitmaken van het project voor de ontdebbling van de Kolonel Bourglaan (Parkwaylaan) en zal tevens dienst doen als toegang tot de lokale parkeerplaatsen en tot de privéparkeerplaatsen van de nieuwe gebouwen. Er kan ook plaats worden gemaakt voor de interregionale fietsroute die werd voorgesteld in het kader van de heraanleg van de E40.

+ Opdat er een publiek-privaat samenwerkingskader kan worden opgezet dat alle betrokken eigenaars verenigt en dat vanuit operationeel standpunt de integrale heraanleg van alle kantoren uitvoerbaar kan maken, moet het project een fasering voorstellen dat zich aanpast aan de huidige vorm van de percelen en de continue werking van het project mogelijk maakt, zelfs indien een deel van de percelen nog niet getransformeerd is.

+ De woningen die gebouwd worden zullen moeten voldoen aan de hoge eisen van duurzame ontwikkeling en een hoog energetisch en zonnerelement moeten behalen.





## IV. PROJET | PROJECT

Deux scénarios ont été étudiés par le Schéma Directeur. Le premier est réaliste tant du point de vue opérationnel que socio-économique. Il favorise une verdurisation 'conventionnelle' de la E40 (boulevard urbain); les travaux de réaménagement de la E40 et l'opération immobilière sont indépendants.

Le deuxième scénario est très ambitieux, il propose la conception simultanée du tracé de la E40 et de la forme urbaine de la rue Colonel Bourg; il nécessite un niveau de collaboration public-privé non habituel sur la Région de Bruxelles-Capitale (mais très commun dans beaucoup d'autres villes européennes).

Dans les deux scénarios, il est important de concevoir les espaces publics et l'aménagement des espaces verts qui s'étendent entre la rue Colonel Bourg et l'av. des Pléiades (E40 incluse) de manière intégrée afin de valoriser l'entrée-de-ville et renforcer son caractère de 'Parkway'. Ceci est plus évident à appliquer dans le deuxième scénario. Le Schéma Directeur met donc l'accent sur l'importance de fournir un effort supplémentaire dans ce sens dans le premier scénario puisque c'est celui qui a été retenu.

Enfin, il faut insister sur le fait que les deux scénarios proposés dans le cadre du Schéma Directeur sont purement indicatifs et ont pour but de montrer le potentiel du site et de démontrer la faisabilité de la transformation. La forme urbaine finale que prendra la rue Colonel Bourg devra être définie dans le cadre du PPAS subséquent au Schéma Directeur.

Het Richtschema heeft twee scenario's onderzocht. Het eerste is realistisch zowel vanuit operationeel als vanuit socio-economisch standpunt. Het bevordert de 'conventionele' vergroening van de E40 (stedelijke boulevard); de werken m.b.t. de heraanleg van de E40 en de vastgoedoperatie gebeuren volstrekt onafhankelijk van elkaar.

Het tweede scenario is erg ambitieus en stelt voor om het tracé van de E40 en de stedenbouwkundige transformatie van de Kolonel Bourgstraat gelijktijdig aan pakken. Dit vereist een vorm van publiek-private samenwerking die niet gebruikelijk is binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (maar wel in verschillende andere Europese steden).

In beide scenario's is het belangrijk dat de publieke ruimten en de aanleg van de groene ruimten tussen de Kolonel Bourgstraat en de Plejadenlaan (E40 inbegrepen) op een geïntegreerde manier worden geïmplementeerd, om zo het binnenrijden van de stad te valoriseren en het 'parkway' karakter ervan te versterken. Dit lijkt eenvoudiger te realiseren in het tweede scenario. Gezien het eerste scenario werd weerhouden, stelt het Richtplan heel nadrukkelijk dat er binnen het eerste scenario een extra inspanning moet worden geleverd in die zin.

Ten slotte moet worden benadrukt dat de twee scenario's die binnen het kader van het Richtplan werden voorgesteld, een indicatief karakter hebben en enkel het potentieel van de site en de haalbaarheid van de transformatie willen aantonen. De uiteindelijke stedenbouwkundige vorm van de Kolonel Bourgstraat zal worden bepaald binnen het kader van het GBP volgend op het Richtplan.



^^ Scénario 1 - Plan | Scenario 1 - Plan

#### IVa. Scénario 1

Le premier scénario est assez conventionnel du point de vue opérationnel: la transformation des parcelles se fait par les propriétaires respectifs au rythme qui leur convient, mais dans un cadre urbanistique fixé par l'autorité publique. Dans ce scénario, 145.000 m<sup>2</sup> de développements mixtes sont prévus (P/S de 2,2), dont environ 80.000 m<sup>2</sup> de logements. La transformation peut se faire graduellement, et le projet continue à bien fonctionner durant les différentes phases.

Le projet propose :

- + D'ajouter une adresse aux parcelles en leur donnant un accès (jusqu'à) arrière sur une nouvelle voirie locale qui prend son nom du nouveau profil de la E40: Avenue du Parkway de Bruxelles. Cette 'avenue' sera aménagée en même temps que le rétrécissement de la E40 et dans le gabarit actuel de l'autoroute. Par contre, elle ne donnera pas accès à la E40 et sera désenclavée à travers la rue Cl. Bourg par plusieurs points de raccordement. Au fur et à mesure que les parcelles se transforment, elles se raccorderont à cette nouvelle voirie donnant ainsi accès aux parkings souterrains individuels. L' 'avenue' doit être aménagée de manière à s'intégrer dans son cadre vert et donner priorité aux piétons et cyclistes.
- + La construction de blocs résidentiels d'une profondeur totale de 57 m dans lesquels une mixité de typologie est possible. On y trouve environ 60 maisons unifamiliales avec jardins privatifs du côté Colonel Bourg, des immeubles bas d'appartements (jusqu'à 8 étages, du côté E40) ainsi que des appartements dans des immeubles hauts (10 étages, dans 3 points particuliers). Des espaces semi-privatifs sont aussi aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.
- + Les logements en première ligne sont des appartements traversants avec un côté sud donnant sur le Parkway et un côté nord donnant sur les espaces communs d'intérieur d'îlots. Des perspectives depuis le Parkway vers ces espaces verts (visant à élargir la sensation du vert) peuvent aussi être ponctuellement créées via la construction sur pilotis.
- + La partie des terrains récupérés sur la E40 (correspondant à l'espace actuel du talus et la zone tampon verte) et recyclée en passage local (nommé Avenue du Parkway) appartient à la Région. Cette partie mesure 10m de large sur 1km de long et doit être intégrée dans les opérations immobilières successives: elle sera vendue au développeur des parcelles respectives en contre partie du droit de densification. De cette manière, la Région pourra récupérer une grande partie de son investissement dans le réaménagement de la E40.

#### IVa. Scenario 1

Het eerste scenario is vanuit operationeel standpunt relatief conventioneel: de transformatie van de percelen wordt door de eigenaars ervan uitgevoerd op hun eigen ritme, maar binnen het stedenbouwkundig kader dat door de overheid wordt opgelegd. Binnen dit scenario wordt 145.000 m<sup>2</sup> gemengde ontwikkeling voorzien (V/T van 2,2), waarvan ongeveer 80.000 m<sup>2</sup> aan woningen. De transformatie kan geleidelijk aan gerealiseerd worden en de werking van het project kan doorlopen tijdens de verschillende fases.

Het project stelt het volgende voor:

- + De percelen krijgen een extra adres door hen een achteringang te verlenen waarmee ze toegang krijgen tot de nieuwe lokale weg, die zijn naam ontleent aan het nieuwe profiel van de E40: Brusselse Parkwaylaan. Deze 'laan' zal gelijktijdig met de vernauwing van de E40 worden aangelegd binnen de huidige contouren van de autoweg. Deze laan geeft echter geen toegang tot de E40 en zal via de Kolonel Bourgstraat ontsloten worden via verschillende aansluitingspunten. Naargelang de percelen worden omgevormd, zullen ze met deze nieuwe wegen verbonden worden, om zo toegang te verlenen tot de ondergrondse privéparkings. De 'laan' moet zodanig worden aangelegd dat ze volledig geïntegreerd wordt in het groene kader en voorrang geeft aan voetgangers en fietsers.
- + De bouw van residentiële bouwblokken met een totale diepte van 57 m, waar plaats is voor een gemengde typologie. Hier komen ongeveer 60 ééngezinwoningen met individuele tuin (aan de zijde van de Kolonel Bourgstraat), lage appartementsgebouwen (tot 8 verdiepingen, langs de E40) en appartementen in hoogbouw (10 verdiepingen, op 3 specifieke punten). In de binnengebieden worden ook semi-privatieve ruimten en voorzieningen aangelegd die nuttig kunnen zijn voor de hele Paduwawijk.
- + De woningen vooraan zijn doorlopende appartementen waarvan de zuidkant uitsteekt op de Parkway en de noordkant op de gemeenschappelijke ruimtes in het binnengebied van de blokken. Door de gebouwen op kolommen te plaatsen, kunnen plaatselijk doorzichten vanaf de Parkway naar deze groene ruimten voorzien worden om zo de groenbeleving te versterken.
- + Het deel van de terreinen dat op de E40 herwonnen wordt (het huidige talud en de groene bufferzone) en dat aangewend zal worden als lokale weg (genaamd Parkwaylaan) is eigendom van het Gewest. Dit stuk van 10 m breed op 1 km lang moet in de opeenvolgende vastgoedoperaties worden geïntegreerd: het zal worden verkocht aan de ontwikkelaar van de respectievelijke percelen tegen het recht op verdichting. Op die manier kan het Gewest een groot deel van de investeringen die het gedaan heeft voor de aanleg van de E40 terugwinnen.

GP2-40



### Evaluation approximative des coûts

Le réaménagement et la verdure de la E40 sont estimés à un prix total de quarante millions d'euros. La vente des terrains récupérés par la région (environ 1ha: 10m de large sur 1km de longueur) permettra de récupérer environ le quart de cet investissement. Il faut aussi prendre en compte que le développement des terrains de la Région et du Fédéral le long de l'avenue des Médias (voir GP1) pourrait également participer au financement du rétrécissement de la E40.

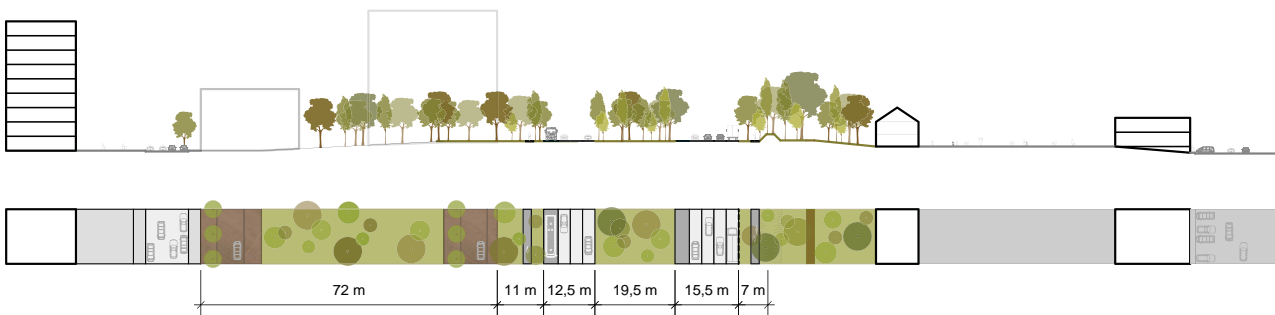
### Raming van kosten

De heraanleg en de ingroening van de E40 worden geraamd op een totaalbedrag van veertig miljoen euro. Door de verkoop van de terreinen die op de E40 herwonnen worden (ongeveer 1ha: 10 m breed op 1 km lang) kan ongeveer een kwart van deze investering worden teruggewonnen. De ontwikkeling van de terreinen langs de Mediaaan (zie GP1) die eigendom zijn van het Gewest en van de Federale overheid, zou de versmalling van de E40 mee kunnen financieren.

vv Coupe AA - Section type | Snede AA - typesectie



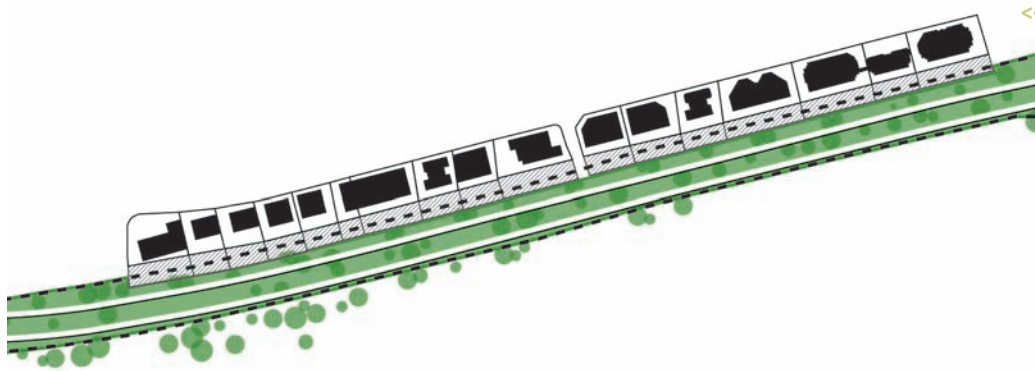
vv Coupe BB - Section à hauteur de l'école | Snede BB - Snede ter hoogte van de school



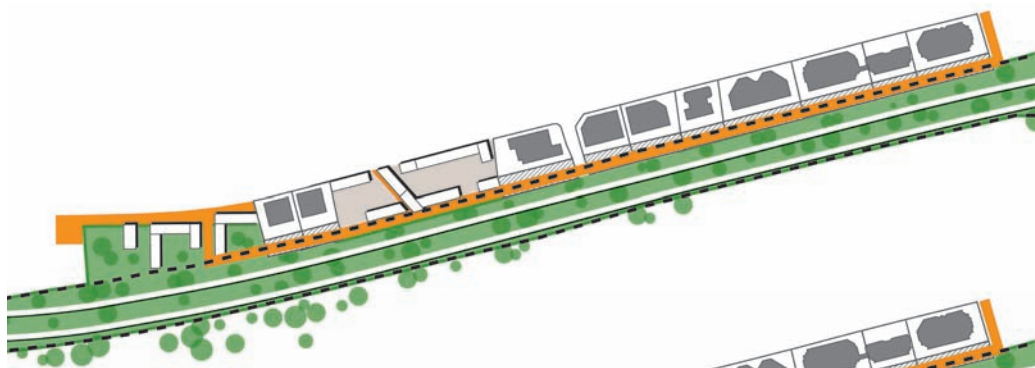
vv Coupe CC - Section à hauteur de Grosjean | Snede CC - Snede ter hoogte van Grosjean



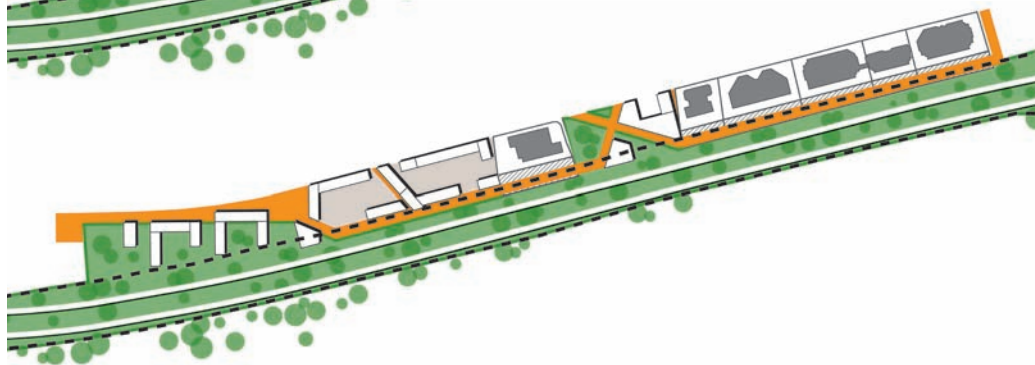
Exemple de phasage | voorbeeld van fasering



<< Situation existante |  
Bestaande toestand



<< Phase 1 | Fase 1

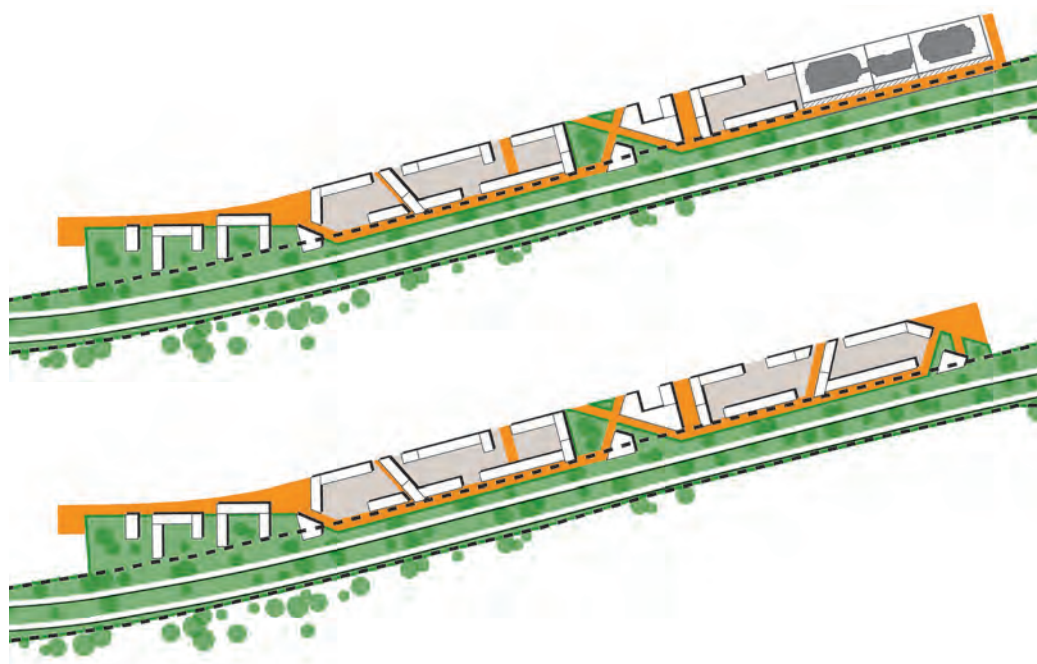


<< Phase 2 | Fase 2

GP2-42



^^ Scénario 1 - Plan | Scenario 1 - Plan



<< Phase 3 | Fase 3

<< Phase 4 | Fase 4



### IVb. Scénario 2

Le deuxième scénario est très ambitieux du point de vue opérationnel et paysagé. Il propose une transformation totale de l'entrée de Bruxelles de manière à en faire un véritable 'Parkway'. A travers ce scénario, le Schéma Directeur vise à montrer le potentiel d'une approche intégrée qui conçoit les infrastructures comme des éléments intégrés dans le paysage, voir même formant ce paysage. L'aménagement respecte la surface constructible minimale nécessaire pour viabiliser la reconstruction des bureaux sur Colonel Bourg (115.000 m<sup>2</sup>, donc un P/S de 1,8 au lieu de 1,4 comme c'est le cas aujourd'hui) mais il les distribue d'une manière totalement indépendante de la structure parcellaire actuelle.

Le projet propose:

- + Le changement du tracé de la E40 en entrée de ville de manière à créer un espace vert conséquent au niveau de l'Avenue Grosjean. Cet espace sera rendu accessible à travers l'ouverture du tunnel Grosjean actuel et sa transformation en viaduc (voir plan).
- + L'espace créé est partiellement utilisé pour construire un équipement public sportif et récréatif important qui puisse desservir également facilement les trois communes. Cet équipement peut aussi inclure des terrains sportifs à ciel ouvert. Les bâtiments ont une hauteur maximale de 12m et se connectent à la rue Grosjean (et non pas à la E40).
- + Le bâtiment forme un lien visuel et fonctionnel avec les bâtiments récréatifs et de loisir proposés par le GP5 sur l'Avenue des Pléiades et Marcel Thiry. Il y est connecté par un parcours piéton et cycliste incluant une passerelle au-dessus de la voirie.
- + Les bâtiments de logement se regroupent du côté Est et Ouest de la rue Colonel Bourg, libérant ainsi le segment Grosjean-Georgin de manière à ouvrir la perspective vers le quartier 'caché' actuellement derrière les bureaux de la rue Colonel Bourg.



^^ Scénario 2 - Plan | Scenario 2 - Plan

### IVb. Scenario 2

Het tweede scenario is vanuit operationeel en landschappelijk opzicht zeer ambitieus. Het stelt een totale transformatie voor van de toegang tot Brussel door deze om te vormen tot een echte 'Parkway'. Via dit scenario tracht het Richtschema het potentieel aan te tonen van een geïntegreerde aanpak, waarbij de infrastructuur beschouwd wordt als een geïntegreerd element in het landschap, of meer nog, als het landschap zelf. De aanleg houdt rekening met de minimum bebouwbare oppervlakte die nodig is om de heraanleg van de kantoren aan de Kolonel Bourg uitvoerbaar te maken (115.000 m<sup>2</sup>, met een V/T van 1,8 in plaats van de huidige 1,4), maar deelt de huidige perceelstructuur op een volledig andere manier in.

Het project stelt het volgende voor:

- + Een wijziging van het tracé van de E40 bij het binnenrijden van de stad zodat er een consequente groene ruimte ontstaat ter hoogte van de Grosjeanlaan. Deze ruimte zal bereikbaar worden door de openstelling van de huidige Grosjeantunnel en door de omvorming ervan tot viaduct (zie plan).
- + De vrijgekomen ruimte zal deels gebruikt worden voor de bouw van openbare sport- en recreatievoorzieningen die gemakkelijk door de drie gemeenten gebruikt kunnen worden. Deze voorzieningen kunnen ook openlucht sportterreinen omvatten. De gebouwen zullen maximum 12 m hoog zijn en worden verbonden met de Grosjeanlaan (en niet met de E40).
- + Het gebouw vormt een visuele en functionele link met de gebouwen voor recreatie en vrije tijd voorgesteld in het GP5 aan de Plejadenlaan en Marcel Thiry. Ze worden met elkaar verbonden via een voetgangers- en fietspad dat ook een brug over de weg omvat.
- + De woningen komen aan de oostelijke en westelijke zijde van de Kolonel Bourgstraat te staan. Zo wordt het segment Grosjean-Georgin uit zijn isolement gehaald en wordt het zicht doorgetrokken naar de 'verborgen' wijk die nu verscholen ligt achter de kantoren van de Kolonel Bourgstraat.



+ L'ouverture créée donne une façade en première ligne au côté pair de la rue Cl. Bourg entre Grosjean et Georgin et suggère une densification de ces parcelles et leur reconstruction.

+ La configuration ainsi proposée permet de créer des liens visuels et fonctionnels aussi bien avec le nouveau Parc Edith Cavell créé sur les terrains arrières de la VRT-RTBF (voir GP4) qu'avec les espaces verts côté Woluwe.

+ Des passages piétons et cyclistes élargis, contenant des équipements sportifs et récréatifs ainsi que des espaces publics minéralisés connectent les différentes parties des espaces verts et les différents quartiers entre eux et avec le parkway (en orange dans le plan ci-après).

+ L'aménagement paysagé de la E40 accentue les perspectives et l'expérience paysagère d'entrée de Bruxelles, entraînant des retombées qualitatives pour toute la zone levier.

Contrairement au premier scénario, ce projet ne permet pas d'investir les terrains de la Région dans une opération immobilière et ne peut donc pas récupérer une partie de son investissement.

Le financement du projet s'élève donc à plus de 50M d'euros. Ceci dit, ce montant ne représente pas la difficulté principale (à titre de référence: le projet d'aménagement d'un tunnel sous la place Meiser coûtera 45 millions d'euros, les coûts de réaménagement de surface exclus). Celle-ci réside dans le côté opérationnel: il est, en effet, difficile à Bruxelles de mettre en œuvre une opération urbanistique qui nécessite un partenariat public-privé de cette envergure.

+ De nieuwe opening creëert een façade vooraan aan de 'even' kant van de Kolonel Bourgstraat tussen Grosjean en Georgin en suggereert de heraanleg en de verdichting van deze percelen.

+ De voorgestelde configuratie laat visuele en functionele verbindingen toe met zowel het nieuwe Edith Cavellpark dat aangelegd wordt op de achterliggende terreinen van de VRT/RTBF (zie GP4) als met de groene ruimten aan de zijde van Woluwe.

+ De verbrede voet- en fietspaden, die de sport- en recreatievoorzieningen en de gemineraliseerde publieke ruimtes in zich opnemen, verbinden de verschillende groene ruimten en de verschillende wijken met elkaar en met de parkway (in oranje kleur aangegeven op het plan hieronder).

+ De landschappelijke aanleg van de E40 benadrukt het perspectief en de landschappelijke beleving van de toegang tot Brussel, wat de kwaliteit van het hele hefboomgebied ten goede komt.

In tegenstelling tot het eerste scenario, kan het Gewest de terreinen niet inbrengen in een vastgoedoperatie, wat hen belet om een deel van de gemaakte investering terug te winnen.

De financiering van het project bedraagt bijgevolg meer dan 50 miljoen euro. Toch vormt dit bedrag niet het grootste struikelblok (ter vergelijking: het project voor de aanleg van een tunnel onder het Meiserplein zal 45 miljoen euro kosten, de kosten voor de heraanleg van het bovengrondse gedeelte niet inbegrepen). Het grootste probleem is van operationele aard: het is in Brussel niet gemakkelijk om een stedenbouwkundig project op te zetten dat een publiek-private samenwerking van een dergelijk omvang vereist.

Scénario 2 - Perspective | Scenario 2 - Perspectief >>

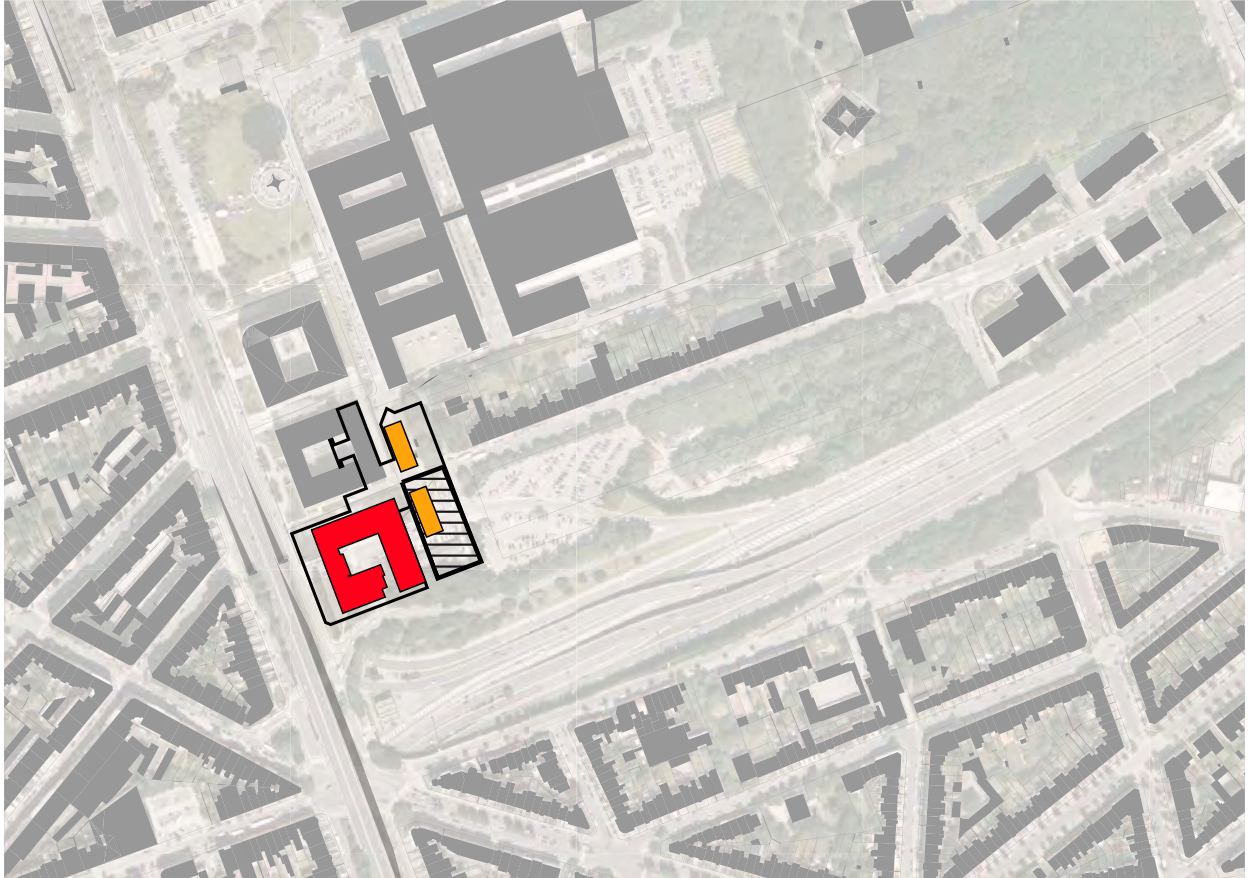


## C. LE PARKING DE TRANSIT | DE TRANSIT PARKING

### I. DESCRIPTION | OMSCHRIJVING

Dans le cadre du plan IRIS 2, plusieurs parkings de dissuasion sont planifiés. Le plan recommande l'aménagement d'un parking de 1900 places autour de la station de Diamant. La région a négocié avec les développeurs du projet Emeraude afin que l'aménagement d'un parking sous le Bloc C contienne 300 places de dissuasion. Une des missions du Schéma Directeur est donc de proposer une solution pour les emplacements restants (selon IRIS2). Or, l'étude du Schéma Directeur débute à un moment où les données qui ont mené à la détermination de ce chiffre (1900 places) ont changé. Il faut donc réévaluer ce nombre avant de trouver une solution.

In het kader van het IRIS 2-plan zijn verschillende pendelparkings ingepland. Het plan adviseert de aanleg van een parking met 1900 staanplaatsen in de buurt van het Diamantstation. Het Gewest is met de ontwikkelaars van het Emeraude project overeengekomen dat bij de aanleg van de parking onder Blok C 300 staanplaatsen voor pendelparkings voorzien zullen worden. Een van de opdrachten van het Richtplan bestaat er dus in om een oplossing te vinden voor de resterende parkeerplaatsen (volgens IRIS 2). De studie van het Richtplan ging echter van start op een moment dat de gegevens waarop het cijfer van 1900 gebaseerd is, gewijzigd zijn. Dit aantal moet dus opnieuw worden geëvalueerd alvorens op zoek te gaan naar een oplossing.



▲▲ Projet Esplanade Emeraude - parking de transit de 300 places |  
Project Esplanade Emeraude - transitparking van 300 parkeerplaatsen

GP2-46





## II. ANALYSE | ANALYSE

Le parking de dissuasion de Reyers peut servir à deux types d'usagers potentiels:

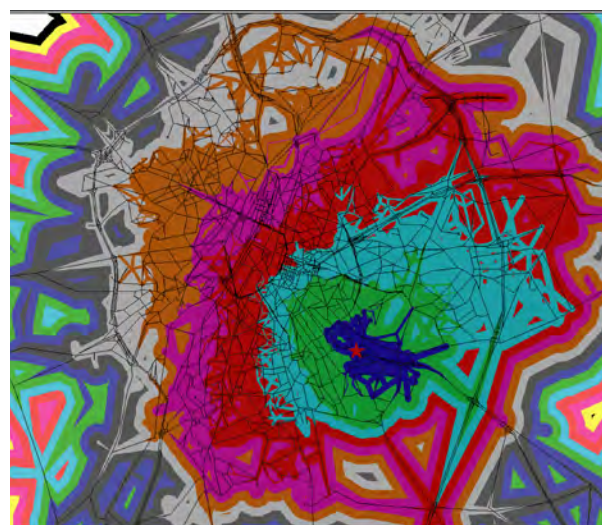
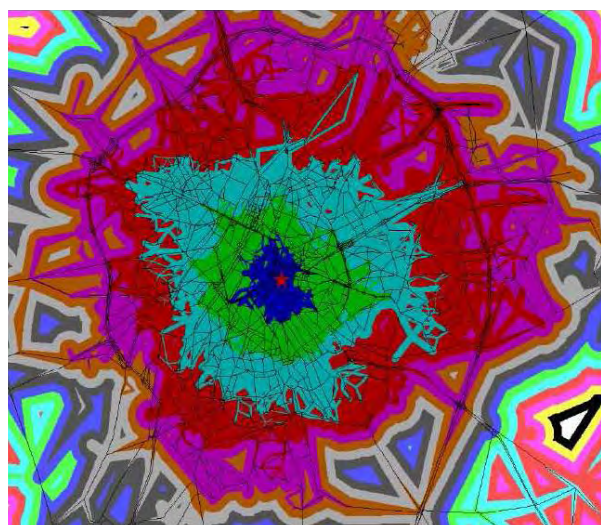
- > Ceux qui se dirigent vers le centre et veulent éviter les embouteillages du tunnel vers Schuman;
- > Ceux qui se dirigent vers Montgomery et voudraient prendre le pré-métro de la moyenne ceinture afin d'éviter les embouteillages de celle-ci.

Les schémas ci-dessous, appelés, schémas isochrones, montrent le temps nécessaire pour arriver à un point de destination choisi. Chaque bande de couleur représente cinq minutes de temps en voiture. Ces simulations ont été faites pour deux destinations: Gare du Luxembourg dans le Quartier Européen et la Gare d'Etterbeek sur la Moyenne Ceinture.

De pendelparking aan Reyers kan interessant zijn voor 2 mogelijke types gebruikers:

- > Voor de gebruikers die naar het centrum van de stad moeten en de files in de Schumantunnel willen vermijden;
- > Voor de gebruikers die in de richting van Montgomery moeten en die de premetro willen gebruiken om zo de files op de Middenring te vermijden.

De isochrone schema's hieronder geven de tijd aan die nodig is om een gekozen bestemming te bereiken. Iedere kleurstrook stelt vijf minuten in de wagen voor. Deze simulaties werden uitgevoerd voor twee bestemmingen: Station Brussel-Luxemburg in de Europese wijk en het Station van Etterbeek op de Middenring.



^^ Accessibilité de la Gare du Luxembourg, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015 | Bereikbaarheid van het station Luxemburg, 8u-9u, op het weggennetwerk in 2015

^^ Accessibilité du site Delta, 8h-9h, sur le réseau routier en 2015 | Bereikbaarheid van de Deltasite, 8u-9u, op het weggennetwerk in 2015

Les simulations montrent qu'une fois passée la barrière du Ring, les conducteurs arrivent à Reyers en cinq minutes, et ont besoin de dix autres minutes pour arriver aussi bien au quartier européen qu'à Etterbeek. Il est donc difficile d'imaginer un conducteur se garer pour prendre le pré-métro une fois la barrière du Ring franchie.

Il est clair que pour qu'un parking de transit soit efficace en termes de réduction de congestion et d'émissions, il faut privilégier un positionnement le plus près possible du lieu de départ. Dans le cas de Bruxelles, le parking de dissuasion devrait donc se situer si possible à l'extérieur du bourrelet de congestion du ring. Selon ce raisonnement les parkings de transit dans la Région ne devraient être promus qu'en dernier ressort, lorsque les autres possibilités ont été épuisées.

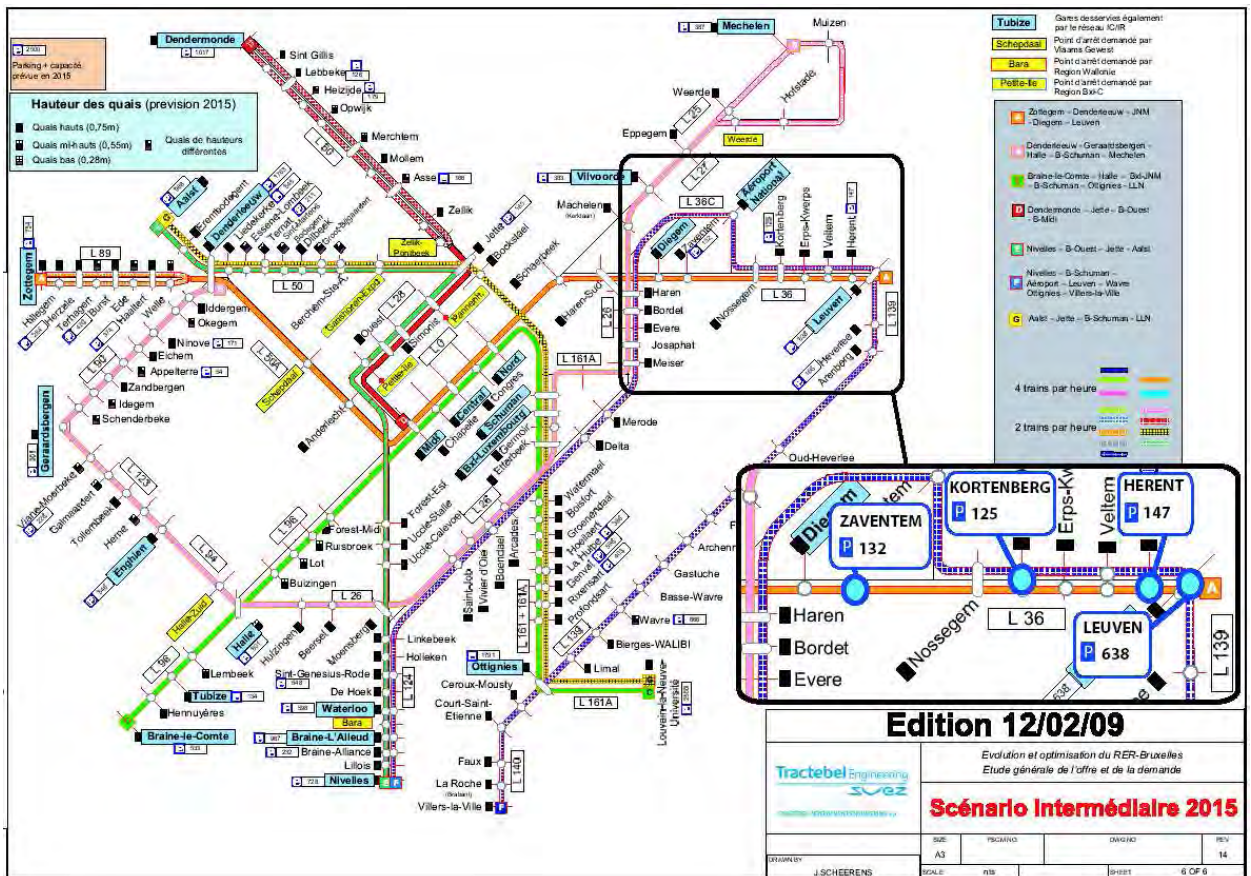
Une analyse fine des origines et destinations des utilisateurs (dans le cadre du plan IRIS2) montre que, globalement, la moitié des navetteurs usagers de ce parking seraient en fait des personnes travaillant dans les entreprises voisines, ce qui n'est évidemment pas la vocation d'un parking de transit. Aujourd'hui, il semble acquis que la SNCB va construire plusieurs milliers de parkings autour des gares RER les plus fréquentées. La carte ci-dessous montre le scénario RER le plus réaliste à l'horizon 2015 et les parkings prévus.

De simulaties tonen aan dat, eens ze de files op de Ring voorbij zijn, de bestuurders al na vijf minuten aan Reyers staan en dan nog eens 10 minuten nodig hebben om de Europese wijk of Etterbeek te bereiken. Men kan zich dus moeilijk voorstellen dat een bestuurder die de files op de Ring achter zich heeft, zijn wagen gaat parkeren om vervolgens zijn weg verder te zetten via de premetro.

Wil een transitparking een oplossing bieden aan het probleem van files en CO2-uitstoot, dan moet deze parkeerplaats zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt worden aangelegd. In het geval van Brussel, zou die pendelparking zich idealiter moeten bevinden vóór het knelpunt op de ring waar het verkeer dichtslibt. Volgens deze redenering moeten de pendelparkings in het Brussels Gewest enkel oplossingen van de laatste kans zijn, wanneer alle andere alternatieven zijn uitgeput.

Uit een meer gedetailleerde analyse van de plaats van vertrek en bestemming van de gebruikers (binnen het kader van het IRIS 2-plan) blijkt dat over het algemeen de helft van de pendelaars, die van deze parkings gebruik maken, in de directe omgeving ervan werken, wat uiteraard niet de bedoeling is van een transitparking. Het staat vandaag vast dat de NMBS duizenden parkeerplaatsen gaat aanleggen rond de drukste GEN-stations. De kaart hieronder toont het meest realistische GEN-scenario tegen 2015 en de voorziene parkingplaatsen.

GP2-48



L'étude RER 2 en cours montre que sur la branche du RER Louvain – Bruxelles, la demande totale un jour de semaine moyen s'élève à 3500 parkings. En 2015, 1500 places sont prévues par la SNCB. Dans l'hypothèse où ce nombre ne serait pas augmenté, le solde (2000 voyageurs) se distribuerait sur:

- 1) les parkings sur les antennes Aarschot, Tierlemont, ...
- 2) le stationnement en voirie près des gares
- 3) le kiss & ride
- 4) les modes doux
- 5) le parking Reyers

En conclusion, le Schéma Directeur propose la réduction du nombre planifié de places de parking de dissuasion de 1900 à 500 places. 300 places sont déjà en voie de construction, il ne manque donc plus que 200 places.

### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

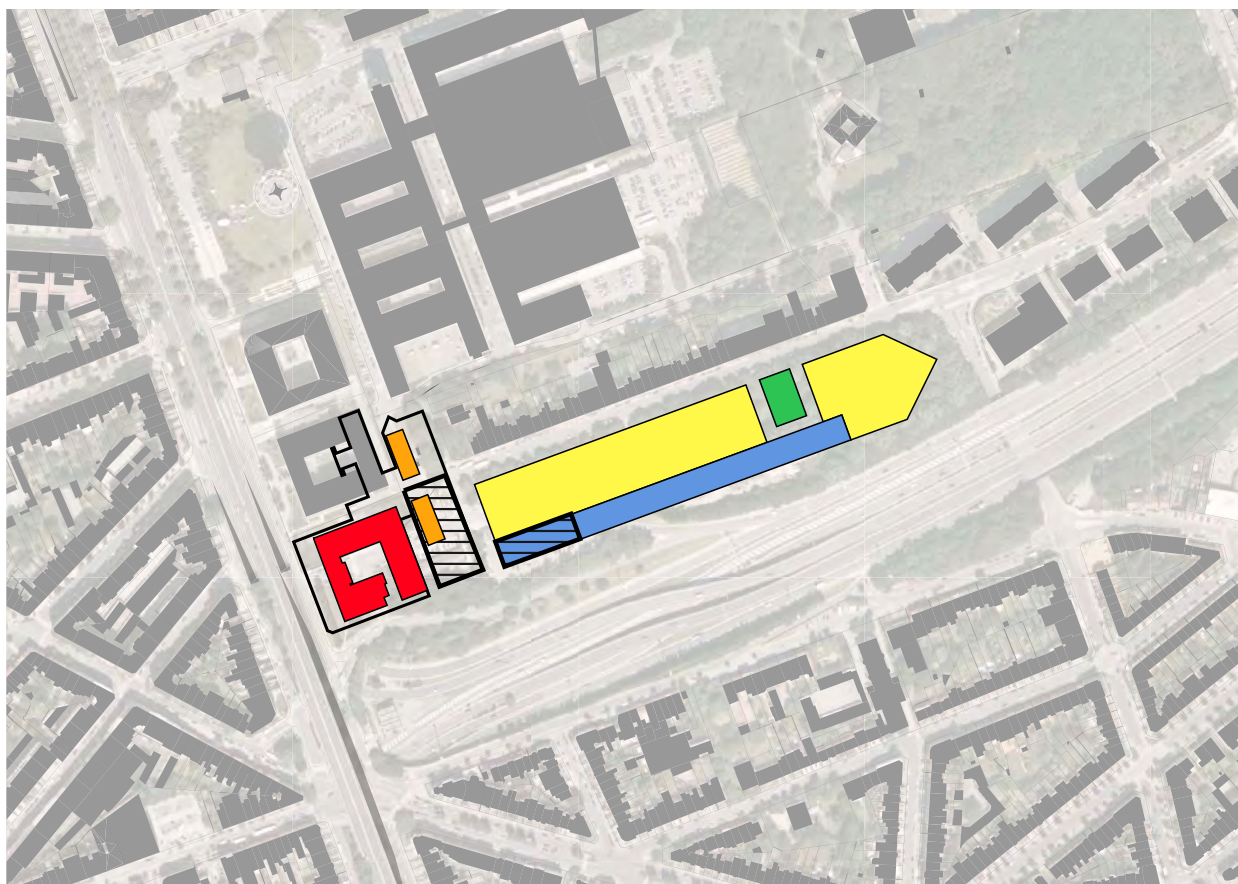
Le Schéma directeur recommande l'aménagement du restant des places prévues pour un parking de dissuasion à Diamant (200 places) sous les immeubles de bureaux planifiés sur la tirette bleue du PRAS et ceci du côté Ouest, près de l'arrêt de pré-métro.

De GEN 2-studie die momenteel uitgevoerd wordt, toont aan dat op het traject van de GEN Leuven-Brussel er op een gemiddelde weekdag nood is aan 3500 parkeerplaatsen. De NMBS voorziet tegen 2015, 1500 plaatsen. In de veronderstelling dat dit aantal niet gestegen zijn, zouden de resterende plaatsen (2000) verdeeld worden over:

- 1) de parkings op de antennes Aarschot, Tienen, ...
- 2) parkeerplaatsen op straat in de nabijheid van de stations
- 3) de kiss & ride-parkings
- 4) het zacht verkeer
- 5) de Reyers-parking

Tot besluit stelt het Richtplan voor om het aantal geplande parkeerplaatsen op pendelparkings terug te brengen van 1900 tot 500 plaatsen. 300 plaatsen zijn reeds in aanleg, er ontbreken er dus nog 200.

Het Richtplan adviseert om deze 200 voorziene plaatsen aan te leggen aan Diamant, in de ondergrondse parking van de kantoorgebouwen die ingepland zijn op de blauwe strook van het GBP, aan oostelijke kant, vlak bij de halte van de premetro.



^^ Tirette bleue du PRAS - parking de transit de 200 places | Blauwe strook binnen het GBP - transitparking van 200 parkeerplaatsen

# >> plan d'action >> actieplan

## Programme d'action | Actieprogramma

2A REAMENAGEMENT DE LA E40	
<p><b>LES PARTENAIRES DE CONCERTATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Lijn</li> <li>- Les communes de Schaerbeek / d'Evere / de Woluwé-St-Lambert</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM)</li> <li>- Le Gouvernement Fédéral (GF)</li> <li>- La Région flamande (RF)</li> </ul>	
<p><b>ACTIONS</b></p> <p><u>Actions à court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le nouveau tracé du E40 via marquage (réduction du nombre de bandes / réduction de la largeur des bandes (vitesse) / intégration d'un site propre pour bus)</li> <li>- Mise en route d'une étude de vision prospective: équipe composée de membres du bureau de mobilité et du bureau d'urbanisme; sujet de l'étude : projet structure verte / étude noeud routier Avenue de Mars / étude nouvelle passerelle piétons au niveau de la rue G. De Lombaerde /étude urbanistique intégration site pour bus / arrêts de bus (en concertation avec De Lijn) / étude intégration bicycle highway / faisabilité, estimation des frais et prévision des budgets</li> </ul> <p><u>Actions à moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en route du permis d'urbanisme sur base de l'étude de vision prospective pour le E40 et des conclusions issues des études Meyser et Moyenne Ceinture</li> </ul> <p><u>Actions à long terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planning et exécution des travaux</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>ACTEURS</b></p> <p style="text-align: right;">RBC/RF</p> <p style="text-align: right;">RBC/RF/les 3 communes/De Lijn/GF</p> <p style="text-align: right;">RBC (coordination avec RF)</p> <p style="text-align: right;">RBC(coordination avec RF)</p>

2B TRANSFORMATION DE LA RUE COLONEL BOURG	
<p><b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propriétaires des Terrains (PT)</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM)</li> <li>- SDRB et SLRB.</li> <li>- Les communes d'Evere et de Schaerbeek, et de Woluwé-St-Lambert (GP5)*</li> </ul>	
<p><b>ACTIONS</b></p> <p><u>Actions à court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation d'un Masterplan pour Colonel Bourg (entre la rue des Deux Maisons et l'Av. de Mars): lancement d'un concours international ayant pour sujet le concept global de l'espace public (Colonel Bourg – Parkway Avenue) / définition des directives urbanistiques / directives du programme/ gabarits du bâti/ négociations avec les propriétaires des terrains les plus stratégiques ( en même temps, masterplan GP5 Marcel Thiry)*</li> <li>- Rédaction de l'arrêté du GRBC l'arrêté du GRBC visant à réaliser un PPAS pour la partie concernée de la rue Cl. Bourg (en fonction du Masterplan) et pour la partie Marcel Thiry (GP5)*</li> </ul> <p><u>Actions à moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression du PPAS n° 211 Colonel Bourg</li> <li>- Réalisation du PPAS Parkway de Bruxelles* (voir page GP2-53)</li> </ul> <p><u>Actions à long terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformation échelonnée du bâti le long du Colonel Bourg (y compris vente de la bande du E40)</li> <li>- Réaménagement de la E40 (verdurisation, bande bus, intégration piste cyclable)</li> <li>- Réaménagement de la rue Cl. Bourg (verdurisation, trottoirs, intégration piste cyclable)</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>ACTEURS</b></p> <p style="text-align: right;">RBC/ Evere/ Schaerbeek/ Woluwé-St-Lambert (GP5)*</p> <p style="text-align: right;">RBC/Evere/Woluwé-St-Lambert</p> <p style="text-align: right;">Evere RBC / Evere / Schaerbeek / Woluwé-St-Lambert (GP5)*</p> <p style="text-align: right;">Propriétaires des terrains RBC Evere / Schaerbeek</p>

\* Le PPAS du Parkway de Bruxelles concerne les 3 communes et la RBC. Il détermine le GP2 et le GP5. Les actions qui le concernent doivent être entreprises en tenant compte de l'évolution de ces 2 GP.

2C TRANSFORMATION AVENUE ROODEBEEK	
<p><b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La commune de Schaerbeek</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitales (ADT, DEP, BM)</li> </ul>	
<p><b>ACTIONS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression de la sortie de la E40 après le réaménagement Reyers/Diamant</li> <li>- Réaménagement de l'Avenue Roodebeek: transformation du clos résidentiel, raccordement avec les passages piétons Reyers/Diamant</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>ACTEURS</b></p> <p style="text-align: right;">RBC/Schaerbeek Schaerbeek/RBC</p>



2A HERAANLEG E40	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Lijn</li> <li>- Gemeente Schaarbeek / Evere / Sint-Lambrechts-Woluwe</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> <li>- Federale Regering (FR)</li> <li>- Vlaams Gewest (VG)</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hertracering E40 via markering (reductie aantal rijstroken / reductie breedte rijstroken (snelheid) / integratie aparte busstrook)</li> <li>- Lancering streefbeeldstudie: team samengesteld uit mobiliteitbureau – stedenbouwkundig bureau met als onderwerp: ontwerp groenstructuur/ studie knooppunt Maartlaan / studie nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van de G. De Lombaerdenstraat / studie ruimtelijke integratie busstrook / bushaltes (in samenspraak met De Lijn) / studie integratie bicyclehighway (in samenspraak met Gewest) / haalbaarheid, kostenraming en reservering van de budgetten</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancering bouwaanvraag op basis van de streefbeeldstudie E40 en de conclusies uit de studies Meizer en Middenring</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inplanning en uitvoering van de werken</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>  BHG/FR  BHG/VG/ de 3 gemeenten/De Lijn/FR   BHG (coördinatie met VG)   BHG (coördinatie met VG)

2B TRANSFORMATIE KOLONEL BOURG	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eigenaars terreinen (ET)</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> <li>- GOMB en BGHM</li> <li>- Gemeenten Evere en Schaarbeek, en Sint-Lambrechts-Woluwe (GP5)*</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opmaak masterplan Kolonel Bourg (tussen Tweehuizenstraat en Maartlaan): lancering van een internationale wedstrijd met als onderwerp het globaal concept publieke ruimte (Kolonel Bourg – Parkway Avenue) / definitie ruimtelijke krijtlijnen / richtlijnen programma / gabarieten bebouwing/ onderhandelingen met de eigenaars van de meest strategische percelen (tegelijktijdig masterplan GP5 Marcel Thyry)*</li> <li>- Opmaak besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van een BBP voor het betreffende deel van de Kolonel Bourgstraat (in functie van het masterplan) en voor het gedeelte Marcel Thyry (GP5)*</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afschaffing BBP n° 211 Kolonel Bourg</li> <li>- Realisatie van het BBP Parkway van Brussel* (zie pagina GP2-53)</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde transformatie bebouwing langsheen Kolonel Bourg (inclusief verkoop strook E40)</li> <li>- Heraanleg E40 (ingroening, busstrook, integratie fietspaden)</li> <li>- Heraanleg Kolonel Bourg (ingroening, voetpaden, integratie fietspad)</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>  BHG/Evere/Schaarbeek/St-Lambrechts-Woluwe (GP5)*  BHG/Evere/Sint-Lambrechts-Woluwe   Evere BHG/Evere/Schaarbeek/St-Lambrechts-Woluwe (GP5)*  Eigenaars percelen BHG Evere / Schaarbeek

\* Het BBP van de Parkway van Brussel gaat de 3 gemeenten en het BHG aan. Het bepaalt zowel het GP2 als het GP5. De acties die hierop betrekking hebben, moeten ondernomen worden rekening houdend met de evolutie van deze 2 GP's.

2C TRANSFORMATIE ROODEBEEKLAAN	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeente Schaarbeek</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- afsluiting oprit E40 na heraanleg Reyers</li> <li>- heraanleg Roodebeeklaan: transformatie tot lokale straat, aansluiting oversteekplaatsen Reyers/Diamant</li> </ul>	<b>ACTOREN</b> BHG/Schaarbeek Schaarbeel/BHG

## Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

ETATS DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accord de principe relatif aux éléments suivants               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Réaménagement du tracé du E40 en le portant à 3(entrée) et 4(sortie) bandes</li> <li>o Nouveau tracé E40 (scénario dans lequel sont maintenues les bandes 'véhicules rapides' du côté d'Evere et les bandes 'véhicules lents' du côté de Woluwé)</li> <li>o L'intégration d'un bus RER sur le E40 (piste de réflexion t intéressant De Lijn)</li> <li>o L'intégration d'un bicycle highway sur le Parkway E40</li> </ul> </li> <li>- Accord de principe pour l'intégration d'un parking de transit d'environ 400 emplacements dont 300 sont prévus dans le permis d'urbanisme « Emerald » et 100 seront intégrés dans le complexe de bureaux qui sera situé au Colonel Bourg Bis sur les terrains du Gouvernement Fédéral.</li> <li>- Accord de principe sur les transformations éventuelles et modification du schéma d'aménagement du Colonel Bourg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>09-10-2008 atelier Mobilité</li> <li>13-11-2008 concertation De Lijn</li> <li>21-11-2008 concertation De Lijn</li> <li>04-12-2008 concertation Evere</li> <li>04-12-2008 atelier Vélo</li> <li>17-12-2008 CA n°2</li> <li>17-02-2009 atelier Mobilité AED</li> <li>10-03-2009 CA n°3a</li> <li>11-03-2009 concertation De Lijn</li> <li>19-03-2009 concertation Schaarbeek</li> <li>24-03-2009 concertation AED</li> <li>27-03-2008 CA n°3b</li> <li>04-02-2009 concertation Evere</li> <li>21-04-2009 CA n°4</li> </ul>

STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principieel akkoord over               <ul style="list-style-type: none"> <li>o hertracering E40 naar 3 (ingaaand) en 4 (uitgaand) rijstroken</li> <li>o nieuw tracé E40 (scenario met behoud snelle stroken zijde Evere – behoud trage stroken zijde Woluwe)</li> <li>o de integratie van een GEN-bus op de E40 (vormt interessante denkpiste voor De Lijn)</li> <li>o de integratie van een bicycle highway op de Parkway E40</li> </ul> </li> <li>- Principieel akkoord voor de integratie transitparking van ca 400 parkeerplaatsen waarvan 300 voorzien in de bouwaanvraag Emerald en 100 geïntegreerd in het kantorencomplex aan Kolonel Bourg Bis op terreinen van de Federale Overheid.</li> <li>- Principieel akkoord over mogelijke transformatie en bestemmingswijziging Kolonel Bourg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>09-10-2008 workshop Mobiliteit</li> <li>13-11-2008 overleg De Lijn</li> <li>21-11-2008 overleg De Lijn</li> <li>04-12-2008 overleg Evere</li> <li>04-12-2008 workshop Vélo</li> <li>17-12-2008 CA n°2</li> <li>17-02-2009 workshop Mobilité AED</li> <li>10-03-2009 CA n°3a</li> <li>11-03-2009 overleg De Lijn</li> <li>19-03-2009 overleg Schaarbeek</li> <li>24-03-2009 overleg AED</li> <li>27-03-2008 CA n°3b</li> <li>04-02-2009 overleg Evere</li> <li>21-04-2009 CA n°4</li> </ul>



## Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

### PPAS PARKWAY DE BRUXELLES

Communes concernées: Schaarbeek, Evere, Woluwe St. Lambert

Le but principal de ce PPAS est d'assurer un bon aménagement des lieux qui garantisse une grande qualité paysagère et urbaine pour l'entrée principale de Bruxelles d'une part, pour le quartier de Paduwa, et pour la zone Pléiades d'autre part. La réalisation d'un PPAS est la manière la plus efficace d'encourager les investisseurs et propriétaires des immeubles de bureaux à initier un processus de reconstruction/transformation de la rue Cl. Bourg et de la zone Pléiades; une fois le PPAS approuvé, les procédures nécessaires pour la réalisation d'un projet dans la zone seront beaucoup plus courtes et ceci offre une sécurité et une rentabilité supérieure aux acteurs privés. Ceci dit, il faut aussi s'assurer que le PPAS offre la plus grande plus-value économique possible afin qu'il finisse vraiment par offrir une réelle opportunité, et non pas des limitations. Il va de soi que les conditions proposées par le PPAS doivent garantir une qualité urbaine irréprochable aussi bien pour le nouveau développement que pour les habitants des quartiers environnants.

La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive: il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

#### Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

- + La nouvelle section de la E40 comprendra les éléments suivants:
  - Trois bandes pour voitures en entrée de ville, de 3m chacune;
  - Quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de 3m chacune;
  - Une bande de 3,5m par direction pour le RER-Bus. Ces bandes servent aussi comme bande d'arrêt d'urgence;
  - Une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle (de 3,5m) de chaque côté de la voirie permettant une connexion idéale avec les quartiers le long de la E40.
- + Le nouveau caractère de la E40 doit correspondre à celui d'un boulevard urbain.
- + Les bretelles de l'Av. de Mars doivent permettre l'accès à la E40 uniquement vers la périphérie.
- + Le tronçon de la rue Colonel Bourg situé entre l'Av. de Mars et l'esplanade Émeraude change de statut et devient une voirie locale.
- + Les tronçons de l'Avenue de Roodebeek situés de part et d'autre de l'Avenue de Mars changent de statut et deviennent des voiries locales.

### BBP PARKWAY VAN BRUSSEL

Betrokken gemeenten: Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe

De hoofddoelstelling van dit BBP is een goede inrichting te verzekeren die een grote landschappelijke en stedelijke kwaliteit garandeert voor de hoofdtoegang tot Brussel enerzijds en tot de Paduwawijk en de zone van Plejaden anderzijds. De opmaak van een BBP is de meest doeltreffende manier om investeerders en eigenaars van kantoorgebouwen aan te moedigen om het proces van de heropbouw/transformatie van de Kolonel Bourgstraat en de zone van Plejaden op te starten. Eens het BBP is goedgekeurd zijn de vereiste procedures voor de realisatie van een project in de zone aanzienlijk korter, wat de private actoren een grotere veiligheid en een hogere rendabiliteit schenkt. Men dient bijgevolg te verzekeren dat het BBP de grootst mogelijke economische meerwaarde biedt zodat het BBP een reële kans inhoudt en niet enkel beperkingen. Het spreekt vanzelf dat de voorgestelde randvoorwaarden in het BBP een uitstekende stedelijke kwaliteit dienen te garanderen, zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als voor de bewoners van de omliggende wijken.

Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet limitatief: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

#### Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

- + De nieuwe sectie van de E40 bevat volgende elementen:
  - Drie rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de stad;
  - Vier rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de standsrand;
  - Een rijstrook van 3,5m per rijrichting voor de GEN-bus. Deze rijstroken dienen eveneens als pechstrook;
  - Een interregionaal tweerichtingsfietspad (3,5m) aan iedere zijde van de weg, dat een ideale verbinding toelaat met de wijken langsheen de E40.
- + Het nieuwe karakter van de E40 dient overeen te komen met dit van een stedelijke boulevard.
- + De op- en afritten aan de Maartlaan geven enkel toegang tot de E40 in de richting van de stadsrand.
- + Het gedeelte van de Kolonel Bourgstraat, gelegen tussen de Maartlaan en de esplanade Émeraude ondergaat een statuutwijziging en wordt een lokale straat.
- + De gedeelten van de Roodebeeklaan enerzijds en van de Maartlaan anderzijds ondergaan een statuutwijziging en worden lokalen straten.

### Surfaces constructibles autorisées

- + La région pourrait investir une partie des terrains récupérés sur la E40 dans l'opération immobilière de transformation de la rue Colonel Bourg de manière à couvrir une partie de son investissement
- + Une augmentation de la densité sera autorisée dans les parcelles affectées au bureaux si, et seulement si, leur propriétaire remplace les bureaux par du logement et/ou des équipements
- + Sur la partie sud de la rue Colonel Bourg, entre la rue des Deux maisons et l'Av. de Mars, un développement mixte est autorisé avec un plafond de 145.000m<sup>2</sup> dont un minimum de 60% sera dédié au logement et un maximum de 30% pourrait être dédiés aux bureaux. Une partie minimum des rez-de-chaussée des immeubles de logement le long de la rue Cl. Bourg devrait être dédiée aux commerces de proximités et aux équipements publics.
- + La part de logement sociaux ne pourra pas être moins que 10%, mais pas plus que 30% non-plus, du total de la surface dédiée au logement.

### Principes d'aménagement des logements sur la rue Cl. Bourg.

- + A moins d'assurer un cadre de collaboration public-privé qui organise tous les propriétaires concernés et puisse viabiliser, du point de vue opérationnel, une reconstruction intégrale de tous les bureaux, le projet doit proposer un phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permette le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celles-ci n'est pas encore transformée.
- + Les nouveaux blocs résidentiels du côté sud de la rue Cl. Bourg devraient avoir une profondeur qui varie entre 55m et 60m dans lesquels une mixité de typologie est exigée. On y trouvera des maisons uni- ou bi-familiales avec jardins privatifs ainsi que des immeubles d'appartements (jusqu'à 8 étages) du côté de la E40.
- + Un maximum de 3 immeubles hauts (10 à 15 étages) sera autorisé du côté de la E40.
- + Tous les appartements ayant une façade nord devraient avoir également au moins une deuxième façade afin de favoriser la ventilation et l'éclairage naturels.
- + Les logements construits devraient répondre à une grande ambition en terme de développement durable et devraient donc avoir de hauts niveaux de performance énergétique et d'ensoleillement.
- + Un axe piéton et cycliste sera aménagé du côté arrière des nouveaux blocs résidentiels (du côté de la E40). Cet espace servira également comme accès aux parkings locaux et individuels des nouveaux immeubles. Il pourra avoir le statut d'une voirie locale mais sera aménagé de manière

### Toegelaten bebouwbare oppervlakten

- + Het gewest zou een deel van de terreinen, die herwonnen worden op de E40, kunnen investeren in de vastgoedoperatie van de transformatie van de Kolonel Boursstraat om zo een deel van haar investeringen te recupereren.
- + Er wordt een verhoging van de densiteit toegelaten op de percelen bestemd voor kantoren, op voorwaarde dat de eigenaar de kantoren vervangt door woningen en/of voorzieningen.
- + Op het zuidelijke deel van de Kolonel Bourgstraat, tussen de Tweehuizenstraat en de Maartlaan, wordt een gemengde ontwikkeling toegelaten met een plafond van 145.000m<sup>2</sup>, waarvan minimum 60% bestemd is voor woningen en maximaal 30% bestemd voor kantoren. Een minimaal gedeelte van de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen langs de Kol. Bourgstraat dient bestemd te zijn voor buurtvoorzieningen en publieke voorzieningen.
- + Het aandeel sociale woningen mag niet minder dan 10% en niet meer dan 30% zijn van de totale oppervlakte bestemd voor wonen.

### Inrichtingsprincipes voor de woningen op de Kol. Bourgstraat

- + Opdat er een publiek-privaat samenwerkingskader kan worden opgezet dat alle betrokken eigenaars verenigt en dat vanuit operationeel standpunt de integrale heraanleg van alle kantoren uitvoerbaar kan maken, moet het project een fasering voorstellen die zich aanpast aan de huidige percellering en het continu functioneren van het project toelaat, zelfs indien een deel van de percelen nog niet getransformeerd is.
- + De nieuwe residentiële bouwblokken aan de zuidelijke kant van de Kolonel Bourgstraat dienen een diepte te hebben die varieert tussen 55m en 60m, waarbinnen verschillende typologieën worden gerealiseerd. Men vindt hier zowel één- of tweegezinswoningen met private tuin terug als appartementsgebouwen tot 8 verdiepingen hoog aan de kant van de E40.
- + Er worden maximaal 3 hoge gebouwen (10 tot 15 verdiepingen) toegelaten aan de kant van de E40.
- + Alle appartementen die een noordgevel hebben, moeten eveneens over een tweede gevel beschikken, dit om ventilatie en een natuurlijke lichttoetreding mogelijk te maken.
- + De gebouwde woningen beantwoorden aan een hoge ambitie wat betreft duurzame ontwikkeling en dienen een hoog niveau te bereiken naar energieprestaties en bezonning toe.
- + Een voetgangers- en fietsersas wordt aangelegd aan de achterzijde van de nieuwe woonblokken (aan de kant van de E40). Deze ruimte verschaft eveneens toegang tot de





à s'intégrer totalement dans le caractère vert du nouveau blv. urbain de la E40. L'axe pourra également inclure la piste cyclable interrégionale proposée dans le réaménagement de la E40. Les nouveaux blocs résidentiels pourraient y avoir leur adresse officielle. L'axe ne donnera pas accès à la E40 et sera désenclavé à travers la rue Cl. Bourg par plusieurs points de raccordement.

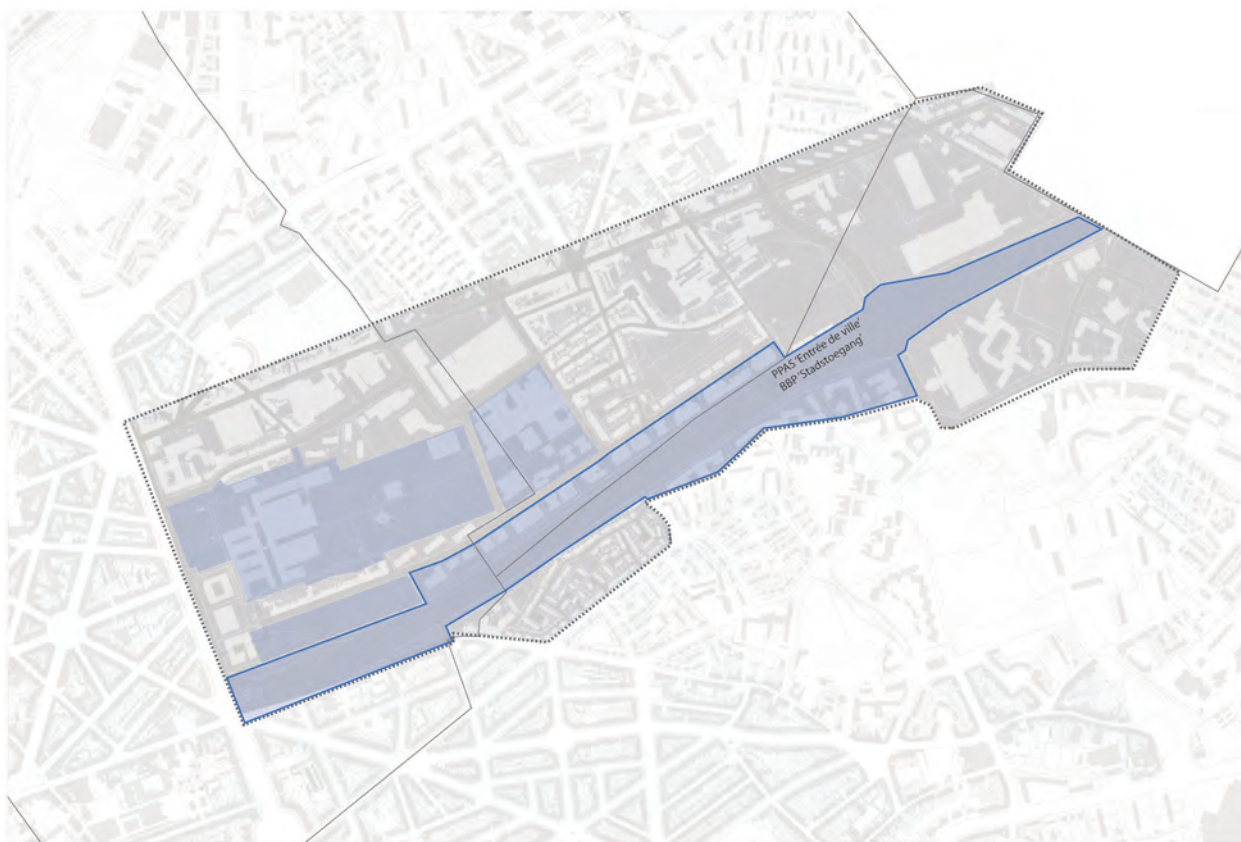
+ Des espaces semi-privatifs seront aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.

+ Le concept architectural doit permettre des vues et des ouvertures ponctuelles vers les espaces verts semi-privatifs depuis le blv. urbain de la E40 (visant à élargir la sensation du vert).

lokale en individuele parkings van de nieuwe gebouwen. De as kan het statuut van een lokale weg krijgen, maar zal zodanig aangelegd worden dat hij zich volledig integreert in het groene karakter van de nieuwe stedelijke boulevard E40. Deze as kan eveneens het interregionaal fietspad bevatten, dat voorgesteld werd binnen de herinrichting van de E40. De nieuwe residentiële gebouwen kunnen hier hun officieel adres krijgen. De as verschaft echter geen toegang tot de E40 en zal op verschillende plaatsen verbonden worden met de Kolonel Bourgstraat.

+ Aan de binnenzijde van de bouwblokken worden zowel semi-private ruimten aangelegd als voorzieningen die de volledige Paduwawijk bedienen.

+ Het architecturaal concept dient doorzichten en punctuele openingen naar de achtergelegen semi-private groenen ruimten toe te laten vanop de stedelijke boulevard E40 (dit om de groene beleving te vergroten).

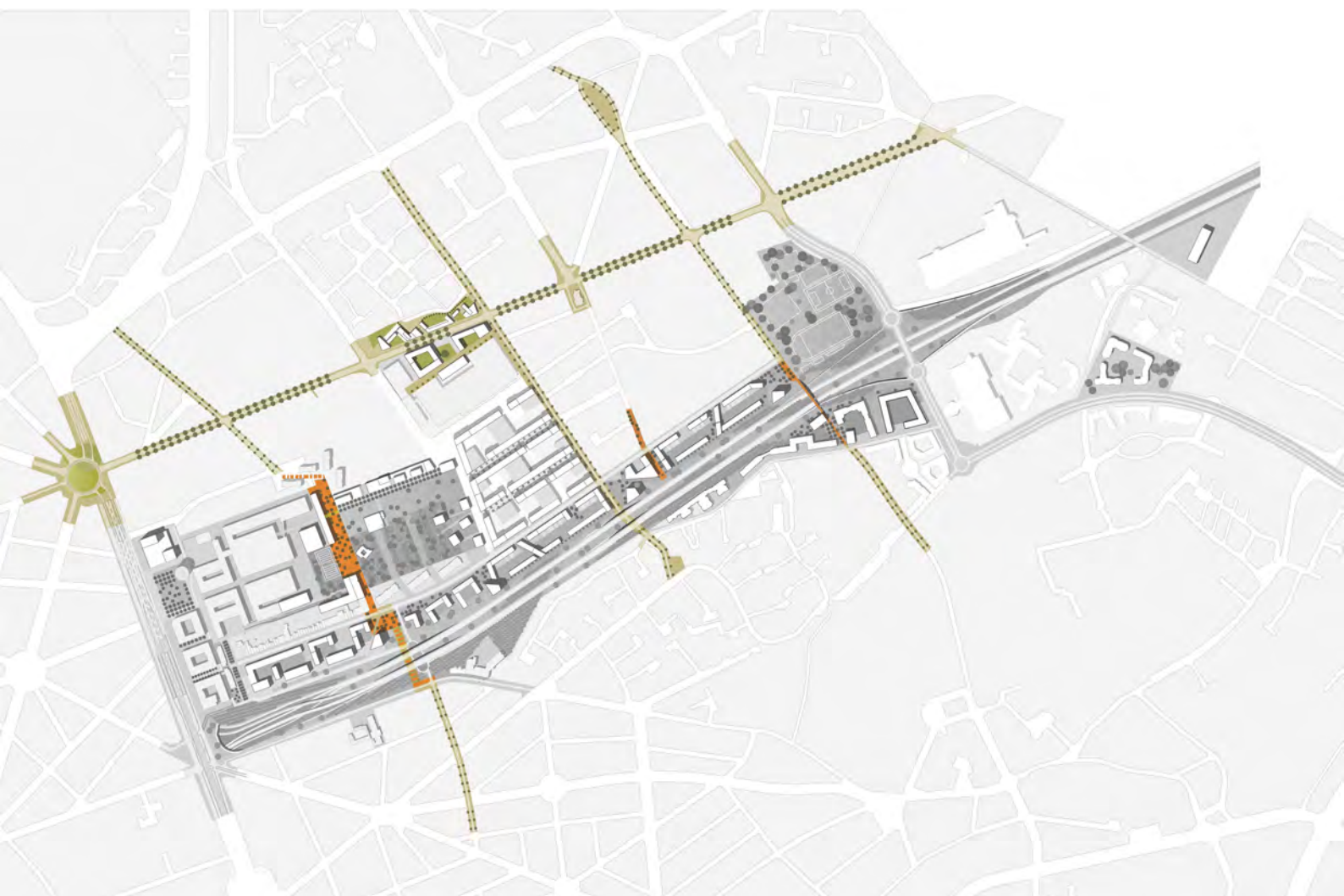




Grand Projet 3 | Groot Project 3:

**La Chaussée De Louvain**  
récupère son identité

**De Leuvensesteenweg**  
krijgt haar identiteit terug



# Grand Projet 3:

## Groot Project 3:

### Projet | Project

Introduction | Inleiding

I. Description | Omschrijving

II. Objectifs | Streefdoelen

III. Lignes directrices | Krijtlijnen

IV. Projet | Project

IV.a Réaménagement de la chaussée | Heraanleg van de steenweg

IV.b Retravailler les alignements et densifier | Herwerken van de uitlijning en densifiëren

IV.c Améliorer les conections avec les quartier | De verbindingen met de wijk verbeteren

IV.d Plan | Plan

### Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg



# La Chaussée de Louvain | De Leuvensesteenweg

## Pôle d'équipements, logements et loisirs Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie

### INTRODUCTION

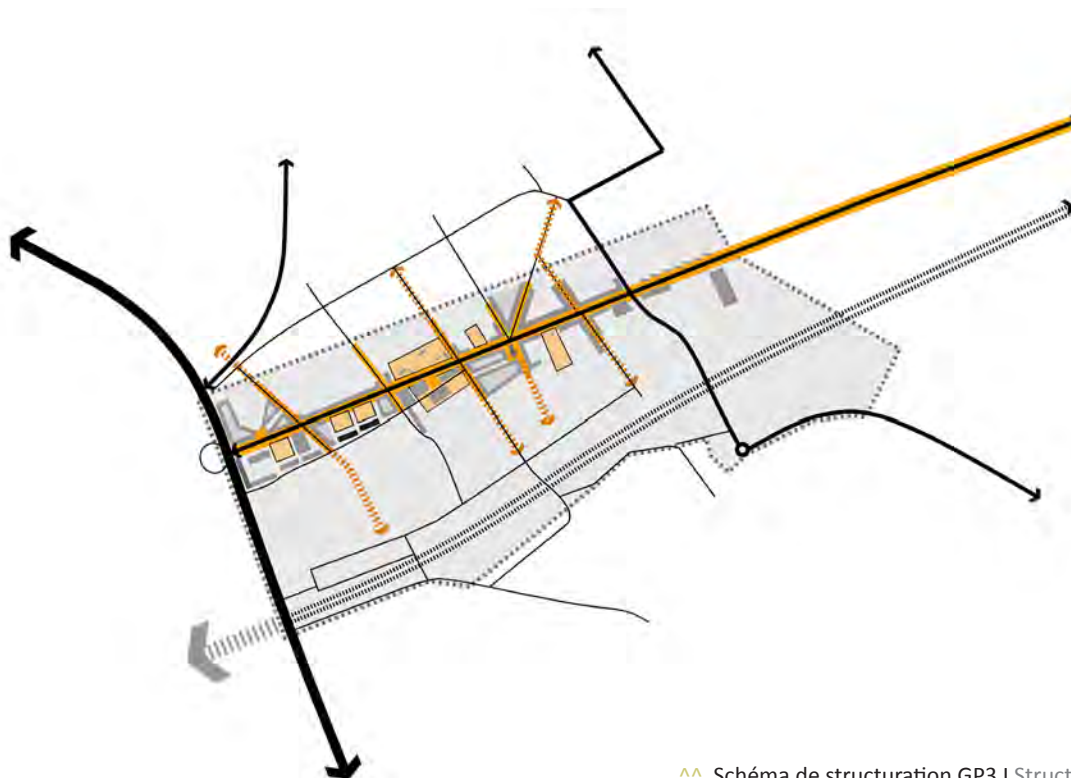
Avec la Moyenne Ceinture et la E40, la Chaussée de Louvain est un des trois axes catalyseurs de la zone levier n°12. Le SD définit trois niveaux d'intervention sur la chaussée:

- **l'aménagement de la chaussée** pour une meilleure cohabitation des différents modes de transport: une circulation efficace (bus versus voitures) et agréable (usagers doux, verdurisation).
- **la densification et l'alignement du front bâti** pour une cohérence et une continuité de la chaussée: grâce aux multiples opportunités de transformation de parcelles, la chaussée peut reconstruire son identité.
- **l'amélioration des connexions avec les quartiers environnants** pour faciliter l'accessibilité de cet axe et sa nouvelle porosité: des passages cyclo-piétons sont renforcés et la chaussée devient un centre accessible.

### INLEIDING

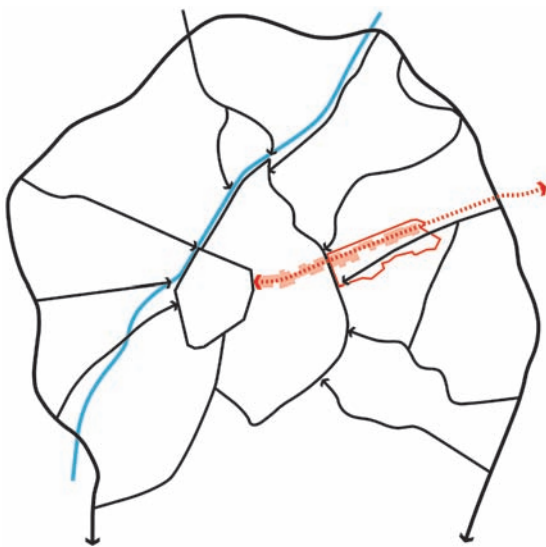
Samen met de Middenring en de E40, is de Leuvensesteenweg één van de drie assen die als een katalysator werkt voor hefboomgebied nr. 12. Het RP definieert drie interventieniveaus voor de steenweg:

- **de aanleg van de steenweg** voor een verbeterd gezamenlijk gebruik door de verschillende vervoersmodi, wat leidt tot een efficiënter (bus versus wagens) en aangener (zachte weggebruikers, groenelementen) verkeer.
- **de verdichting en de uitlijning van de bouwlijn** voor een betere samenhang en continuïteit van de steenweg: dankzij de vele transformatiemogelijkheden van percelen, krijgt de steenweg zijn identiteit terug.
- **de verbetering van de verbindingen met de omliggende wijken** om de bereikbaarheid van deze as en haar nieuwe porositeit toe te laten: de fiets- en voetgangersoversteken worden versterkt en de steenweg wordt bereikbaar als centrum.



^^ Schéma de structuration GP3 | Structuurschets GP3

## I. DESCRIPTION



### La Chaussée de Louvain comme système d'intérêt régional et local

La Chaussée de Louvain est une chaussée fragmentée sur toute sa longueur, d'où son manque d'unité évident. Rien que dans la Région, elle ne traverse pas moins de cinq communes: Saint-Josse-ten-Noode, Bruxelles, Schaerbeek, Evere et Woluwe-Saint-Lambert.

A l'échelle de la zone d'étude, la Chaussée de Louvain constitue l'accès principal des entreprises et magasins qui la longent. En effet, en concentrant de grands commerces spécialisés, elle joue un rôle important pour la Région de Bruxelles-Capitale. A l'échelle du quartier Paduwa par contre, elle est formée de zones d'habitation à morphologie plus petite. La juxtaposition de ces différentes fonctions (habitation, commerces, entreprises, bureaux, centres commerciaux, ...) dont l'implantation varie constamment par rapport à l'alignement, et ceci jusqu'à la place Meiser, donne à ce segment de la Chaussée un aspect désorganisé et diffus.

La situation routière y est souvent pénible, ce qui ne lui permet pas de remplir de manière efficace sa fonction d'artère principale. Pour le trafic motorisé (véhicules privés et transports en commun), la fluidité du trafic laisse à désirer; et pour l'usager doux, la Chaussée de Louvain constitue plus une barrière infranchissable qu'un élément porteur de qualité de vie pour le quartier.

La Chaussée de Louvain se caractérise donc aujourd'hui par un manque d'identité, une juxtaposition de fonctions sans réelle mixité (du moins pas verticale) et une superposition d'éléments sur la voirie qui affecte son fonctionnement (bus, vélos, voitures). Bien que cet axe fonctionne comme une concentration de commerces de la Région de Bruxelles Capitale, il ne fait pas de la Chaussée de Louvain un centre d'attraction agréable.

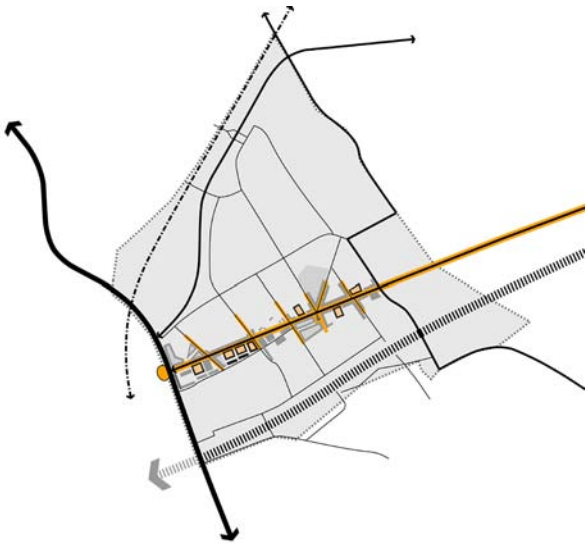


^^ Localisation | Situering



## I. OMSCHRIJVING

### De Leuvensesteenweg als systeem van gewestelijk en lokaal belang



De Leuvensesteenweg is over de hele lengte een gefragmenteerde baan die zich niet laat lezen als een samenhangend geheel. 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 vanwege de 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 dit traject een rommelige en diffuse aanblik.

Ook als verkeersader functioneert de Leuvensesteenweg vandaag niet goed, wat haar verhindert haar functie van primaire verkeersader op doeltreffende wijze op te nemen. 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 werkt de Leuvensesteenweg dus meer als een barrière dan wel als een drager van kwaliteit voor de wijk.

De Leuvensesteenweg wordt vandaag gekenmerkt door een gebrek aan identiteit, het naast elkaar bestaan van verschillende functies zonder een echte vermenging ervan. Er is vooral een gebrek aan verticale mix en een superpositie van elementen (bussen, fietsen, wagens) die een efficiënte werking en doorstroming verhinderen. Ondanks de hoge concentratie aan handelszaken langs deze as en zijn functie als winkelcentrum binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de Leuvensesteenweg geen aangename bestemming.





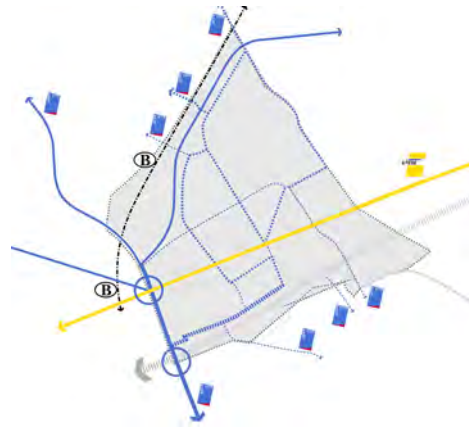


## II. OBJECTIFS | STREEFDOELEN

### 1. Axe fluide multimodal | Vlotte multimodale as

La chaussée jouant le rôle d'axe secondaire d'entrée dans Bruxelles, il faut qu'elle offre une desserte suffisante et efficiente de bus De Lijn, une circulation fluide aux voitures et une traversée sécurisée aux cyclistes. Les actions à entreprendre sont la mise en site propre du bus et la transformation des carrefours afin de faciliter la cohabitation des voitures et des bus.

Gezien de Leuvensesteenweg een secundaire toegangsas tot Brussel is, moet hij goed en efficiënt bediend worden door de bussen van De Lijn, vlot autoverkeer toelaten en een veilige doortocht bieden voor de fietsers. Voor een betere gezamenlijke doorstroming van wagens en bussen, zal er een aparte busbaan worden aangelegd en zullen de kruispunten worden heringericht.



### 2. Axe cyclo-pédestre | Fiets- en voetgangersas

La chaussée n'est plus à considérer comme une barrière infranchissable. Devenue un élément intégré dans un maillage cyclo-pédestre fort, elle redevient traversable. Les actions à entreprendre sont l'intégration de bande/piste cyclable et l'aménagement de trottoirs qualitatifs comprenant la verdurisation de la chaussée.

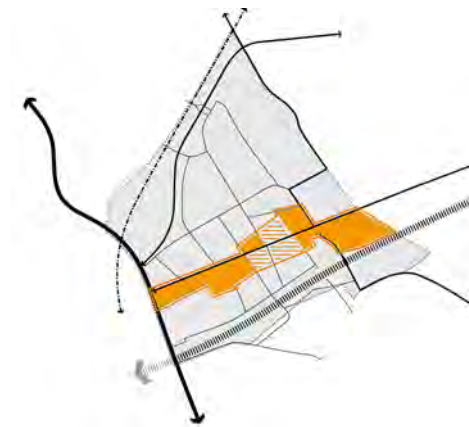
De Leuvensesteenweg moet niet langer beschouwd worden als een onoverkomelijke barrière. Als hier een sterk netwerk van voet- en fietspaden wordt aangelegd, wordt de steenweg terug oversteekbaar. De te ondernemen acties zijn de aanleg van een fietspad, de heraanleg van de voetpaden en de ingroening van de steenweg.



### 3. Axe commercial équilibré - régional et local | Evenwichtige handelsas - regionaal en lokaal

Ce regroupement de commerces de détail tant grands que petits joue un rôle non négligeable dans la Région de Bruxelles-Capitale, il est donc nécessaire de renforcer la Chaussée de Louvain en sa qualité d'élément porteur. Les actions à entreprendre sont la densification du front bâti de la chaussée et la réintroduction d'une mixité verticale favorisant la mixité logements/commerces.

Omdat de aanwezigheid van zowel de kleinschalige als de grootschalig detailhandel van groot belang zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het noodzakelijk de Leuvensesteenweg als drager van deze functies te versterken. De acties die moeten ondernomen worden zijn de volgende: verdichting van de bouwlijn van de steenweg en een herintroductie van een verticale mix die voorrang geeft aan de vermening van woningen en winkels.



^^ Vaartkom Leuven, Jaspers - Evers and Partners

^^ Groningen, S333

## II. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

Le profil de la Chaussée de Louvain est relativement étroit. Dans le contexte de sa réorganisation, il faudra cependant tenir compte d'un certain nombre d'aspects:

### + Réaménager la chaussée dans toute sa largeur (section) pour améliorer la cohabitation des différents usagers.

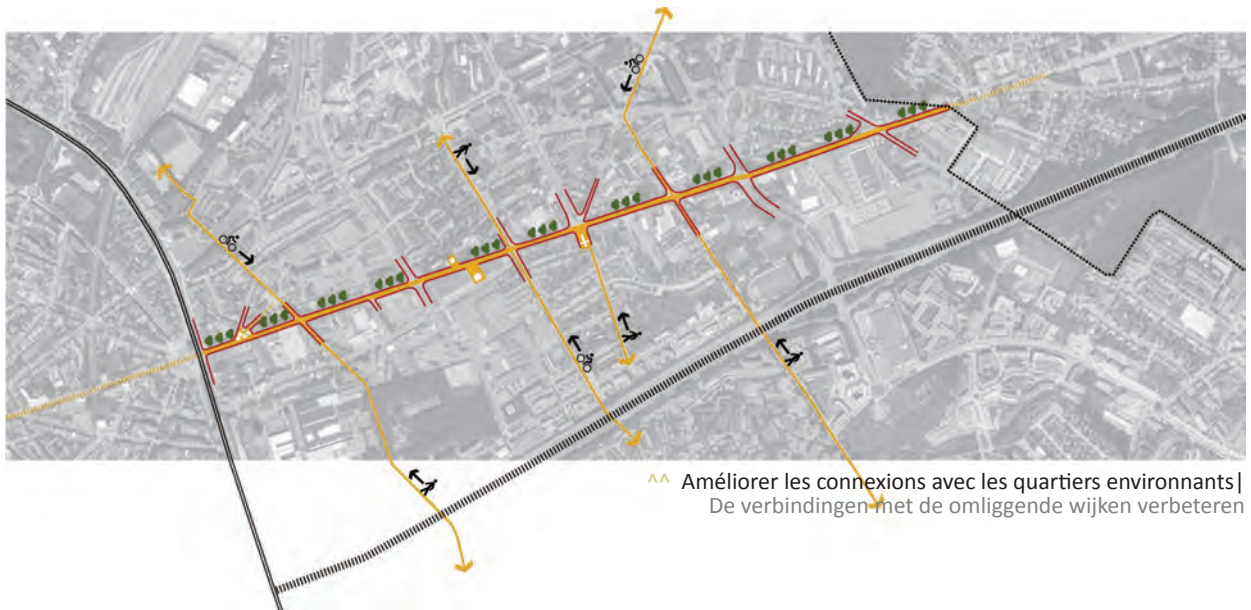
La Chaussée de Louvain étant un axe principale, une attention toute particulière doit être donnée aux cyclistes et à la fluidité des transports en commun. Bien que la chaussée soit relativement étroite, il faudra dégager de l'espace pour y intégrer une piste cyclable et une voie réservée aux bus. De plus, la chaussée constituant un axe commercial important, il faudra prévoir suffisamment de parkings ainsi qu'un trottoir généreux et une verdurisation significative.

De Leuvensesteenweg heeft een relatief smal profiel. Toch moeten bij de heraanleg een heel aantal aspecten geïntegreerd worden:

### + Heraanleg over de volledige breedte van de steenweg (sectie) om het samengaan van de verschillende weggebruikers te verbeteren.

De steenweg is een hoofdvas 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, een aangenaam voetpad en een significante ingroening een randvoorwaarde.



^^ Améliorer les connexions avec les quartiers environnants | De verbindingen met de omliggende wijken verbeteren

### + Retravailler les alignements et densifier le front bâti afin de renforcer la lisibilité de la Chaussée de Louvain et recréer ainsi une identité homogène.

Par la transformation et l'optimisation de certains segments stratégiques de la Chaussée de Louvain, le SD veut augmenter la cohésion et l'intégration des différentes fonctions (habitations, bureaux, commerces de détails de différentes tailles) de manière qualitative.

### + Herwerken van de uitlijning en de verdichting van de bouwlijn voor een versterkte leesbaarheid van de Leuvensesteenweg i.f.v. een homogeen karakter.

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 suggereerd.

GP3-8





^^ Réaménager la chaussée | Herinrichting van de steenweg

**+ Améliorer les connexions avec les quartiers environnants dans le but de reprofiler la Chaussée de Louvain comme centre local attractif.**

Sur toute la longueur de la chaussée, il faut augmenter les possibilités de passage piéton et cycliste afin de faire de cet axe un vecteur important de qualité pour les quartiers d'habitation. La verdure de la chaussée constituera une importante plus-value, augmentant la qualité de vie des logements sur la chaussée et renforçant l'identité de l'appareil commercial local.

**+ De verbindingen met de omliggende wijken verbeteren zodat de Leuvensesteenweg opnieuw een aangenaam, lokaal centrum wordt.**

Over heel haar lengte moet bovendien de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers 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.



^^ Retravailler les alignements et densifier le front bâti | Herwerken van de uitlijning en verdichting van de bouwlijn

## IV. PROJET | PROJECT

Le schéma ci-dessous reprend les trois domaines d'intervention: la section de la Chaussée de Louvain, le front bâti et les alignements, les connexions avec les quartiers.

Het onderstaand schema herneemt de drie interventiedomeinen: de sectie van de Leuvensesteenweg, de aaneensluiting en de bouwlijn, de verbindingen met de wijken.

GP3-10



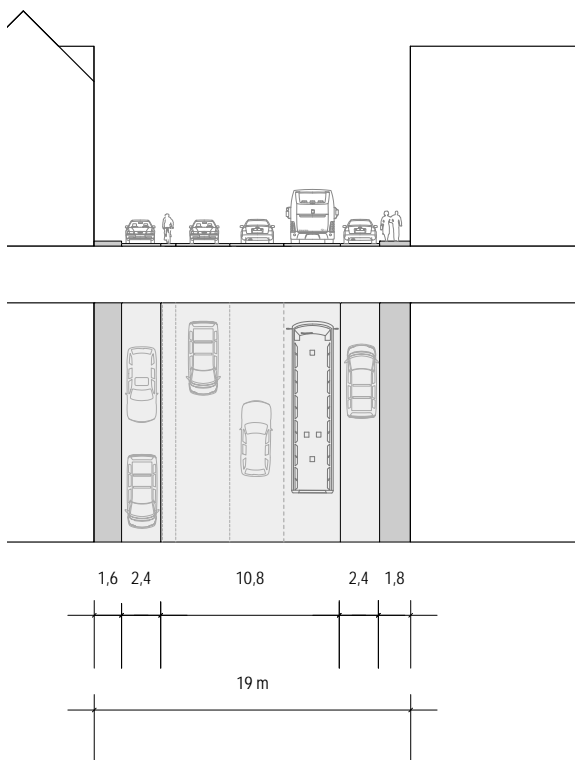
^^ Schéma ensemble | Schema geheel

## IVa. Réaménager la chaussée

### 1. Principes d'aménagement

La nouvelle section de la chaussée offre une bande voiture de 3m dans chaque sens ainsi qu'une bande bus à sens partagé (voir la Note Mobilité en annexe) de 3,2m de large. Cette dernière inclut une piste cyclable dans un sens, tandis qu'une bande cyclable de 1,8m est prévue dans l'autre direction.

Les trottoirs sont de minimum 2m de large et sont séparés de la voirie par 2m de bande de parking dont l'aménagement prévoit un arbre toutes les trois places.



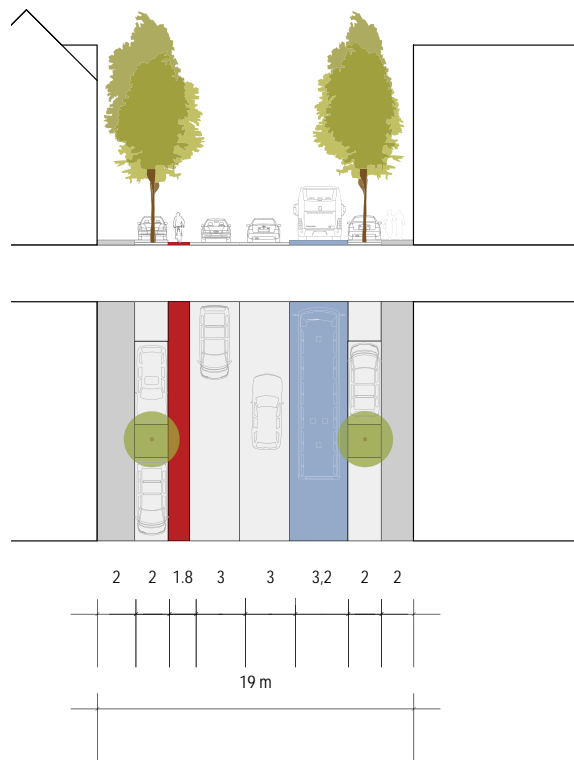
^^ Coupe situation actuelle | Snede bestaande toestand

## IVa. Heraanleg van de steenweg

### 1. Inrichtingsprincipes

De nieuwe sectie van de Leuvensesteenweg biedt in beide richtingen een strook voor wagens van 3m breed en een busbaan in afwisselende rijrichting van 3,2m breed (zie Mobiliteitsnota in bijlage). De busbaan bevat ook een eenrichtingsfietspad; een fietspad van 1,8m wordt voorzien in de andere richting.

De voetpaden zijn minimum 2m breed en worden van de weg gescheiden door parkeerplaatsen. De heraanleg voorziet de aanplanting van een boom om de 3 autostaanplaatsen.



^^ Coupe situation projetée | Snede voorstel

## 2. Préfiguration

On obtient ainsi une toute autre image de la Chaussée de Louvain: d'une part les bus, les vélos et les piétons ont une place bien définie et adaptée, d'autre part la verdurisation renforce ce nouveau caractère structuré, organisé et agréable.

Cette nouvelle section de la chaussée offre un cadre urbain agréable favorable aux usagers doux et transport en commun.

## 2. Voorstelling

De Leuvensesteenweg krijgt zo een heel ander imago: enerzijds krijgen de bussen, fietsers en voetgangers een aangepaste en duidelijk gedefinieerde plaats, anderzijds wordt dit nieuwe gestructureerde, georganiseerde en aangename karakter nog eens versterkt door de ingroening.

Deze nieuwe sectie van de Leuvensesteenweg biedt een aangenaam stedelijk kader ten voordele van de zachte weggebruiker en het openbaar vervoer.

GP3-12



^^ Perspective situation projetée | Perspectief geplande situatie

### 3. Problématique des carrefours

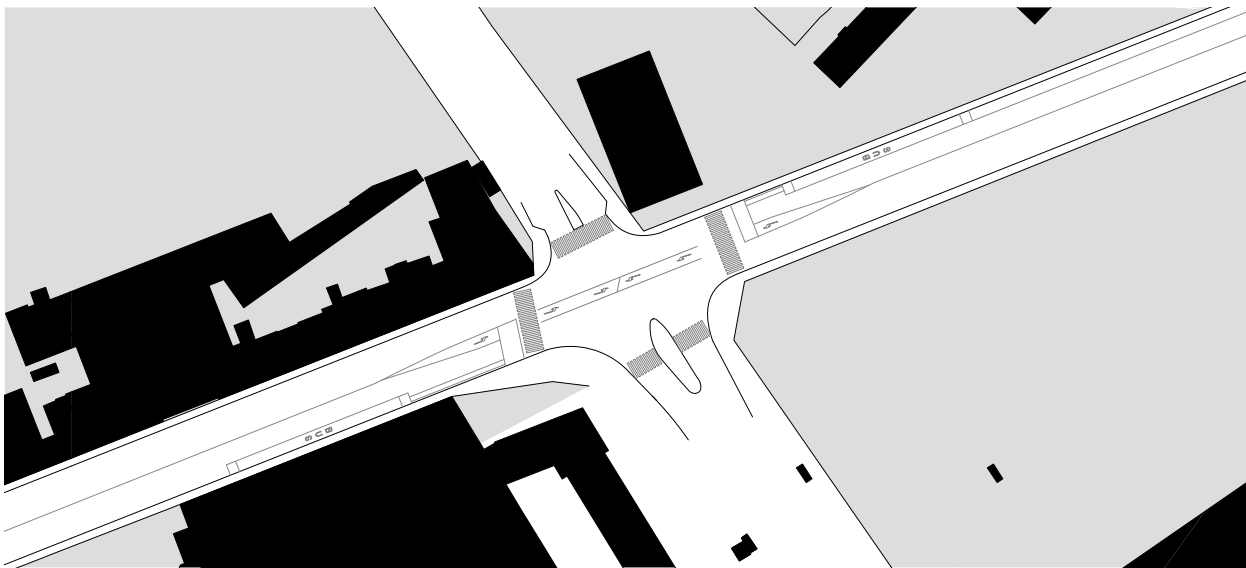
Actuellement, lorsque les bus s'arrêtent à un arrêt situé après un carrefour, les voitures doivent attendre derrière le bus et bloquent le carrefour. Le SD propose une alternative qui permet de laisser passer les voitures à côté du bus à l'arrêt.

Trois scénarios ont été étudiés. Le scénario retenu est le suivant: à 80 m du carrefour, la bande bus prend fin et un feu automatique laisse le bus se positionner en première ligne au carrefour. Une bande supplémentaire est créée (en supprimant les places de parking latérales) afin de permettre aux voitures de poursuivre leur trajet sans être gênées par le bus à l'arrêt (voir la Note Mobilité en annexe).

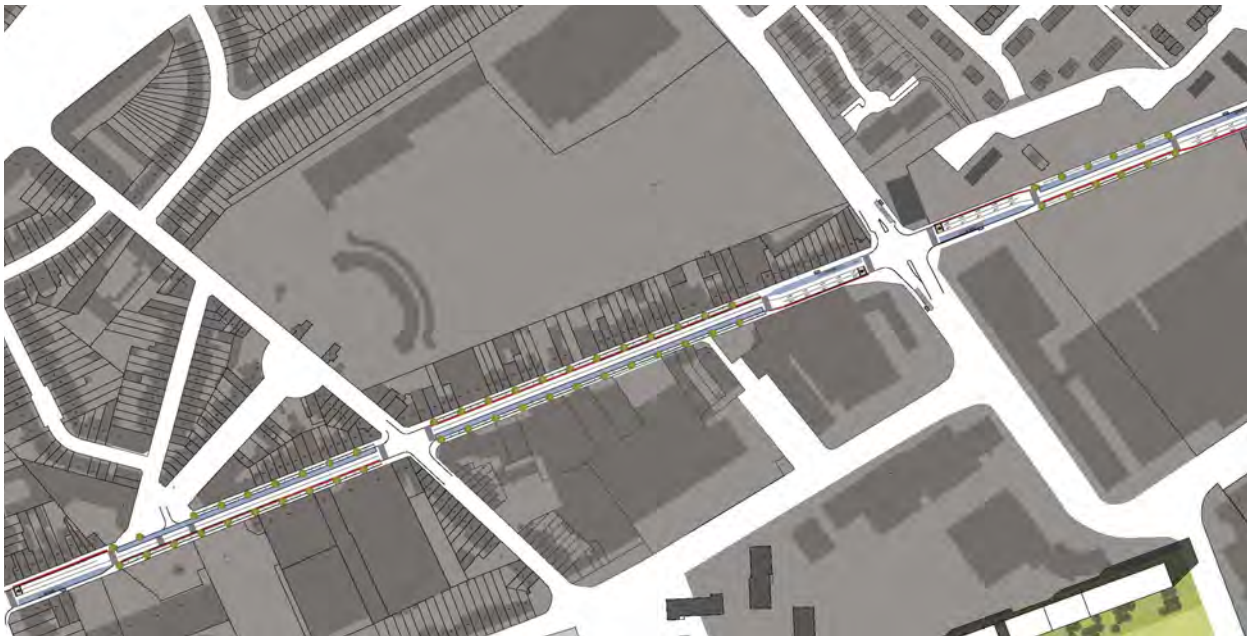
### 3. Problematiek van de kruispunten

Wanneer de bussen op dit ogenblik stoppen aan een halte die gesitueerd is na een kruispunt, moeten de wagens die zich achter de bus bevinden wachten tot hij weer vertrekt en blokkeren zij het kruispunt. Het RP stelt een alternatief voor waarbij de auto's langs de stilstaande bus heen kunnen rijden.

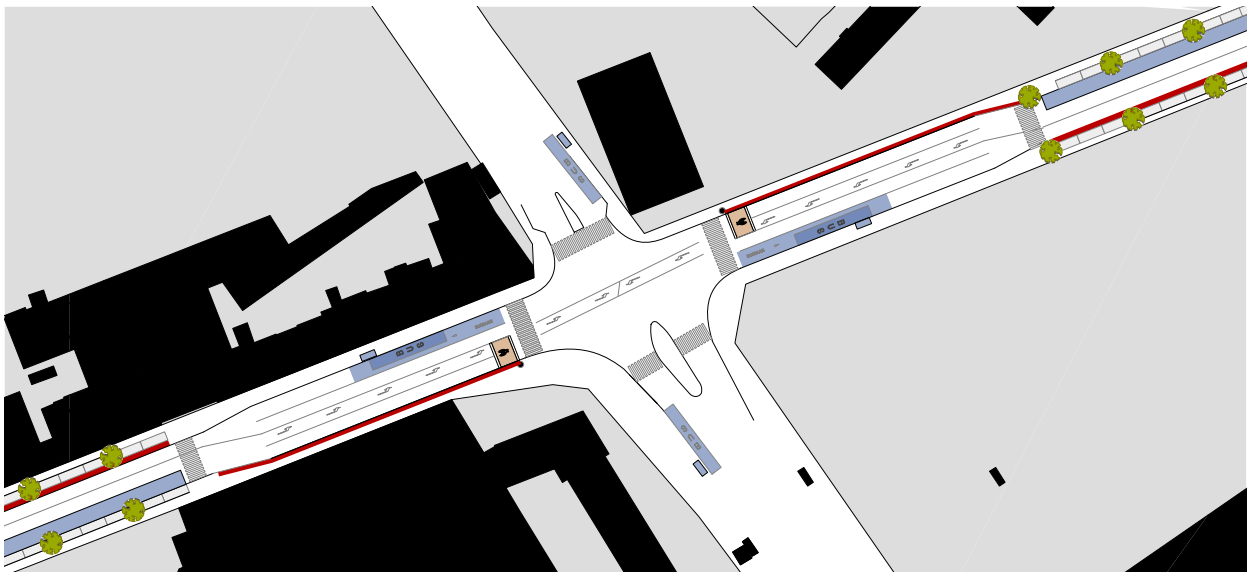
Er werden drie scenario's onderzocht. Het scenario dat werd weerhouden is het volgende: op 80m van het kruispunt stopt de busbaan en zorgt een automatisch verkeerslicht ervoor dat de bus voorrang krijgt op de wagens zodat hij eerst komt te staan aan het kruispunt. Er is een extra rijstrook voorzien voor de wagens (waardoor de zijdelingse parkeerplaatsen moeten verdwijnen) zodat ze hun weg verder kunnen zetten zonder gehinderd te worden door de stilstaande bus aan de halte (zie Mobiliteitsnota in bijlage).



^^ Situation actuelle | Bestaande toestand



^^ Segment typique de la Chaussée de Louvain réaménagée |  
Type-segment van de Leuvensesteenweg



^^ Situation projetée | Geplande situatie



## IVb. Retravailler les alignements et densifier

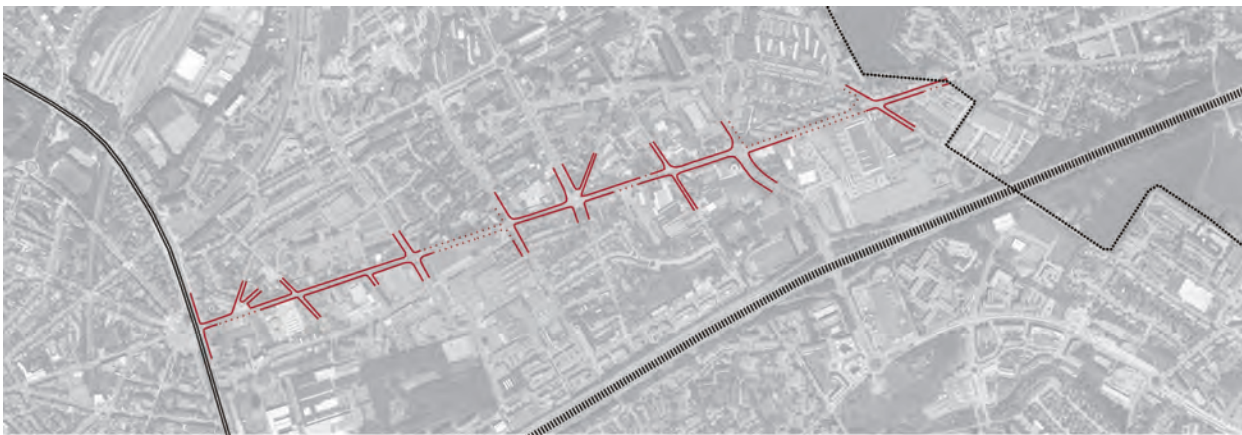
### Analyse

La Chaussée de Louvain comporte beaucoup de ruptures, notamment au centre de la zone levier. Elle est divisée en segments et a tendance à s'organiser par segments plutôt que comme une entité. En réaction à ce risque de perte d'identité, il est impératif de reconstruire la continuité de la chaussée par des alignements, un processus de densification et de mixité verticale.

## IVb. Herwerken van de uitlijning en de verdichting

### Analyse

De Leuvensesteenweg vertoont heel wat breuken, voornamelijk binnen het hefboomgebied. Hij is onderverdeeld in verschillende segmenten die zich eerder per segment organiseren dan wel als een eenheid. Om identiteitsverlies tegen te gaan, is het noodzakelijk dat de continuïteit van de steenweg hersteld wordt, dit door de gebouwen beter op elkaar uit te lijnen, het verdichtingsproces te optimaliseren en de verticale mix te verbeteren.



^^ Fragmentation de la chaussée | Fragmentatie van de steenweg

Le SD a notamment identifié quatre segments présentant une rupture importante due à une série de sites en transformation (gris) / à transformer (jaune) qui représentent autant de potentialités pour le processus d'évolution/de mutation de la chaussée. Des lignes directrices sont établies pour le redéveloppement de ces sites.

Het RP heeft vier segmenten geïdentificeerd die een belangrijke breuk vertonen door de aanwezigheid van een reeks percelen die momenteel getransformeerd worden (grijs) of moeten getransformeerd worden (geel) en die qua potentieel allemaal kunnen bijdragen tot de verdere ontwikkeling/transformatie van de Leuvensesteenweg. Er werden bijgevolg richtlijnen opgesteld voor de heraanleg van deze sites.



^^ Identification de quatre segments | Aanduiding van de vier segmenten

**Propositions**

**1. Zones A (segment Meiser) et D (segment 'Ieder Zijn Huis')**  
 Aujourd'hui les grands commerces et entreprises situés dans la chaussée occupent souvent une parcelle dans son entièreté. Leur parking étant sur la rue, des problèmes de trafic sont très fréquents lors des entrées et sorties de camions.

**Voorstellen**

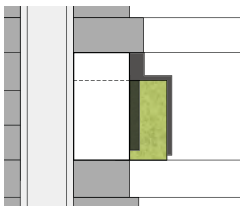
**1. Zones A (segment Meiser) en D (segment 'Ieder Zijn Huis')**  
 Vandaag nemen de grote handelszaken en bedrijven langs de Leuvensesteenweg vaak ieder een volledig perceel in beslag. Aangezien hun parkeerplaatsen zich op straat bevinden, brengt dat zeer vaak verkeersproblemen mee bij het in- en uitrijden van vrachtwagens.



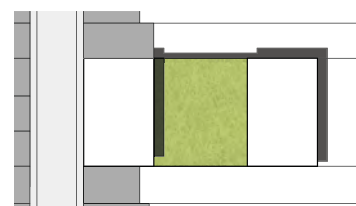
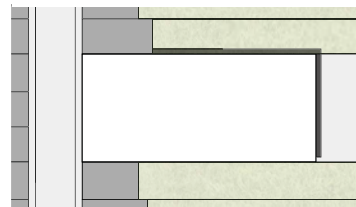
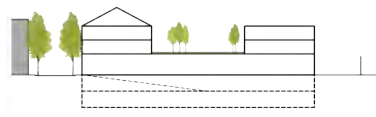
On observe, notamment dans le segment côté Meiser et le segment 'Ieder Zijn Huis', les prémisses d'une transformation du quartier: des fonctions de grande envergure laissant la place à des projets mixtes plus denses. Afin de donner une direction à ce processus de transformation et une base de travail pour la commune et les acteurs privés, le SD a établi quelques prescriptions urbanistiques (gabarits) relatives à la densification d'une parcelle: commerce au rez-de-chaussée avec parking à l'arrière de la parcelle ou en sous-sol, et logements à l'étage avec éventuellement une toiture verte au-dessus du commerce.

In het segment aan de kant van Meiser en in het segment 'Ieder Zijn Huis' doen zich echter de eerste tekenen voor van een transformatie van de wijk: grootschalige functies maken er plaats voor gemengde projecten met een hogere dichtheid. Om dit transformatieproces in goede banen te leiden en de gemeente en de privéactoren een werkbasis te verschaffen, heeft het RP enkele stedenbouwkundige voorschriften (gabarieten) opgesteld m.b.t. de verdichting van een perceel: handelsfunctie op de benedenverdieping met ofwel een ondergrondse parking ofwel een parking achteraan het perceel, en woningen op de verdiepingen met eventueel een groendak boven de handelsruimte.

GP3-16



^^ Scénario petite parcelle | Scenario klein perceel



^^ Scénario grande parcelle | Scenario groot perceel

<< Coupe | Snede

<< Rez-de-chaussée |  
Gelijkvloers

<< Etage | Verdieping

## 2. Zone B (segment Robelco - Home Familial Bruxellois)

Ce segment situé entre la rue J. GeorGIN et l'avenue L. Grosjean forme une rupture très importante de la Chaussée de Louvain.

D'un côté, le site du Home Familial Bruxellois présente une large zone verte vide, le 5è bâtiment (prévu originellement dans le PPAS 'Bonheur') n'ayant pas été réalisé. Un projet de construction de ce dernier bâtiment de logement est maintenant à l'ordre du jour.

De l'autre côté de la chaussée se trouve une parcelle vide. Bien qu'ayant reçu un permis, il est possible que la proposition de trois bâtiments de bureaux (projet Robelco) ne se réalise pas finalement (en partie à cause du marché de bureau à Bruxelles).

Le SD saisit ces opportunités pour proposer un scénario dont l'implantation renforce l'identité et la qualité de la Chaussée de Louvain, tout en offrant une qualité de vie interne aux deux sites à développer.

## 2. Zone B (segment Robelco - Home Familial Bruxellois)

Dit segment gelegen tussen de J. GeorGINstraat en de L. Grosjeanlaan vormt een belangrijke breuk in de Leuvensesteenweg.

Aan de ene zijde bevindt zich op de site van de Home Familial Bruxellois een brede, onbebouwde groene zone op de plaats waar volgens het GBP 'Bonheur' oorspronkelijk een 5e gebouw had moeten komen. De aanleg van dit laatste gebouw staat momenteel opnieuw op de agenda.

Aan de andere zijde van de weg bevindt zich een onbebouwd perceel. Hoewel er voor dit terrein een bouwvergunning werd afgeleverd voor de bouw van drie kantoorgebouwen (Robelco-project), zal dit project uiteindelijk niet uitgevoerd worden (deels door de situatie van de kantorenmarkt in Brussel).

Het RP grijpt deze kansen om een scenario voor te stellen waarvan de uitvoering de identiteit en de kwaliteit van de Leuvensesteenweg zal versterken zonder echter te raken aan de interne levenskwaliteit van de twee te ontwikkelen sites.



^^ PPAS Home Familial Bruxellois | BBP Brussels Thuis



^^ Vue aérienne des deux sites | Luchtfoto van beide sites



^^ Vue du HFB depuis la Chaussée de Louvain | Zicht op BT vanuit de Leuvensesteenweg



^^ Projet Robelco | Project Robelco

*Les principes d'implantation | inplantingsprincipes*

Prolongation des axes piétons (1) et de l'organisation du site du Home Familial Bruxellois jusqu'au site Robelco (passage piéton au centre) et maintien du passage transversal à l'arrière du site Robelco (sous le bâtiment RTL) (2).

&gt;&gt;

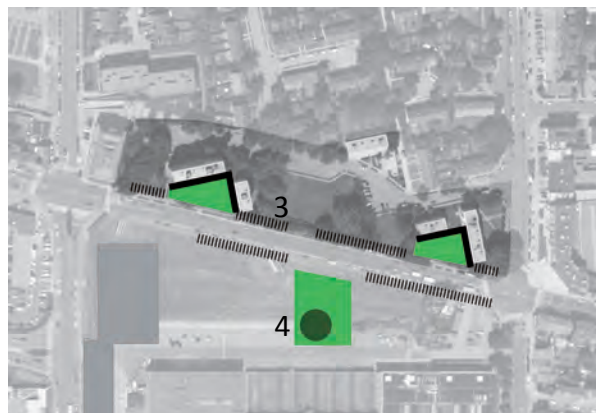
Verlenging van de voetgangersassen (1) en organisatie van de Home Familial Bruxellois-site die reikt tot aan de Robelco-site (oversteekplaats voor voetgangers in het centrum) en behoud van de dwarse doorsteek achteraan de Robelco-site (onder het gebouw van de RTL) (2).



Délimitation d'espaces verts semi-privatifs à l'usage des logements du Home Familial et d'un espace public lié à la nouvelle maison de quartier (3) et aménagement d'un espace public autour du hêtre à protéger (4), côté Robelco.

&gt;&gt;

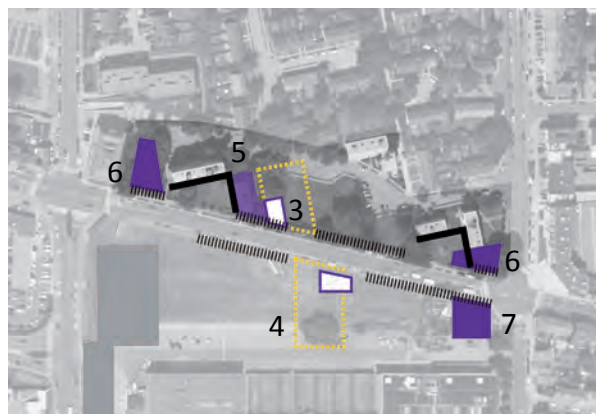
Begrenzing van de semi-privatieve groene ruimten gebruikt door de woningen van de Home Familial en van een openbare ruimte gelinkt aan het nieuwe wijkhuis (3); aanleg van een openbare ruimte rond de te beschermen beuk (4) aan de kant van Robelco.



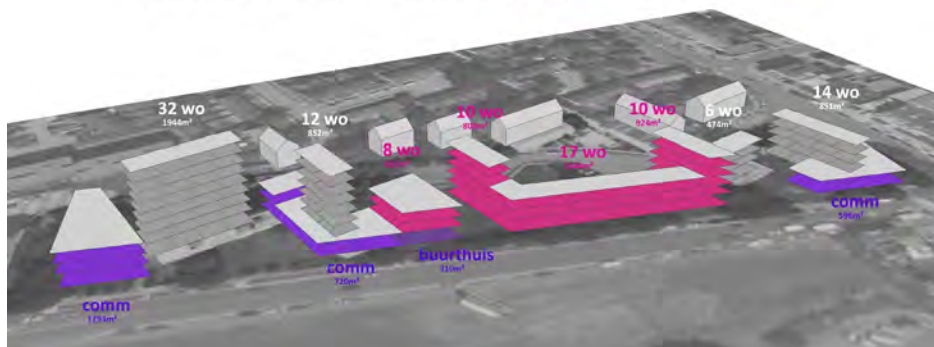
Intégration d'un espace commercial en rez-de-chaussée (5), en relation avec la maison de quartier et la place et de deux bâtiments (6) offrant des surfaces de bureaux ou de commerces au carrefour 'Paduwa' et au carrefour 'RTL' afin de créer une dynamique d'activités mixtes. Côté Robelco, implantation de bâtiments mixtes (7): commerces en rez-de-chaussée et logements à l'étage avec toiture verte.

&gt;&gt;

Integratie van enerzijds een handelsruimte op het gelijkvloers (5), verbonden met het wijkhuis en het plein, en anderzijds twee gebouwen (6) met kantoor- of handelsruimte ter hoogte van de kruispunten 'Paduwa' en 'RTL' om zo tot een gemengde activiteit te komen. Aan de zijde van Robelco, inplanting van gebouwen met gemengde functies (7): handelsruimten op de benedenverdieping met een groendak en woningen op de verdiepingen.



BESTAANDE **64** 4121<sub>m²</sub> NIEUWE **45** 3990<sub>m²</sub> COMM **2919**<sub>m²</sub>  
 WONINGEN RUIMTES



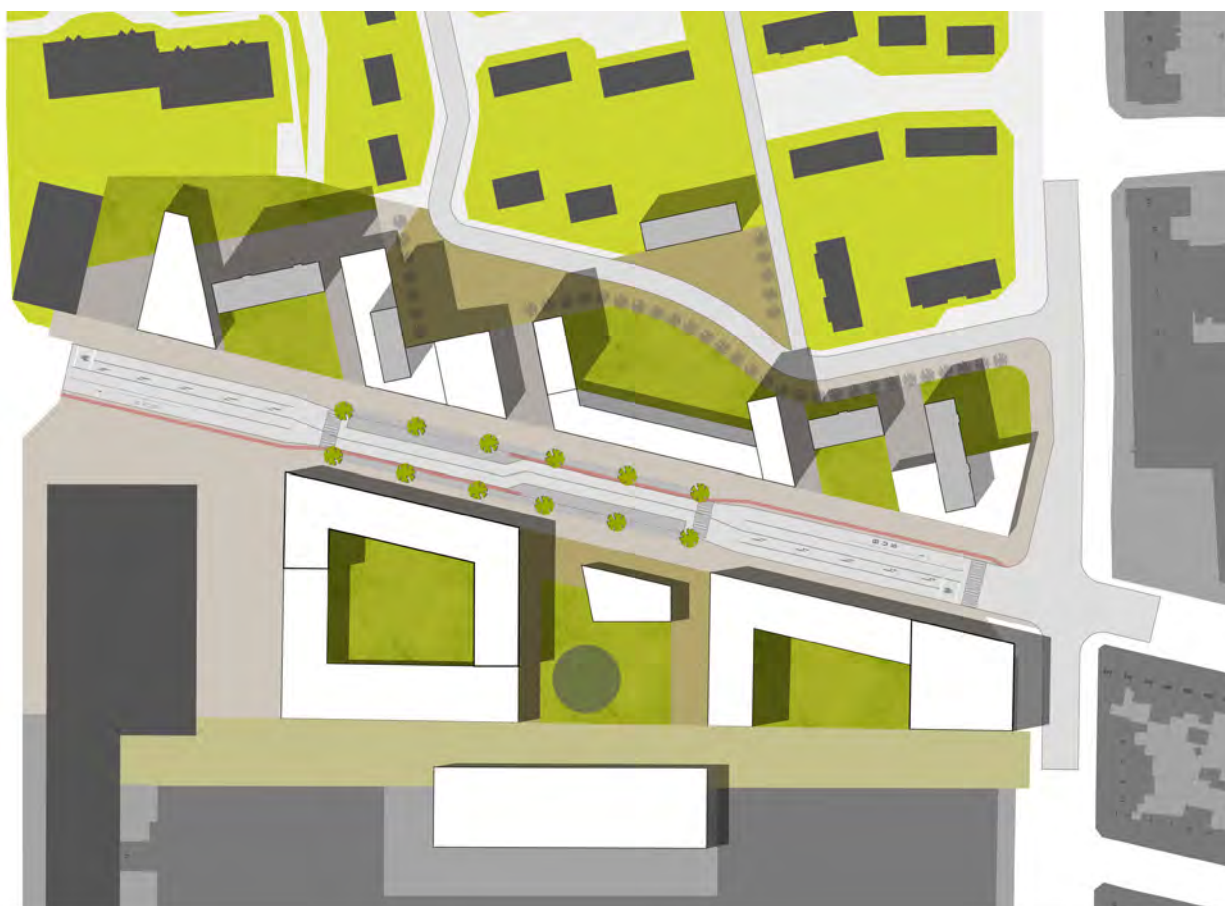
<< Zone B - Proposition de densification du site du Home Familial Bruxellois | Zone B - Voorstel densificatie van de site Brussels Thuis

Ce projet d'expansion sur les sites du Home Familial Bruxellois et de Robelco rétablit l'alignement et augmente le nombre prévu de logements. Il faut noter que le Schéma Directeur recommande vivement l'introduction de fonctions commerciales en rez-de-chaussée de cette nouvelle partie afin de relier les deux segments commerciaux de Paduwa et Meiser et d'animer ce tronçon.

De plus, le Schéma Directeur propose de reconstituer une mixité verticale entre commerces et logements sur toutes les parcelles actuellement à usage commercial homogène. Il faut donc orienter toutes les demandes de permis sur l'axe vers une combinaison créative entre commerces en rez-de-chaussée et logements aux étages (sur toiture verte).

Dit uitbreidingsproject op de sites van Home Familial Bruxellois en Robelco herstelt de uitlijning van de gebouwen en verhoogt het aantal voorziene woningen. Het Richtplan dringt er sterk op aan dat er handelsfuncties worden voorzien op de benedenverdieping van dit nieuwe gedeelte zodat de twee commerciële segmenten Paduwa en Meiser met elkaar verbonden worden en zo dit segment nieuw leven inblazen.

Het Richtplan stelt eveneens voor om op alle percelen die momenteel enkel gebruikt worden voor handelsdoeleinden, een verticale mix tussen winkels en woningen te voorzien. Alle bouwaanvragen m.b.t. deze as zullen dus gericht moeten zijn op een creatieve combinatie van winkels op de benedenverdieping en woningen op de verdiepingen (op een groendak).



^^ Zone B - Proposition de renforcement des alignements et densification du front bâti | Zone B - Voorstel versterking van de geveluitlijning en densificatie van het gevefront

### 3. Zone C (segment Paduwa - De Lijn)

Afin de créer au niveau de Paduwa une meilleure centralisation et une meilleure qualité urbaine, tant pour les habitants que pour les personnes travaillant dans les bureaux et sociétés avoisinantes, le réaménagement du profil de la route ne suffira pas. Il faudra également prévoir la densification de certains blocs stratégiques.

Le Schéma directeur vise des développements mixtes dans lesquels pourront se distinguer des typologies permettant de combiner, dans une morphologie qualitative et urbaine, des unités d'habitation avec des commerces de détails (p.ex. des logements superposés autour d'un patio vert sur le toit d'une grande superficie commerciale).

Cette conversion ne pouvant être imposée, elle devra être réalisée petit à petit. De nouvelles consignes pourront être imposées par les communes lors du redéveloppement de domaines actuellement affectés à des fonctions de grande échelle. Des négociations directes avec certains commerçants ou propriétaires de dépôts situés le long de la Chaussée de Louvain pourront accélérer le processus. La transformation du site du dépôt De Lijn constitue une opportunité importante pour renforcer le quartier Paduwa (à condition que le dépôt puisse être déplacé).

### 3. Zone C (segment Paduwa - De Lijn)

Om ter hoogte van Paduwa een sterkere centraliteit en een betere stedelijke kwaliteit 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 (bv. gestapelde woningen rond een groene binnentuin op het dak van grote winkeloppervlakte).

Deze omschakeling kan niet opgelegd worden, maar zal geleidelijk moeten worden doorgevoerd. Nieuwe bouwvoorschriften kunnen opgelegd worden door de gemeenten bij de herontwikkeling van gebieden die vandaag ingevuld zijn door grootschalige functies. Directe onderhandelingen met bepaalde handelaars of eigenaars van depots langs de Leuvensesteenweg zijn 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.



## Parking Paduwa

A l'initiative de l'association des commerçants du quartier Paduwa, un nouveau tracé du segment de la Chaussée de Louvain a été accepté et réalisé par le ministère de la mobilité de la RBC en 2008. Ce segment, caractérisé par une forte densité de commerces de proximité, faisait face à deux problématiques: d'une part le manque de parking et d'autre part un trafic (voitures et bus) trop rapide (barrière difficilement traversable). En réponse à ces problèmes, le segment Paduwa a été redessiné en intégrant deux zones de parking en épis (30 places) dont l'implantation impose un ralentissement de la circulation.

Cet aménagement est une solution locale à court terme mais ne répond ni au long terme ni aux problématiques de la Chaussée de Louvain dans son ensemble. Le SD propose une vision à plus long terme: certaines parcelles, occupées actuellement par des entreprises, ne sont pas utilisées de manière rentable: bâtiments vides, peu denses. Une transformation (densification) est donc à prévoir dans le moyen terme.

Le SD propose ici, à titre d'exemple, quelques lignes directrices pour la transformation de la parcelle adjacente à un supermarché (GB) ne disposant pas de parking. Cette parcelle est occupée actuellement par des bâtiments peu denses et sous-utilisés (activités économiques, parkings couverts). Un intérieur d'îlot est créé pour accueillir 60 places de parking dont la moitié sert aux commerces et l'autre au GB (nouvelle entrée). Le reste de la parcelle est développé avec une surface commerciale en rez-de-chaussée dont la toiture verte sert de jardin aux logements en étage. La densification de cette parcelle permet ainsi de proposer une solution durable pour ce segment de la chaussée.

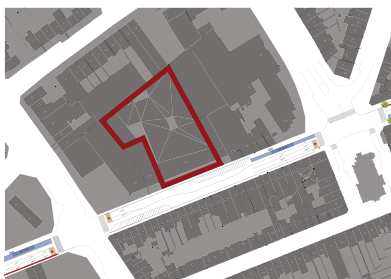
## Parking Paduwa



Op initiatief van de handelaarsvereniging van de Paduwawijk, werd in 2008 een nieuw tracé voor de Leuvensesteenweg aanvaard en uitgevoerd door het Ministerie van Mobiliteit van het BHG. Dit segment dat gekenmerkt wordt door een sterke concentratie van buurtwinkels, had te kampen met twee problemen: een gebrek aan parkeerplaatsen enerzijds en te snel rijdende wagens en bussen anderzijds (moeilijk oversteekbare barrière). Als antwoord op deze problemen, werd het Paduwa-segment hertekend en werden er twee schuine parkeervakken (30 plaatsen) voorzien die zodanig zijn aangelegd dat het verkeer hier automatisch vertraagt.

Deze aanleg is een lokale oplossing op korte termijn, maar biedt geen antwoord noch op de lange termijn noch voor de problematiek van de Leuvensesteenweg in zijn geheel. Het RP stelt een langetermijnvisie voor: sommige percelen die nu bezet zijn door bedrijven, worden op een weinig rendabele manier gebruikt: leegstaande gebouwen met lage dichtheden. Er is bijgevolg een transformatie (verdichting) te voorzien op middellange termijn.

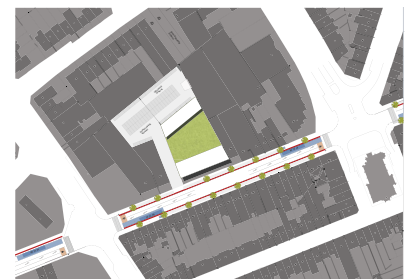
Bij wijze van voorbeeld, geeft het RP enkele richtlijnen mee voor de transformatie van het perceel naast het GB-warenhuis dat niet over een parking beschikt. Op dit perceel bevinden zich momenteel weinig dichte gebouwen met een onderbenutte capaciteit (economische activiteit, overdekte parkings). Er wordt een binnengebied gecreëerd dat plaats biedt aan 60 parkeerplaatsen, waarvan de ene helft gebruikt wordt door de winkels en de andere helft door de GB (nieuwe toegang). Het overige gedeelte van het perceel wordt op de benedenverdieping als handelsruimte ontwikkeld, waarvan het groendak dienst doet als tuin voor de woningen op de verdiepingen. De verdichting van dit perceel biedt zo een duurzame oplossing voor dit segment van de Leuvensesteenweg.



^^ Situation actuelle - parkings en épis | Bestaande situatie - geschrantk parkeren



^^ Phase 1: transformation du bloc - création d'un parking à l'usage des commerçants | Fase 1: transformatie bouwblok - parking voor handel



^^ Phase 2: aménagement du segment Paduwa - bande bus | Fase 2: aanleg segment Padua - busbaan



Ce site est actuellement occupé par De Lijn. Il comprend un dépôt de 18 bus, un parking de 10 bus, un parking de 40 places pour les employés, un bâtiment de service et une station essence.

La présence de ce dépôt au sein d'un tissu urbain plutôt résidentiel (quartier Paduwa) provoque certains conflits (nuisances sonores, pollution et rupture morphologique de la rue). De longues négociations entre De Lijn et la commune d'Evere ont abouti à un permis de réaménagement du site qui favorise la traversée du terrain par le moyen d'un mince passage verdurisé, la fermeture du site à rue ainsi que la création d'un parking de 60 places au profit des commerces de la chaussée.

Ce réaménagement, dont les travaux ont déjà débuté, est donc intéressant à court et moyen terme, mais pas à long terme car ce genre d'activité de type industriel n'a pas sa place en zone mixte, ses besoins logistiques (entrées sorties de bus) étant restreints dans un environnement résidentiel. De plus les fonctions actuelles sont agencées de manière dispersée sur tout le terrain et pourraient être aménagées de manière plus efficiente, libérant une partie du site pour d'autres fonctions...

Le SD préconise le déplacement à moyen terme de ce dépôt (sur base de négociation et discussion avec De Lijn), dans l'intérêt de De Lijn (meilleure logistique) et du quartier (mixité de fonctions résidentielles, commerciales et de petites et moyennes PME) (voir Grand Projet 5).

### Dépôt De Lijn | Depot De Lijn

Deze site wordt momenteel gebruikt door De Lijn. Er bevinden zich een depot voor 18 bussen, een parking voor 10 bussen, een parking met 40 staanplaatsen voor de werknemers van De Lijn, een dienstgebouw en een tankstation.

De aanwezigheid van dit depot binnen het eerder residentiële stedelijk weefsel (Paduwa) is de bron van een aantal conflicten (geluidsoverlast, vervuiling en morfologische breuk van de straat). Na lange onderhandelingen tussen De Lijn en de gemeente Evere, werd er een stedenbouwkundige aanvraag goedgekeurd voor de heraanleg van dit terrein, waarin volgende elementen opgenomen zijn: aanleg van een smal groen pad dat het terrein oversteeft, de afsluiting van de site aan de straatkant en de aanleg van een parking met 60 plaatsen bestemd voor de winkels op de Leuvensesteenweg.

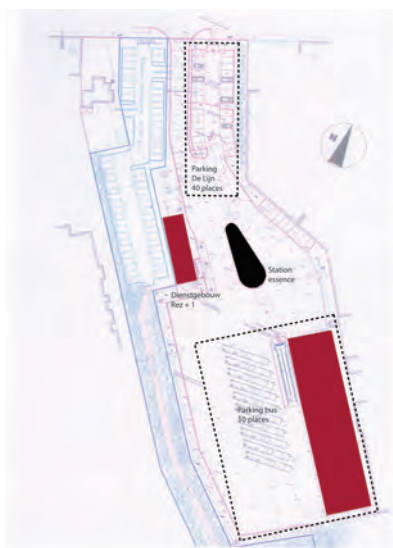
Deze heraanleg, waarvan de werken reeds van start gegaan zijn, is interessant op korte en middellange termijn, maar niet op lange termijn, aangezien dit soort van industriële activiteiten immers niet op haar plaats is binnen een gemengde zone met residentieel karakter en er bovendien onvoldoende tegemoet gekomen kan worden aan de logistieke behoeften van een dergelijke activiteit (in- en uitrijdende bussen). Bovendien liggen de huidige functies erg verspreid over het terrein zouden ze op een efficiëntere manier ingericht moeten worden zodat een deel van het terrein kan worden vrijgemaakt voor andere functies.

Het RP adviseert op middellange termijn de verplaatsing van dit depot (op basis van de onderhandelingen en gesprekken met De Lijn) wat zowel in het voordeel speelt van De Lijn (betere logistiek) als van de wijk (mix van residentiële en handelsfuncties en KMO's) (zie GP 5).

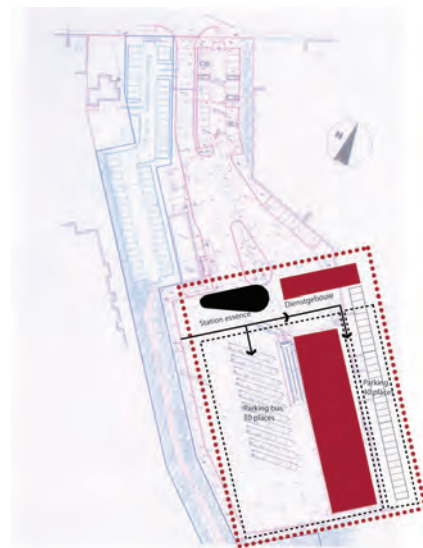
GP3-22



^^ Situation actuelle | Bestaande toestand



^^ Programmation actuelle du site De Lijn | Bestaande plannen voor de site De Lijn



^^ A titre d'exemple: exercice de maximisation de l'espace | Voorbeeld: oefening maximalisatie van de ruimte



#### IVc. Améliorer les connexions avec les quartiers

Le troisième volet d'intervention du SD concerne la hiérarchie des voiries (voitures) et le renforcement du réseau cyclo-pédestre dans lequel la chaussée s'inscrit dès à présent.

##### Voitures

L'ambition étant de classer ce segment de la Chaussée de Louvain comme 'voie interquartier' (au PRD) comme le segment entre Meiser et le centre ville. Cela est possible si l'Avenue Henry Dunant devient une 'voie principale' qui permet, par l'Avenue Cicéron, de rejoindre la E40 et le boulevard Léopold III.

##### Vélos/Piétons

Ensuite la chaussée s'inscrit dans un maillage cyclo-pédestre qui favorise l'accessibilité et la traversée de la chaussée, et la repositionne alors comme centre d'attraction de la zone.

#### IVc. De verbindingen met de wijk verbeteren

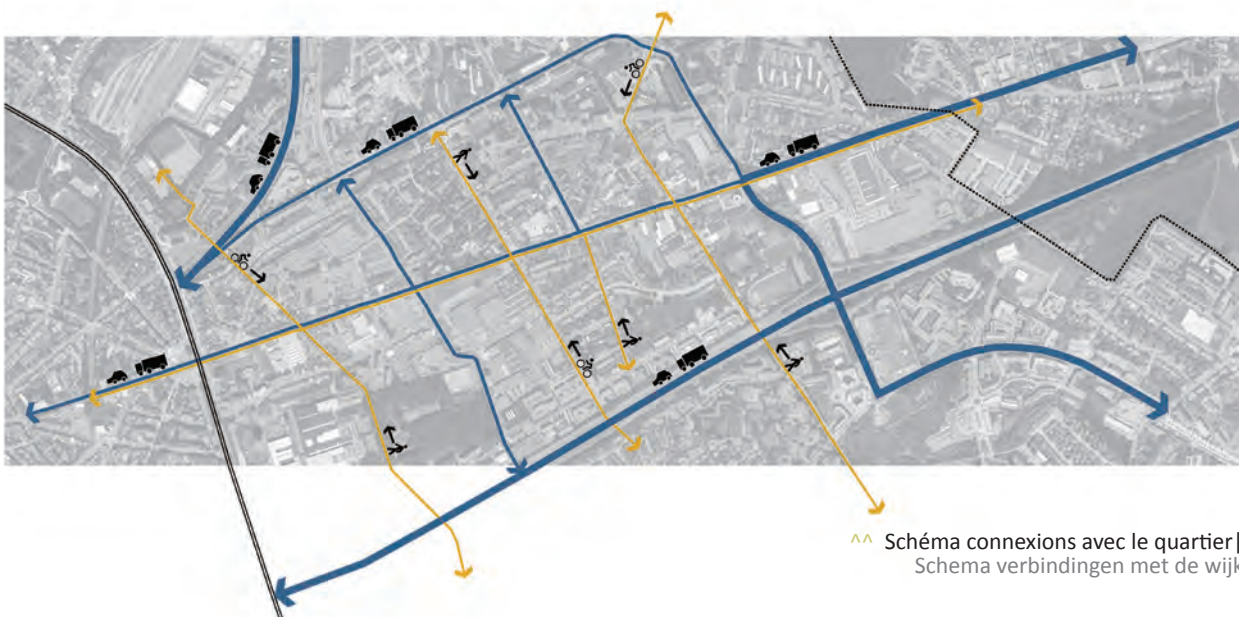
Het derde luik van het RP betreft de hiërarchie van het wegennet (wagens) en de versterking van het fiets- en voetgangersnetwerk waarin de Leuvensesteenweg zich inschrijft.

##### Wagens

De ambitie bestaat erin dit segment van de Leuvensesteenweg om te vormen tot een 'weg tussen wijken' (uit het GeWOP), zoals het segment tussen Meiser en Brussel centrum. Dit is mogelijk als de Henry Dunantlaan wordt omgevormd tot een 'hoofdweg' die via de Cicerolaan toegang geeft tot E40 en de Leopold III-laan.

##### Fietsers/Voetgangers

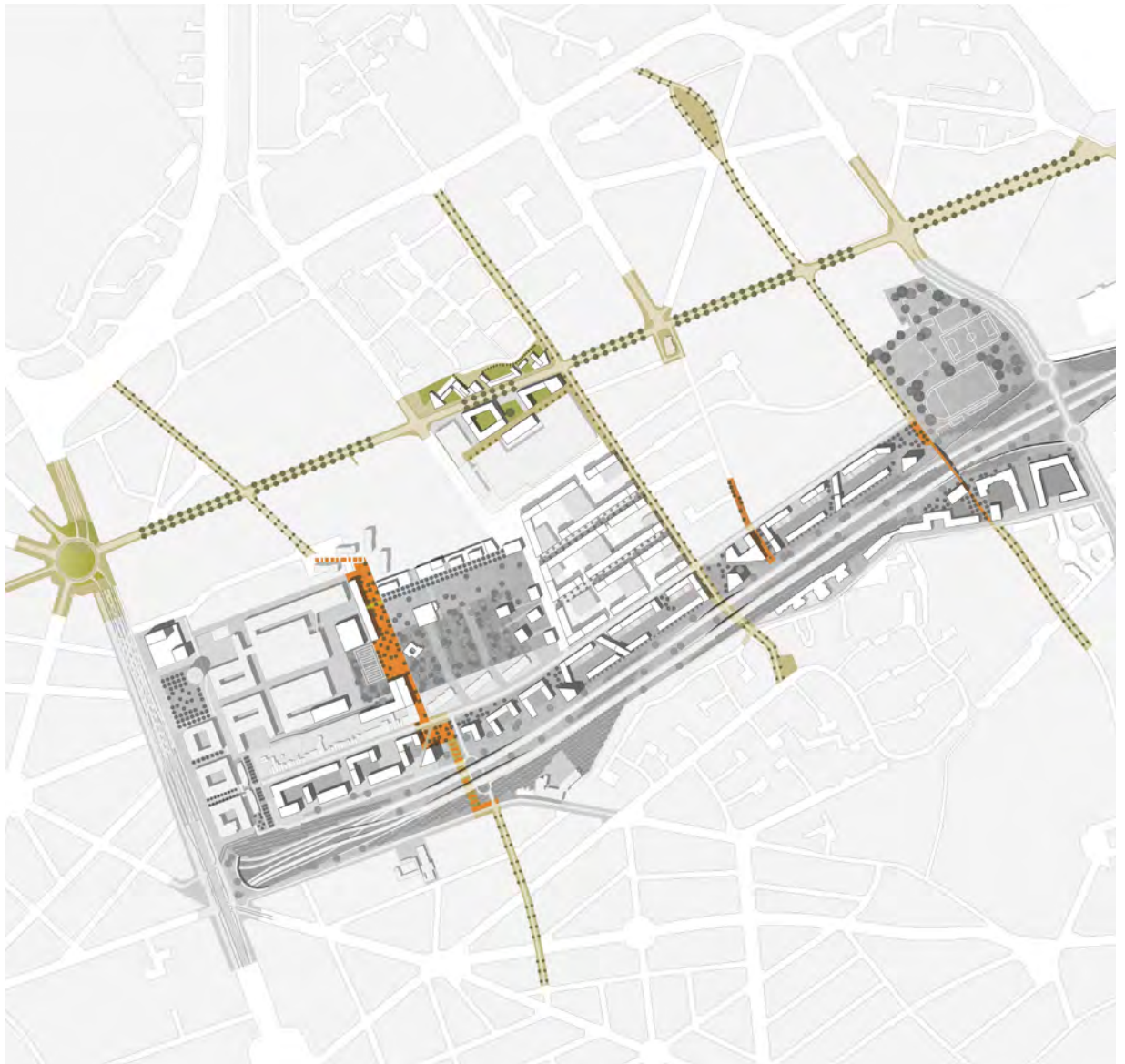
Vervolgens schrijft de Leuvensesteenweg zich in in een netwerk van voetgangers- en fietspaden dat moet zorgen voor een betere bereikbaarheid en oversteek van zodat deze opnieuw een trekpleister voor de zone kan worden.



^^ Schéma connexions avec le quartier |  
Schema verbindingen met de wijk

IVd.Plan

GP3-24



Programme d'action | Actieprogramma

3A REAMENAGEMENT DE LA CHAUSSEE DE LOUVAIN	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b> - De Lijn - La STIB - Les commerçants de la Chaussée de Louvain (CCL) - La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM) - Les communes de Schaerbeek / d'Evere	
<b>ACTIONS</b> <u>Actions à court terme</u> - Mise en route d'un projet de réaménagement de la Chaussée de Louvain pour le tronçon allant de la Moyenne Ceinture jusqu'à l'Avenue des Communautés conformément aux directives du SD  <u>Actions à moyen terme</u> - Travaux d'exécution à la Chaussée de Louvain	<b>ACTEURS</b>  RBC / Evere / Schaerbeek / De Lijn / STIB   Evere / Schaerbeek

3A HERAANLEG VAN DE LEUVENSESTEENWEG	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> - De Lijn - MIVB - Handelaars Leuvensesteenweg - Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB) - Gemeenten Schaarbeek / Evere	
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> - Lancering van een herinrichtingsproject van de Leuvensesteenweg voor het gedeelte vanaf de Middenring tot de Gemeenschappenlaan volgens de richtlijnen van het Richtplan  <u>Acties middellange termijn</u> - Uitvoeringswerken Leuvensesteenweg	<b>ACTOREN</b>  BHG/Evere/Schaarbeek/De Lijn/MIVB   Evere / Schaarbeek

3B DENSIFICATION DES TERRAINS VAGUES ET SOUS-EXPLOITES	
<p><b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les commerçants et les propriétaires de terrains de la Chaussée de Louvain</li> <li>- Home Familial Bruxellois</li> <li>- Les communes de Schaerbeek / d'Evere</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM)</li> </ul>	
<p><b>ACTIONS</b></p> <p><u>Actions à court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification/abrogation du PPAS n°700 'Bonheur' conformément aux lignes directives du Schéma directeur</li> <li>- Lancement du Projet de Home Familial Bruxellois (institution située sur la Chaussée de Louvain) ayant pour objectif l'intégration de nouvelles unités d'habitation (intégration des lignes directrices du Schéma directeur telles que reprises dans la définition de projet)</li> <li>- Modification du projet Robelco après avoir introduit le permis d'urbanisme</li> <li>- Procéder dans les négociations constructives en cours avec De Lijn au sujet du déplacement du dépôt de Paduwa vers la localisation identifiée sur la rue Hoftenberg dans un délai de 10 à 15 ans, ou tout autre localisation possible.</li> </ul> <p><u>Actions à moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modification du PPAS n°201 'Aubier': transformation graduelle des grands terrains afin de réaliser un projet intégré logements / commerces / infrastructures</li> <li>- Modification du PPAS n°23 'Philips': transformation graduelle de grands terrains afin de réaliser un projet intégré logements / commerces / infrastructures</li> <li>- réalisation d'un PPAS depuis le site De Lijn (inclus) jusqu'au coin de la rue G. De Lombaerde</li> <li>- En cas d'accord avec De Lijn, mettre en route les procédures nécessaires pour le déplacement du dépôt De Lijn</li> </ul> <p><u>Actions à long terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Déménagement du Dépôt De Lijn</li> <li>- Réaménagement du site De Lijn</li> </ul>	<p><b>ACTEURS</b></p> <p>Evere</p> <p>Evere / Home Familial Bruxellois</p> <p>Robelco / Evere</p> <p>RBC / Evere / De Lijn / AWV / Zaventem</p> <p>Evere</p> <p>Evere</p> <p>Evere</p> <p>RBC / Evere / De Lijn</p> <p>De Lijn</p> <p>Evere / De Lijn/RBC</p>

GP3-26



3B VERDICHTING VAN LEGE EN ONDERBENUTTE PERCELEN	
<p><b>OVERLEGPARTNERS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handelaars en eigenaars percelen langs de Leuvensesteenweg</li> <li>- Home Familial Bruxellois</li> <li>- Gemeenten Schaerbeek / Evere</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> </ul>	
<p><b>ACTIES</b></p> <p><u>Acties korte termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassing/intrekking BBP n°700 'Geluk' volgens de richtlijnen van het Richtplan</li> <li>- Lancering van het Project van Home Familial Bruxellois langs de Leuvensesteenweg voor de integratie van nieuwe wooneenheden (integratie van de richtlijnen van het Richtplan in de projectdefinitie)</li> <li>- Aanpassing project Robelco indien nieuwe bouwaanvraag ingediend</li> <li>- Verderzetten van constructieve onderhandelingen die lopende zijn met De Lijn, aangaande de verplaatsing van het depot van Paduwa naar de locatie op de Hof ten Bergstraat binnen 10 à 15 jaar, of mogelijke alternatieve locatie</li> </ul> <p><u>Acties middellange termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassing BBP n°201 'Aubier': geleidelijke transformatie grote percelen tot een geïntegreerd project wonen / handel / voorzieningen</li> <li>- Aanpassing BBP n°23 'Philips': geleidelijke transformatie grote percelen tot een geïntegreerd project wonen / handel / voorzieningen</li> <li>- Opmaak BBP vanaf site De Lijn (inbegrepen) tot aan hoek van de G. De Lombaerdestraat</li> <li>- Bij akkoord met De Lijn opstarten van de nodige procedures voor de verplaatsing van het depot De Lijn</li> </ul> <p><u>Acties lange termijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhuis Depot De Lijn</li> <li>- Herontwikkeling site De Lijn</li> </ul>	<p><b>ACTOREN</b></p> <p>Evere</p> <p>Evere / Home Familial Bruxellois</p> <p>Robelco / Evere</p> <p>BHG / Evere / De Lijn / AWV / Zaventem</p> <p>Evere</p> <p>Evere</p> <p>Evere</p> <p>BHG / Evere / De Lijn</p> <p>De Lijn</p> <p>Evere / De Lijn / BHG</p>

*Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg*

ETAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<p><u>Réaménagement de la Chaussée de Louvain</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accord de la Région de Bruxelles-Capitale, des communes d'Evere et de Schaerbeek et de De Lijn par rapport au réaménagement de la Chaussée de Louvain et à l'organisation des carrefours</li> </ul> <p><u>Projet Home Familial Bruxellois</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La direction du Home Familial Bruxellois et le Cabinet de Madame Dupuis ont été contactés avec une proposition de densification qui serait à réaliser lors de l'intégration des logements sociaux dans le cadre du PPAS 'Bonheur'. La Direction et le Cabinet se sont retrouvés dans les principes proposés</li> <li>- Les grandes lignes urbanistiques de la proposition du Schéma Directeur ont été intégrées dans la définition de projet de la demande d'offre pour la construction de logements sociaux supplémentaires</li> <li>- La commune d'Evere est d'accord pour modifier/abroger le PPAS 'Bonheur' en fonction des nouvelles grandes lignes urbanistiques</li> </ul> <p><u>Site Dépôt De Lijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'assainissement et la rénovation du site actuel situé sur la Chaussée de Louvain sont nécessaires pour mieux pouvoir l'intégrer dans le quartier. Les travaux seront réalisés à court terme, en accord avec la commune d'Evere.</li> <li>- A l'heure actuelle, De Lijn ne peut s'engager à déménager son dépôt mais elle est disposée à le faire à partir d'un délai de 10 ans (minimum). Elle est donc ouverte aux pistes proposées à moyen-long terme si celles-ci offrent une réelle alternative au dépôt actuel.</li> <li>- Le site proposé par le SD (situé à Zaventem) à De Lijn a de fortes chances de répondre aux critères exigés par De Lijn pour déménager son dépôt (site long d'au moins 1 ha / situé dans les environs de la Chaussée de Louvain, connecté/connectable par au moins deux différents tracés à cette dernière : un tracé prioritaire, et un autre en cas d'urgence). De Lijn souhaite examiner de façon constructive la faisabilité de ce scénario.</li> <li>- D'un point de vue réglementaire, le site proposé dans la périphérie de Zaventem est envisageable.</li> <li>- De Lijn a informé la RBC que lors d'une rencontre informelle, le bourgmestre de Zaventem lui a signifié son désaccord sur une éventuelle implantation d'un dépôt de bus à cet endroit.</li> </ul>	<p>15-09-2008 CA n°1</p> <p>22-09-2008 concertation Schaerbeek</p> <p>25-09-2008 concertation Evere</p> <p>07-11-2008 atelier Mobilité</p> <p>13-11-2008 concertation De Lijn</p> <p>21-11-2008 concertation De Lijn</p> <p>03-12-2008 concertation commerçants Paduwa</p> <p>04-12-2008 concertation Evere</p> <p>17-12-2008 CA n°2</p> <p>04-02-2009 concertation Evere</p> <p>13-02-2009 concertation Bruxelles Thuis</p> <p>17-02-2009 atelier Mobilité</p> <p>06-03-2009 concertation Cabinet Dupuis</p> <p>10-03-2009 CA n°3a</p> <p>11-03-2009 concertation DeLijn</p> <p>27-03-2009 CA n°3b</p>

STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<p><u>Heraanleg Leuvensesteenweg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, de gemeenten Evere en Schaerbeek en De Lijn over de heraanleg Leuvensesteenweg en de organisatie ter hoogte van de kruispunten</li> </ul> <p><u>Project Home Familial Bruxellois</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De directie van de Home Familial Bruxellois en het Kabinet van mevrouw Dupuis werden gecontacteerd in verband met een voorstel tot verdichting bij de integratie van sociale woningen binnen het BBP 'Geluk'. De directie en het Kabinet kunnen zich vinden in de voorgestelde principes.</li> <li>- De grote ruimtelijke krijtlijnen van het voorstel uit het Richtschema werden geïntegreerd in de projectdefinitie van de offerteaanvraag voor de bouw van extra sociale woningen</li> <li>- De gemeente Evere is akkoord het BBP 'Geluk' aan te passen in functie van de nieuwe ruimtelijke krijtlijnen</li> </ul> <p><u>Site Depot De Lijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De sanering en renovatie van de huidige site langs de Leuvensesteenweg zijn noodzakelijk voor een betere integratie in de buurt en zullen gerealiseerd worden op korte termijn, in akkoord met de gemeente Evere.</li> <li>- De Lijn kan op dit moment geen engagementen aangaan voor het verplaatsen van de stelplaats, maar is bereid constructief mee te werken aan de voorgestelde pistes en staat dus open om mee te denken over een mogelijke verhuis op middellange - lange termijn naar de voorgestelde terreinen (over een periode van 10 à 15 jaar) indien zij een reëel alternatief vormen voor het huidig depot.</li> <li>- De site (gesitueerd in Zaventem) die door het RP voorgesteld is aan De Lijn heeft een grote kans te beantwoorden aan de criteria die De Lijn stelt aan de verhuis van haar depot (lange site van minstens 1ha/gelegen in de nabijheid van de Leuvensesteenweg, hieraan verbonden/verbindbaar via minstens 2 verschillende tracees: een prioritair tracee en een tracee voor noodgevallen). De Lijn wenst de haalbaarheid van dit scenario op een constructieve manier te onderzoeken.</li> <li>- De voorgestelde site aan de rand van de gemeente Zaventem is vandaag juridisch mogelijk.</li> <li>- De Lijn heeft het BHG tijdens een informele vergadering op de hoogte gebracht van het feit dat de burgemeester van Zaventem weigerachtig staat ten opzichte van de eventuele inplanting van een busstelplaats op deze plek.</li> </ul>	<p>15-09-2008 CA n°1</p> <p>22-09-2008 overleg Schaerbeek</p> <p>25-09-2008 overleg Evere</p> <p>07-11-2008 workshop Mobiliteit</p> <p>13-11-2008 overleg De Lijn</p> <p>21-11-2008 overleg De Lijn</p> <p>03-12-2008 overleg handelaars Paduwa</p> <p>04-12-2008 overleg Evere</p> <p>17-12-2008 CA n°2</p> <p>04-02-2009 overleg Evere</p> <p>13-02-2009 overleg Brussels Thuis</p> <p>17-02-2009 Workshop Mobiliteit</p> <p>06-03-2009 overleg Cabinet Dupuis</p> <p>10-03-2009 CA n°3a</p> <p>11-03-2009 overleg DeLijn</p> <p>27-03-2009 CA n°3b</p>



Grand Project 4 | Groot Project 4:

**Le Parc Edith Cavell**  
et la transformation du quartier

**Het Park Edith Cavell**  
en de transformatie van de wijk



# Grand Projet 4:

## Groot Project 4:

### Projet | Project

Introduction | Inleiding

#### A. Le Nouveau Parc Edith Cavell | Het Nieuwe Park Edith Cavell

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

Un parc public pour le quartier - Intérêt public | Een publiek park voor de wijk

Patrimoine | Patrimonium

Intérêt immobilier | Vastgoed

Zones résidentiels isolés | Geïsoleerde woonfragmenten

Le Parc Edith Cavell comme maillon entre les différents fragments |

Het Park Edith Cavell als schakel tussen verschillende fragmenten

Programme | Programma

Impact sur le quartier | Impact op de wijk

III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

IV. Project | Project

IV.a Description du terrain | Omschrijving van het terrein

IV.b Principes d'implantation | Inplantingsprincipes

IV.c Plan | Plan

V. Conclusion | Conclusie

#### B. La Transformation Des Blocs Industriels | De Transformatie Van De Industriële Blokken

I. Description | Omschrijving

II. Analyse | Analyse

Perte significative des industries urbaines en RBC | Verlies van stedelijke industrie  
binnen het BHG

Zones d'industries urbaines | Stedelijke industriegebieden





# Le Parc Edith Cavell | Het Park Edith Cavell et la transformation du quartier en de transformatie van de wijk

A titre d'exemple: l'îlot "Vlan - Contrôle technique" | Voorbeeld: bouwblok "Vlan -  
Autokeuring  
Liste d'activités productives compatibles | Lijst van integreerbare  
productieactiviteiten

## III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

### IV. Projet | Project

- IV.a Images de référence | Referentiebeelden
- IV.b Phasage | Fasering
- IV.c Plan | Plan

## C. La Création De Liaisons Piétonnes Inter-Quartier | De Creatie Van De Voetgangersverbindingen Tussen De Wijken

### I. Description | Omschrijving

### II. Analyse | Analyse

Une meilleure cohésion pour le quartier | Een grotere cohesie voor de wijk  
Les liens manquants | Ontbrekende linken

### III. Lignes Directrices | Krijtlijnen

### IV. Projet | Project

- IV.a Le site comme maillon entre les différentes zones de Woluwe-St-Lambert et  
d'Evere | De site als schakel tussen verschillende plekken in Woluwe en Evere
- IV.b Liaisons internes | Interne verbindingen
- IV.c Une liaison plus forte avec le tissu urbain de Schaerbeek | Een sterkere  
verbinding met het stadsweefsel van Schaerbeek
- IV.d Plan | Plan

## Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma  
Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg  
Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

## INTRODUCTION

La redynamisation et transformation des trois axes majeurs (la Moyenne Ceinture, la E40 et la Chaussée de Louvain) de la zone levier ont pour effet l'amélioration du cadre de vie des quartiers qui y sont enchevêtrés.

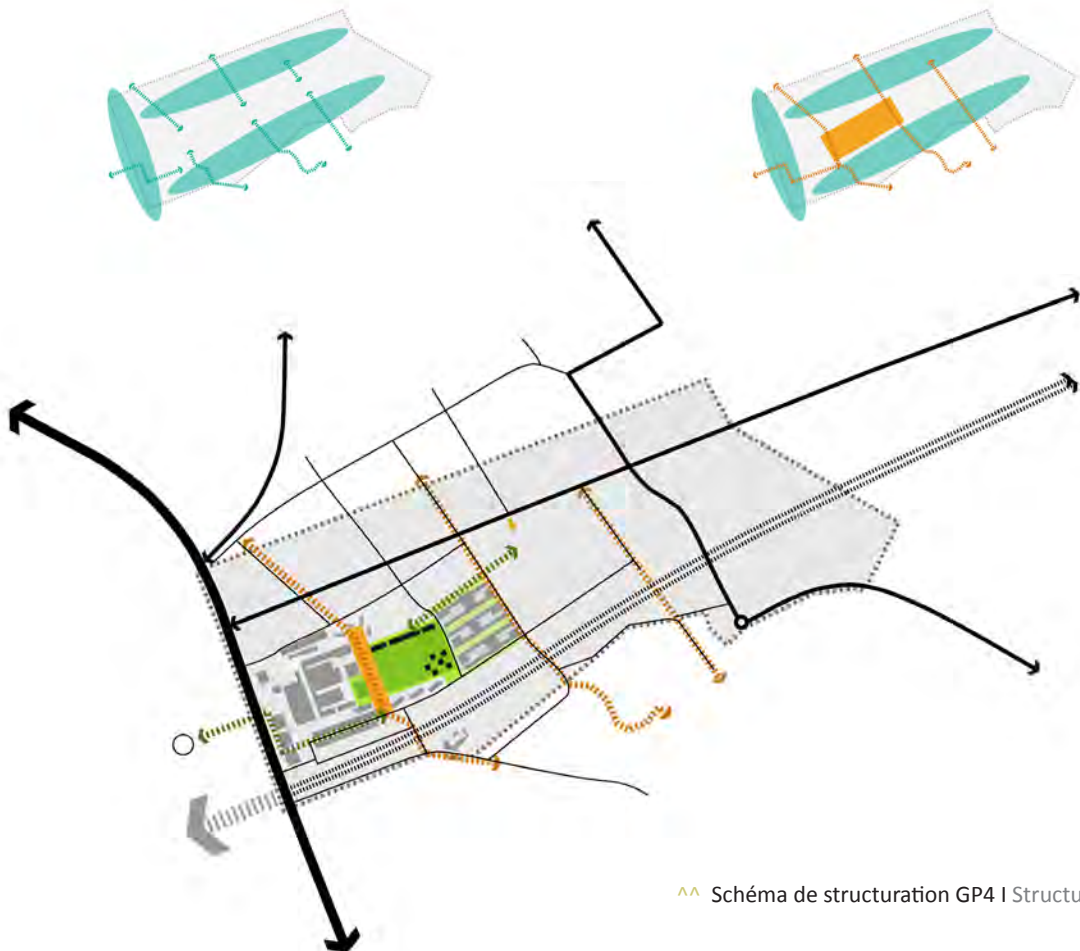
Le SD veut accompagner ces nouvelles dynamiques par la création d'un parc et la densification du tissu urbain entouré par ces trois axes. L'objectif est de mieux équiper et réintroduire une qualité de vie dans les quartiers de Paduwa, de Colonel Bourg et Evenepoel afin d'y attirer de nouveaux habitants. Le Grand Projet 4 se focalise donc sur l'intégration de zones résidentielles isolées à travers la restructuration du réseau d'espace public autour du parc Edith Cavell, la création de liaisons cyclo-pédestres interquartiers et la transformation de certains blocs d'industrie urbaine.

## INLEIDING

De vitalisering en de transformatie van de drie grote assen (de Middenring, de E40 en de Leuvensesteenweg) van het hefboomgebied hebben de verbetering van het levenskader in de wijken die hierop gericht zijn tot gevolg.

Het Richtschema wil deze nieuwe dynamieken begeleiden met de aanleg van een park en de verdichting van het stedelijk weefsel dat omringd wordt door die drie assen. De bedoeling is de Paduwa-, de Kolonel Bourg- en de Evenepoelwijk beter uit te rusten en er opnieuw levenskwaliteit in te voeren om nieuwe inwoners aan te trekken. Groot Project 4 richt zich bijgevolg op de integratie van geïsoleerde woonzones door de herstructurering van het netwerk van de openbare ruimten rond het Edith Cavellpark, het voorzien van verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de verschillende wijken en de transformatie van bepaalde bouwblokken met stedelijke industrie.

GP4-4



^^ Schéma de structuration GP4 | Structuurschets GP4

## A. LE NOUVEAU PARC EDITH CAVELL

### I. DESCRIPTION

#### *Un espace vert de qualité disponible*

Sur les terrains de la VRT/RTBF se trouve un espace vert de qualité non bâti d'une superficie d'environ 8 ha. Cela est assez exceptionnel à une si courte distance du centre de Bruxelles. Mais les terrains font actuellement partie du domaine privé et ne sont pas accessible au public. De ce fait, leur impact sur le quartier est faible.

Cependant, ces terrains constituent au sein de la zone de projet une opportunité significative à exploiter en vue de la transformation du quartier. Une bonne utilisation de cet espace vert pourrait avoir un impact important sur la qualité de vie du quartier et ainsi contribuer à un processus de transformation qui apportera plus de cohérence à l'enchevêtrement actuel des différentes fonctions et au réseau déstructuré d'espace public.



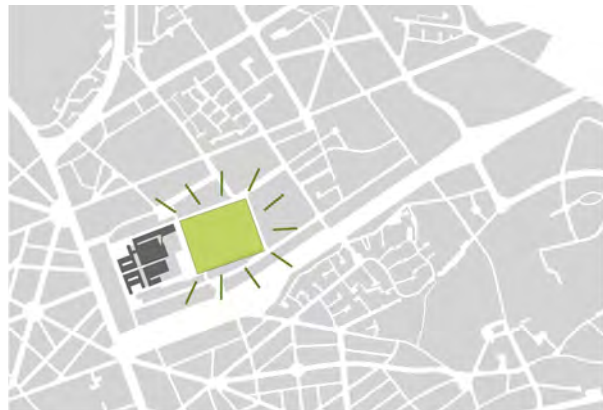
## A. HET NIEUWE PARK EDITH CAVELL

### I. OMSCHRIJVING

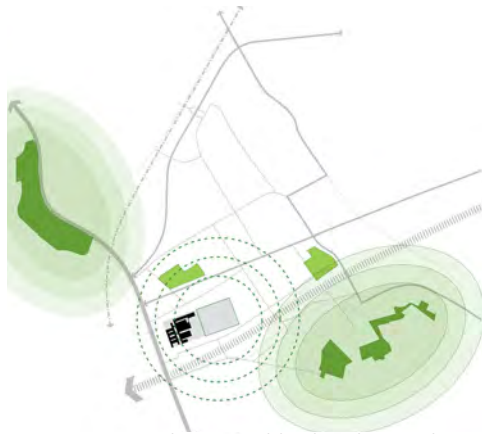
#### *Beschikbaarheid van een kwalitatieve groene ruimte*

Op de terreinen van VRT/RTBF bevindt zich een onbebouwde kwalitatieve groene ruimte van ongeveer 8ha groot. Dit is uitzonderlijk zo dicht bij het stadcentrum van Brussel. Maar deze terreinen zijn vandaag privé en ontoegankelijk voor het publiek. Ze hebben daardoor geen grote impact voor de wijk.

Binnen het projectgebied vormen ze echter een belangrijke opportuniteit die ingezet kan worden voor de transformatie van de wijk. Een juist gebruik ervan kan een grote impact hebben op de kwaliteit van de omgeving en daardoor een proces van transformatie uitlokken dat eenheid kan brengen in de mengelmoes aan stedelijke functies en ongedefinieerde publieke ruimte.



^^ Vue de l'intérieur du parc | Zicht vanuit park



^^ Manque de parc public dans la zone levier  
| Gebrek aan publiek park in hefboomgebied



^^ Patrimoine | Patrimonium



^^ Au centre de trois axes |  
Omringd door drie assen



^^ Zone tampon et isolement |  
buffer en isolement

## II. ANALYSE | ANALYSE

### *Un parc public pour le quartier - Intérêt public* *Een publiek park voor de wijk - publiek belang*

Un inventaire des espaces verts dans la zone levier démontre qu'il existe bien au sein du quartier un certain nombre d'éléments verts, mais que la majorité ne sont ni accessibles au public, ni adaptés à la récréation et aux loisirs (les cimetières de Saint-Josse et l'Enclos des fusillés, les terrains de sport de St Josse réservés aux membres).

Le quartier compte également quelques espaces verts publics mais uniquement de petite envergure (des parcs verts au sein du tissu urbain d'une superficie inférieure à 500m<sup>2</sup>). En outre, ils ne sont pas suffisamment forts pour créer une sphère d'influence vis-à-vis de leurs utilisateurs.

Les parcs publics de plus grande ampleur les plus proches sont le parc Josaphat à Schaerbeek et le parc Roodebeek à Woluwé-St-Lambert. Les deux parcs sont séparés de la zone de projet par des infrastructures à grande échelle (la Moyenne Ceinture et l'E40).

Il manque au quartier un espace public suffisamment grand et fort pour lui offrir un 'point d'identification'. L'intégration d'un parc public sur les terrains de la RTBF-VRT pourrait donc donner une importante plus-value au quartier.

Een inventaris van de bestaande groene ruimten op de site van het hefboomgebied toont aan dat er zich binnen de wijk al 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 ruimten in de buurt maar die zijn van een zeer beperkte schaal (groene parkgebieden in het woonweefsel kleiner dan 500m<sup>2</sup>) en niet sterk genoeg om enige invloedssfeer voor gebruikers te creëren. De meest nabije publieke parken van een zekere schaal zijn het Josaphatpark in de gemeente Schaerbeek en het Rodebeekpark in Sint-Lambrechts-Woluwe. Beide worden gescheiden van het projectgebied door grootschalige infrastructuur (Middenring en E40).

Er is een gebrek aan een publieke ruimte die groot en sterk genoeg is om een 'identificatiepunt' te bieden aan de wijk. De integratie van een publiek park op de terreinen van RTBF-VRT kan dus een belangrijke meerwaarde bieden aan de wijk.

### *Patrimoine - Intérêt patrimonial* *Patrimonium - erfgoed*

Ce terrain étant inscrit dans un site historique, il se doit d'être préservé et développé en exploitant son caractère spécifique, notamment en respectant le périmètre de l'ancien Tir National ainsi que l'Enclos des Fusillés.

Aangezien het terrein zich op een historische site bevindt, moet het worden bewaard en ontwikkeld door in te zetten op haar specifieke karakter, namelijk door het respecteren van de perimeter van het terrein van de voormalige Nationale Schietbaan en het Ereperk der Gefusilleerden.

### *Intérêt immobilier* *Vastgoed*

Le terrain est théoriquement bien connecté aux trois axes/polarités de la zone: proximité des différentes fonctions et accessibilité en transport privé, public (métro inclus). Mais la zone RTBF-VRT agit en zone tampon aujourd'hui et sépare les 3 polarités. De plus, le contexte immédiat du site (industries urbaines étendues) renforce la perception d'isolement du terrain vert.

Il est donc nécessaire d'ouvrir la zone pour qu'elle puisse agir en tant que carrefour et contrer cet isolement.

Het terrein is in theorie goed verbonden met de drie assen/polen van de zone en dus in de nabijheid van verschillende functies en bereikbaar met zowel privé als openbaar vervoer (inclusief metro). De VRT/RTBF-zone fungeert momenteel

echter als bufferzone en scheidt de 3 polen van elkaar. Bovendien versterkt de onmiddellijke omgeving van de site (uitgebreide stedelijke industrie) de perceptie van het isolement van het groene terrein.

Het is dus noodzakelijk dat de zone opengewerkt wordt zodat ze als kruispunt kan optreden en het isolement kan verdwijnen.

### *Le Parc Edith Cavell comme maillon entre les différents fragments résidentiels isolés*

#### *Het Park Edith Cavell als schakel tussen de verschillende geïsoleerde woonfragmenten*

En préservant comme espace vert la majeure partie des terrains verts actuels et en rendant ceux-ci accessibles au public, de nouvelles connexions pourraient se créer au sein du quartier et en améliorer la cohésion. Le parc pourrait devenir le maillon entre les différents segments résidentiels isolés situés le long des rues Colonel Bourg et Evenepoel et dans le quartier résidentiel Paduwa.

Indien het grootste deel van de, vandaag al, groene terreinen als groene ruimte behouden blijft en publiek toegankelijk gesteld wordt, 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 van Paduwa.

### *Programme*

#### *Programma*

Considérant les potentiels du terrain arrière (verdorisé et à proximité de commerces) et le rôle qui lui est destiné (carrefour entre les différents quartiers résidentiels), on ne peut nier l'intérêt de développer cette partie est du site de la RTBF-VRT en équipements et logements. L'accessibilité étant plutôt faible, seuls des activités administratives liées aux deux institutions auraient intérêt à y être développées.

Quant au côté ouest du site, bénéficiant de l'aura de l'antenne Reyers et d'une très bonne accessibilité, il offre un grand potentiel pour accueillir des fonctions de bureau.

Gezien het potentieel van het achterliggende terrein (aanwezigheid van groen en in de nabijheid van handelszaken) en de rol die ervoor is weggelegd (kruispunt tussen de verschillende woonwijken) kan er niet worden ontkend dat het belangrijk is het oostelijke deel van het terrein van de RTBF-VRT te ontwikkelen met voorzieningen en woningen. Aangezien de toegankelijkheid ervan vrij gering is, hebben enkel administratieve activiteiten verbonden aan de twee instellingen er belang bij daar te worden ontwikkeld.

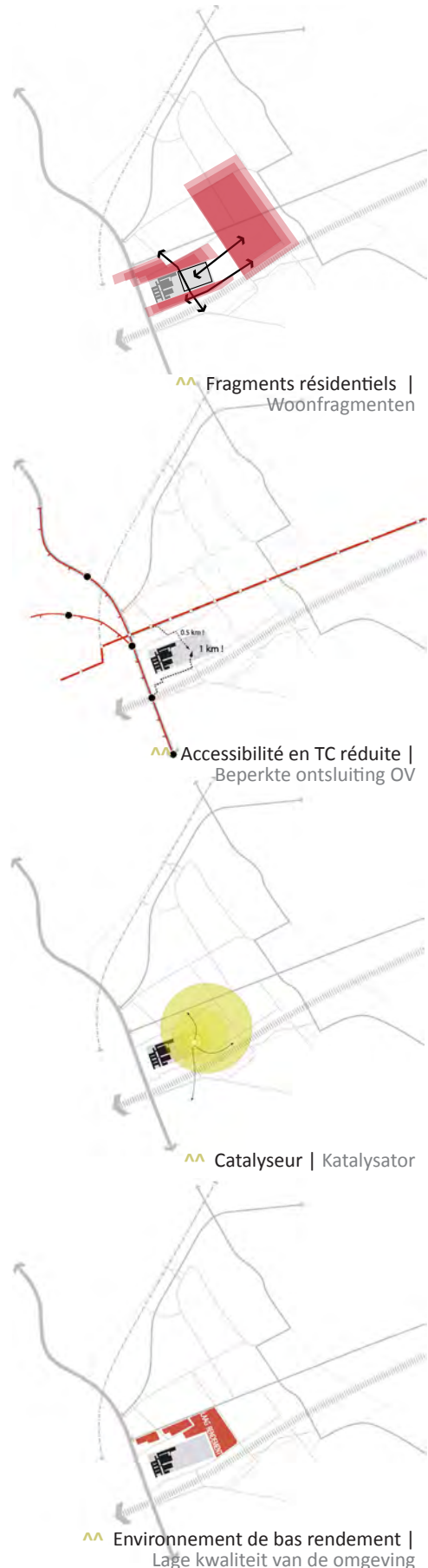
De westelijke kant van het terrein daarentegen, die profiteert van de uitstraling die uitgaat van de Reyerstoren en van een zeer goede toegankelijkheid, biedt een groot potentieel voor het verwelkomen van kantoorfuncties.

### *Impact sur le quartier*

#### *Impact op de wijk*

En outre, le parc augmentera considérablement la qualité de vie des quartiers environnants, ce qui aura un grand impact sur la zone. Il est fort prévisible qu'en rendant public l'espace vert de la RTBF/VRT, les zones d'industries urbaines et d'habitation environnantes seront graduellement transformées en des zones urbaines à haute valeur, présentant une meilleure densité par rapport à l'état actuel.

Bovendien zal het park de kwaliteit van de buurt aanzienlijk verbeteren, wat een grote impact zal hebben op de wijk. Het is zeer waarschijnlijk dat, 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.



### III. LIGNES DIRECTRICES

L'aménagement du parc public Edith Cavell devrait suivre les principes suivants:

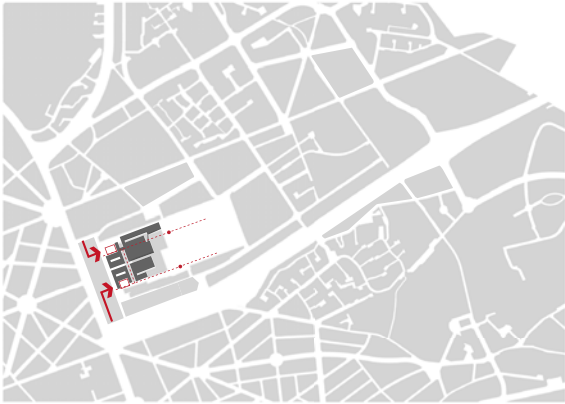
- + Respecter les entrées respectives des deux institutions et prendre en compte leurs axes de circulation (axe interne pour la VRT et axe extérieur pour la RTBF) pour agencer une nouvelle façade arrière.
- + Créer un passage cyclo-piéton entre la rue Evenepoel, à l'angle des bâtiments du Foyer Schaerbeekois et la rue C. Bourg, dans le but de créer une liaison interquartier verte reliant les terrains de sport de Josaphat, le cimetière de St Josse, le parc Edith Cavell et en croisant la barrière de la E40 relier l'école du Divin Sauveur et l'église du Divin Sauveur (situés sur l'avenue de Roodebeek) ainsi que l'institut de l'Angelus (chaussée de Roodebeek) vers le square Vergote.
- + Connecter le quartier résidentiel de Paduwa avec les autres zones de logements (Evenepoel et Colonel Bourg) en traversant les blocs d'industries urbaines.
- + Relier le quartier Plasky avec la zone levier en croisant la barrière de la Moyenne Ceinture.
- + Création d'un nouvel espace public large, conséquent à la croisée des nouvelles liaisons. Cet espace public est programmé et fait partie intégrante du parc public.
- + Développement de bâtiments (de préférence logements ou équipements) dans le parc sur 1/3 du site.

### III. KRIJTLIJNEN

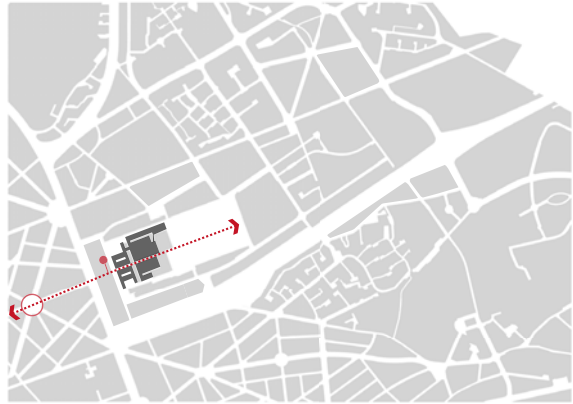
De aanleg van het openbaar Edith Cavellpark dient volgende principes te volgen:

- + Respecteren van de respectievelijke ingangen van de twee instellingen en met hun circulatieassen (interne as voor de VRT en externe as voor de RTBF) om tot een nieuwe achtergevel te komen.
- + Het creëren van een doorgang voor fietsers en voetgangers tussen de Evenepoelstraat (op de hoek van de gebouwen van de Foyer Schaerbeekois) en de Kolonel Bourgstraat om een groene verbinding tussen de wijken tot stand te brengen die de sportterreinen van Josaphat, het kerkhof van St.-Joost en het Edith Cavellpark met elkaar verbindt en - aan de overkant van de E40 - de school van de Goddelijke Verlosser, de Goddelijke Verlosserkerk (beide aan de Roodebeeklaan gelegen) en het Angelusinstituut (Roodebeeksteenweg) met het Vergoteplein verbindt.
- + De woonwijk Paduwa verbinden met de andere woonzones (Evenepoel en Kolonel Bourg) via de bouwblokken met stedelijke industrie.
- + Het verbinden van de Plaskywijk met het hefboomgebied door de Middenring over te steken.
- + Het voorzien van een nieuwe ruime publieke ruimte op de plek van de kruising van de nieuwe verbindingen. Deze publieke ruimte is opgeladen met een programma en maakt een wezenlijk deel uit van het openbaar park.
- + De ontwikkeling van gebouwen (bij voorkeur woningen of voorzieningen) in het park op 1/3 van het terrein.





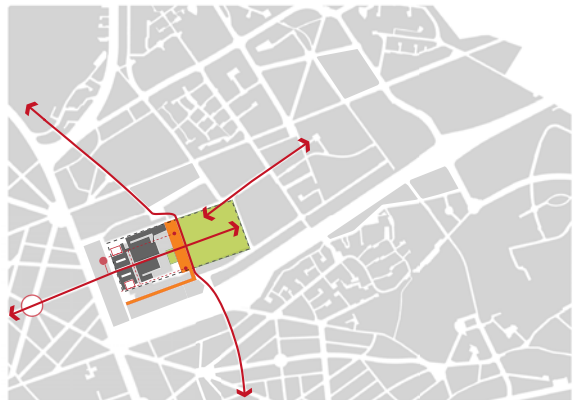
1. Entrées et axes de circulation |  
Ingangen en circulatieassen



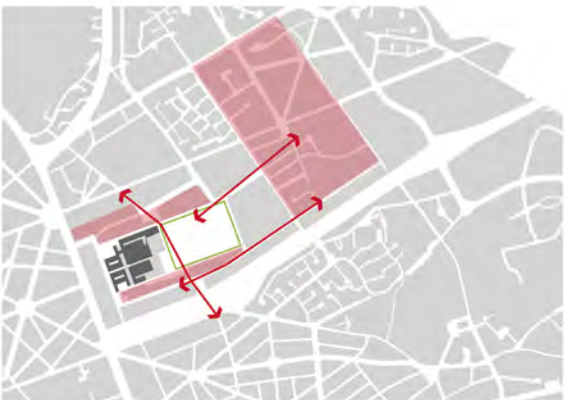
4. Relier Plasky | Verbinding met Plasky



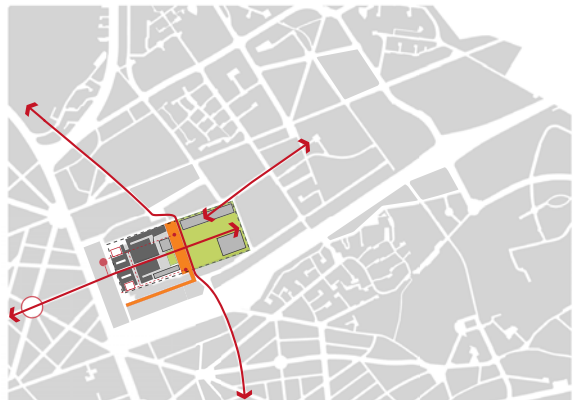
2. Passage cyclo-piéton | Fiets- en voetgangerspad



5. Carrefour public | Publiek kruispunt

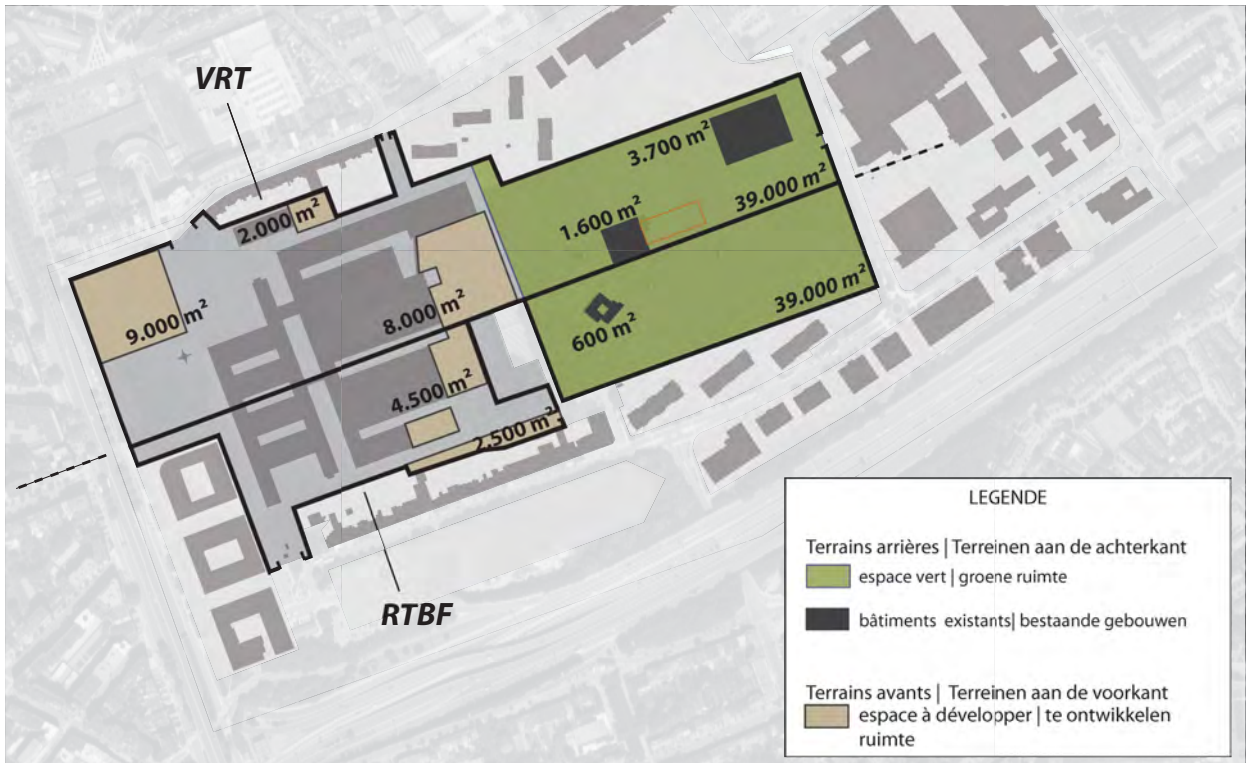


3. Connecter les quartiers résidentiels |  
Residentiële wijken verbinden



6. Programmer | Opladen

## IV. PROJET | PROJECT



## IV.a Description du terrain

## Un terrain, deux parties

Le site de la RTBF-VRT est constitué de deux entités similaires appartenant chacune à une de ces institutions. La zone de recul le long du Blv. Reyers accueille l'antenne, symbole du bâtiment Reyers. Cet espace a été développé du côté RTBF (bureaux Emeraude) mais pas du côté VRT. Quant aux deux terrains arrières, les deux institutions les ont conservés jusqu'à aujourd'hui comme réserve foncière. Une intention claire de développer ces terrains existe dans les deux parties.

La VRT dispose des superficies suivantes:

- + une superficie verdurisée de 39.000 m<sup>2</sup>, un dépôt de 3.700 m<sup>2</sup> et un hall de sport de 1600 m<sup>2</sup>.
- + une zone constructible de 8.000 m<sup>2</sup> utilisée actuellement comme parking extérieur arrière et une zone verte de 2.000 m<sup>2</sup> non utilisée située à l'arrière de logements.
- + un terrain de 9.000 m<sup>2</sup> situé le long du Blv. Reyers non exploité actuellement.

Quant à la RTBF, elle dispose des superficies suivantes:

- + une superficie verdurisée de 39.000 m<sup>2</sup>, une crèche de 600 m<sup>2</sup>.
- + une zone constructible de 4.500 m<sup>2</sup> utilisée partiellement actuellement comme parking extérieur arrière et une zone verte de 2.500 m<sup>2</sup> non utilisée, située à l'arrière de logements.

## IV.a Beschrijving van het terrein

## Eén terrein, twee delen

Het terrein van de RTBF-VRT bestaat uit twee gelijkaardige entiteiten die elk aan één van de instellingen toebehoren. Op de teruggetrokken strook langs de Reyerslaan bevindt zich de zendmast, het symbool van het Reyersgebouw. Die ruimte werd aan de kant van de RTBF verder ontwikkeld (Emeraudekantoren), aan de kant van de VRT niet. De achterliggende terreinen werden door beide instellingen tot nu toe bewaard als grondreserve. De twee partijen hebben een duidelijke intentie de terreinen te ontwikkelen.

De VRT beschikt over de volgende oppervlakten:

- + een groene oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup>, een garage/opslagplaats van 3.700 m<sup>2</sup> en een sporthal van 1600 m<sup>2</sup>.
- + een bebouwbare zone van 8.000 m<sup>2</sup>, die momenteel wordt gebruikt als achterliggende parking in open lucht, en een niet-gebruikte groene zone van 2.000 m<sup>2</sup>, die achter de woningen ligt.
- + een terrein van 9.000 m<sup>2</sup> langs de Reyerslaan dat momenteel niet wordt geëxploiteerd.

De RTBF beschikt over de volgende oppervlakten:

- + een groene oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup> en een crèche van 600 m<sup>2</sup>.
- + een bebouwbare zone van 4.500 m<sup>2</sup>, die momenteel deels wordt gebruikt als achterliggende parking in open lucht en als een niet-gebruikte groene zone van 2.500 m<sup>2</sup>, die achter de woningen ligt.





Les deux institutions étant désireuses de développer leurs terrains vierges (à moyen terme), le SD a engagé le dialogue avec eux afin de s'accorder sur les objectifs et de déterminer le cadre du futur plan et les conditions de son développement.

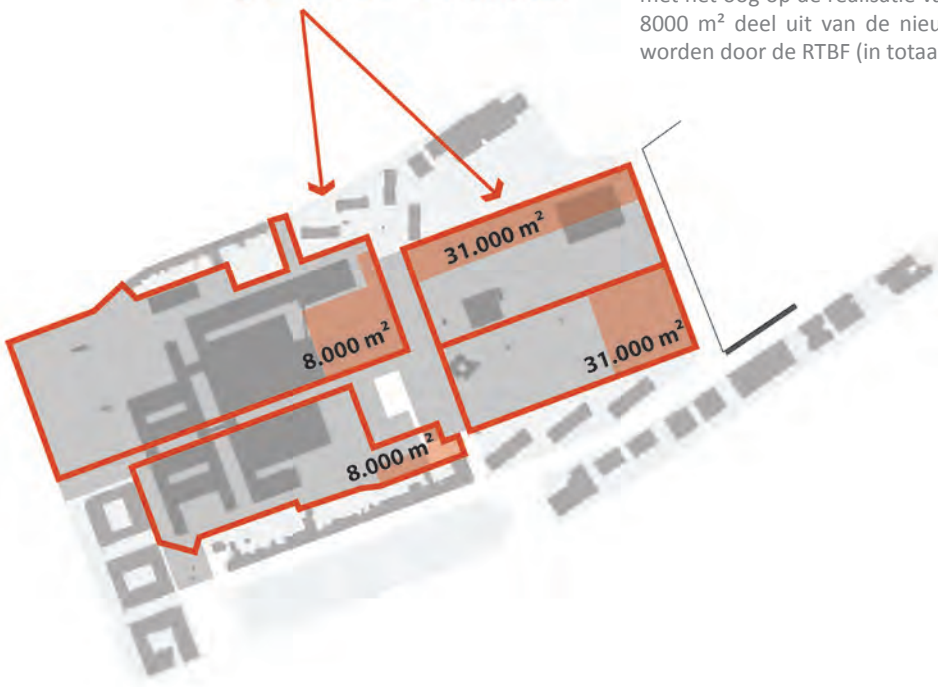
### Comment développer le terrain arrière? Quelle densité, P/S ?

En comparant les P/S bruts des développements environnants, on observe un P/S de 2 pour les bâtiments de bureaux Emeraude, situés le long de la Moyenne Ceinture, alors que les bureaux le long de Colonel Bourg n'ont que 1,4. Les quartiers résidentiels sont de 0,25 à 1.

Le terrain étudié étant situé à 1km de distance de la station de Diamant, mais avec un accès à la E40 moins direct que les bureaux de C. Bourg, le Schéma Directeur préconise un P/S de 1 pour les développements à venir sur la totalité des terrains arrières de la RTBF et la VRT. Les deux institutions disposent chacune d'une surface de 39.000 m<sup>2</sup> de terrain actuellement vert. Le SD autorisant un P/S de 1, cela équivaut à 39.000 m<sup>2</sup> de surface constructible par parcelle.

Afin de respecter le développement harmonieux du parc, le SD préconise, pour chaque institution, 31.000 m<sup>2</sup> constructibles sur une surface au sol de 11.600 m<sup>2</sup> (un tiers du parc). En contrepartie, la Région s'engagerait à garantir 8000m<sup>2</sup> de nouvelles constructions à l'intérieur des campus respectifs, partie avant. C'est ainsi que dans l'arrêté du gouvernement (du 14 mai 2009) en vue de la réalisation d'un PPAS « RTBF », ces 8000 m<sup>2</sup> sont compris dans les nouvelles constructions demandées par la RTBF (qui s'élève à un total de 15.500m<sup>2</sup>).

**P/S : 1 = 39.000 m<sup>2</sup>**



Aangezien beide instellingen hun ongebruikte terreinen (op middellange termijn) willen ontwikkelen, is het Richtplan de dialoog met hen aangegaan om een consensus te bereiken over de doelstellingen, om het kader van het toekomstige plan te bepalen en om de voorwaarden vast te leggen voor de ontwikkeling ervan.

### Hoe moet het achterliggende terrein ontwikkeld worden?

#### Welke dichtheid, V/T?

Als we de bruto V/T van de omliggende ontwikkelingen met elkaar vergelijken, vinden we een V/T-verhouding van 2 terug voor de Emeraude-kantoorgebouwen langs de Middenring en een V/T-verhouding van slechts 1,4 voor de kantoren in de Kolonel Bourgstraat. De woonwijken hebben een V/T-verhouding van 0,25 tot 1.

Aangezien het bestudeerde terrein zich op een afstand van 1 km van het Diamantstation bevindt, maar met een minder directe toegang dan de kantoren van K. Bourg, adviseert het Richtplan een V/T van 1 voor de toekomstige ontwikkelingen op de achterliggende terreinen van de RTBF en de VRT. Beide instellingen beschikken elk over een groene oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup>. Aangezien het RP een V/T-verhouding van 1 toelaat, komt dat overeen met een bebouwbare oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup> per perceel.

Met het oog op een evenwichtige ontwikkeling van het park adviseert het Richtplan voor elke instelling een bebouwbare oppervlakte van 31.000 m<sup>2</sup> op een grondoppervlakte van 11.600m<sup>2</sup> (één derde van het park). In ruil daarvoor verbindt het Gewest zich ertoe om 8000m<sup>2</sup> nieuwe bebouwing te garanderen op het voorste deel, binnen de respectievelijke campussen. In het besluit van de regering (van 14 mei 2009) met het oog op de realisatie van een BBP "RTBF" maakt deze 8000 m<sup>2</sup> deel uit van de nieuwe constructies die gevraagd worden door de RTBF (in totaal 15.500m<sup>2</sup>).

#### IV.b Principes d'implantation

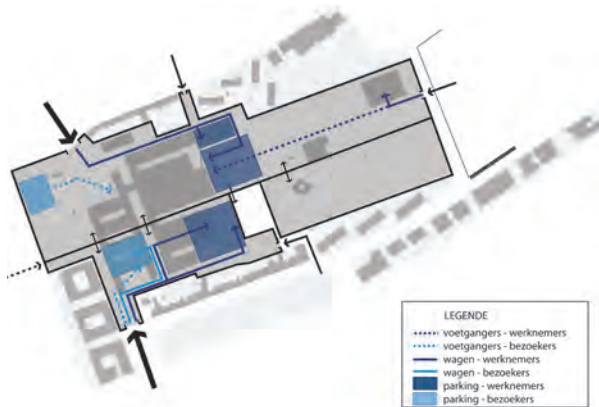
##### Réorganisation des terrains

A l'heure actuelle, les espaces verts se situent dans le 'campus' sécurisé de la VRT/RTBF. La première condition qui s'impose pour les rendre publics est une réorganisation des terrains afin que l'espace du parc reste en dehors de la zone clôturée des deux institutions.

Comme présenté dans le schéma, il est étudié comment les accès existants (ou prévus) de la VRT et de la RTBF pourront être préservés sans nécessiter une réorganisation importante du programme interne.

Aujourd'hui, la crèche, l'Enclos des fusillés, la salle de sport et le garage sont situés dans la zone sécurisée. Néanmoins, ces fonctions pourraient être soit intégrées dans l'espace public vert, soit être déplacées vers la zone sécurisée de la VRT/RTBF.

La réorganisation doit répondre à un double objectif, d'une part, dégager les terrains présentant le plus haut potentiel et susceptibles de contribuer à la qualité du quartier; et d'autre part, garder suffisamment de terrains non bâtis au sein du périmètre sécurisé afin de ne pas compromettre une éventuelle extension de la VRT et de la RTBF.



#### IV.b Principes d'implantation

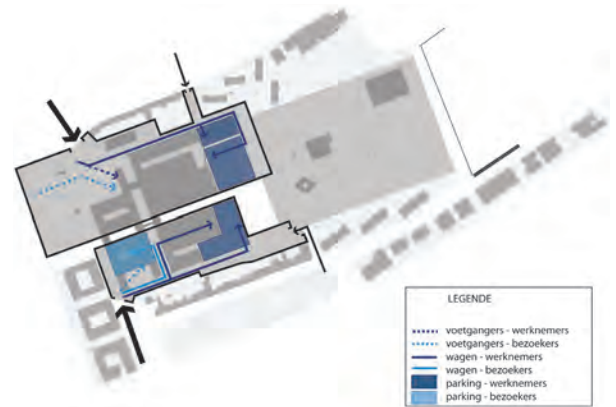
##### Herorganisatie van de terreinen

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 blijven zonder dat een grootschalige reorganisatie van het interne programma noodzakelijk is.

De crèche, het Ereveld der gefusilleerden, de sporthal en de garage bevinden zich nu binnen de beveiligde zone. Die functies kunnen echter hetzij geïntegreerd worden in een publieke groene ruimte, hetzij verplaatst worden naar de beveiligde zone van VRT/RTBF.

De herorganisatie moet beantwoorden aan een tweeledige doelstelling, namelijk enerzijds het vrijmaken van deze terreinen die over het grootste potentieel beschikken om wezelijk bij te dragen aan de kwaliteit van de wijk, en anderzijds het bewaren van voldoende onbebouwde terreinen binnen de beveiligde perimeter zodat eventuele uitbreidingsmogelijkheden van VRT en RTBF niet in het gedrang gebracht worden.



^^ Réorganisation du campus | Herorganisatie van de campus



### Bâtiments à préserver

La salle de sport de la VRT et la crèche de la RTBF seront préservées comme équipements privés dans le parc. Le dépôt de la VRT sur Georgin pourra être préservé jusqu'à ce que le développement des zones constructibles soit entamé. Une fois les travaux commencés, le dépôt devra être relocalisé dans la zone constructible.



<< Bâtiments à préserver | Te behouden gebouwen

### Te behouden gebouwen

De sportzaal van de VRT en de crèche van de RTBF zullen behouden blijven als privévoorzieningen in het park. De garage/opslagplaats van de VRT aan de Georginlaan zal kunnen worden behouden zolang de ontwikkeling van de bebouwbare zones niet is begonnen. Zodra de werkzaamheden zijn gestart, moet de opslagplaats verplaatst worden naar de bebouwbare zone.

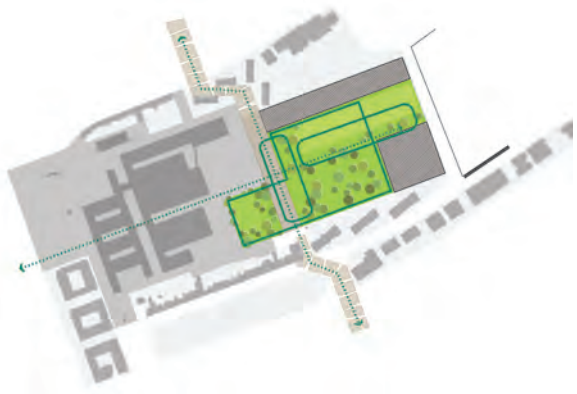
### Principes du vert

Respectant les lignes directrices du projet du parc Edith Cavell, deux zones équivalentes à 1/3 du terrain vert sont définies comme constructibles. Les 2/3 restants étant voués à l'aménagement du parc public.

Le parc se définit par trois polarités vertes: une zone verdurisée dans laquelle s'intègre l'espace public nord-sud de la nouvelle façade arrière du campus; une zone verte accompagnant l'axe d'entrée est-ouest; et enfin une zone verte consistante qui forme le coeur du parc.

### Principes du bâti

Sur les deux parcelles, la zone constructible est définie afin de maximiser l'exposition au soleil et les vues vers le parc.



^^ Zones vertes densifiées | Dense groene zones

### Principes voor de groene zones

Overeenkomstig de richtlijnen van het project voor het Edith Cavellpark, zijn er twee zones, samen goed voor 1/3 van het groene terrein, gedefinieerd als bebouwbaar. De resterende 2/3 zijn bestemd voor de aanleg van het openbaar park.

Het park wordt gedefinieerd door drie groene polen: een groene zone waarin de publieke noord-zuidruimte langsheen de nieuwe achtergevel van de campus wordt geïntegreerd; een groene zone die de oost-westingangs-as begeleidt; en tenslotte een samenhangende groene zone die de kern van het park vormt.

### Principes voor de bebouwde zones

Op de beide percelen wordt de bebouwbare zone gedefinieerd in functie van een maximale bezonning en zicht op het park.



^^ Zones constructibles | Bebouwbare zones

**Transparence**

Les différentes trajectoires (passages piéton et cycliste, entrées, espaces verts et espaces activés par de nouvelles fonctions publiques) et perspectives du parc comme établies par les lignes directrices du projet sont respectées par l'implantation des deux zones constructibles.

**Accessibilité**

Ces deux zones constructibles bénéficient d'un accès par l'avenue J. GeorGIN, leur assurant une accessibilité indépendante des activités des deux institutions médias. Aucune voirie ne traversera le parc.

**Transparantie**

De verschillende trajecten (doorgangen voor voetgangers en fietsers, ingangen, groene ruimten en ruimten opgeladen door nieuwe openbare functies) en de perspectieven van het park, vastgelegd door de krijtlijnen van het project, worden gerespecteerd door de inplanting van de beide bebouwbare zones.

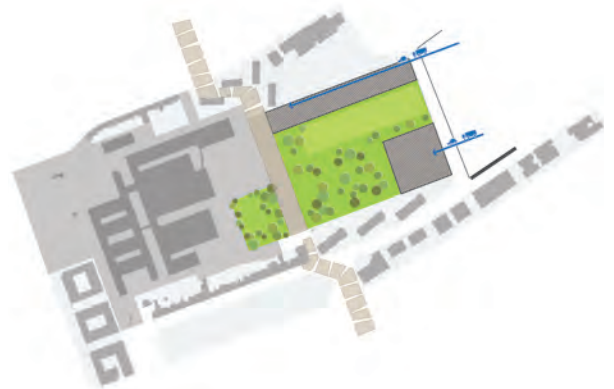
**Toegankelijkheid**

De beide bebouwbare zones hebben een ingang aan de J. GeorGINlaan, zodat ze een toegankelijkheid hebben die los staat van de activiteiten van de twee media-instellingen. Er zal geen enkele weg door het park lopen.

GP4-14



5. Trajectoires piétonnes | Voetgangerstrajecten



6. Accessibilité en voiture | Bereikbaarheid met de auto

## IV.c Plan

Les deux institutions disposent chacune d'une surface de 39.000 m<sup>2</sup> de terrain vert. Le SD autorisant un P/S de 1, cela équivaut à 39.000 m<sup>2</sup> de surface constructible par parcelle.

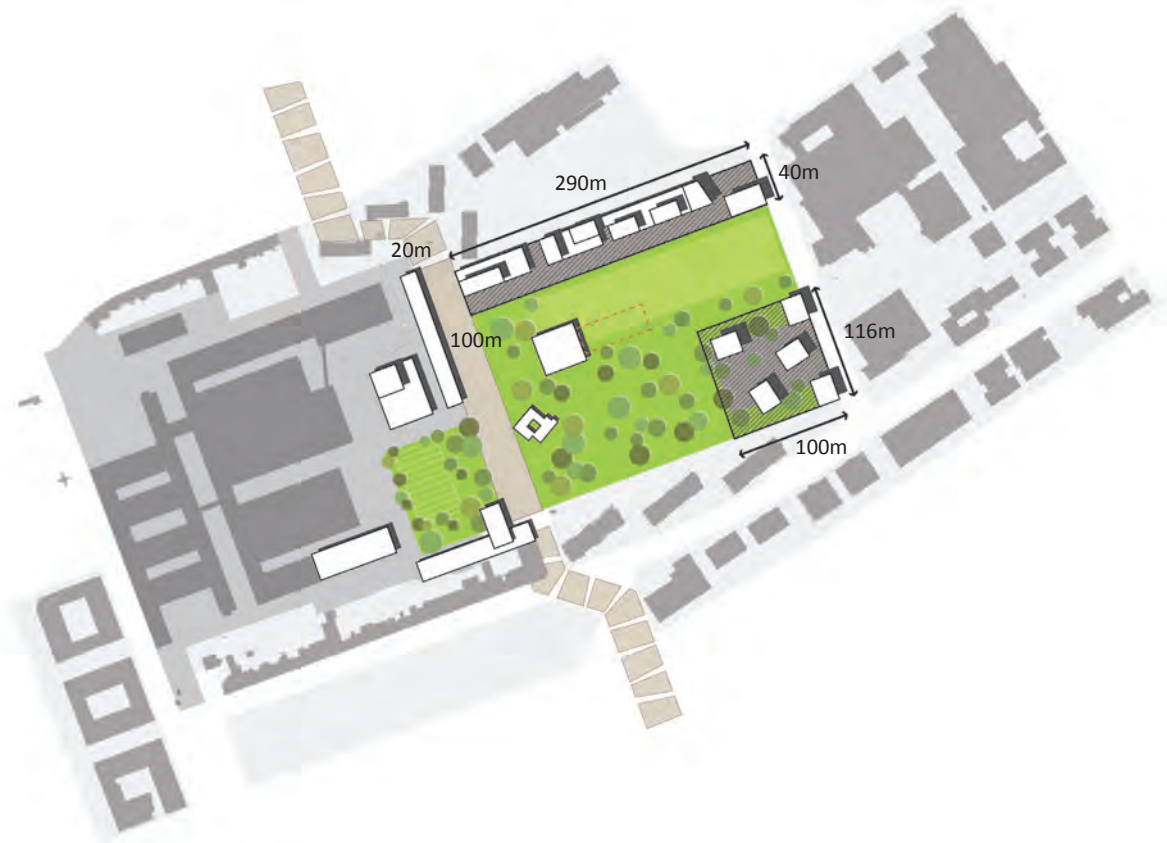
Afin de respecter le développement harmonieux du parc, le SD préconise 31.000 m<sup>2</sup> constructibles sur une surface au sol de 11.600 m<sup>2</sup> (un tiers du parc). Les 8.000 m<sup>2</sup> restant sont prévus dans l'enceinte des campus respectifs de la RTBF et de la VRT (dans le cas de la RTBF, ces 8000m<sup>2</sup> sont inclus dans les 15.500m<sup>2</sup> autorisé par l'arrêté du GRBC du 14/05/2009).

La surface restante (plus de 60.000m<sup>2</sup>) sera dédiée au Parc Edith Cavell. Aux espaces verts et arborisés déjà existants, on pourra ajouter des surfaces de jeux et d'autres surfaces minéralisées nécessaires pour rendre le parc convivial et accessible à tous. L'aménagement final devrait faire le sujet d'un concours. Les coûts du réaménagement du parc peuvent donc varier fortement selon l'envergure de l'intervention finalement approuvée. Le coût minimal estimé tournera autour de trois millions d'euros, pouvant aller jusqu'au double dans le cas d'un aménagement fort volontariste.

De beide instellingen beschikken elk over een groene oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup>. Aangezien het Richtplan een V/T-verhouding van 1 toelaat, komt dat overeen met een bebouwbare oppervlakte van 39.000 m<sup>2</sup> per perceel.

Met het oog op een evenwichtige ontwikkeling van het park adviseert het Richtplan voor elke instelling een bebouwbare oppervlakte van 31.000 m<sup>2</sup> op een grondoppervlakte van 11.600 m<sup>2</sup> (één derde van het park). De resterende 8.000 m<sup>2</sup> worden voorzien binnen de beveiligde campus van de RTBF en van de VRT (in het geval van de RTBF zitten die 8000m<sup>2</sup> vervat in de 15.500m<sup>2</sup> die goedgekeurd zijn door het besluit van de RBHG van 14/05/2009).

De overige oppervlakte (meer dan 60 000m<sup>2</sup>) wordt gewijd aan het Parc Edith Cavell. Bovenop de bestaande groene en beboste ruimten kunnen speelruimten en andere minerale oppervlakken toegevoegd worden, zodat het park gebruiksvriendelijk en bereikbaar wordt voor iedereen. De finale inrichting dient het onderwerp te zijn van een wedstrijd. De kosten voor de herinrichting van het park kunnen bijgevolg sterk variëren, afhankelijk van de omvang van de finaal goedgekeurde ingreep. De minimale geschatte kost draait rond de 3 miljoen euro en kan oplopen tot het dubbele in het geval van een sterk uitgewerkte aanleg.



## V. CONCLUSION: OBJECTIFS ATTEINTS | CONCLUSIE: STREEFDOELEN



En conclusion, le parc a pour effet de mettre en contact le quartier résidentiel d'Evenepoel avec celui de la rue Colonel Bourg. Cependant, il reste encore à relier le quartier Paduwa, qui est séparé du parc par un bloc d'industries urbaines.

Conclusie: het park is bedoeld om contact te leggen tussen de Evenepoelwijk en de Kolonel Bourgstraat. Er moet echter nog een verbinding komen met de Paduwawijk, die van het park gescheiden wordt door een bouwblok met stedelijke industrie.





AA Impression | Impresie

## B. LA TRANSFORMATION DES BLOCS INDUSTRIELS



GP4-18





## B. DE TRANSFORMATIE VAN DE INDUSTRIËLE BLOKKEN

### I. DESCRIPTION

#### *Maintien des petites et moyennes entreprises à Bruxelles - projets intégrés: résidentiel / industriel / commercial*

La zone levier comprend un nombre important d'entreprises qui contribuent positivement au budget des communes (et de la RBC) mais qui génèrent également différentes problématiques urbaines notamment au niveau de la cohabitation avec les fonctions résidentielles ou encore au niveau de la circulation. Il faut cependant dissocier les PME des entreprises de grande envergure.

D'une part les grandes entreprises montrent leur souhait de déménager de cette zone vers la périphérie ou vers des zones à caractère industriels plus défini de la Région de Bruxelles Capitale. Cela est notamment dû à leurs besoins logistiques importants, qu'il est difficile d'assurer dans une zone mixte (résidentiel, commerce, ...).

D'autre part, le développement du parc Edith Cavell risque d'accélérer cette transformation de la zone d'industrie urbaine car la valeur immobilière devrait y augmenter. Enfin, on constate que les petites et moyennes entreprises veulent rester dans la zone mais ont des moyens financiers limités.

Il faut donc que le SD gère ce déménagement progressif des grandes entreprises en proposant un réaménagement flexible et phasable des espaces libérés tout en s'inscrivant dans la politique de maintien des petites et moyennes entreprises en RBC.



### I. OMSCHRIJVING

#### *Behoud van kleine en middelgrote bedrijvigheid in Brussel - Geïntegreerde projecten: wonen / bedrijvigheid / handel*

Het hefboomgebied omvat een groot aantal bedrijven die een positieve bijdrage leveren aan het budget van de gemeenten (en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), maar die ook voor verschillende stedelijke conflicten zorgen, namelijk de combinatie met residentiële functies en op het vlak van verkeer. Er moet echter een onderscheid gemaakt worden tussen KMO's en grote bedrijven.

Enerzijds uiten de grote bedrijven van deze zone hun wens om naar de periferie of naar de zones met een meer afgebakend industrieel karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verhuizen. Dit heeft vooral te maken met hun grote logistieke behoeften, waaraan moeilijk kan worden voldaan in een gemengde zone (woonzone, handelszone enz.).

Anderzijds is de kans groot dat de ontwikkeling van het Edith Cavellpark de transformatie van de stedelijke industriezone zal versnellen, aangezien de vastgoedwaarde er zou moeten toenemen. Tot slot stellen we vast dat de kleine en middelgrote ondernemingen in de zone willen blijven, maar dat hun financiële middelen beperkt zijn.

Het Richtplan moet de geleidelijke verhuis van de grote bedrijven sturen door een flexibele en faseerbare herinrichting van de vrijgekomen terreinen voor te stellen die past binnen het beleid om de kleine en middelgrote ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te houden.



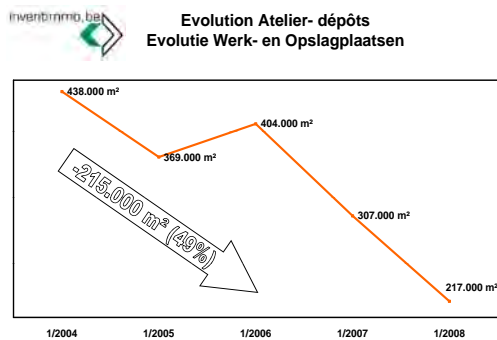
## II. ANALYSE | ANALYSE

GP4-20



### SDRB - Direction Expansion Économique

Des chiffres qui posent question ...



### SDRB - Direction Expansion Économique

Disparition progressive

- ◆ Perte surtout à la location : - 36 % (Ateliers mis en vente = stabilité)
- ◆ Perte sur les grands ateliers (> 5000 m² et +) = 10% de la perte

Comparaison Offres - Vergelijking Aanbod 2004-2007

	A Vendre - Te Koop			A Louer - Te Huur		
	24/12/2004	10/09/2007		24/12/2004	10/09/2007	
0-250m²	32	43	34%	140	119	-15%
251-500m²	66	65	-2%	89	49	-45%
501-1.000m²	66	69	5%	79	37	-53%
1.001-2500m²	33	30	-9%	54	34	-37%
2.501-5.000m²	12	11	-8%	21	11	-48%
5.001 -	10	3	-70%	10	2	-80%
	219	221	1%	393	252	-36%

Graphiques SDRB | Grafieken GOMB

### Perte significative des industries urbaines en RBC

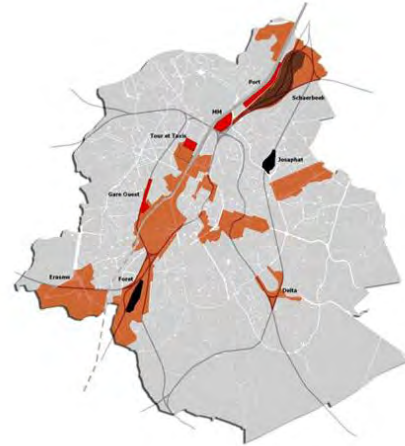
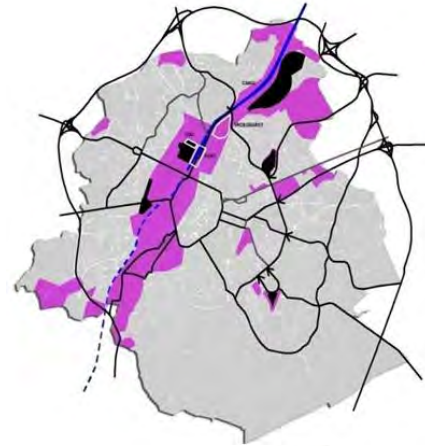
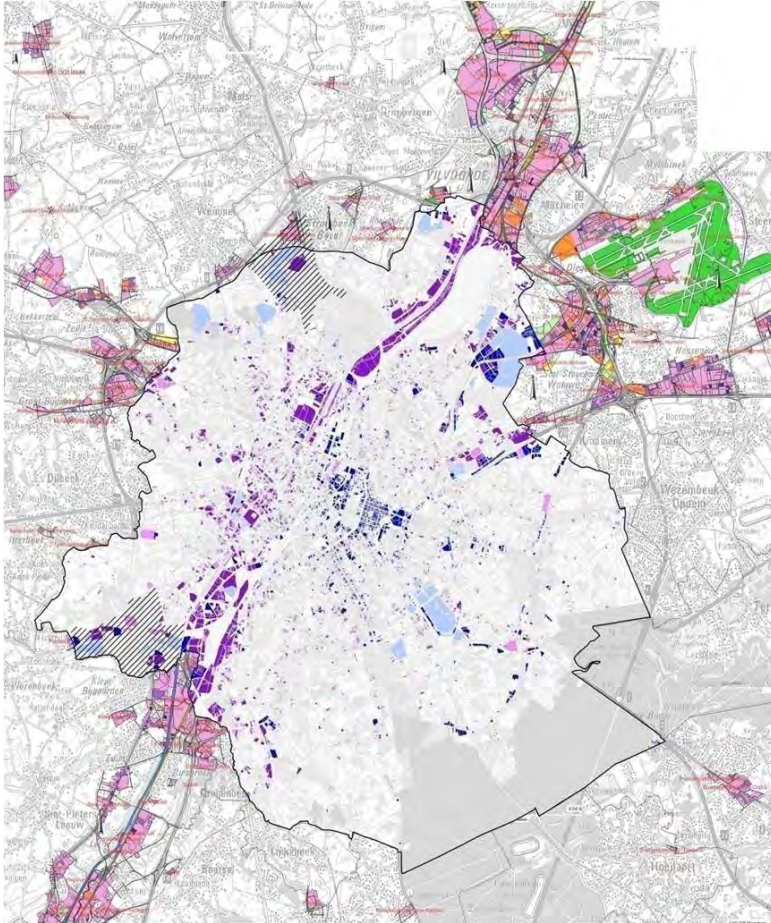
En 4 ans, on relève une diminution de près de 50% des ateliers et dépôts à la location, notamment ceux de grande superficie (> de 5.000 m²).

Parmi d'autres, la Société de Développement de la Région de Bruxelles (SDRB) s'inquiète de la perte importante du nombre d'industries urbaines en RBC qui caractérise ces dernières années. Ce phénomène est dû notamment à la réduction drastique des ateliers et dépôts disponibles à la location/achat. Les développements immobiliers récents favorisent en effet la transformation de ces grands espaces en appartements et lofts, obligeant les grandes entreprises à s'établir en périphérie. Quant aux petites et moyennes entreprises, la valeur immobilière des ateliers et dépôts restants est très instable et peut à tout moment passer bien au-dessus de leurs moyens réels, leur intégration à moyen et long terme dans le tissu urbain est fragile et peu assurée.

### Groot verlies van stedelijke industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Men stelt in amper vier jaar tijd een halvering vast van het aantal werkplaatsen en opslagruimten, voornamelijk deze van grote oppervlakte (> 5.000 m²).

Onder meer de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Brussel (GOMB) maakt zich ongerust over het grote verlies aan stedelijke industrie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de afgelopen jaren. Dit fenomeen is voornamelijk te wijten aan de drastische vermindering van het aantal werkplaatsen en opslagruimten dat beschikbaar is voor verhuur/aankoop. De recente vastgoedontwikkelingen begunstigen immers de transformatie van deze grote ruimten tot appartements en lofts, zodat de grote bedrijven zich in de periferie van de stad moeten gaan vestigen. Wat de kleine en middelgrote ondernemingen betreft is de vastgoedwaarde van de overblijvende werkplaatsen en opslagruimten zeer onstabiel. Deze kunnen elk moment boven hun reële middelen uitstijgen, zodat hun integratie in het stedelijk weefsel op middellange en lange termijn broos en weinig gegarandeerd is.



^^ Zones d'industrielles le long du canal | Industriezones langs het kanaal

### Zones d'industries urbaines

A l'échelle de Bruxelles, on compte deux genres de zones d'industries urbaines.

D'une part les zones à vocation industrielle (comme par exemple Bruxelles Sud, Schaerbeek Formation, les zones portuaires, etc.) nécessitent un renforcement et une politique de protection.

D'autre part, les zones industrielles en milieu urbain font face à un besoin de transformation pour mieux s'adapter à l'urbain et assurer leur position. Ceci demande une réponse délicate.

### Zones voor stedelijke industrie

Naar Brusselse maatstaven zijn er twee soorten zones voor stedelijke industrie.

Eenzijds vereisen de zones met een industriële bestemming (bijvoorbeeld: Brussel-Zuid, Schaerbeek Vorming, de havenzones enz.) een versterking en een beschermingsbeleid.

Anderzijds worden de industriezones in een stedelijk milieu geconfronteerd met een behoefte aan transformatie om zich beter te kunnen aanpassen aan de stedelijke omgeving en hierdoor hun positie te verzekeren. Dit vraagt een nauwgezet antwoord.

Superficie actuelle | Bestaande oppervlakte

PME   KMO	29 520 m <sup>2</sup>
Bureaux   Kantoren	21 540 m <sup>2</sup>
Commerces   Handel	3 780 m <sup>2</sup>



^^ Type de fonctions et nombre d'étages | Overzicht van de functies en aantal bouwlagen

#### A titre d'exemple: l'îlot "Vlan - Contrôle technique"

Le SD a imaginé/cherché plusieurs scénarios pour la transformation d'un îlot d'industrie urbaine situé dans la zone levier. Ceci dans le but de donner des outils conceptuels et de négociation aux trois communes concernées: cette proposition constitue une base de travail destinée aux négociations avec la Région et le secteur privé quand cet îlot (ou un autre) subira une transformation, notamment lors des déménagements des grandes entreprises qui le composent. Cette base de travail a été élaborée en concertation avec les deux communes, la Région et la SDRB.

L'îlot concerné est délimité par les avenues J. GeorGIN, L. Mommaerts, L. Grosjean et la rue C. Bourg. Il accueille un peu moins de 30.000 m<sup>2</sup> d'entreprises de taille très variable, plus de 21.500 m<sup>2</sup> de bureaux et près de 3.800 m<sup>2</sup> de commerces (auto showroom).

On constate une sous-exploitation de la surface productive (grands entrepôts à étage unique) ainsi qu'une cohabitation difficile avec les logements des îlots adjacents, notamment en matière de circulation (entrées et sortie de camions).

Tenant compte de la transformation que le quartier va vivre, avec notamment le développement d'un parc régional Edith Cavell, le SD veut garantir la survie des petites et moyennes entreprises en leur proposant une adaptation aux nouvelles conditions urbaines.

#### Bij wijze van voorbeeld: het blok "Vlan - technische controle"

Het Richtplan heeft verschillende scenario's bedacht/gezocht voor de transformatie van een bouwblok met stedelijk industrie dat zich in het hefboomgebied bevindt. Dit met de bedoeling conceptuele en onderhandelingsinstrumenten aan de drie betrokken gemeenten aan te reiken: het voorstel vormt een werkbasis voor onderhandelingen met het Gewest en de privésector wanneer dit blok (of een ander) een transformatie zal moeten ondergaan, bij de verhuis van de grote bedrijven die er gevestigd zijn. Deze werkbasis werd uitgewerkt in samenspraak met de twee gemeenten, het Gewest en de GOMB.

Het betrokken blok wordt begrensd door de J. GeorGINlaan, de L. Mommaertslaan, de L. Grosjeanlaan en de K. Bourgstraat. Het biedt plaats aan iets minder dan 30.000 m<sup>2</sup> bedrijven van zeer uiteenlopende omvang, meer dan 21.500 m<sup>2</sup> kantoren en ongeveer 3.800 m<sup>2</sup> handelszaken (showroom voor auto's).

Er wordt een ondermaatse exploitatie van de productieve oppervlakte vastgesteld (grote opslagruimten van slechts één verdieping) en een problematische combinatie met de woningen van de aangrenzende bouwblokken, voornamelijk op het vlak van verkeer (in- en uitrijden van vrachtwagens).

Rekening houdend met de transformatie die de wijk zal ondergaan, met onder meer de ontwikkeling van het gewestelijk Edith Cavellpark, wil het Richtplan het overleven van de kleine en middelgrote ondernemingen verzekeren door hen een aanpassing aan de nieuwe stedelijke omstandigheden voor te stellen.





▲▲ Projet Birmingham, Bruxelles - SDRB |  
Project Birmingham, Brussel - GOMB



▲▲ Projet Cityline Bruxelles - SDRB |  
Project Cityline Brussel - GOMB

### Liste d'activités productives compatibles

D'après la SDRB, un très grand nombre d'entreprises sont compatibles avec du logement, leurs besoins en surface s'étalent de 100 m<sup>2</sup> à 2.000 m<sup>2</sup>. Une liste à été élaborée. Elle pourrait servir de base de sélection pour les industries urbaines autorisées à s'installer au sein des tissus résidentiels. Entre autres, cette liste inclue les secteurs alimentaire (pâtisserie), audiovisuel (création graphique, location de matériel, post production, studio photo, vidéaste), médical (consultance, pratique dentaire), commercial (grossiste, production bio), textile (création, confection), culturel (ateliers d'artistes, théâtre, location de costumes, cours de danse, stages, centre de conférence). Ou encore les secteurs de la construction (production de matériel, entreprise générale), de l'édition (imprimerie), de l'engineering (laboratoire), des services (bureau d'étude de marché, crèche, organisation d'évènements, call center), de la transformation (artisan ébéniste, boulangerie artisanale, création et design de meubles), ...

### Lijst van verenigbare productieve activiteiten

Volgens de GOMB zijn een zeer groot aantal ondernemingen verenigbaar met wonen wanneer hun behoefte aan oppervlakte tussen 100 m<sup>2</sup> en 2.000 m<sup>2</sup> ligt. Er werd een lijst opgesteld. Deze kan als basis dienen voor de selectie van stedelijke industrieën die zich in woonweefsel mogen vestigen.

Die lijst omvat onder meer de voedingssector (patisserie), de audiovisuele sector (grafisch ontwerp, verhuur van uitrusting, postproductie, fotostudio, het maken van video's), de medische sector (huisartspraktijk, tandartspraktijk), de commerciële sector (groothandel, bioproductie), de textielsector (ontwerp, confection), de culturele sector (kunstateliers, theater, verhuur van kostuums, danslessen, stages, congrescentrum). Maar ook de bouwsector (productie van uitrusting, algemene aanneming), de uitgeversector (drukkerij), de engineeringsector (laboratorium), de dienstensector (bureau voor marktstudie, crèche, organisatie van evenementen, call center), de transformatiesector (ambachtelijke houtbewerking, ambachtelijke bakkerij, meubelontwerp) enz.

### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

Le Schéma Directeur offre ici un schéma conceptuel qui sert de piste de réflexion et donne des directions pour la transformation de blocs industriels.

La transformation de l'îlot "Vlan-Contrôle technique" suit les principes suivants:

- + Ouvrir deux axes le long des limites de parcelles afin de créer deux rues traversantes est-ouest qui ont pour rôle de désenclaver l'îlot.
- + Dissocier la circulation locale (riverains) du trafic de chargement/déchargement (PME) par la création de cours intérieures.
- + Combiner la fonction résidentielle et industrielle, en respectant les surfaces utiles (choix variés de surfaces industrielles) et la protection des logements vis-à-vis des nuisances sonores, olfactives, etc...
- + Densifier l'îlot: surfaces industrielles en rez-de-chaussée et logements aux étages, avec utilisation des toitures plates en jardins semi-privatifs.
- + Maintenir la surface originale de PME (29.000 m<sup>2</sup>) et financer la transformation de l'îlot par le développement des logements: maintien d'un prix bas pour les surfaces industrielles.

Il est donc nécessaire d'introduire un PPAS modificatif qui permette la construction de logements dans cette zone d'industries urbaines sous certaines conditions.

Il faut noter que malgré le fait que la SDRB apprécie la qualité du travail accompli dans ce Schéma Directeur, elle se voit obligée de marquer son opposition à l'utilisation de cette procédure pour une question de principe: permettre du logement dans une zone d'industrie urbaine (même si c'est pertinent dans ce cas là) pourrait former un dangereux précédent.

Het Richtplan biedt hier een conceptueel schema aan dat als denkpiste kan worden gebruikt en geeft aanwijzingen voor de transformatie van industriële blokken.

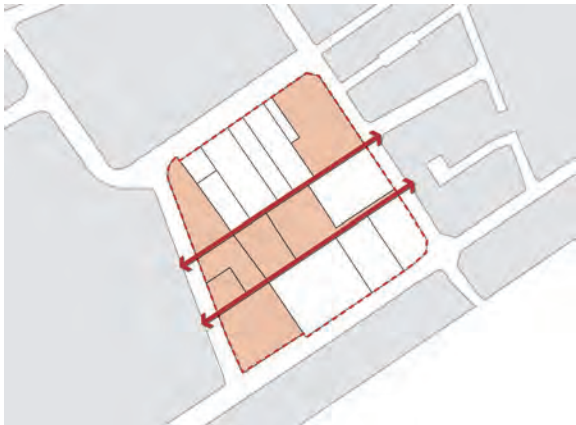
De transformatie van het blok "Vlan - technische controle" is gebaseerd op de volgende principes:

- + Het openen van twee assen volgens de grenzen van de percelen om twee van oost naar west lopende straten te creëren die het blok moeten ontsluiten.
- + Het plaatselijke verkeer (bewoners) scheiden van het laad- en losverkeer (KMO's) door het voorzien van binnenplaatsen.
- + De woonfunctie combineren met de industriële functie, waarbij de nodige oppervlakten gerespecteerd worden (gevarieerde keuze aan industriële ruimten) en de woningen beschermd worden tegen geluidsoverlast, geurhinder enz.
- + De verdichting van het blok: industriële ruimten op de gelijkvloerse verdieping en woningen op de verdiepingen erboven met het gebruik van platte daken voor halfprivate daktuinen.
- + Het behoud van de oorspronkelijke oppervlakte voor KMO's (29.000 m<sup>2</sup>) en financiering van de transformatie van het blok door de ontwikkeling van woningen: behoud van een lage prijs voor de industriële ruimten.

Het is bijgevolg noodzakelijk een aanpassing aan het BBP door te voeren die de bouw van woningen in deze zone voor stedelijke industrie onder bepaalde voorwaarden toelaat.

We wijzen erop dat, hoewel de GOMB de kwaliteit van het werk dat werd verricht voor het Richtplan op prijs stelt, de maatschappij zich verzet tegen het gebruik van deze procedure omwille van een principekwestie: woningen toelaten in een zone voor stedelijke industrie (zelfs indien het in dit geval relevant is) kan een gevaarlijk precedent scheppen.





^^ Traversantes majeures | Belangrijke doorsteken



^^ Organisation de la circulation | Circulatieschema



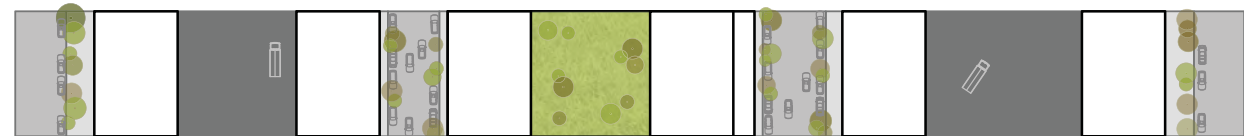
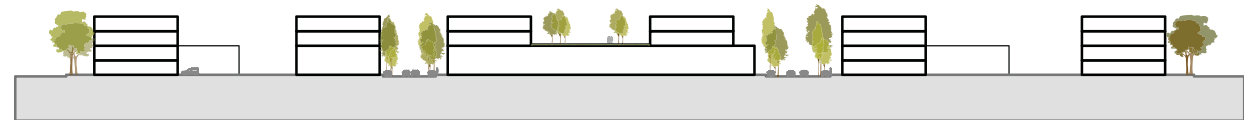
^^ Combinaison "entreprises" et "habitations" sur le rez-de-chaussée | Combinatie van KMO- en woonfuncties op het gelijkvloers



^^ Principe de cohabitation | Principe van cohabitatie



^^ Logements sur les étages | Woningen op de verdiepingen



^^ Coupe | Snede

*Existant | Bestaand*

PME | KMO: 29 520 m<sup>2</sup>

*Proposition | Voorstel*

PME | KMO: 29 000 m<sup>2</sup>

Logements | Wonen: 88 160 m<sup>2</sup>

Total | totaal: 117 160 m<sup>2</sup>

IV. PROJET | PROJECT

IV.a Images de référence | Referentiebeelden



1. Toitures vertes, jardins semi-privatifs | Groene daken, semi-private tuinen  
 'DE CITADEL' – ALMERE (NL) - CHRISTIAN DE PORTZAMPARC

GP4-26







2. Hauteurs et dimensions spécifiques | Specifieke hoogtes en afmetingen  
*APPARTEMENTEN EN STUDIO'S – ALMERE (NL) - ARCONIKO*



3. Cours intérieures avec caractère | Binnengebied met karakter  
*PARKEERRUIMTE / BINNENGEBIED – BERLIN (D) - TOPOTEC*



4. Habitations en hauteur | Woningen op hoogte  
*'DE CITADEL' – ALMERE (NL) - CHRISTIAN DE PORTZAMPARC*

*IV.b Phasage*

Simulation de phasage basé sur un scénario réaliste développé à partir des informations recueillies durant le processus d'élaboration du Schéma Directeur.

*IV.b Fasering*

Simulatie van fasering, gebaseerd op een realistisch scenario dat ontwikkeld is op basis van informatie die verkregen werd gedurende het proces van de opmaak van het Richtschema.



^^ Parcellisation | Percelering



^^ Phase 1 | Fase 1



^^ Phase 2 | Fase 2



^^ Phase 3 | Fase 3



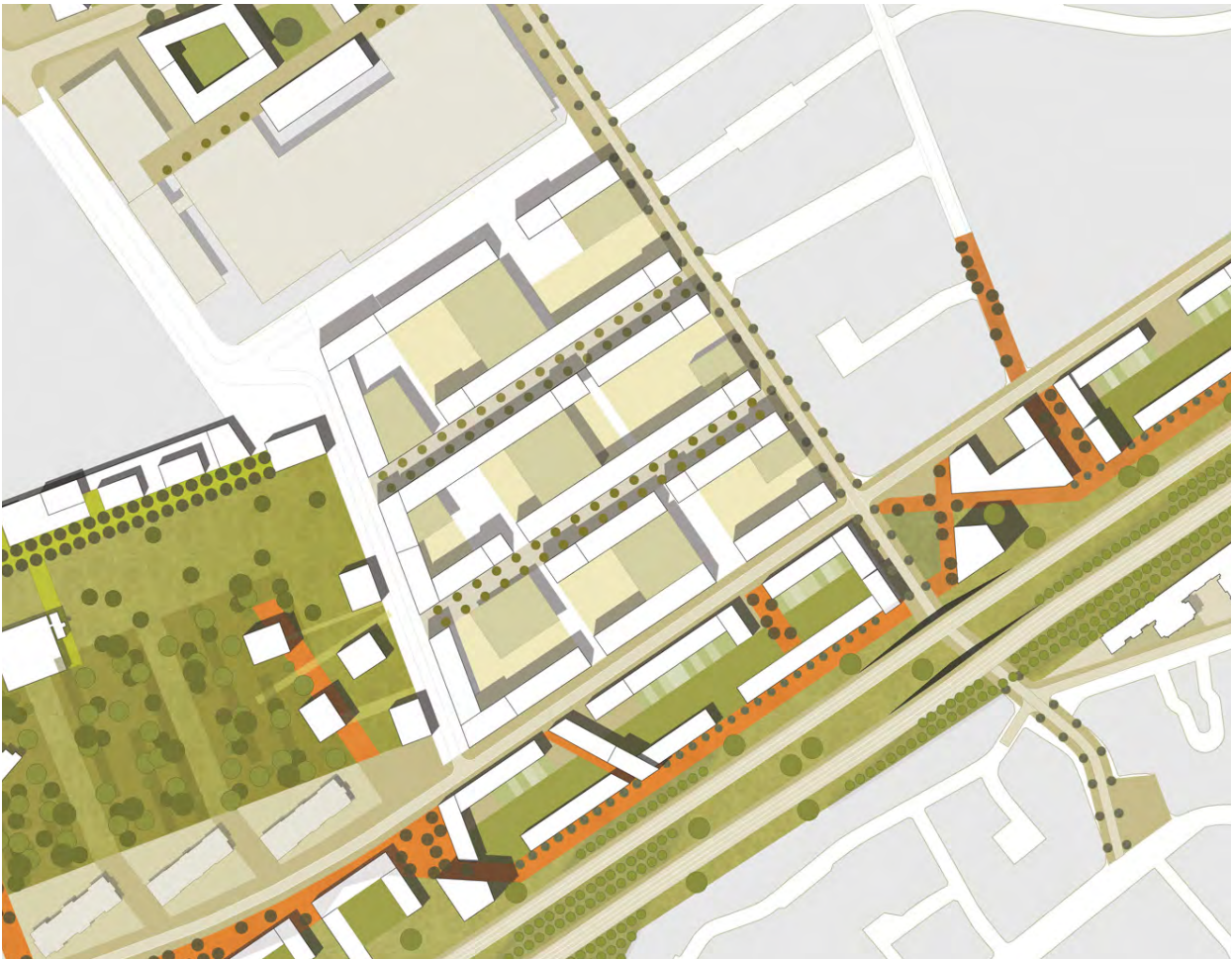
^^ Phase 4 | Fase 4



^^ Phase 5 | Fase 5



IV.c Plan



## C. LA CRÉATION DE LIAISONS PIÉTONNES INTER-QUARTIER | DE CREATIE VAN DE VOETGANGERSVERBINDINGEN TUSSEN DE WIJKEN

### I. DESCRIPTION

*Amélioration de la qualité spatiale et augmentation de la qualité de l'espace public du quartier - Maillage de circulation pour les usagers doux*

Pour la plupart des usagers (résidents, travailleurs) il n'est pas agréable de se promener dans le quartier. La plupart d'entre eux utilisent la voiture pour s'y rendre mais également pour se déplacer à l'intérieur de la zone. L'expression la plus parlante est celle des commerces de la Chaussée de Louvain qui sont basés exclusivement sur une accessibilité voiture.

Pourtant un nombre important de résidents habitent la zone levier, et le fait que les différents quartiers résidentiels soient fragmentés renforce le besoin de renverser cette tendance et de rendre un espace consistant aux piétons.

Afin de renforcer les effets des transformations générés par le nouveau parc et par le développement des polarités le long des trois axes majeurs (Moyenne Ceinture, Chaussée de Louvain et E40), il est nécessaire de développer un réseau de circulation à l'échelle des usagers. Des espaces publics, passages piétons et pistes cyclables doivent être créés de manière stratégique dans la zone.

### I. OMSCHRIJVING

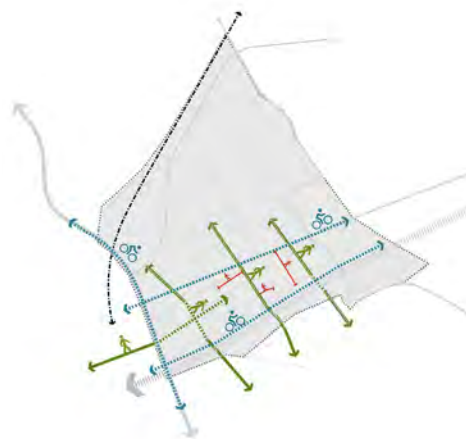
*Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verhogen van de kwaliteit van de publieke ruimte van de wijk - Netwerk van circulatieruimten voor de zachte weggebruikers*

Voor de meeste gebruikers (bewoners, werknemers) is het niet aangenaam om in de wijk te wandelen. De meesten onder hen gebruiken de wagen, ook om zich binnen de zone te verplaatsen. De meest tot de verbeelding sprekende uiting daarvan zijn de handelszaken van de Leuvensesteenweg, die zich uitsluitend richten op toegankelijkheid met de wagen.

Er wonen nochtans heel wat mensen in het hefboomgebied en het feit dat de verschillende woonwijken gefragmenteerd zijn, versterkt de behoefte om deze trend te keren en ruimte te bieden aan voetgangers.

Om de effecten te versterken van de transformaties die gegeneerd worden door het nieuwe park en de ontwikkeling van polariteiten langs de drie grote assen (Middenring, Leuvensesteenweg en E40) moet er een verkeersnetwerk ontwikkeld worden op schaal van de gebruikers. Er dienen op een strategische manier openbare ruimten, doorgangen voor voetgangers en fietspaden te worden aangelegd in de zone.

GP4-30



Localisation | Situering

## II. ANALYSE | ANALYSE

### Une meilleure cohésion pour le quartier

Bien que le quartier présente un tracé de rues relativement rectiligne, la lisibilité en reste très limitée. De plus, malgré la présence d'un grand nombre de fonctions urbaines et publiques, la cohésion du quartier manque totalement. Pour renforcer cette dernière, il faudra non seulement une structure bien lisible (repères, axes, balises), mais également une structure à mailles fines pour le trafic doux (trajets attractifs ayant une circulation fluide).

### Les liens manquants

Etant donné la présence d'infrastructures importantes (E40, Chaussée de Louvain, Moyenne Ceinture), de nouvelles connexions situées en-dessous ou au-dessus de ces axes sont d'un intérêt capital pour l'intégration du quartier dans le tissu urbain environnant. D'autre part, les liens "nord-sud" sont à renforcer (vers l'Avenue H. Dunant et vers Woluwe-St-Lambert).

Le SD doit déterminer quels sont les axes les plus appropriés pour le transport doux et repérer les liens manquants au sein du quartier afin d'en renforcer la structure. Un certain nombre de connexions existantes seront revalorisées

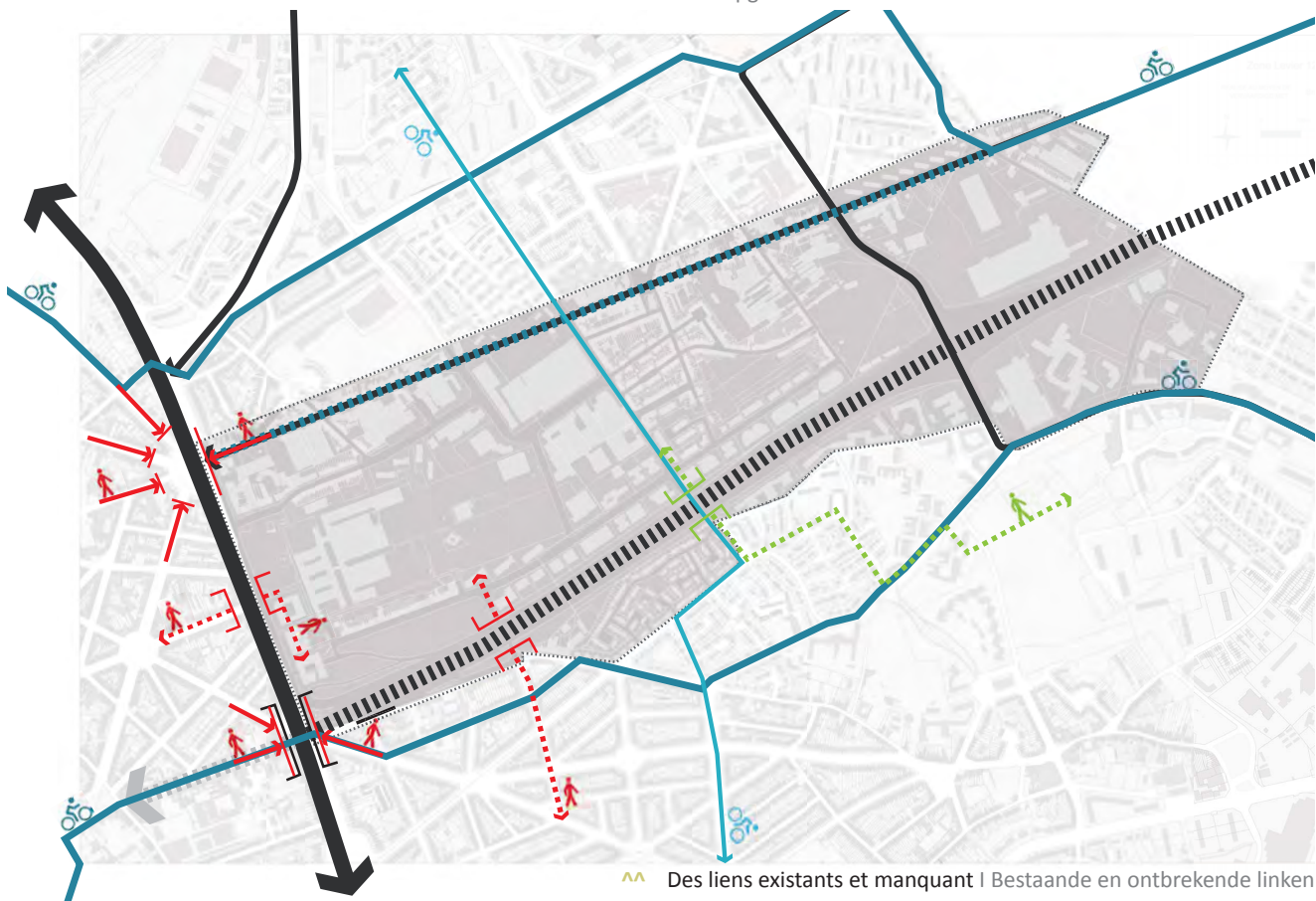
### Een grotere cohesie voor de wijk

Hoewel de wijk een vrij rechtlijnig stratenpatroon heeft, is de leesbaarheid ervan heel beperkt. Hoewel er zich nu reeds een groot aantal aan stedelijke voorzieningen en publieke functies bevinden ontbreekt elke samenhang. Voor de versterking van de wijk is naast een duidelijke leesbare structuur (herkenningspunten, assen, bakens) ook een fijnmazige structuur voor zacht verkeer belangrijk (vlotte en aangename trajecten).

### De ontbrekende verbindingen

Gezien de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur zijn nieuwe verbindingen onder of over deze assen (E40, Leuvensesteenweg, Middenring) van cruciaal belang om de wijk te integreren binnen het omliggende stadsweefsel. Anderzijds moeten de noord-zuidverbindingen worden versterkt (naar de H. Dunantlaan en naar Sint-Lambrechts-Woluwe).

Het Richtplan moet bepalen wat de meest aangewezen assen zijn voor het zacht verkeer en de ontbrekende schakels in de wijk aanduiden zodat de structuur ervan kan worden versterkt. Een aantal bestaande verbindingen zullen worden opgewaarderd.



### III. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

**Le renforcement du maillage de circulation douce suit les principes suivants:**

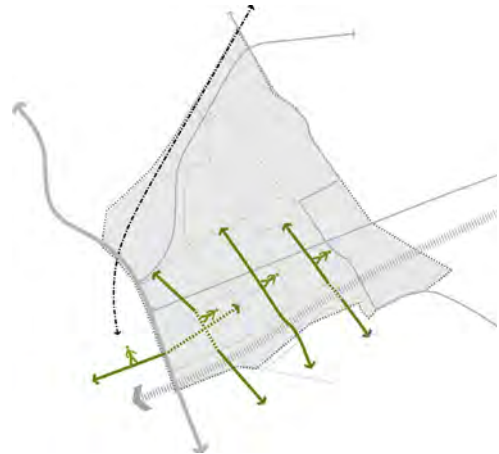
De versterking van het netwerk voor zacht verkeer is gebaseerd op de volgende principes:

+ Renforcement de quatre trajectoires piétonnes. Trois liaisons nord-sud connectent des quartiers résidentiels de Schaerbeek, Evere et Woluwe-St-Lambert aujourd'hui séparés par la Chaussée de Louvain et l'E40. Tandis qu'une liaison ouest-est relie un quartier de Schaerbeek (square Plasky) au parc Edith Cavell en passant sous la Moyenne Ceinture. Chacun de ces trajets relie des espaces publics (espaces verts) existants ou nouveaux.

+ Versterking van vier voetgangerstrajecten. Drie noord-zuidverbindingen verbinden woonwijken van Schaerbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe, die nu van elkaar gescheiden zijn door de Leuvensesteenweg en de E40, met elkaar. Een oost-westtraject verbindt een wijk van Schaerbeek (Square Plasky) met het Edith Cavellpark en loopt onder de Middenring. Elk van deze trajecten verbindt bestaande of nieuwe openbare ruimten (groene ruimten) met elkaar.

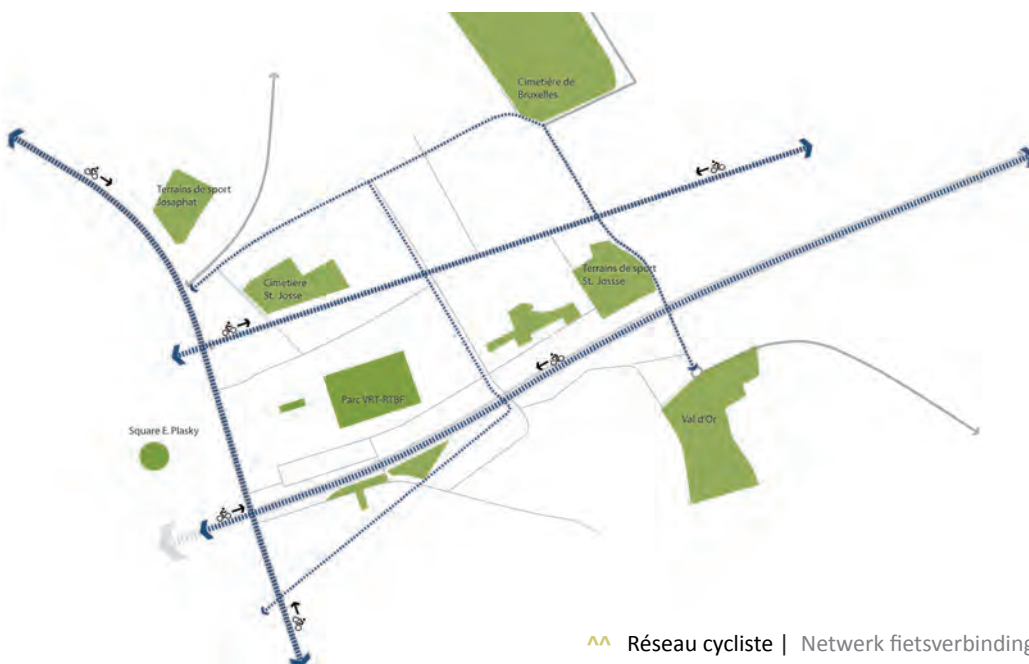
+ Une série de liaisons piétonnes à travers des îlots de grande envergure (zone d'industrie urbaine ou zone administrative) sont aménagées pour redonner une perméabilité au tissu urbain et relier des quartiers résidentiels fragmentés.

+ Er wordt een reeks van voetgangersverbindingen door de omvangrijke blokken (stedelijke industriezone of administratieve zone) aangelegd om het stedelijk weefsel opnieuw doorwaadbaar te maken en de gefragmenteerde wijken met elkaar te verbinden.



+ Un réseau cycliste permet de traverser la zone d'est en ouest grâce à l'aménagement de la Chaussée de Louvain et de la 'bicycle highway' le long de la E40. Des liaisons nord-sud sont également renforcées.

+ Een fietsnetwerk laat toe de zone van oost naar west te doorkruisen dankzij de herinrichting van de Leuvensesteenweg en de aanleg van de 'bicycle highway' langs de E40. Ook noord-zuidverbindingen worden versterkt.



## IV. PROJET | PROJECT

### IV.a Le site comme maillon entre les différentes zones de Woluwe-St-Lambert et d'Evere

#### 1. Liaison Park Edith Cavell

Un nouveau trajet destiné à la circulation douce pourra être intégré dans le parc, permettant de relier un nombre d'infrastructures aux espaces verts situés au sein et autour de la zone de projet: les infrastructures sportives de Schaerbeek (site Josaphat), le cimetière d'Evere, la crèche existante, l'Enclos des fusillés, l'école de l'Angelus (WSL) et l'église du Divin Sauveur (Schaerbeek). Cette liaison à travers les différentes communes augmentera sensiblement la dynamique du quartier. De cette façon, le parc jouera un rôle prépondérant dans la restructuration de l'espace public. A niveau du quartier, la nouvelle liaison permettra un maillage plus fin du tracé des rues et brisera l'isolement du quartier.

### IV.a De site als schakel tussen verschillende plekken in Woluwe en Evere

#### 1. Link Park Edith Cavell

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 Schaerbeek (Josaphat site), de begraafplaats te Evere, de bestaande crèche, het Ereveld der gefusilleerden, de school Angelus (Sint-Lambrechts-Woluwe) en kerk du Divin Sauveur (Schaerbeek). Deze verbinding doorheen de verschillende gemeentes zal de dynamiek van de wijk aanzienlijk 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.



Enclos des Fusillés | Ereveld der gefusilleerden



Crèche | Kinderopvang



Cimetière de St Josse | Begraafplaats - St Joost



Terrains de sport | Sportterreinen - Josaphat



Ecole de l'Angelus | Angelus School





## 2. Liaison Grosjean

Actuellement, l'Avenue Léon Grosjean forme avec l'Avenue de Mars, les liaisons existantes entre la E40 et Woluwe-St-Lambert. Afin de réduire l'effet de fracture de l'E40 entre les deux quartiers, il faudra au moins une liaison supplémentaire.

## 3. Liaison Deux Maisons

Le Schéma Directeur étudie la possibilité de relier la rue De Lombaerde avec le Chemin des Deux Maisons afin de réaliser une connexion directe entre la zone de projet, le parc de Roodebeek et le centre de Woluwé-St-Lambert.

Cet axe relie notamment trois espaces verts importants, le Cimetière de Bruxelles, les terrains de sport de St Josse et ensuite le site écologique du Val d'or. Pour cela, il sera nécessaire de créer un passage supérieur supplémentaire au-dessus de l'E40.

## 2. Link Grosjean

Vandaag vormen de Leon Grosjeanlaan en de Maartlaan de bestaande verbindingen over de E40 met Woluwe. Om de breuk die de E40 vormt tussen de beide wijken te verkleinen is minstens één extra verbinding noodzakelijk.

## 3. Link Tweehuizenweg - Tweehuizenstraat

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 Lambrechts-Woluwe gerealiseerd kan worden.

Die as verbindt voornamelijk drie grote groene ruimten: het kerkhof van Brussel, de sportterreinen van Sint-Joost en het ecologisch terrein van Goudal. Daarvoor zal er een bijkomende verbinding over de E40 moeten worden voorzien.



^^ Cimetière de Bruxelles | Begraafplaats Brussel



^^ Terrains de sport - St Josse | Sportterreinen St. Joost



^^ Val d'Or



^^ Espace verdurisé entre les rues Colonel Bourg et du Maquis | Groene ruimte tussen de Kolonel Bourgstraat en de Maquisstraat



^^ Petit parc | Klein park

## IV.b Liaisons internes | Interne verbindingen

### Liaison 1

L'îlot situé entre la Chaussée de Louvain, l'Avenue J. Georgin et l'Avenue L. Grosjean est un bloc d'industries urbaines d'une taille importante qui dispose actuellement d'un passage de service desservant les anciens bâtiments de l'entreprise Caméléon. Ce passage a été intégré dans l'agencement du récent bâtiment RTL (porche). Le SD propose que le développement futur de ce bloc, en général, et de la partie avant, en particulier, intègre un passage piéton et un espace public verdurisé (maintien du hêtre pleureur - *Fagus sylvatica f.pendula*).

### Liaison 2

Une liaison entre l'avenue L. Grosjean et l'espace verdurisé entre les rues Colonel Bourg et du Maquis existe actuellement, il est à préserver lors du redéveloppement de cet îlot résidentiel.

### Liaison 3

La commune d'Evere a négocié qu'une traversée du site De Lijn soit intégrée lors du réaménagement du site: un mince passage verdurisé reliera la Chaussée de Louvain et la rue du Maquis. Le SD envisage à long terme le déplacement du dépôt De Lijn, cela offrira l'opportunité de développer une liaison plus franche lors de la transformation de cette parcelle.

### Verbinding 1

Het blok, gelegen tussen de Leuvensesteenweg, de J. Georgin-laan en de L. Grosjeanlaan is een bouwblok met stedelijk industrie van grote omvang dat momenteel over een dienstweg naar de voormalige gebouwen van de firma Caméléon beschikt. Deze doorsteek werd geïntegreerd in de inrichting van het recente RTL-gebouw (portaal). Het Richtplan stelt voor dat de toekomstige ontwikkeling van het blok in het algemeen, en het voorste deel ervan in het bijzonder, een voetgangersdoorsteek en een groene openbare ruimte (met behoud van de treurbeuk - *Fagus sylvatica f.pendula*) integreert.

### Verbinding 2

Een verbinding tussen de L. Grosjeanlaan en de groene ruimte tussen de Kolonel Bourgstraat en de Maquisstraat bestaat momenteel al. Ze moet worden behouden bij de herontwikkeling van die woonblok.

### Verbinding 3

De gemeente Evere heeft na onderhandelingen verkregen dat bij de heraanleg van het terrein van De Lijn een doorgang door het terrein wordt geïntegreerd: een smalle groene doorgang zal de Leuvensesteenweg met de Maquisstraat verbinden. Het Richtschema overweegt om op lange termijn het depot van De Lijn te verplaatsen, waardoor de mogelijkheid wordt gecreëerd om een betere verbinding te voorzien bij de transformatie van dat perceel.



^^ Liaison 1 site Robelco - Caméléon | Verbinding site Robelco - Caméléon



^^ Liaison 2 | Verbinding 2



^^ Liaison 3: site De Lijn | Verbinding 3: site De Lijn



^^ Liaison site Robelco | Verbinding site Robelco



## IV.c Une liaison plus forte avec le tissu urbain de Schaerbeek | Een sterkere verbinding met het stadsweefsel van Schaarbeek

### Liaison Galerie

Actuellement, la liaison entre la zone de projet et le centre de Bruxelles est fort entravée par la fonction barrière de la Moyenne Ceinture et par la non-accessibilité des terrains de la VRT/RTBF.

Dans la prolongation de l'Avenue Emile Max, un tunnel souterrain constitue aujourd'hui un passage piéton qui permet aux usagers doux de traverser la Moyenne Ceinture. Si cette connexion peut être prolongée jusqu'au parc, les deux quartiers seront rapprochés aussi bien physiquement que mentalement.

La réorganisation prévue de la VRT et de la RTBF pourrait cependant permettre d'y intégrer un passage public. Dans les projets prévus tant par la VRT que par la RTBF, l'entrée principale ne sera plus située au centre mais sur les côtés respectifs des immeubles. A l'avenir, les deux institutions seront organisées indépendamment l'une de l'autre. La galerie centrale perdra de ce fait sa fonction de distributeur interne. Si la galerie peut être rendue publique, elle favorisera la création d'une liaison entre le Square Eugène Plasky vers le

### Link Galerij

Op heden wordt de verbinding 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 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.

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 galerij haar functie als belangrijke interne verdeler verliest. Indien deze galerij publiek toegankelijk gemaakt kan worden, kan ze een rechtstreekse link vormen tussen het Eugène Plaskysquare en de interne kern van de wijk (het nieuwe Edith Cavellpark).



^^ Square E. Plasky | E. Plaskysquare



^^ Tunnel piéton sous la MC | voetgangerstunnel onder de MR



^^ Parc Antenne Reyers | Antennepark Reyers



^^ Galerie actuelle | Huidige galerij - RTBF VRT



^^ Galerie projetée | Geplande galerij - RTBF VRT

centre de la zone levier (le nouveau parc Edith Cavell). Cependant, à l'heure actuelle, la VRT et la RTBF n'ont pas marqué leur accord sur l'ouverture de la galerie centrale pour des raisons de sécurité et d'aménagement technique (câbles passant dans le plafond de la galerie). Une alternative est possible en passant par l'Esplanade Emeraude et la rue C. Bourg.

De plus, afin de renforcer les liens entre les quartiers des deux côtés de la MCB, le SD propose de mettre en oeuvre les améliorations sur l'espace public proposées par le Schéma Directeur de la Moyenne Ceinture. Celles-ci permettent la création de liaisons cyclistes et piétonnes bien plus forte et agréable sous le viaduc Reyers.

Momenteel hebben de VRT en de RTBF omwille van veiligheids- en technische redenen hun goedkeuring nog niet gegeven voor de opening van de centrale galerij (er lopen kabels door het plafond van de galerij). Er is een alternatief mogelijk via de Esplanade Emeraude en de K. Bourgstraat.

Om de relatie tussen de wijken aan weerszijden van de Middenring te versterken stelt het Richtplan voor om de verbeteringen aan de publieke ruimte door te voeren die voorgesteld werden door het Richtplan van de Middenring. Deze laten de creatie van betere en aangenaamere verbindingen voor fietsers en voetgangers onder het Reyersviaduct toe.



^^ Liaison alternative | Alternatieve verbinding



IV.d Plan



# >> plan d'action >> actieplan

## Programme d'action | Actieprogramma

4A UN NOUVEAU PARC EDITH CAVELL	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La VRT / RTBF</li> <li>- La commune de Schaerbeek</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, IBGE)</li> </ul>	<b>ACTEURS</b>
<b>ACTIONS</b> <u>Actions à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Négociations pour rendre accessible au public dans les délais les plus brefs possibles. Une grande partie de l'espace vert est actuellement en possession de la RTBF et la VRT (côté arrière du campus). Si le parc est rendu public, la Région est disposée à participer à l'entretien du parc et à y apporter les modifications mineures nécessaires(modifications de la clôture, sécurité,...)</li> <li>- Aménagement provisoire du revêtement du passage destiné à la circulation douce, reliant l'Avenue de Mars et la Rue J. Lebrun.</li> <li>- Rédaction de l'arrêté du GRBC visant à réaliser le PPAS 'Park Edith Cavell' (délimitation, voir page GP4-45)</li> </ul>	RBC / Schaerbeek / VRT / RTBF  RBC / Schaerbeek/ VRT/RTBF  RBC / Schaerbeek
<u>Actions à moyen terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en route d'un concours (international) pour un projet paysagé sur le parc</li> <li>- Réalisation du PPAS Park Edith Cavell intégrant le projet gagnant du concours</li> </ul>	RBC Schaerbeek
<u>Actions à long terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement du parc</li> </ul>	VRT / RTBF

4B TRANSFORMATION DE LA ZONE INDUSTRIELLE	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les propriétaires du site</li> <li>- Les communes d'Evere / de Schaerbeek</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, BM, DEP)</li> <li>- Eventuellement, la société de développement pour la Région de Bruxelles (SDRB)</li> </ul>	<b>ACTEURS</b>
<b>ACTIONS</b> <u>Actions à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Négociations en vue de réaliser un passage public 1 (voir page GP4-34) à l'intérieur de l'îlot dans le parc Edith Cavell</li> <li>- Eventuellement, achat échelonné des terrains libérés par la SDRB</li> <li>- Rédaction de l'arrêté du GRBC visant à réaliser un PPAS dérogatoire au PRAS *sur l'îlot industriel concerné de manière à y maintenir une surface économique minimum, à autoriser le logement au-dessus des PME choisies pour leur bonne adaptation à ce contexte</li> </ul>	Evere / Schaerbeek  RBC / SDRB RBC/Schaerbeek/Evere
<u>Actions à moyen terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation des passages publics 1 et 2 (entre l'Avenue L. Grosjean et l'Avenue J. Georquin)</li> <li>- Réalisation du dérogatoire au PRAS*</li> </ul>	Evere / Schaerbeek GRBC
<u>Actions à long terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation échelonnée du projet mixte du PPAS</li> </ul>	RBC / Evere / Schaerbeek SDRB / Partenaires privés

\* dans le cadre de l'article 42 du COBAT, un PPAS peut déroger au PRAS (dans ce cas, dérogation aux prescriptions) moyennant due motivation et à certaines conditions



4A EEN NIEUW PARK EDITH CAVELL	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VRT / RTBF</li> <li>- Gemeente Schaarbeek</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, BIM)</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderhandeling publiek toegankelijk stellen van het park binnen een zo kort mogelijke periode. Een groot deel van de bestaande groene ruimte is in het bezit van de RTBF en VRT (achterzijde van de campus). Wanneer het park publiek wordt, is het Gewest bereid te participeren in het onderhoud van het park en hier kleine noodzakelijke wijzigingen door te voeren (wijziging van de afsluitingen, veiligheid, ...)</li> <li>- Voorlopige aanleg verharding voor de doorsteek voor zacht verkeer tussen de Maartlaan en de J. Lebrunstraat</li> <li>- Opmaak van het besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van het BBP 'Park Edith Cavell' (afbakening, zie pagina GP4-45)</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancering van een internationale wedstrijd voor een landschapontwerp van het park</li> <li>- Opmaak BBP Park Edith Cavell, dat het winnend ontwerp van de wedstrijd integreert</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanleg van het park</li> </ul>	BHG/Schaarbeek /VRT / RTBF  BHG/Schaarbeek/VRT  BHG/Schaarbeek  BHG Schaarbeek  VRT / RTBF

4B TRANSFORMATIE VAN DE INDUSTRIELE ZONE	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eigenaars van de site</li> <li>- Gemeenten Evere / Schaarbeek</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB)</li> <li>- Eventueel de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB)</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Onderhandelen realisatie publieke doorsteek 1 (zie pagina GP4-34) centraal in het bouwblok, doorheen het park Edith Cavell</li> <li>- Eventueel, de gefaseerde aankoop van de vrijgemaakte terreinen door de GOMB</li> <li>- Opmaak van het besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van een BBP dat afwijkt van het GBP* op het betreffende industriële bouwblok zodanig dat er een minimale economische oppervlakte bestendig blijft, maar waarbij woningen toegelaten worden boven de KMO, die gekozen worden in functie van een goede aanpassing aan dergelijke context.</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie publieke doorsteeken 1 en 2 (tussen de L. Grosjeanlaan en de J. Georinlaan)</li> <li>- Realisatie van een wijziging aan het GBP*</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefaseerde realisatie van het gemengd project van het BBP</li> </ul>	Evere / Schaarbeek  BHG/GOMB BHG/Schaarbeek/Evere  Evere / Schaarbeek RBHG  BHG/Evere/Schaarbeek/GOMB / Private partners

\* In het kader van artikel 42 van het BWRO, kan een BBP afwijken van het GBP (in dit geval, afwijking van de voorschriften) mits een motivatie en onder bepaalde voorwaarden.

4C RENFORCEMENT DES LIAISONS DE QUARTIER	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les communes d'Evere / de Schaerbeek / de Woluwé-St-Lambert</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, DEP, BM, IBGE)</li> <li>- La commune de Saint-Josse</li> <li>- Les partenaires du projet Emeraude</li> <li>- RTBF et VRT</li> </ul>	
<b>ACTIONS</b>	<b>ACTEURS</b>
<u>Actions au moyen terme</u>	
- Liaison 1 (terrains de sport Josaphat – cimetière d'Evere – Parc Edith Cavell – Woluwé)	
o Ouverture du passage public dans le Parc Edith Cavell (y compris le Foyer Schaerbeekois)	Woluwé-St-Lambert
o Réaménagement de l'Avenue de Mars (partie de l'étude relative au réaménagement du tracé du E40)	RBC /Woluwé-St-Lambert
o Réaménagement de la Rue Henri Chomé (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Schaerbeek
o Réaménagement de la Rue Jules Lebrun (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Schaerbeek
o Amélioration des passages pour piétons du Boulevard Léopold III (à coordonner avec le réaménagement du Boulevard Léopold III et le réaménagement de la ligne de tram 10)	Schaerbeek
- Liaison 2 (Paduwa – Parc de Roodebeek)	
o Réaménagement de l'Avenue de l'Optimisme (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Evere
o Réaménagement de l'Avenue L. Grosjean (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Evere
o Réaménagement de l'Avenue des Constellations: raccordement de qualité de l'Avenue du Capricorne au Parc de Roodebeek, raccordement du circuit pour cyclistes communal B à l'Avenue Hoover en direction de la nouvelle passerelle Place Vergote	Woluwé-St-Lambert
- Liaison 3 (Evere – terrain de sport St. Josse – Woluwé-St-Lambert)	
o Réaménagement de la Rue des Deux Maisons (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Evere
o Réaménagement de la Rue G. De Lombaerde (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Evere
o Négociation pour l'accès public à la zone de parc des terrains de sport St-Josse	RBC / St.-Josse
o Intégration de la passerelle pour la circulation douce au-dessus du E40 (fait partie de l'étude relative au niveau trace du E40)	RBC / Evere / Woluwé-St-Lambert
o Réaménagement de la Rue de Deux Maisons (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Woluwé-St-Lambert
- Liaison 4 (Eugène Plasky – Parc Edith Cavell)	
o Amélioration du passage au niveau de la Moyenne Ceinture (tunnel ou passerelle pour piétons)	RBC
o Réaménagement de la liaison entre rue Colonel Bourg et le passage destiné à la circulation douce au niveau de la Moyenne Ceinture (réaménagement d'Emeraude)	RBC / RTBF / Emeraude
- Liaison 5 (Paduwa – Parc Edith Cavell)	
o Réaménagement de l'Avenue L. Mommaerts (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)	Evere
o Raccordement au Parc Edith Cavell	Evere





4C VERSTERKING VAN WIJKVERBINDINGEN	
<b>OVERLEGPARTNERS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeenten Evere / Schaarbeek / Sint-Lambrechts-Woluwe</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB, BIM)</li> <li>- Gemeente St.-Joost</li> <li>- Partners project Emeraude</li> <li>- RTBF en VRT</li> </ul>	
<b>ACTIES</b>	<b>ACTOREN</b>
<u>Acties middellange termijn</u>	
- Verbinding 1 (sportterreinen Josaphat – begraafplaats Evere – Park Edith Cavell – Woluwe)	
o Opening publieke doorsteek in Park Edith Cavell (inclusief Foyer Schaerbeekois)	Sint-Lambrechts-Woluwe
o Heraanleg Maartlaan (onderdeel van de studie Hertracering E40)	BHG/ Sint-Lambrechts-Woluwe
o Heraanleg Henri Choméstraat (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Schaarbeek
o Heraanleg Jules Lebrunstraat (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Schaarbeek
o Verbetering oversteekbaarheid Boulevard Leopold III (te coördineren met heraanleg van de Boulevard Leopold III en de aanleg van tramlijn 10)	Schaarbeek
- Verbinding 2 (Paduwa – Roodebeekpark)	
o Heraanleg Optimismelaan (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Evere
o Heraanleg L. Grosjeanlaan (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Evere
o Heraanleg Sterrenbeeldenlaan: kwalitatieve aansluiting op de Steenboklaan naar het Roodebeekpark, aansluiting op de gemeentelijke fietsroute B en de Hooverlaan richting nieuwe passerelle Vergoteplein	Sint-Lambrechts-Woluwe
- Verbinding 3 (Evere – sportterreinen St. Joost – St.-Lambrechts-Woluwe)	
o Heraanleg Tweehuizenstraat (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Evere
o Heraanleg G. De Lombaerdestraat (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Evere
o Onderhandelen over publieke toegang tot parkzone sportterreinen St.-Joost	BHG / St.-Joost
o Integratie passerelle voor zacht verkeer over de E40 (onderdeel van de studie Hertracering E40)	RBC/Evere / Sint-Lambrechts-Woluwe
o Heraanleg Tweehuizenweg (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Sint-Lambrechts-Woluwe
- Verbinding 4 (Eugène Plasky – Park Edith Cavell)	
o Verbetering oversteek over de Middenring (tunnel of voetgangersbrug)	RBC
o Heraanleg verbinding tussen de passage over de Middenring en Kolonel Bourg voor zacht verkeer (heraanleg Emeraude)	BHG/ RTBF / Emeraude
- Verbinding 5 (Paduwa – Park Edith Cavell)	
o Heraanleg L. Mommaertslaen (integratie fietspad, verbreding voetpaden, groenaanleg)	Evere
o Aansluiting op park Edith Cavell	Evere

## Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

ETAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<p><u>Le nouveau Parc Edith Cavell</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La VRT est d'accord de rendre le parc public à condition de : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Prévoir suffisamment de possibilités de développement (31.000 m<sup>2</sup> sur la zone proposée de 11.600m<sup>2</sup>)</li> <li>o Conserver la salle de sport</li> <li>o Conserver le garage jusqu'au développement des terrains dans la zone de parc</li> </ul> </li> <li>- La RTBF est d'accord de rendre le parc public à condition de: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Prévoir suffisamment de possibilités de développement (31.000 m<sup>2</sup> sur la zone proposée de 11.600m<sup>2</sup>)</li> <li>o Conserver la crèche</li> </ul> </li> <li>- La VRT et la RTBF ont donné leur accord de principe pour intégrer à court terme un passage public entre Colonel Bourg et Evenepoel à condition que les frais pour la construction et pour la réorganisation de la sécurité du campus VRT / RTBF soient supportés par la RBC. La VRT et la RTBF considèrent également que les dépenses liées à l'ouverture de leur parc au public doivent être supportées par la RBC (aménagement, entretien, gestion...).</li> </ul> <p><u>Transformation de la zone industrielle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La SDRB apprécie la qualité générale du SD et reconnaît l'intérêt du raisonnement fait ici, mais elle se voit obligée de marquer son opposition une dérogation aux prescriptions du PRAS autorisant l'intégration de logements dans cette zone pour une question de principe : ceci formera un dangereux précédent qui risquerait de s'étaler sur d'autres zones industrielles Bruxelloises.</li> <li>- Le Comité d'Accompagnement et la DEP soutiennent néanmoins une dérogation au PRAS dans le cadre, l'objectif et les conditions précisément recommandés par le SD sur ce périmètre. en particulier</li> </ul> <p><u>Liaisons à travers le quartier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les communes de Schaerbeek, d'Evere et de Woluwé-St-Lambert s'accordent sur la nécessité d'améliorer la qualité des raccordements entre les communes.</li> <li>- Il n'y a pas encore eu de concertation avec la commune de Saint-Josse par rapport à l'ouverture des espaces verts du côté des terrains de sport.</li> </ul>	<p>15-09-2008 CA n°1</p> <p>24-10-2008 concertation VRT / RTBF</p> <p>26-11-2008 concertation RTBF</p> <p>01-12-2008 concertation Schaerbeek</p> <p>02-12-2008 concertation SDRB</p> <p>04-12-2008 concertation Evere</p> <p>11-12-2008 concertation VRT</p> <p>17-12-2008 CA n°2</p> <p>04-02-2009 concertation Evere</p> <p>25-02-2009 concertation SDRB</p> <p>06-03-2009 concertation VRT</p> <p>10-03-2009 CA n°3a</p> <p>19-03-2009 concertation RTBF</p> <p>19-03-2009 concertation Schaerbeek</p> <p>27-03-2009 CA n°3b</p> <p>07-04-2009 concertation collège Schaerbeek</p> <p>08-04-2009 workshop RTBF</p> <p>14-04-2009 concertation VRT</p> <p>21-04-2009 CA n°4</p>
<p><b>STAND VAN ZAKEN OVERLEG</b></p> <p><u>Nieuw Park Edith Cavell</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VRT gaat akkoord met het publiek stellen van het park mits volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> <li>o voldoende ontwikkelingsmogelijkheden (31.000 m<sup>2</sup> op de voorgestelde zone van 11.600m<sup>2</sup>)</li> <li>o behoud van de sporthal</li> <li>o behoud van de garage tot de ontwikkeling van de terreinen in de parkzone</li> </ul> </li> <li>- RTBF gaat akkoord met het publiek stellen van het park mits volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> <li>o voldoende ontwikkelingsmogelijkheden (31.000 m<sup>2</sup> op de voorgestelde zone van 11.600m<sup>2</sup>)</li> <li>o behoud van de crèche</li> </ul> </li> <li>- Principeel akkoord van VRT en RTBF voor de integratie van een publieke doorsteek tussen Kolonel Bourg en Evenepoel op korte termijn op voorwaarde dat de kosten van de aanleg en de herorganisatie van de beveiliging van de campus VRT / RTBF door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedragen worden. De VRT en RTBF beschouwen de kosten die verbonden zijn aan het publiek stellen van hun park eveneens ten laste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (aanleg, onderhoud, beheer, ...).</li> </ul> <p><u>Transformatie van de industriezone</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De GOMB waardeert de algemene kwaliteit van het RP en erkent het belang van de redenering die gevoerd werd, maar ze zien zich verplicht hun verzet te uiten tegen een wijziging in de voorschriften van het GBP dat de integratie van woningen voorziet in deze zone omwille van een principekwestie: dit vormt namelijk een gevaarlijk precedent, dat een risico inhoudt zich naar andere Brusselse industriële zones te verspreiden.</li> <li>- De stuurgroep en het DSP ondersteunen evenwel een wijziging van het GBP in het kader van en met de doelstellingen van het RP, volgens de specifieke voorwaarden die bepaald werden voor deze perimeter in het bijzonder.</li> </ul> <p><u>Verbindingen doorheen de wijk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De gemeenten Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe zijn akkoord over de noodzaak van de verbetering van de kwaliteit van de verbindingen.</li> <li>- Er vond nog geen overleg met de gemeente St.-Joost plaats in verband met het openstellen van de groene zone aan de sportterreinen.</li> </ul>	<p><b>PROCES</b></p> <p>15-09-2008 CA n°1</p> <p>24-10-2008 overleg VRT / RTBF</p> <p>26-11-2008 overleg RTBF</p> <p>01-12-2008 overleg Schaarbeek</p> <p>02-12-2008 overleg GOMB</p> <p>04-12-2008 overleg Evere</p> <p>11-12-2008 overleg VRT</p> <p>17-12-2008 CA n°2</p> <p>04-02-2009 overleg Evere</p> <p>25-02-2009 overleg GOMB</p> <p>06-03-2009 overleg VRT</p> <p>10-03-2009 CA n°3a</p> <p>19-03-2009 overleg RTBF</p> <p>19-03-2009 overleg Schaarbeek</p> <p>27-03-2009 CA n°3b</p> <p>07-04-2009 overleg college Schaarbeek</p> <p>08-04-2009 workshop RTBF</p> <p>14-04-2009 overleg VRT</p> <p>21-04-2009 CA n°4</p>



## Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

### PPAS PARC EDITH CAVELL

Commune concernée: Schaerbeek

Le but principal de ce PPAS est d'assurer la création d'un parc régional de grande qualité au profit d'un nouveau développement mixte et de l'amélioration de la qualité de vie dans tous les ilots environnants. La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive: il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

#### Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

- + Créer un passage cyclo-piéton entre la rue Evenepoel, à l'angle des bâtiments du Foyer Schaerbeekois et la rue C. Bourg, dans le but de créer une liaison interquartier (pour les modes doux) reliant les terrains de sport de Josaphat, le cimetière de St-Josse, le parc Edith Cavell, l'école et l'église du Divin Sauveur (Avenue de Roodebeek) ainsi que l'insitut de l'Angelus (chaussée de Roodebeek) et le square Vergote.
- + Créer un passage piéton entre l'Av. Georgin et le cimetière des fusillés, à travers le parc.
- + Rénover le tunnel piéton sous la Moyenne Ceinture reliant le quartier Plasky avec la zone levier.
- + Les deux zones constructibles bénéficient d'un accès-voitures par l'avenue J. Georgin, leur assurant une accessibilité indépendante des activités des deux institutions médias.
- + La RTBF peut préserver son accès arrière (par Cl. Bourg) à condition que ce passage ne devienne jamais un accès principal.
- + Aucune voirie ne peut traverser le parc, dans aucune direction.

#### Surfaces constructibles autorisées

- + Dans les limites de PPAS (voir p.GP4-46), le SD préconise 31.000 m<sup>2</sup> constructibles sur une surface au sol de 11.600 m<sup>2</sup> (un tiers du parc) pour chacune des deux parcelles.
- + Une très forte préférence est accordée à la fonction du logement, avec une mixité possible au rez-de-chaussée
- + De plus, des pavillons de services et des équipements publics pourraient être construits le long du passage cyclo-piéton. A titre d'exemple, la crèche de la RTBF et la salle de sport de la VRT correspondent au genre d'équipement ou pavillon mentionnés, surtout si ils sont ouverts au public (et non seulement aux employés des institutions respectives).

### BBP PARK EDITH CAVELL

Betrokken gemeente: Schaarbeek

De hoofddoelstelling van dit BBP is het verzekeren van de creatie van een zeer kwalitatief gewestelijk park, ten voordele van een nieuwe gemengde ontwikkeling en van de levenskwaliteit van alle omgevende bouwblokken. Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet uitputtend: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

#### Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

- + Creëren van een doorgang voor fietsers en voetgangers tussen de Evenepoelstraat, vertrekkende vanaf van de gebouwen van het Foyer Schaerbeekois, en de Kolonel Bourgstraat met het oog op de creatie van een bovenlokale verbinding (voor zacht verkeer) die de sportterreinen van Josaphat, het kerkhof van St-Joost, het park Edith Cavell, de school en de kerk du Divin Sauveur (Roodebeeklaan), het instituut de l'Angelus (Roodebeeksteenweg) en het Vergoteplein met elkaar verbindt.
- + Een voetgangersdoorgang creëren tussen de Georginlaan en het Ereveld der gefussileerden, doorheen het park.
- + De renovatie van de voetgangerstunnel onder de Middenring, die de Plaskywijk verbindt met het hefboomgebied.
- + De twee bebouwbare zones in het park genieten een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via de J.Georginlaan, waarbij een bereikbaarheid verzekerd wordt die onafhankelijk is van de activiteiten van de twee media-instellingen.
- + De RTBF kan haar achtertoegang (via de Kol. Bourgstraat) behouden, op voorwaarde dat de doorgang nooit een hoofdtoegang wordt.
- + Geen enkele weg mag in geen enkele richting het park doorkruisen.

#### Toegelaten bebouwbare oppervlakten

- + Binnen de grensen van het BBP (zie p.GP4-46), beveelt het RP 31.000m<sup>2</sup> bebouwbare oppervlakte aan op een grondoppervlakte van 11.600m<sup>2</sup> (een derde van het park) op elk van de twee percelen.
- + Er wordt een zeer sterke voorkeur geuit voor de integratie van woningen, met een eventuele mix op het gelijkvloers.
- + Bovendien kunnen er paviljoenen gebouwd worden langsheen de doorgang voor fietsers en voetgangers, waarin diensten en publieke voorzieningen opgenomen worden. De crèche van RTBF en de sporthal van VRT beantwoorden bijvoorbeeld aan het soort voorzieningen waarover gesproken wordt, zeker wanneer ze publiek toegankelijk zijn (en niet enkel bedoeld voor de werknemers van de respectievelijke instellingen).

### Principes d'aménagement du bâti dans la zone du parc

+ Respectant les lignes directrices du projet du parc Edith Cavell, deux zones équivalentes à 1/3 du terrain (11.600m<sup>2</sup>) sont définies comme constructibles. Les 2/3 restant sont voués à l'aménagement du parc public.

+ Sur les deux parcelles, la zone constructible est définie afin de maximiser l'ensoleillement et les vues sur le parc  
La forme de la zone constructible de la parcelle VRT est définie de la manière suivante :

Un rectangle de 290m \* 40m implanté contre les limites nord et est de la parcelle (et orientée est-ouest)

La forme de la zone constructible de la parcelle RTBF est définie de la manière suivante: Un rectangle de 116m \* 100m implanté contre les limites sud et est de la parcelle (et orientée est-ouest)

+ Un écran vert (lignée d'arbres) d'une épaisseur minimal de 10m doit être aménagé sur la surface constructible de la RTBF le long de la limite sud de la parcelle afin d'empêcher un vis-à-vis avec les immeubles de logement de la rue Colonel Bourg.

+ Un espace public conséquent, programmé, et faisant partie intégrante du parc sera aménagé du côté ouest du parc, donnant accès aux campus sécurisés de la RTBF-VRT.

### Inrichtingsprincipes voor de bebouwing in de parkzone

In overeenstemming met de krijtlijnen van het project van het park Edith Cavell, worden er twee evenwaardige zones afgebakend op 1/3 van het terrein (11.600m<sup>2</sup>). De resterende 2/3 zijn gewijd aan de inrichting van een publiek park.

+ De bebouwbare zone is op de beide percelen gedefinieerd in functie van een maximale bezonning en een optimaal zicht op het park.

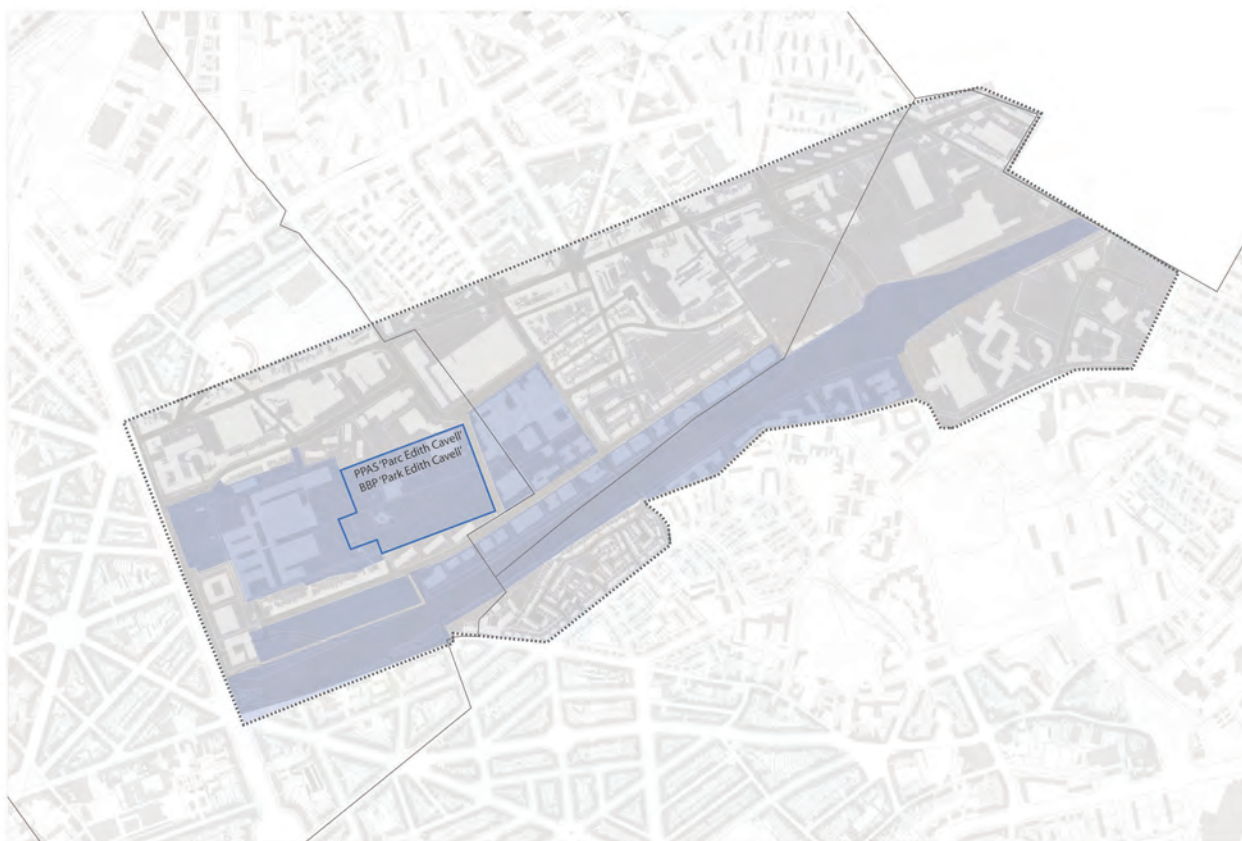
De vorm van de bebouwbare zone op het perceel van VRT is op volgende manier vastgelegd: Een rechthoek van 290m \* 40m wordt ingeplant tegen de noordelijke en oostelijke grens van het perceel (en wordt oost-west georiënteerd)

De vorm van de bebouwbare zone op het perceel van RTBF is op volgende manier vastgelegd: Een rechthoek van 116m \* 100m wordt ingeplant tegen de zuidelijke en oostelijke grens van het perceel (en wordt oost-west georiënteerd)

+ Er dient een groen scherm (bomenrij) met een minimale dikte van 10m te worden aangeplant op de zuidelijke grens van de bebouwbare zone van RTBF, om een rechtstreekse inblik te vermijden in de appartementsgebouwen van de Kol. Bourgstraat.

+ Aandewestelijke zijde van het park wordt een samenhangende publieke ruimte voorzien, die programmatorisch opgeladen wordt, integraal deel uitmaakt van het park en toegang verschaft tot de beveiligde campussen van VRT en RTBF.

GP4-46



+ De plus, des pavillons de services et des équipements publics pourraient être construits le long du passage cyclo-piéton à condition qu'ils ne soient pas accessibles par voiture, et que leur implantation permette une très grande transparence et relation physique entre le passage cyclo-piéton d'une part, et le cimetière et les espaces verts du parc d'autre part. Le parc n'étant pas une zone constructible, la pertinence de ce genre de pavillons ou équipements se mesurera en fonction de leurs apports à la qualité du parc et leur compatibilité avec le caractère public et récréatif de celui-ci.

#### **Bâtiments à préserver**

+ La salle de sport de la VRT et la crèche de la RTBF seront préservées comme équipements privés dans le parc (bien qu'il soit souhaitable qu'ils soient, à moyen terme, totalement ou partiellement ouverts au public). Le dépôt de la VRT sur Geogin pourra être préservé jusqu'à ce que le développement des zones constructibles soit entamé. Une fois les travaux commencés, le dépôt devra être relocalisé dans la zone constructible de la VRT. Ce dépôt fera partie des surfaces constructibles autorisées (inclus dans les 31.000m<sup>2</sup>).  
+ L'aménagement respectera les entrées respectives des deux institutions et prendra en compte leurs axes de circulation

#### **Principes d'aménagement des espaces verts**

+ Le parc contient trois grandes zones: une zone d'espace public accompagnant le passage cyclo-piéton nord-sud; une zone accompagnant l'axe d'entrée ouest-est; et, enfin, une zone verte conséquente qui forme le cœur du parc.  
+ La RBC et la commune veilleront à ce que l'aménagement du parc respecte l'historique du terrain tout en permettant une grande marge de manœuvre aux paysagistes pour proposer un aménagement créatif et répondant aux nécessités des riverains.

+ Er mogen bovendien paviljoenen voor diensten en publieke voorzieningen gebouwd worden langsheen de doorgang voor fietsers en voetgangers, op voorwaarde dat zij niet bereikbaar zijn met de wagen en dat hun inplanting een zeer grote transparantie en fysieke relatie toelaat tussen de doorgang voor fietsers en voetgangers enerzijds en het kerkhof en de groene ruimten van het park anderzijds. Aangezien het park geen bebouwbaar zone is, zal de dimensionering van dit type paviljoenen of voorzieningen in functie staan van hun bijdrage aan de kwaliteit van het park en hun vereenigbaarheid met het publieke en recreatieve karakter.

#### **Te bewaren gebouwen**

+ De sporthal van de VRT en de crèche van RTBF worden bewaard als privévoorzieningen in het park (hoewel het wenselijk is dat zij op middellange termijn deels of volledig opengesteld worden voor het publiek). De garage/opslagplaats van VRT aan Geogin kan bewaard worden tot op het moment dat de ontwikkeling van de bebouwde zones gestart worden. Eens de werken begonnen zijn, dient de garage/opslagplaats geherlocaliseerd te worden binnen de bebouwbaar zone van VRT. Deze garage/opslagplaats maakt deel uit van de toegelaten bebouwbaar oppervlakten (inbegrepen in de 31.000m<sup>2</sup>).  
+ De aanleg zal de respectievelijke ingangen van de twee instellingen respecteren en houdt tevens rekening met hun circulatie-assen.

#### **Inrichtingsprincipes van de groene ruimten**

+ Het park bevat drie grote zones: een zone met een publieke ruimte die de noord-zuid doorgang voor fietsers en voetgangers begeleidt; een zone gelegen rondom de oostwest toegangsas en een samenhangende groene ruimte die het hart van het park vormt.  
+ Het BHG en de gemeente waken erover dat de aanleg het park de geschiedenis van het terrein respecteert, maar laten tegelijk een grote interventiemarge aan de landschapsarchitecten zodat zij een creatieve aanleg kunnen voorstellen die beantwoordt aan de noden van de omwonenden.

**PPAS PME**

Communes concernées: Schaerbeek, Evere

Le but principal de ce PPAS dérogatoire est de permettre la construction de logements dans cette zone d'industrie urbaine. La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive : il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

**Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes**

- + Deux rue est-ouest à caractère local (woonerf) seront aménagées à travers le block industriel. La première longera le côté arrière des parcelles de l'Av. Leonard Mommaerts; la deuxième longera la limite arrière des parcelles de la rue Colonel Bourg. Les industries urbaines ne pourront pas être désenclavées à travers les deux nouvelles rues locales.
- + Les industries urbaines en rez-de-chaussée sur les quatre côté du block devraient être désenclavées par les voiries contournant le bloc: Rue Cl. Bourg, Av. Leon Grosjean, Av. Leonard Mommaerts, Av. Jacques Georgin.

**Principes d'aménagement du bâti**

- + Les rez-de-chaussée des parcelles sur les quatre rues contournant le bloc seront affectés à la fonction d'industries urbaines. On pense ici à des PME compatibles avec l'habitat. Dans ce sens, ces rez-de-chaussée devraient avoir des hauteurs libres sous plafond entre 4,5m et 6m.
- + Les rez-de-chaussée des parcelles en intérieur-d'îlot, situés autour des cours intérieures (voir page GP4-25), peuvent aussi être affectés à l'activité d'industrie urbaine. Dans ce cas là, une condition s'impose: les industries qui y seront aménagées doivent être uniquement désenclavées à travers les dites cours, et non pas à travers les rues résidentielles proposées.
- + Les surfaces résidentielles commencent au 1er étage et s'élèvent jusqu'à un gabarit maximum de RezPME+ 4.
- + Les entrées des immeubles résidentiels seront aménagées sur les deux nouvelles rues locales (clos résidentiel).
- + Les cours intérieures des îlots formés pourraient être utilisées par les industries comme zones de manœuvre, mais pas comme zones de stockage: elles doivent être libres de manière permanente et ouvertes à un double usage: industriel durant les heures de travail, et résidentiel (si désiré) en dehors.
- + Les toitures des industries urbaines devraient être vertes et accessibles aux logements des étages comme espaces récréatifs semi privatifs.
- + Des mesures techniques appropriées devraient être prises en compte dans la construction des immeubles mixtes afin que les nuisances sonores ou autres des industries soient

**BBP KMO**

Betrokken gemeenten: Schaerbeek, Evere

De hoofddoelstelling van dit wijzigings-BBP is het toelaten van de constructie van woningen binnen deze zone voor stedelijke industrie. Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet limitatief: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

**Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen**

Twee oostwest-georiënteerde straten met een lokaal karakter (woonerf) worden doorheen het industriële bouwblok aangelegd. De eerste volgt de achterzijde van de percelen aan de Leonard Mommaertslaen; de tweede volgt de achterste grens van de percelen aan de Kolonel Bourgstraat. De stedelijke industrie mag niet ontsloten worden via deze twee nieuwe lokale straten.

De stedelijke industrie, die zich op het gelijkvloers aan de 4 zijden van het bouwblok bevindt, moet ontsloten worden door de wegen die het bouwblok omgeven: de Kol. Bourgstraat, de Leon Grosjeanlaan, de Leonard Mommaertslaen en de Jacques Georginlaan.

**Inrichtingsprincipes voor de bebouwing**

- + De gelijkvloerse verdiepingen van de percelen die uitgeven op de vier straten die het bouwblok omgeven, zijn bestemd voor de functie stedelijke industrie. Hier wordt gedacht aan KMO's die verenigbaar zijn met de woonfunctie. In dit opzicht dienen de gelijkvloersen een vrije hoogte van 4,5m tot 6m te hebben.
- + De gelijkvloerse verdiepingen van de percelen gesitueerd rondom de binnenplaatsen, centraal in de bouwblokken (zie pagina GP4-25), mogen ook de bestemd worden voor stedelijke industrie, dit onder de voorwaarde dat de industrie die hier gelegen is enkel ontsloten mag worden via de binnenplaatsen en niet via de residentiële straten.
- + De residentiële oppervlakten beginnen vanaf de eerste verdieping en kunnen maximaal oplopen tot 4 verdiepingen boven het gelijkvloers.
- + De toegangen tot de woningen worden voorzien in de twee nieuwe lokale straten (woonerf).
- + De binnenplaatsen, die centraal in de bouwblokken gevormd worden, kunnen door de industrie als manoeuvreerruimte gebruikt worden, niet als opslagruimten. Ze dienen permanent vrij te blijven, zodat ze zich lenen voor een dubbel gebruik: tijdens de werkuren voor de industriële activiteiten, daarbuiten kunnen ze (indien gewenst) door de bewoners gebruikt worden.



minimisées (séparation des structures pour éviter les vibrations, etc.)

#### **Surfaces constructibles autorisées**

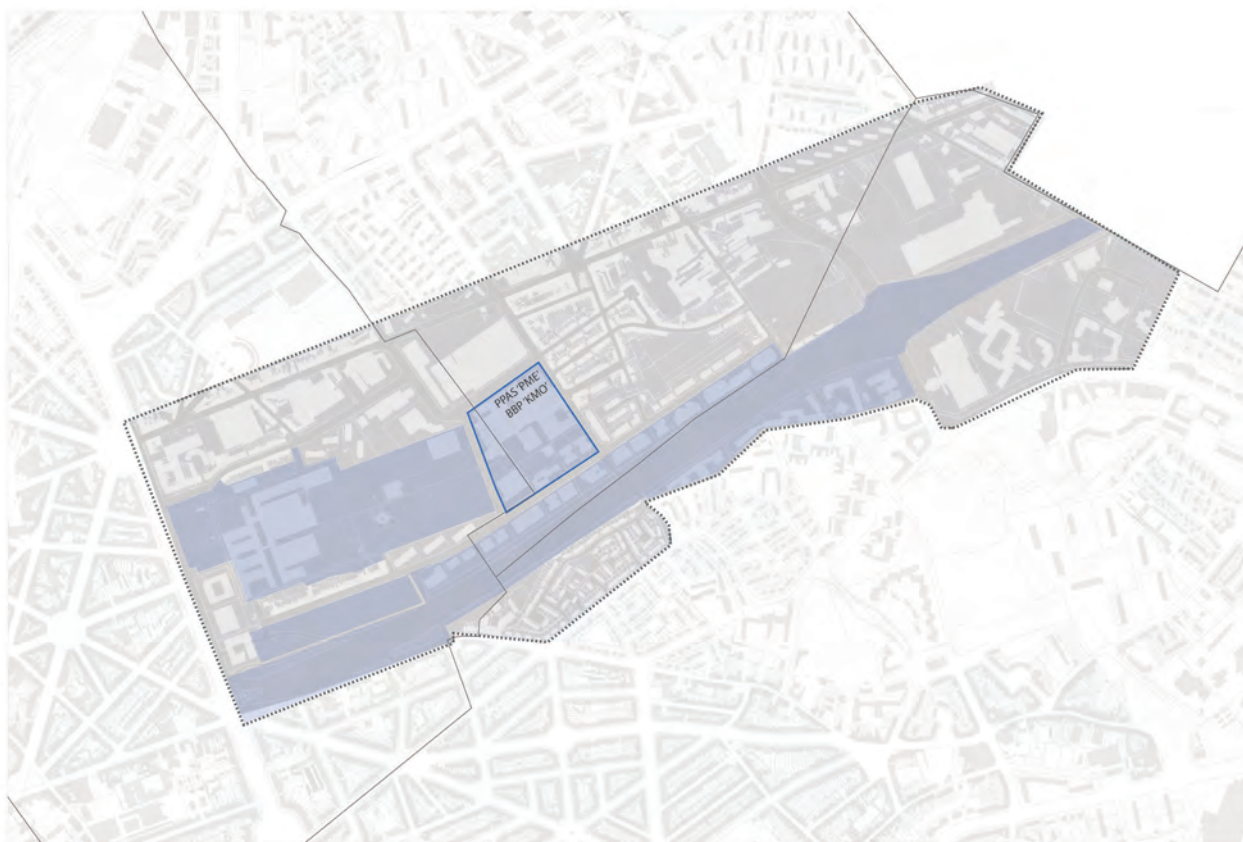
+ Les mètres carrés affectés aux industries urbaines ne devraient pas être inférieure à 30.000m<sup>2</sup>

+ De daken van de ruimten voor stedelijke industrie dienen groen te zijn en toegankelijk voor semi-privaat recreatief gebruik vanuit de woningen op de verdiepingen.

+ Er dienen in de constructieve uitwerking gepaste maatregelen genomen te worden zodat overlast, afkomstig van de industrie zoals geluid of andere, geminimaliseerd wordt (gescheiden structuur om trillingen te vermijden, etc.)

#### **Toegelaten bebouwbare oppervlakten**

+ Het aantal vierkante meter, bestemd voor stedelijke industrie, mag niet onder 30.000m<sup>2</sup> liggen.







Grand Projet 5 | Groot Project 5:

**Marcel Thiry**  
Pôle d'équipements, logements et loisirs

**Marcel Thiry**  
Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie



# Grand Projet 5:

## Groot Project 5:

### Projet | Project

Introduction | Inleiding

#### I. Analyse | Analyse

Histoire | Geschiedenis

Situation de fait | Bestaande toestand

Caractéristiques urbanistiques | Stedenbouwkundige karakteristieken

Transformation de fonctions | Transformatie van functies

Terrains disponibles pour le dépôt de De Lijn | Beschikbare terreinen voor De Lijn

#### II. Lignes directrices | Krijtlijnen

#### III. Project | Project

III a. Recherche de possibilités de transformation de la zone de bureaux

Marcel Thiry | Onderzoek transformatiepotentieel kantoorzone Marcel Thiry

III.b Un nouveau dépôt pour De Lijn? | Een nieuwe depot voor De Lijn?

III c. Plan | Plan

### Plan d'action | Actieplan

Programme d'action | Actieprogramma

Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's



# Marcel Thiry | Marcel Thiry

## Pôle d'équipements, logements et loisirs

### Pool voor voorzieningen, woningen en recreatie

#### INTRODUCTION

L'objectif du cinquième projet est la conversion de la zone dite 'Marcel Thiry' en un pôle d'équipements et de loisirs. La zone est confrontée à la même problématique que celle de Colonel Bourg: immeubles inoccupés et/ou vétustes, mauvaise desserte par les transports en commun. Un très grand nombre de bâtiments existants (bureaux, logements, écoles) possèdent cependant un important potentiel de conversion. Il semble donc évident de trouver une nouvelle affectation aux complexes de bureaux Pléiades et aux terrains actuellement occupés par l'IBGE afin qu'ils puissent jouer leur rôle de catalyseur et donner une nouvelle dynamique au quartier.

Le projet propose également la construction d'un dépôt de De Lijn dans l'avenue Hof ten Berg (du côté de Zaventem), lequel viendrait remplacer le dépôt actuel situé dans le quartier Paduwa.

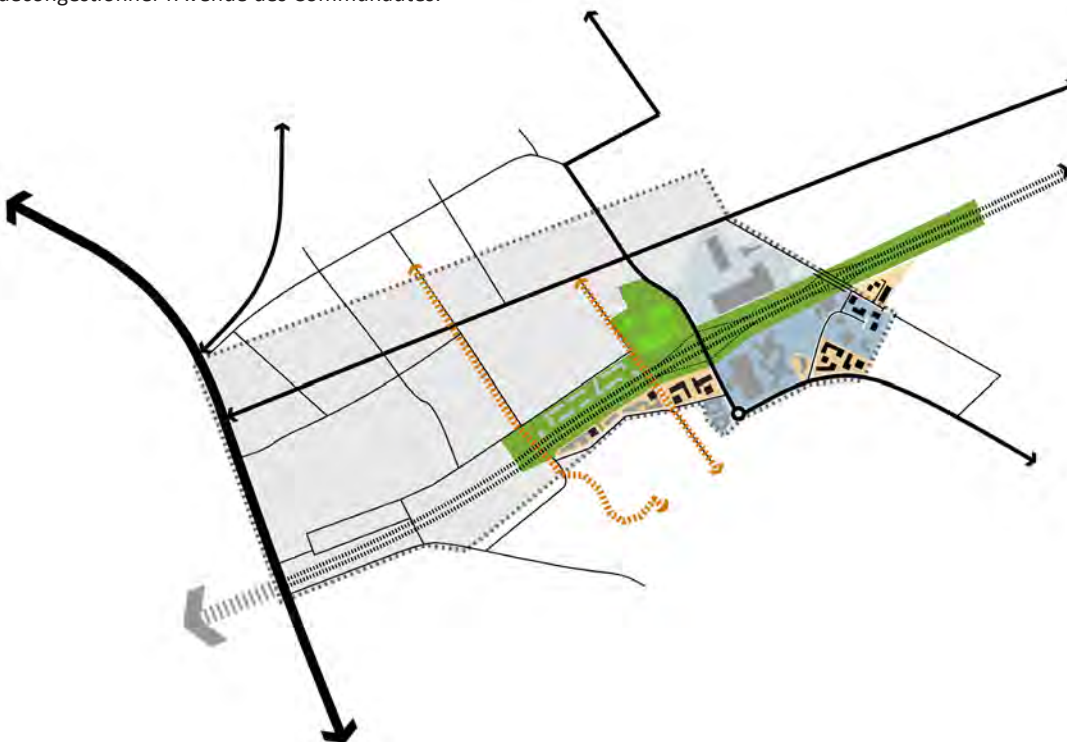
La rue du Péage et l'avenue Hof ten Berg pourraient être connectées via un viaduc sur l'E40, qui pourrait desservir le nouveau dépôt de De Lijn et la zone d'activités économiques de la SDRB. Au niveau de l'Avenue Marcel Thiry, la création de ce nouveau pont permettrait en outre l'aménagement d'une sortie directe (en direction de la sortie de la ville) afin de décongestionner l'Avenue des Communautés.

#### INLEIDING

Het vijfde project is erop gericht de zogenaamde Marcel Thiry-zone te transformeren in een pool voor voorzieningen en recreatie. De zone kampt met vergelijkbare problemen als de gebouwen langs Kolonel Bourg: leegstand, slechte bediening openbaar vervoer, verouderd. Een heel aantal bestaande kantoor-, woon- en schoolgebouwen hebben vandaag een belangrijk potentieel voor transformatie. Daarnaast is het realistisch om voor de huidige terreinen van de BIM en Plejaden naar een nieuwe bestemming op zoek te gaan, zodat zij een katalysator vormen en een nieuwe dynamiek in de wijk integreren.

Het project omvat ook het voorstel voor de bouw van een entrepot van De Lijn in de Hof ten Berglaan (kant Zaventem), dat het entrepot in de Paduwawijk moet vervangen.

De Tolstraat en de Hof ten Berglaan kunnen weer met elkaar verbonden worden door een viaduct over de E40, die het nieuwe entrepot van de Lijn en de industriezone van de GOMB zou bedienen. Het nieuwe viaduct zou ook een rechtstreekse afrit van de Marcel Thiry laan weg van de stad mogelijk maken waardoor de Gemeenschappenlaan kan vermeden worden.



## I. ANALYSE | ANALYSE

### Histoire

A l'origine, le quartier Marcel Thiry (comme celui de Colonel Bourg) n'était pas planifié comme quartier de bureaux dans le plan de secteur: il s'agissait essentiellement de zones industrielles, de recherche ou d'équipements.

Le développement de cette zone est dû à l'initiative conjointe de l'architecte Marijnissen et des promoteurs-entrepreneurs Besix et Burco. Besix a également développé du logement non loin des grandes zones de logements réalisées dans les années '60 par Etrimo.

On observe donc plusieurs époques :

- > '60 : Etrimo
- > '70 : +/- rien
- > '80 : Goldberg (Col. Bourg) + Cora (rénovation en 2006)
- > '90 : Besix / Burco + Tractebel
- > '00 : École Ste Jeanne de Chantal et appartements (M. Thiry)

Les zones (Marcel Thiry et Colonel Bourg) ont ensuite été requalifiées en zones administratives dans le PRAS.

Dans les années '80, un certain nombre d'acteurs du marché immobilier ont défendu l'idée « qu'il fallait que la ville offre les mêmes attraits que la périphérie... ». La morphologie des bâtiments se rapproche donc de celle des «business parks» périphériques des années '80 et '90. Dans la logique du système, les quotas de parkings étaient très élevés (jusqu'à 1 place/35m<sup>2</sup>) avec cependant une différence notable par rapport à la périphérie: la création de parkings en sous-sol.

### Geschiedenis

Oorspronkelijk was de Marcel Thirywijk (net als de Kolonel Bourgwijk) in het sectorplan niet voorzien als een kantoorwijk: het ging in essentie over industrie-, onderzoeks- of uitrustingszones.

De ontwikkeling van de zone kwam er op het gezamenlijk initiatief van de architect Marijnissen en de promotoren/aannemers Besix en Burco. Besix heeft ook woningen ontwikkeld in de buurt van de grote woonzones, die in de jaren '60 werden opgetrokken door Etrimo.

Er waren dus verschillende perioden:

- > '60 : Etrimo
- > '70 : +/- niets
- > '80 : Goldberg (Kol. Bourg) + Cora (gerenoveerd in 2006)
- > '90 : Besix / Burco + Tractebel
- > '00 : de Ste Jeanne de Chantal-school en appartementen (M. Thiry)

De zones (Marcel Thiry en Kolonel Bourg) werden vervolgens geherkwalificeerd als administratieve zones in het GBP.

In de jaren '80 hebben enkele actoren van de vastgoedmarkt de idee verdedigd dat « de stad dezelfde charmes moest bieden als de rand... ». De morfologie van de gebouwen vertoont dus gelijkenissen met die van de «business parks» in de periferie van de jaren '80 en '90. In de logica van het systeem waren de quota's van de parkeerplaatsen erg hoog (tot één plaats per 35m<sup>2</sup>), met echter één opmerkelijk verschil met de stadsrand: de bouw van ondergrondse parkeerplaatsen.



### Situation de fait - descriptif des immeubles

La plupart des immeubles de la zone sont en général bien construits et bien conçus, bien que l'aspect esthétique extérieur soit pour certains peu séduisant. En ce qui concerne les équipements techniques, ces immeubles se situent dans la moyenne des immeubles de bureaux bruxellois: climatisation, faux-planchers, parkings en sous-sol. Par contre, il s'agit en général d'immeubles ou d'ensemble d'immeubles de plus grande surface.

L'évolution du marché immobilier explique le fait que les entreprises n'étant pas liées par un bail de longue durée ont intérêt à déménager fréquemment. Ceci même à l'intérieur de la région et même pour rester locataires. Deux raisons à cela :

>> à courte, moyenne et longue durée, les loyers du marché des immeubles de bureaux évoluent moins vite que l'index: le loyer indexé d'un immeuble ancien est donc très vite supérieur au premier loyer d'un immeuble neuf.

>> pour les occupants assujettis à la TVA, un montage fiscal adéquat permet en outre de récupérer la TVA, ce qui n'est pas possible pour une location non structurée.

### Bestaande toestand - omschrijving van de gebouwen

De meeste gebouwen van de zone zijn in het algemeen goed gebouwd en ontworpen, hoewel de esthetiek van de buitenzijde voor sommigen weinig aantrekkelijk is. Wat betreft de technische uitrustingen, behoren die gebouwen tot de gemiddelde Brusselse kantoorgebouwen: airconditioning, holle vloeren en ondergrondse parkeerplaatsen. Het gaat in het algemeen over gebouwen of gebouwencomplexen van grotere oppervlakte.

De evolutie van de vastgoedmarkt verklaart het feit dat bedrijven die niet gebonden zijn door een huurcontract van lange duur, er belang bij hebben om regelmatig te verhuizen, zelfs binnen het gewest, en om huurder te blijven. Daar zijn twee redenen voor:

>> op korte, middellange en lange termijn evolueren de huurprijzen van de kantoorgebouwenmarkt minder snel dan de index: de geïndexeerde huurprijs van een oud gebouw is dus zeer snel hoger dan de eerste huurprijs van een nieuw gebouw.

>> voor huurders die onderworpen zijn aan de BTW zorgt een afdoende fiscale constructie bovendien voor de recuperatie van de BTW, wat niet mogelijk is voor een niet-gestructureerde huur.



^^ 1. Pleiades Antares I Plejaden Antares \_ 2. IBGE I BIM \_ 3. Av. M. Thiry I M. Thiry/laan \_ 4. M. Thiry - Axa \_ 5. Pléiades Constellation I Plejaden Constellation \_ 6. Pléiades I Plejaden \_ 7. Val d'Or - 8. Besix

### Caractéristiques urbanistiques

Au cours des dernières années, un grand nombre de sociétés ont quitté le quartier en faveur d'autres zones, notamment:

- la périphérie de Bruxelles où la circulation est moins congestionnée (hors du Ring);
- le centre de Bruxelles où le contexte urbain est bien représenté (transports en commun et services)

En effet, la zone Marcel Thiry est caractérisée par les trois faiblesses suivantes:

#### 1. Mauvaise accessibilité

Comme Colonel Bourg, le quartier souffre d'un manque de desserte correcte en transports en commun, requise habituellement dans les quartiers administratifs. L'échangeur de Kraainem étant saturé, les immeubles de bureaux sont devenus de moins en moins accessibles en voiture. Ce critère ne joue pas en faveur de l'attractivité des immeubles de bureaux du quartier et influe sans doute indirectement sur le taux d'occupation des immeubles.

#### 2. Contexte urbain pauvre

Ces dix dernières années, la culture de travail a énormément évolué. Cette évolution s'est traduite en de nouveaux besoins en termes d'architecture et de conditions. De nos jours, il faut une typologie de bureaux renouvelée, mieux intégrée dans le contexte urbain, avec - en dehors d'une bonne desserte en transports en commun - des espaces publics, des restaurants, des cafés et des équipements sportifs dans les environs immédiats. Un tel contexte fait actuellement défaut aux bureaux situés le long de l'Avenue Marcel Thiry (comme à ceux situés dans la rue Colonel Bourg), ce qui a sans aucun doute un impact négatif sur la valeur des bâtiments.

Et pourtant, de par sa situation le long de l'E40, la zone bénéficie d'une grande visibilité et peut tirer profit de sa proximité d'un réseau routier régional important. La conversion de l'E40 en un 'Parkway' vert, transformant ainsi l'E40 en un accès à Bruxelles de grande qualité, est donc un des objectifs majeurs du Schéma Directeur et d'une importance primordiale pour l'amélioration de l'image de marque du quartier.

### Stedenbouwkundige karakteristieken

De laatste jaren hebben veel ondernemingen de wijk verlaten, waarbij zij volgende bestemmingen verkozen:

- de periferie van Brussel waar er minder verkeerscongestie is (buiten de Ring);
- het centrum van Brussel waar er een stedelijk context aanwezig is (openbaar vervoer en diensten)

De zone Marcel Thiry wordt gekenmerkt door de volgende drie zwakheden:

#### 1. Slechte bereikbaarheid

De wijk ondervindt, net zoals Kolonel Bourg, een gebrek aan een goede ontsluiting en openbaar vervoer, wat een gebruikelijke vereiste is voor administratieve wijken. Aangezien de verkeerswisselaar van Kraainem verzadigd is, zijn de kantoren steeds minder bereikbaar geworden met de auto. Dit criterium speelt in het nadeel van de attractiviteit van de kantoren in de wijk en beïnvloedt zonder twijfel onrechtstreeks de bezettingsgraad ervan.

#### 2. Arme stedelijke context

In het voorbije decennium is de werkcultuur geëvolueerd en daarmee samenhangend ook de architectuur en de vereisten. Tegenwoordig is een vernieuwde kantoortypologie noodzakelijk, beter geïntegreerd in de stedelijke context, met - behalve openbaar vervoer - restaurants, cafés, sportaccommodatie en publieke ruimten in de omgeving. De kantoren van Marcel Thiry (en ook de kantoren aan de Kolonel Bourgstraat), kunnen niet genieten van een dergelijke context, hetgeen ongetwijfeld een weerslag heeft op de waarde van de gebouwen.

Anderzijds geniet de zone, door haar ligging langs de E40, toegang van Brussel, een grote zichtbaarheid en een belangrijke nabijheid tot het regionaal verkeersnetwerk. De transformatie van de E40 tot groene 'Parkway' en kwalitatieve toegang tot Brussel is dan ook één van de belangrijkste streefdoelen van het Richtplan en van groot belang voor de verbetering van het imago van de wijk.

GP5-6



^^ Pléiades I Plejaden Antares - IBGE I BIM



^^ Marcel Thiry - AXA



^^ Tractebel

### 3. Manque de qualité et d'identité

Un troisième problème, auquel la zone de projet est confrontée, est la surabondance et la dispersion de l'offre en immeubles de bureaux. Ceux-ci sont caractérisés par un manque d'identité et de profil 'marketing'. Comme tout autre produit à vendre sur le marché, ils ont besoin d'une identité bien spécifique et d'un caractère unique, ce qui leur fait complètement défaut à l'heure actuelle.

### 3. Gebrek aan kwaliteit en identiteit

Een derde probleem is het overaanbod en de verspreiding van het kantoraanbod binnen het projectgebied. Deze kantoren hebben geen identiteit of marketingprofiel. Net als ieder ander product op de markt helpt een herkenbare identiteit om het product te verkopen en om duidelijk te definiëren waarom het zo uniek is. Hieraan ontbreekt het hen op dit ogenblik echter volledig.



^^ Exemples nouvelle identité des bureaux | Voorbeelden nieuwe identiteit kantoorgebouwen

### Transformation de fonctions

Au sein de la zone globale de la zone levier, le SD propose de regrouper un ensemble de bureaux de grande envergure le long de la Moyenne Ceinture. Ceux-ci bénéficieront d'une grande visibilité et d'une excellente accessibilité via les transports en commun. En les regroupant autour d'un espace public de qualité, ils seront dotés d'une forte identité (voir Grand Projet 1: Pôle économique Reyers).

Le taux d'occupation des bureaux étant très élevé au sein de la zone Marcel Thiry pour les raisons évoquées ci-dessus et la demande en logements et équipements étant très importante au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, il est fortement conseillé de transformer, là où c'est possible, la fonction des immeubles de bureaux. Dans un tel contexte de conversion, il faudra cependant tenir compte d'un certain nombre des éléments suivants.

Si le principe de la conversion en logements est en plein essor, il concerne surtout d'anciens immeubles de logements transformés auparavant en bureaux et qui peuvent facilement retrouver leur fonction d'origine. Plus de la moitié des surfaces converties à l'heure actuelle concerne des bâtiments de bureaux qui retrouvent leur fonction d'origine (logement) et qui, situés dans des quartiers résidentiels ou aux limites de ces quartiers, tolèrent aisément une conversion en logements dans un contexte urbain qui s'y prête (le pentagone et sur l'axe de bureau de l'Avenue Louise). Cette donnée nous indique un paradoxe important: si d'une part, le principe de convertir un immeuble de bureau en logements est un phénomène essentiel en faveur de la mixité dans des quartiers monofonctionnels, d'autre part, les opérations de ce type sont presque inexistantes dans ces quartiers (comme Colonel Bourg et Marcel Thiry) parce que la morphologie des immeubles ne le permet pas toujours, ou bien du fait de la mauvaise qualité du contexte.

Une analyse confirme la perte continue (mais non linéaire) de valeur que connaissent les immeubles de bureaux de la zone Marcel Thiry. De plus en plus, lorsque les immeubles sont vides, la valeur tend vers la valeur du terrain. Cela ne signifie pas dans tous les cas que ces immeubles puissent être transformés en logements. En outre, le mode de calcul des surfaces est, en Belgique, très différent entre bureaux et logements. Par conséquent, un immeuble peut avoir une surface commercialisable en logement inférieure, dans certains cas, de 20% par rapport à la surface « vendable » en bureaux.

### Transformation de fonctions

Binnen de globale zone van het hefboomgebied, stelt het RP voor om een grootschalige oppervlakte kantoren te bundelen aan de Middenring. Deze genieten een grote zichtbaarheid en goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, en krijgen als cluster een sterke eigen identiteit door ze te bundelen rondom een kwalitatieve publieke ruimte (zie Groot Project 1: Economische Pool Reyers).

Gezien de grote leegstand van de kantoren in de zone Marcel Thiry, veroorzaakt door de hierboven beschreven problemen, en gezien de grote vraag naar woningen en voorzieningen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is het ten zeerste aangeraden om, waar mogelijk, een transformatie van de kantoren naar een andere functie na te streven. Toch dient men met een aantal elementen rekening te houden:

Hoewel het principe van de omvorming tot woningen momenteel een hoge vlucht scheert, heeft het vooral betrekking op oude woningen die vroeger werden omgevormd tot kantoren en die gemakkelijk weer hun oorspronkelijke functie kunnen invullen. Meer dan de helft van de gebouwen die momenteel worden omgevormd, zijn kantoorgebouwen die hun oorspronkelijke functie (woning) terugkrijgen en die, aangezien ze zich in woonwijken of aan de rand daarvan bevinden, gemakkelijk een omvorming tot woning aankunnen in een stedelijke context die zich daartoe leent (binnen de vijfhoek en op de kantorenas van de Louizalaan). Dit gegeven wijst op een belangrijke paradox: hoewel enerzijds het principe van het omvormen van een kantoorgebouw tot woningen een essentieel fenomeen is ten gunste van het gemengd karakter van monofunctionele wijken, zijn ingrepen van dat type anderzijds bijna onbestaand in deze wijken (bijv. Kolonel Bourg en Marcel Thiry) aangezien de morfologie van de gebouwen dit niet altijd toelaten of omwille van de slechte kwaliteit van de context.

Een analyse bevestigt het constante (maar niet-lineaire) waardeverlies dat de kantoorgebouwen van de Marcel Thiryzone ondergaan. Als de gebouwen leeg staan, neigt de waarde ervan steeds meer naar de waarde van de grond. Dit betekent niet altijd dat deze gebouwen tot woningen kunnen worden omgevormd. Bovendien wordt in België de oppervlakte van kantoren op een heel andere manier berekend dan die van woningen. Vandaar dat in sommige gevallen de commerciële oppervlakte van een gebouw als woning 20% kleiner is dan de « verkoopbare » oppervlakte van dit gebouw als kantoor.







^^ Site actuel - proposition nouveau site De Lijn | Bestaande - voorstel nieuwe site De Lijn

### Terrains disponibles pour le dépôt de De Lijn

Au sein de la zone levier, il faudra trouver un site alternatif pour le dépôt de De Lijn (voir le Grand Projet 3: Chaussée de Louvain). Les terrains à prendre en considération doivent répondre à un nombre de conditions cruciales imposées par De Lijn. D'une part, les terrains doivent être situés dans la proximité d'Evere; en effet, un déménagement des bus vers l'autre côté de Bruxelles serait trop cher et trop imposant. D'autre part, les terrains doivent s'étendre sur une superficie d'au moins 1 ha afin de permettre une éventuelle extension future.

Il existe actuellement au sein de la zone Marcel Thiry un certain nombre de terrains vacants qui répondent à ces critères. Il s'agit notamment des terrains de la SDRB, situés entre l'Avenue Ariane et l'avenue Hof ten Berg sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Or, ces terrains ont déjà été affectés à la construction d'une imprimerie.

Les conditions urbanistiques requises pour l'implantation d'un nouveau dépôt de De Lijn existent également de l'autre côté de l'avenue Hof ten Berg. Mais un certain nombre de conditions préliminaires devront être remplies avant de pouvoir envisager cette piste. Il s'agit notamment:

- du statut des terrains (situés sur le territoire flamand) qui implique une modification de leur affectation
- de l'accessibilité du site.

Au sein de l'étude du Schéma Directeur, cette piste sera examinée plus en détail.

### Beschikbare terreinen voor het depot De Lijn

Binnen de zone van het hefboomgebied wordt ook op zoek gegaan naar een mogelijke alternatieve locatie voor het depot van De Lijn (zie Groot Project 3: Leuvensesteenweg). De terreinen die daarvoor in aanmerking komen moeten beantwoorden aan een aantal cruciale randvoorwaarden die De Lijn vooropstelt. Enerzijds moeten ze gelegen zijn in de nabijheid van Evere gezien het verhuizen van de bussen naar een andere kant van Brussel te belastend en te duur is. Anderzijds moet de oppervlakte van het terrein minstens 1 ha groot zijn, zodat er ook ruimte is voor een eventuele groei.

Binnen de zone van Marcel Thiry zijn er een aantal terreinen die vandaag vacant zijn en die voldoen aan deze voorwaarden. Het gaat enerzijds om de terreinen van de GOMB tussen de Arianelaan en de Hof ten Berglaan op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze terreinen werden echter reeds ter beschikking gesteld voor de bouw van een drukkerij.

Ook aan de overzijde van de Hof ten Berglaan bestaan de nodige ruimtelijke condities voor de lokalisatie van een nieuw depot voor de Lijn. Er zijn echter een aantal randvoorwaarden die vervuld moeten worden vooraleer deze piste realiseerbaar is:

- het statuut van de terreinen (die op Vlaams grondgebied gelegen zijn) impliceert een bestemmingswijziging;
- de bereikbaarheid van de site.

Binnen de studie van het Richtplan werd deze piste verder in detail onderzocht.

## II. LIGNES DIRECTRICES | KRIJTLIJNEN

### + Transformation en zone de logement

Dans le quartier Marcel Thiry, au sein de la zone levier, il existe déjà une dynamique qui consiste à transformer quelques bureaux en logements. Cette tendance s'explique par la mauvaise accessibilité des bureaux d'une part et par une meilleure qualité de vie d'autre part (le Parc Val d'Or, équipements, ...). Nonobstant le fait que la STIB a aménagé un site propre aux bus et qu'elle a prévu la prolongation de la ligne de tram 94 entre Roodebeek et la zone, il est fort probable que l'Avenue Marcel Thiry soit trop limitée en sa qualité de connexion pour justifier un accroissement du nombre de bureaux. Il est donc conseillé de donner une autre fonction aux bureaux, du moins là où c'est possible. Le Schéma Directeur démontre le potentiel de conversion des bureaux de Ernst & Young qui pourraient être transformés en logements ou en équipements éducatifs, ou être affectés à une autre fonction. Les immeubles de bureaux 'Les Pléiades' situés du côté des Avenues Constellations et Grosjean pourraient également être remplacés par des logements. En effet, de par la transformation de l'E40 en Parkway vert, la qualité de vie et de logement en sera considérablement améliorée (moins de nuisances sonores, meilleur aspect visuel, ...).

### + Un projet cadre pour la transformation des terrains IBGE - Antares - Pléiades

Le déménagement de l'IBGE (prévu fin 2010) vers Tour & Taxis signifiera le point de départ de la transformation des terrains et viendra accélérer le déménagement des bureaux vers les zones A du RRU. Le Schéma Directeur conseille de remplacer l'IBGE par un programme mixte et étudie les opportunités pour associer le projet sur les terrains de l'IBGE à la transformation des immeubles Data-Pléiades. Les deux sites bénéficient d'une grande visibilité et sont bien accessibles en voitures en entrée de ville. Parmi les différentes options réalisables, on compte une fonction de commerces spécialisés (hormis alimentation) ou une fonction récréative.

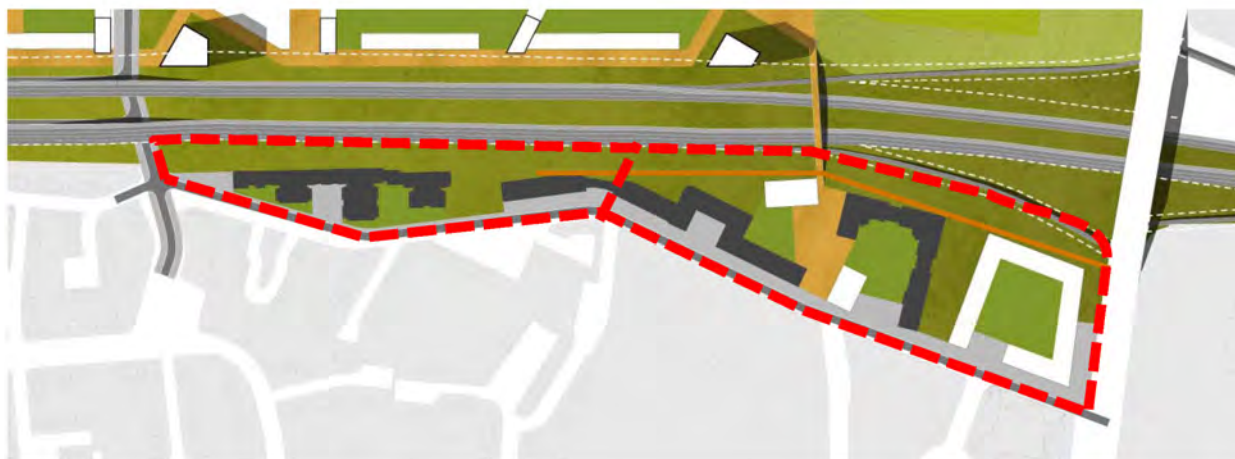
### + Transformatie tot woonzone

In de zone Marcel Thiry binnen het hefboomgebied, bestaat er momenteel een dynamiek om enkele kantoorgebouwen tot woningen te transformeren. Die trend is te verklaren door de slechte bereikbaarheid van de kantoren enerzijds en de verbetering van condities voor wonen anderzijds (Gouddalpark, voorzieningen, enz.). Hoewel de MIVB al een vrije busbaan heeft aangelegd en ze de verlenging van tramlijn 94 tussen Roodebeek en het gebied heeft gepland, is de kans groot dat de Marcel Thiry laan onvoldoende kwalitatief verbonden is om een groter aantal kantoren te rechtvaardigen. Het is dus ten eerste aan te raden om, daar waar mogelijk, een transformatie van kantoren naar andere functies aan te moedigen. Het Richtplan toont het potentieel aan van de Ernst-Young-kantoren voor transformatie naar woningen of naar educatieve voorzieningen, maar ook andere functies kunnen er voorzien worden. Ook de kantoorgebouwen Plejaden aan de kant van de Sterrenbeeldlaan en de Grosjeanlaan kunnen vervangen worden door woningen. Door de transformatie van de E40 tot groene Parkway zal de woonkwaliteit er immers gevoelig verbeteren (minder geluidsoverlast, beter uitzicht,...).

### + Een kaderproject voor de transformatie van BIM - Antares - Plejaden

De verhuis van de BIM naar Tour&Taxis is het startpunt voor de transformatie van het terrein en zal de verhuis van de kantoren naar de A-zones van de GewOP nog versnellen. Het Richtplan adviseert de vervanging van de BIM door een gemengd programma en onderzoekt de opportuniteit om het project op de terreinen van de BIM te koppelen aan een transformatie van de gebouwen Data-plejaden. Beide sites genieten van een grote zichtbaarheid en toegankelijkheid met de wagen bij het binnenrijden van de stad. Een grote gespecialiseerde handelsfunctie (behalve voeding) of een recreatiefunctie lijken haalbare mogelijkheden.

GP5-10



^^ Transformation des terrains IBGE - Antares - Pléiades | Transformatie terreinen BIM - Antares - Plejaden

#### + Nouveau site pour le dépôt de De Lijn

Le Schéma Directeur signale l'existence d'un terrain qui pourrait servir de site alternatif au dépôt de De Lijn actuellement situé dans le quartier Paduwa.

#### + Intégration des équipements

La zone étant renforcée dans sa fonction de zone de logement et le nombre d'habitants dans le quartier augmentant, il faudra intégrer de nouveaux équipements afin de répondre à la croissance interne du quartier. A l'avenir, il faudra également tenir compte des besoins spécifiques émanant des différents groupes d'âges: crèches, écoles, équipement sportifs pour enfants, éducation et équipement de récréation pour les jeunes d'une part, et loisirs, logements adaptés et équipements médicaux pour les seniors d'autre part. Les équipements prévus sur le site sont à intégrer dans les principes d'aménagement via les liens possibles que ces fonctions entretiennent avec l'espace public. Il est important d'externaliser les équipements pour leur faire pleinement jouer un rôle urbain. Ceci peut être en général considéré comme un soutien apporté au développement d'activités sociales et économiques favorables à la qualité de vie dans la zone considérée.

#### + Herlocalisation van het depot De Lijn

Het Richtplan vestigt de aandacht op een terrein dat een mogelijk alternatief vormt voor het huidige depot van De Lijn in Paduwa.

#### + integratie van voorzieningen

Door de versterking van de zone als woonzone en de toename van het aantal bewoners in de wijk, is het noodzakelijk nieuwe voorzieningen te integreren om aan deze groei te beantwoorden. Ook zal in de toekomst rekening gehouden moeten worden met de specifieke behoeften van de verschillende leeftijdsgroepen: crèches, scholen, sportvoorzieningen voor kinderen, opleiding en recreatievoorzieningen voor de jeugd; ontspanning en aangepaste woningen en medische voorzieningen voor de ouderen. De uitrustingen die op de site worden voorzien, moeten in de inrichtingsprincipes worden geïntegreerd in functie van de relaties tussen de functies en de publieke ruimte. Het is belangrijk om de voorzieningen naar buiten te brengen zodat ze hun stedelijke rol ten volle kunnen opnemen. Dit kan in het algemeen beschouwd worden als een ondersteuning van de ontwikkeling van sociale en economische activiteiten die de levenskwaliteit in de betrokken zone bevordert.



^^ Equipements Colonel Bourg - M. Thiry | Voorzieningen Kolonel Bourg - M. Thiry

### III. PROJETS | PROJECTEN

#### III a. Recherche de possibilités de transformation de la zone de bureaux Marcel Thiry

(Pour l'analyse socio-économique, voir l'étude CLI en annexe).

Pour le quartier Marcel Thiry nous avons procédé à une analyse des différents ensembles d'immeubles qui constituent des îlots. Ces ensembles sont classés suivant trois catégories correspondant aux opportunités qui, selon nous, sont à envisager :

- Bâtiments à conserver
- Bâtiments à transformer
- Bâtiments à restructurer

#### IIIa. Onderzoek transformatiepotentieel kantoorzone Marcel Thiry

(Voor de socio-economische analyse: zie studie CLI in bijlage).

Voor de Marcel Thirywijk werd een analyse uitgevoerd van de verschillende gebouwencomplexen die bouwblokken vormen. Die complexen worden onderverdeeld in drie categorieën overeenkomstig de mogelijkheden die, volgens ons, te beoogen zijn:

- Te bewaren gebouwen
- Te transformeren gebouwen
- Te herstructureren gebouwen



Ensemble A	Avenue Ariane	Tractebel
Ensemble B	Avenue des Communautés	Besix
Ensemble C	Gulledelle	Val d'Or
Ensemble D	Avenue des Pléiades	Constellation / Pléiades
Ensemble E	Avenue des Pléiades	Antarès Pléiades
Ensemble F	Avenue Marcel Thiry	-
Ensemble G	Avenue Marcel Thiry	M. Thiry - AXA
Ensemble H	Avenue Ariane	Boehringer Ingelheim
Ensemble I	Gulledelle	IBGE
Ensemble J	Avenur Ariane	

## Bâtiments à conserver

Etat actuel à préserver, pas de changement de fonction ni de rénovation à court terme.

Les ensembles A, H et J de l'Avenue Ariane sont à conserver car ils sont occupés et parfaitement fonctionnels du point de vue de leurs destinations. Le nouveau bâtiment Caméléon fait partie de cet ensemble au côté des immeubles Tractebel et de la séniorie installée dans les locaux anciennement occupés par RTL.

L'immeuble occupé par Boehringer Ingelheim sur un site SDRB reste inchangé.

Les immeubles construits par Besix (ensemble B) sont les plus récents du quartier Marcel Thiry. Bien que cet ensemble soit vide pour le moment, il est impossible de concevoir sa démolition étant donné son état presque neuf. Ces deux bâtiments doivent donc être conservés en tant que bureaux.

## Te bewaren gebouwen

Huidige staat te behouden, geen wijziging van functie en geen renovatie op korte termijn.

De complexen A, H en J van de Arianelaan zijn te behouden, aangezien ze worden gebruikt en perfect functioneel zijn vanuit het standpunt van hun bestemmingen. Het nieuwe Caméléon-gebouw maakt deel uit van dit geheel en ligt aan de kant van de gebouwen van Tractebel en de seniorie, die ondergebracht is in de voormalige ruimten van RTL.

Het gebouw op het GOMB-terrein dat wordt gebruikt door Boehringer Ingelheim, blijft onveranderd.

De gebouwen die opgetrokken zijn door Besix (complex B), zijn de meest recente van de Marcel Thirywijk. Hoewel dit complex momenteel leegstaat, is het ondenkbaar dat het wordt afgebroken, aangezien het zo goed als nieuw is. Deze twee gebouwen moeten dus behouden blijven als kantoorgebouwen.

Ensemble A - Tractebel >>



Ensemble B - Besix >>



Ensemble H, J - Boehringer Ingelheim >>



### Bâtiments à transformer

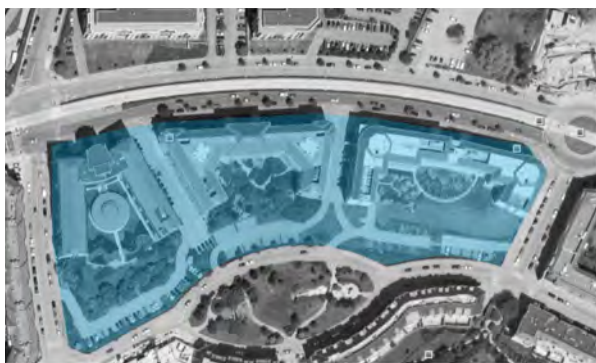
Avec ou sans changement de fonction (conversion) et travaux de rénovation ou d'extension.

Le complexe des bâtiments du certificat immobilier Marcel Thiry et ceux dans lesquels est installé AXA, aujourd'hui encore considéré comme l'ensemble Ernst&Young, peut être transformé tout en maintenant les bâtiments existants.

La configuration des bâtiments peut constituer point de départ un intéressant pour leur conversion en un projet urbain mixte avec logements et pour l'intégration d'un certain nombre d'équipements au rez-de-chaussée. Le projet peut avoir un effet de catalyseur au niveau du quartier. Une étude plus détaillée des répartitions sera néanmoins nécessaire. L'intégration d'une fonction éducative est également à envisager. Les bâtiments ont une superficie totale de 33.583m<sup>2</sup> sur un terrain d'environ 2 ha. A Bruxelles, les sites d'une telle envergure et présentant de telles caractéristiques sont rares. Dans le cadre de la stratégie à suivre, il faudra tout d'abord en considérer le potentiel afin de le réserver à une fonction publique plutôt que de le lotir en différentes propriétés individuelles.

L'ensemble F qui comprend trois bâtiments peut être conservé:

Les bâtiments se trouvent Avenue Marcel Thiry. Au sud, ils sont entourés d'appartements et de logements. Par une conversion partielle, ils pourraient contribuer à un renforcement du quartier. C'est pour cette raison que le Schéma Directeur suggère un changement d'affectation partiel pour cet ensemble, sans restructuration ni modification lourde du bâti existant. La possibilité de convertir un ou plusieurs de ces bâtiments en logements mérite une analyse en profondeur des potentialités de conversion de ces immeubles; cependant leur orientation et leur caractéristiques de façade ne sont pas optimales (verre antisolaire sur l'ensemble des façades du côté de l'avenue Marcel Thiry).



<< Ensemble F

### Te transformeren gebouwen

Met of zonder wijziging van functie (omvorming) en renovatie- of uitbreidingswerken.

Het gebouwencomplex van het vastgoedcertificaat Marcel Thiry en de gebouwen waar AXA gevestigd is, die momenteel nog steeds bekend staan als het Ernst&Young-complex, kunnen worden getransformeerd met behoud van de bestaande gebouwen.

De configuratie van de gebouwen kan een interessant uitgangspunt vormen voor de omvorming ervan tot een gemengd stedelijk project met woningen en voor de integratie van een aantal voorzieningen op het gelijkvloers. Het project kan voor de wijk een katalysator zijn. Er zal echter een uitvoeriger onderzoek van de verdelingen nodig zijn.

De integratie van een educatieve functie moet eveneens in beschouwing genomen worden. De gebouwen hebben een totale oppervlakte van 33.583m<sup>2</sup> en liggen op een terrein van ongeveer 2 ha. In Brussel zijn terreinen met een dergelijke omvang en met dergelijke kenmerken zeldzaam. Er moet, in het kader van de te volgen strategie, in de eerste plaats rekening gehouden worden met de mogelijkheid de site voor te behouden voor een openbare functie in plaats van ze te verkavelen in afzonderlijke eigendommen.

Het complex F, dat drie gebouwen omvat, kan worden behouden:

De gebouwen bevinden zich aan de Marcel Thiry laan en worden in het zuiden omringd door appartementen en woningen. Aan de hand van een gedeeltelijke omvorming kunnen ze bijdragen aan een versterking van de wijk. Het is om die reden dat het Richtplan een gedeeltelijke wijziging van de bestemming van het complex voorstelt, zonder een herstructurering of ingrijpende verandering van de bestaande structuur. De mogelijkheid om één of meer van deze gebouwen tot woningen om te vormen dient grondig te worden onderzocht. Hun oriëntatie en hun geveleigenschappen zijn echter niet optimaal (zonwerend glas in alle gevels aan de kant van de Marcel Thiry laan).



## Bâtiments à restructurer

Transformation lourde ou démolition/reconstruction avec changement d'affectation.

Le terrain qui abrite les bâtiments Constellation (ensemble D) et les immeubles du côté inférieur du bloc Pléiades possède une marge de manœuvre limitée étant donné sa configuration en bande et son emplacement le long de l'autoroute isolée des connexions viaries du reste du quartier Marcel Thiry. La densité de cet ensemble est relativement élevée, il n'est donc pas nécessaire de programmer une démolition-reconstruction d'office. Il est néanmoins envisageable d'installer du logement à cet endroit en étudiant une restructuration en profondeur de la parcelle, en la rattachant au tissu résidentiel existant le long de l'avenue des Pléiades.

Les différentes interventions reprises dans le Schéma Directeur en amélioreront considérablement le confort de logement. D'une part le nouveau tracé de l'E40, tel que proposé dans le Schéma Directeur, réduira l'impact de cette artère routière sur le tissu urbain:

- La réduction du nombre de bandes sur l'E40 donnera lieu à une bande verte large de 20 mètres entre les deux sens de la circulation. Ainsi, les habitants du côté de Woluwe auront moins de nuisances sonores et visuelles du trafic en direction du centre ville. Ils ne vivront plus le long d'une autoroute, mais le long d'un Parkway vert.

- Du fait que les bandes seront moins larges, les automobilistes seront forcés de réduire leur vitesse. Résultat: une réduction importante des nuisances sonores et de la pollution causées par l'E40.

- En intégrant l'arrêt de bus du RER le long du Parkway au niveau de l'Avenue Léon Grosjean, le quartier sera doté d'une desserte efficace en direction du centre ville.

En ce qui concerne l'immeuble IBGE (ensemble C), on peut envisager à moyen terme une démolition et reconstruction avec changement d'affectation. Pour ce qui est du complexe Antares (ensemble I) et de la partie haute du complexe Pléiades, une restructuration potentielle est à analyser. L'état actuel de ces immeubles ne permet pas de préconiser directement une démolition-reconstruction mais des transformations lourdes peuvent être à réaliser avec changement d'affectation. La surface totale de la parcelle représenterait approximativement 2,25 ha.

## Te herstructureren gebouwen

Ingrijpende transformatie of afbraak/heropbouw met bestemmingswijziging.

Het terrein waarop zich de gebouwen van Constellation (complex D) en de onderste gebouwen van het bouwblok Plejaden bevinden, bezit slechts een beperkte marge om in te grijpen gezien de lintconfiguratie, de ligging langs een autosnelweg en het feit dat ze afgescheiden zijn van de wegen van de rest van de Marcel Thirywijk. De dichtheid van dit complex ligt vrij hoog, waardoor het niet nodig is om sowieso een afbraak en een heropbouw te voorzien. Het is, na een onderzoek over de grondige herstructurering van het perceel, evenwel te overwegen woningen te voorzien op deze plek, waarbij aangesloten wordt op het bestaande woonweefsel langs de Plejadenlaan.

De verschillende interventies die worden opgenomen in het Richtplan zullen het wooncomfort aanzienlijk doen toenemen. Enerzijds zal het nieuwe tracé van de E40, zoals dat wordt voorgesteld in het Richtplan, de invloed van deze verkeersader op het stedelijk weefsel doen afnemen:

- De reductie van het aantal rijstroken op de E40 biedt ruimte aan een 20m brede groene strook tussen de beide rijrichtingen. Hierdoor zullen de omwonenden aan de zijde van Woluwe minder geluidsoverlast en visuele hinder ondervinden van het verkeer dat naar het stadscentrum gaat. Ze wonen op deze manier niet langer naast een autosnelweg, maar langs een groene parkway.

- Gezien het feit dat de rijstroken minder breed zullen zijn, worden de automobilisten verplicht hun snelheid aan te passen. Dit resulteert in een aanzienlijke afname van de geluidsoverlast en de vervuiling die worden veroorzaakt door de E40.

- Door de halte van de GEN-bus te integreren langs de Parkway ter hoogte van de Léon Grosjeanlaan zal de wijk een vlotte busverbinding in de richting van het stadscentrum krijgen.

Wat het BIM-gebouw (complex C) betreft, kan er op middellange termijn een afbraak en een heropbouw met bestemmingswijziging worden overwogen. Wat betreft het Antarescomplex (complex I) en het bovenste gedeelte van het Plejadencomplex, moet er een mogelijke herstructurering worden onderzocht. De huidige staat van deze gebouwen laat het niet toe om meteen een afbraak en een heropbouw aan te bevelen. Ingrijpende transformaties met een bestemmingswijziging kunnen wel worden gerealiseerd. De totale oppervlakte van het perceel zou ongeveer 2,25 ha bedragen.

Une fonction de commerces spécialisés (hormis alimentation) ou une fonction récréatrice semblent des options réalistes. L'accès au site sera amélioré grâce à la prolongation de la ligne de tram 94. Elle se situera sur le trajet piéton/cyclable (tel que préconisé par le Schéma Directeur) et bénéficiera d'une grande visibilité et d'un accès en voiture à l'entrée de la ville. Sur le site des bâtiments de Data Pléiades, la construction d'un hôtel pourrait être envisagée. La visibilité depuis l'autoroute est un facteur d'attractivité pour ce type de fonction. La proximité avec l'aéroport et la position à mi-chemin entre l'aéroport et les quartiers de bureaux abritant les institutions internationales en font un emplacement stratégique privilégié.

Een gespecialiseerde handelsfunctie (behalve voeding) of een recreatieve functie lijken realistische opties. De bereikbaarheid van de site zal worden verbeterd door de verlenging van tramlijn 94. De functie zal zich op het voetgangers- en fietserstraject (voorgesteld door het Richtplan) bevinden en genieten van een grote zichtbaarheid en van een goede bereikbaarheid met de wagen bij het binnenrijden van de stad. De bouw van een luxehotel op de plaats van de Data Plejadengebouwen kan eveneens in overweging genomen worden. De zichtbaarheid vanop de autosnelweg vormt een aantrekkingsfactor voor dergelijke functie. De nabijheid van de luchthaven en de ligging halverwege de luchthaven en de kantoorwijken met de internationale instellingen maken er een bevoorrechte strategische plaats van.

GP5-16



Ensemble G >>  
M.Thiry - AXA



Ensemble D, E >>  
Pleiades I Plejaden Constellation - Antares



Ensemble C, E, I >>  
IBGE I BIM - Pleiades I Plejaden Antares - Val d'Or



## Phasage du développement

Il nous semble que le quartier Marcel Thiry est plus mûr que le quartier Colonel Bourg en ce qui concerne la nécessité d'intervenir du point de vue de la restructuration urbaine. En effet, la situation actuelle de Marcel Thiry est sensiblement plus préoccupante.

Nous recommandons un redéveloppement rapide sur l'ensemble C. L'IBGE étant en partance, un nouveau projet pourra prochainement être mis à l'étude. La position « charnière » de cet ensemble proche de l'autoroute nous semble être un élément fort dans la stratégie de revitalisation du quartier.

La phase suivante consisterait à redévelopper l'ensemble G pour lequel le potentiel de densification est important. L'extension et la restructuration - orientée vers plus de mixité - de ces immeubles renforcerait conséquemment l'attrait et la qualité de vie du quartier.

Parallèlement, le développement de l'ensemble I (Antarès) pourrait être étudié. Il est important de considérer le redéploiement de nouvelles fonctions pour ces ensembles d'une manière concertée afin d'optimiser les liens entre les deux ensembles.

Il faudrait que la conversion de l'ensemble F se fasse progressivement. Cet ensemble ne constitue pas une priorité étant donné l'état des immeubles.

Il nous semble qu'il serait cohérent d'achever le projet d'aménagement par la partie Constellation (ensemble D) et Pléiades (E). En effet, ces immeubles présentent une forte densité et sont occupés actuellement. Ils joueront un rôle important dans l'aboutissement du développement mais ne présentent pas les caractéristiques d'un moteur pour ce dernier.

## Fasering van de ontwikkeling

Volgens ons moet er op het vlak van stedelijke herstructurering in de Marcel Thirywijk sneller worden ingegrepen dan in de Kolonel Bourgwijk. De huidige situatie van de Marcel Thirywijk is immers aanzienlijk zorgwekkender.

Wij raden een snelle herontwikkeling aan van complex C. Aangezien het BIM op het punt staat te vertrekken, zou binnenkort het onderzoek van een nieuw project van start kunnen gaan. De hefboompositie van dit complex naast de autosnelweg is volgens ons een sterk element in de strategie voor de heropleving van de wijk.

De volgende fase zou erin bestaan complex G, waarvoor de mogelijkheid tot verdichting belangrijk is, opnieuw te ontwikkelen. De uitbreiding en de herstructurering van deze gebouwen - gericht op een meer gemengd karakter - zou de aantrekkingskracht van en de levenskwaliteit in de wijk in aanzienlijk versterken.

Parallel daarmee zou de ontwikkeling van complex I (Antares) kunnen worden bestudeerd. Het is belangrijk om op een georganiseerde manier de herontwikkeling van nieuwe functies voor deze complexen in overweging te nemen zodat de relaties tussen beide complexen kunnen worden geoptimaliseerd.

De reconversie van complex F dient geleidelijk te gebeuren. Gezien de staat van de gebouwen vormt dit complex geen prioriteit.

Volgens ons zou het logisch zijn om het inrichtingsproject af te ronden met het Constellationgedeelte (complex D) en het Plejadengedeelte (complex E). Deze gebouwen hebben immers een hoge dichtheid en worden momenteel gebruikt. Ze zullen een belangrijke rol spelen in het welslagen van de ontwikkeling, maar zullen hiervoor niet de motor vormen.

### III.b Un nouveau dépôt pour De Lijn? | Een nieuw depot voor De Lijn?

#### RER bus | GEN-bussen

Le SD propose de déplacer les RER bus de De Lijn de la Chaussée de Louvain vers le parkway (voir GP2). Deux scénarios sont envisageables, le choix final sera pris en concertation avec AWV. Le premier scénario envisage la sortie de la Chaussée de Louvain à la hauteur du Boulevard de la Woluwe, tandis que le deuxième scénario propose une sortie rue du Péage. A titre d'exemple, le SD prend ici le scénario 2 en considération.

Het Richtplan stelt voor om de GEN-bussen van De Lijn te verplaatsen van de Leuvensesteenweg naar de Parkway (zie GP2). Er zijn twee scenario's in overweging te nemen, maar de definitieve keuze hierover zal gemaakt worden in samenspraak met AWV. Het eerste scenario voorziet de uitgang van de Leuvensesteenweg ter hoogte van de Woluwelaan, terwijl die in het tweede scenario ter hoogte van de Tolstraat is voorzien. Bij wijze van voorbeeld neemt het Richtplan hier scenario 2 in overweging.



^^ RER Scénario 1 | GEN Scenario 1



^^ RER Scénario 2 | GEN Scenario 2

#### Site De Lijn | De Lijnsite

Le dépôt actuel de De Lijn se situe le long de la Chaussée de Louvain, en plein milieu du noyau urbain du quartier Paduwa. Ce site génère de nombreux conflits pour le quartier avoisinant (nuisances sonores, pollution) et forme une rupture dans le tissu urbain environnant.

Quoique des investissements ont déjà été réalisés pour assainir et rénover le site afin de mieux l'intégrer dans le quartier (les budgets ont été réservés, la paroi antibruit a été commandée), la société De Lijn reste disposée à collaborer de façon constructive à la recherche d'une solution durable pour un nouveau dépôt pour lequel elle est prête à envisager un déménagement sur le long terme (10 à 20 ans).

Het huidige depot van De Lijn situeert zich aan de Leuvensesteenweg temidden van het stedelijk weefsel van de Paduwawijk. Deze locatie genereert een aantal conflicten in de naburige woonwijk (geluidsoverlast, vervuiling) en vormt een breuk in het eerder kleinschalige omliggende stedelijk weefsel.

Hoewel De Lijn momenteel investeert in de sanering en renovatie van de huidige site voor een betere integratie in de buurt op korte termijn (de budgetten zijn gereserveerd, de geluidswand is besteld), is er bereidheid om constructief mee te werken aan de zoektocht naar een alternatieve locatie voor een mogelijke verhuis op lange termijn (10 à 20 jaar).



^^ Site De Lijn actuel-proposé | Site De Lijn bestaand-voorstel



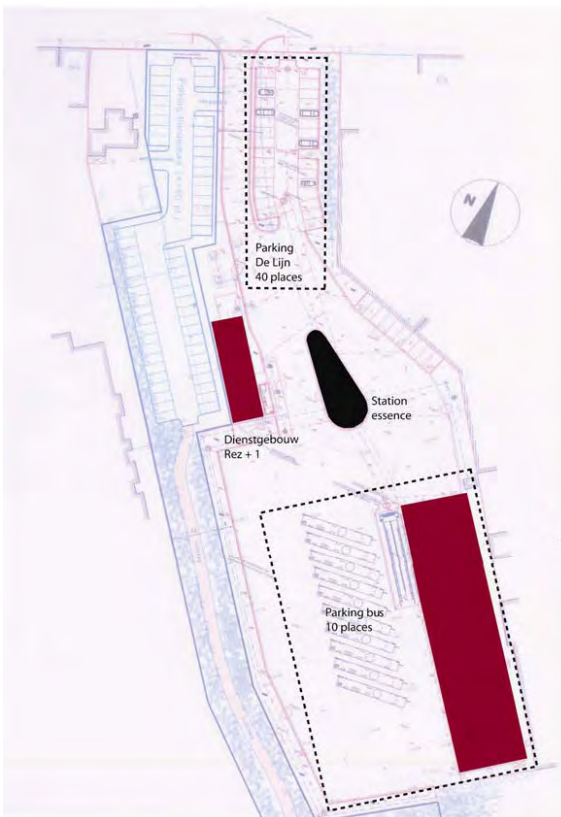
### Programme

Le programme à organiser de manière efficace devra abriter un dépôt pour 18 bus, un parking pour 10 bus, un parking avec 40 emplacements pour les employés, un bâtiment de service en une station d'essence. De Lijn souhaite également disposer de suffisamment d'espace pour une éventuelle extension dans le futur. Le site devra donc avoir une superficie d'1 ha et une largeur minimale de 120m.

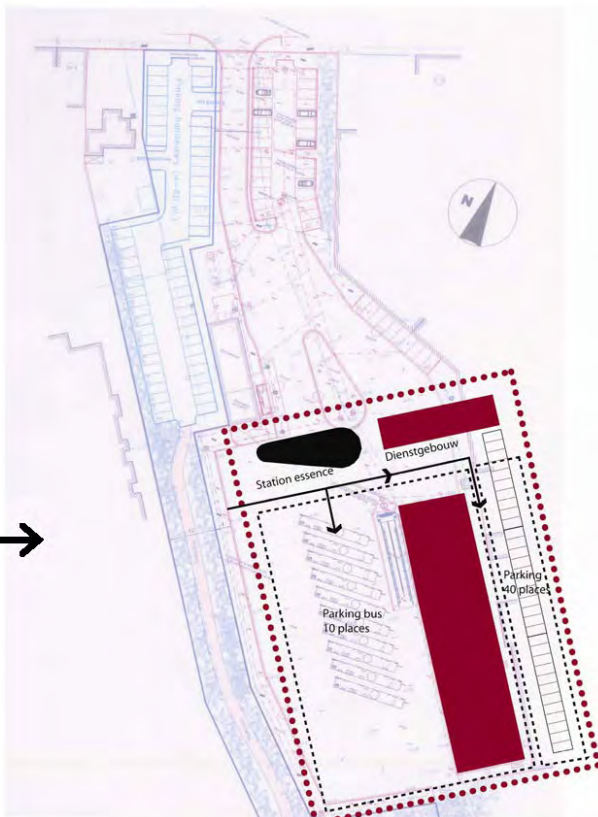
### Programma

Het programma dat op een efficiënte manier moet georganiseerd worden op de terreinen bestaat uit een depot voor 18 bussen, een parking voor 10 bussen, een parking voor 40 auto's voor de werknemers, een dienstengebouw en een benzinestation. De Lijn wenst eveneens ruimte te voorzien voor een eventuele uitbreiding in de toekomst. De nieuwe site moet dus ongeveer een oppervlakte hebben van 1ha met een minimale breedte van 120m.

vv Programmation actuelle du site De Lijn |  
Bestaand programma site De Lijn



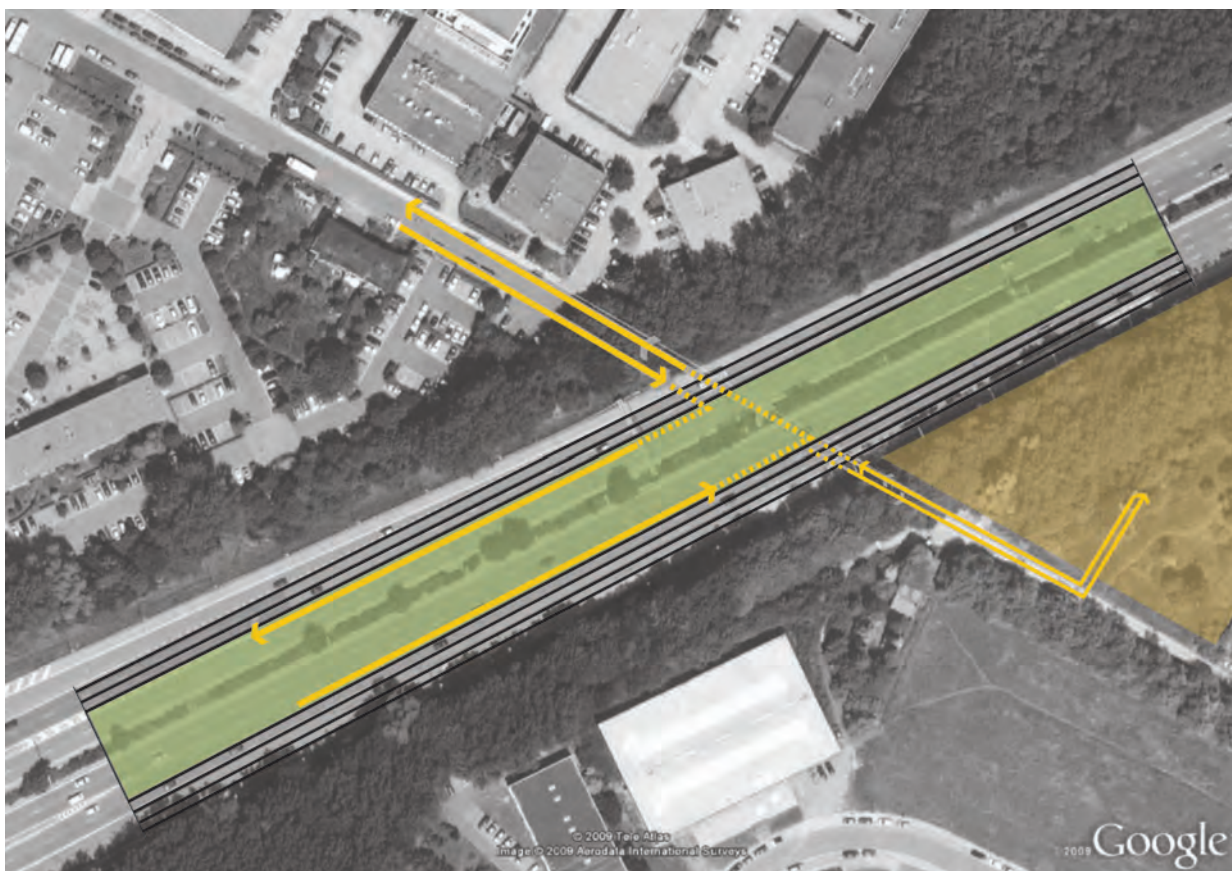
vv Exemple de maximisation de l'espace |  
Voorbeeld maximalisatie ruimte



## Terrain alternatif | Alternatief terrein



vv Accessibilité du site | Toegankelijkheid van de site






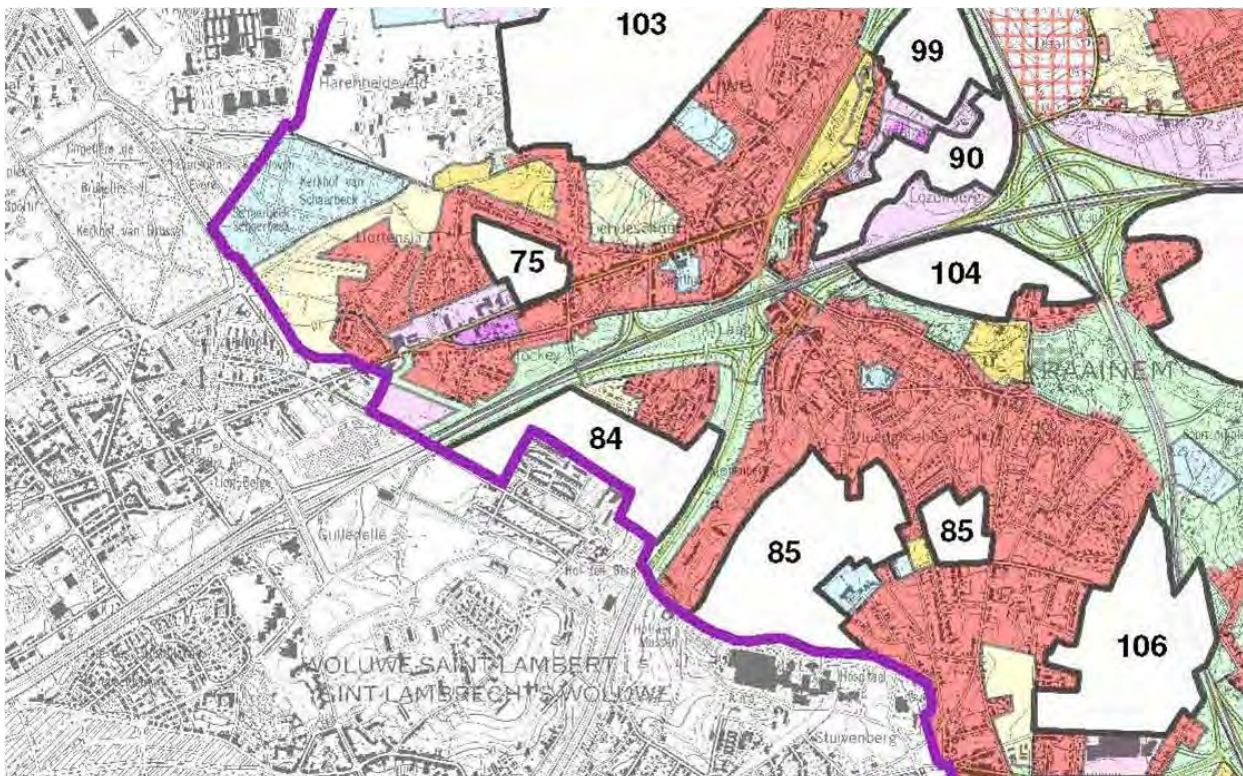
GP5-20



Dans ce contexte, le Schéma Directeur fait remarquer l'existence d'un terrain au sein de la zone Marcel Thiry qui pourrait constituer un site alternatif pour le nouveau dépôt. Ce terrain est situé le long de l'Avenue Hof ten Berg, sur le territoire de la commune de Zaventem, de l'autre côté de la frontière régionale. Il est assez grand pour accueillir le programme actuel du dépôt et offre même suffisamment de marge pour une éventuelle extension. De plus, ce site peut être aisément connecté, à travers la zone SDRB et l'Avenue Ariane, au site propre bus (STIB) existant Avenue Marcel Thiry et rejoignant la Chaussée de Louvain. Enfin, il se situe dans une zone définie comme « zone verte autour d'équipements » et est séparé du quartier résidentiel Hof ten Berg par une zone agricole.

Binnen dit kader vestigt het Richtplan de aandacht op een terrein binnen de zone Marcel Thiry dat een mogelijk alternatief vormt voor een nieuw depot. Het terrein bevindt zich aan de Hof ten Berglaan, net aan de andere kant van de grens van het Gewest, in de gemeente Zaventem. Het is groot genoeg voor het huidige programma van het depot en biedt nog marge voor uitbreiding. Het is door middel van een vrije busbaan (van de MIVB) over de zone van de GOMB en de Arianelaan heen verbonden met de Leuvensesteenweg. Het bevindt zich in een zone die gedefinieerd wordt als « groen langs infrastructuur » en wordt gescheiden van de woonwijk Hof ten Berg door een landbouwzone.

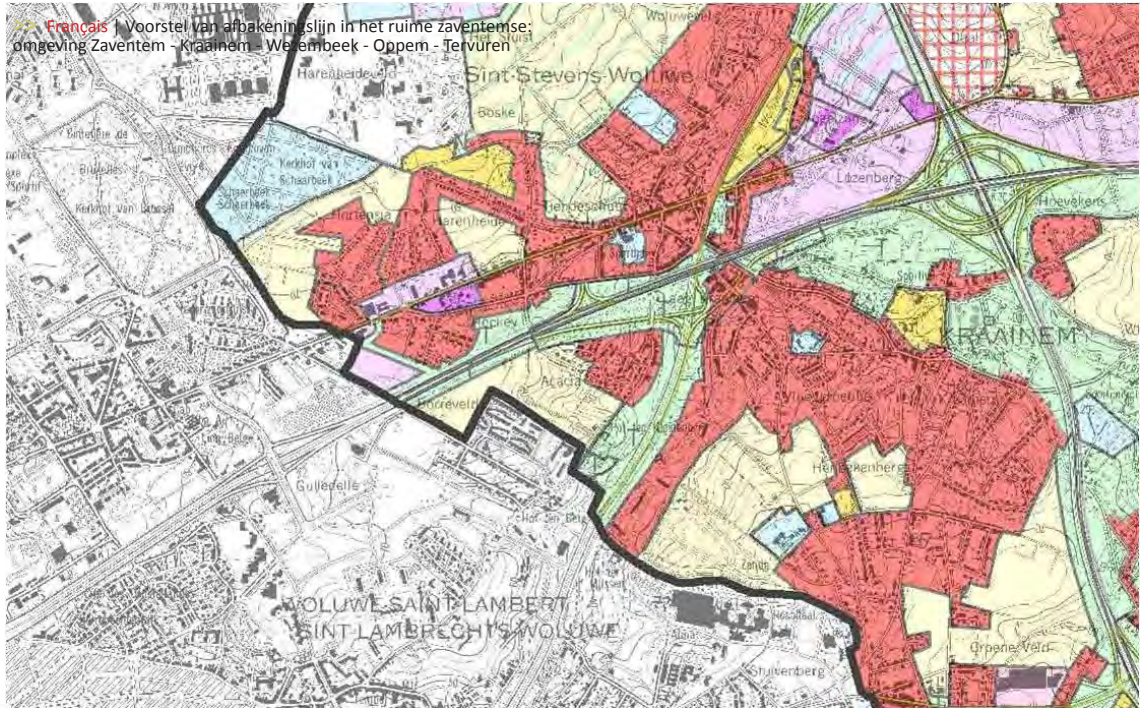
-  te herbestemmen zones
-  nieuw wegtracé
-  afbakening vlaams stedelijk gebied rond brussel



AA Terrains à inclure dans le plan de délimitation des environnements de Zaventem: région de Zaventem - Kraainem - Wezembeek-Oppem - Tervuren | Op te nemen gebieden in het afbakeningsplan voor het ruime Zaventemse: omgeving Zaventem - Kraainem - Wezembeek-Oppem - Tervuren

L'échevin compétent pour l'Urbanisme et le service urbanistique de Zaventem ont déjà été approchés. La commune n'a pas exprimé d'objections concrètes à la proposition, mais n'en voit pas non plus les avantages pour la prendre en considération. La commune de Zaventem est cependant disposée à étudier ce site alternatif à la demande de l'Agence 'Wegen en Verkeer'. En tous cas, il faudra prévoir un Plan d'Exécution urbanistique afin de modifier l'affectation du site, tout comme une procédure d'expropriation. Mais comme De Lijn ne veut considérer le déménagement du dépôt de Paduwa que sur le long terme (min. 10 ans), le délai ne pose pas de problèmes. De Lijn considère le site proposé comme une piste de réflexion intéressante qui nécessite d'être approfondie.

De schepen voor Stedenbouw en de dienst Stedenbouw van Zaventem werden al benaderd. Hoewel er geen concrete bezwaren zijn, ziet de gemeente geen voordelen die haar er zouden toe aanzetten om het voorstel in overweging te nemen. Zaventem is echter bereid om het alternatief nader te bestuderen als het Agentschap Wegen en Verkeer erom zou vragen. Er moet in elk geval enerzijds een Ruimtelijk Uitvoeringsplan worden voorzien om de bestemming te wijzigen en anderzijds moet er een onteigeningsprocedure opgestart worden. Aangezien De Lijn de verplaatsing van het depot in Paduwa pas over 10 jaar in overweging wil nemen, vormt dit uitstel geen probleem. Het terrein wordt door De Lijn als een interessante denkpiste beschouwd, die uitvoeriger bestudeerd moet worden.



- |   |   |  |
|---|---|--|
| groengebieden   | groengebieden met semi-residentiele functie | voorstel afbakeningslijn voor het vlaams stedelijk gebied rond brussel |
| N natuurgebieden  | bosgebieden                                 | voorstel afbakening luchthavengebied                                   |
| R natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten | agrarische gebieden                         | raakvlak tussen afbakening stedelijk gebied en luchthavengebied        |



- |                              |                                  |  |
|------------------------------|----------------------------------|--|
| bosverbinding                | randstedelijk open ruimtegebied  | <b>overige elementen van het open ruimte netwerk</b> |
| ecologische verbinding       | ecologische bos- en parkgebieden | groene ruimte in of langs infrastructuur             |
| visuele landschapsverbinding | recreatieve bos- en parkgebieden | recreatiegebieden                                    |
| recreatieve verbinding       | randstedelijke landbouwgebieden  | kasteelparken / cultureel erfgoed                    |
| potentiële verbinding        |                                  | ontsnipperingsmaatregelen                            |
|                              |                                  | niet structuurbepalend                               |



### Accessibilité - Viaduc

Le Schéma Directeur attire également l'attention sur les possibilités pour décongestionner davantage le 'nouveau dépôt', notamment par l'aménagement d'un viaduc sur l'E40 qui raccordera la rue du Péage à l'Avenue Hof Ten Berg. Afin de préserver le caractère résidentiel du quartier Hof ten Berg et pour éviter le trafic en transit, il est indiqué de prévoir une barrière après le dépôt de De Lijn.

En prolongeant l'Avenue Ariane jusqu'à l'avenue Hof ten Berg, cet axe pourrait également être utilisé pour décongestionner les zonings industriels situés à la frontière régionale. Ce lien permettrait en outre de raccorder Marcel Thiry directement à l'E40, sans que les voitures doivent passer par l'Avenue des Communautés.

Comme la construction du pont est estimée à 7,5 millions d'euros, son aménagement doit faire le sujet d'une étude approfondie.

### Bereikbaarheid - Viaduct

Dit gezegd zijnde, vestigt het Richtplan de aandacht op de mogelijkheid om het 'nieuwe depot' van files te ontlasten door de bouw van een viaduct over de E40 die de Tolstraat met de Hof Ten Berglaan verbindt. Om het woonkarakter van de wijk Hof ten Berg te bewaren en om er transitverkeer te vermijden, is het aangewezen een afsluiting te voorzien voorbij het depot van De Lijn.

Door de Arianelaan te verlengen tot aan de Hof ten Berglaan, zou deze infrastructuur ook kunnen dienen om de industrieterreinen aan de grens van het gewest te ontlasten van files en om de auto's die vanuit Marcel Thiry komen, naar de E40 te leiden, zonder dat ze via de Gemeenschappenlaan moeten rijden.

Aangezien de brug geraamd wordt op 7,5 miljoen euro, moet het belang ervan grondig worden bestudeerd.



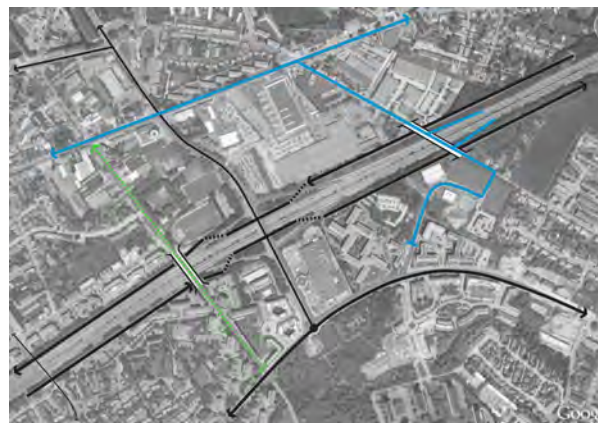
^^ Phase 1 Accessibilité bus (jaune) | Fase 1 ontsluiting bus (geel)



^^ Phase 2 Accessibilité bus (jaune) | Fase 2 ontsluiting bus (geel)



^^ Phase 1 Accessibilité camions (bleu) | Fase 1 ontsluiting vrachtwagens (blauw)



^^ Phase 2 Accessibilité camions (bleu) | Fase 2 ontsluiting vrachtwagens (blauw)

Accessibilité - Vue d'ensemble

Toegankelijkheid - Overzicht



^^ Accessibilité | Ontsluiting

- De Lijn
- MIVB
- tram
- passage piétons | voetgangerverbinding
- transport privé | prive-vervoer

GP5-24





III c. Plan



# >> plan d'action >> actieplan

## Programme d'action | Actieprogramma

5A MODIFICATION D'AFFECTATION DE PLEIADE, MARCEL THIRY, GULLEDELLE	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les propriétaires des terrains</li> <li>- La commune de Woluwé-St-Lambert</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitale (ADT, IBGE, BM, DEP)</li> <li>- La STIB</li> </ul>	
<b>ACTIONS</b> <u>Actions à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en route d'un Masterplan détaillée pour la transformation des blocs de bâti IBGE – ANTARES – PLEIADES -CONSTELLATION (inclues programmation et faisabilité économique)</li> <li>- Rédaction d'un arrêté du GRBC visant à réaliser le PPAS Parkway de Bruxelles *</li> <li>- Démolition et aménagement du terrain IBGE conformément au Plan d'aménagement</li> <li>- Etude pour l'intégration de la ligne de tram 94 (Roodebeek – dépôt STIB)</li> </ul> <u>Actions à moyen terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation du PPAS Parkway de Bruxelles*(voir page GP5-29)</li> </ul> <u>Actions à long terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménagement de l'Avenue de Pléiade : transformation en rue résidentielle (intégration de la piste cyclable, élargissement des trottoirs, verdurisation)</li> <li>- Aménagement de la ligne 94</li> </ul>	<b>ACTEURS</b>  RBC / Woluwé-St-Lambert  RBC/Schaerbeek/Evere/Woluwé-St-Lambert RBC STIB  RBC / Evere / Schaerbeek / Woluwé-St-Lambert  Woluwé-St-Lambert  STIB

\* Le PPAS Parkway de Bruxelles concerne les 3 communes et la RBC. Il détermine le GP2 et le GP5. Les actions qui le concernent doivent être entreprises en tenant compte de l'évolution de ces 2 GP.

5A BESTEMMINGSWIJZIGING AAN PLEJADEN, MARCEL THIRY, GULLEDELLE	
<b>OVERLEGPARTNERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eigenaars van de terreinen</li> <li>- Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ATO, DSP, MB, BIM)</li> <li>- MIVB</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancering studie voor een gedetailleerd masterplan voor de transformatie van de bouwblokken IBGE – ANTARES – PLEIADES -CONSTELLATION (inclusief de programmatie en de economische haalbaarheid)</li> <li>- Opmaak van een besluit van de RBHG met het oog op de realisatie van het BBP Parkway van Brussel*</li> <li>- Afbraak en ontwikkeling terrein IBG volgens het Inrichtingsplan</li> <li>- Studie voor de integratie van tramlijn 94 (Roodebeek –depot MIVB)</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie van het BBP Parkway van Brussel* (zie pagina GP5-29)</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Heraanleg Plejadenlaan: transformatie naar woonstraat (ingroening, voetpaden, integratie fietspad)</li> <li>- Aanleg van tramlijn 94</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>  BHG/Sint-Lambrechts-Woluwe  BHG/Schaarbeek/Evere/Sint-Lambrechts-Woluwe BHG MIVB  BHG/Evere/Schaarbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe  Sint-Lambrechts-Woluwe  MIVB

\* Het BBP van de Parkway van Brussel gaat de 3 gemeenten en het BHG aan. Het bepaalt zowel het GP2 als het GP5. De acties die hierop betrekking hebben, moeten ondernomen worden rekening houdend met de evolutie van deze 2 GP's.



5B DEPOT DE LIJN	
<b>PARTENAIRES DE CONCERTATION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De Lijn</li> <li>- La commune d'Evere</li> <li>- La Région de Bruxelles-Capitales (ADT, DEP, BM, SDRB)</li> <li>- Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) (Département Routes et Trafic flamand)</li> <li>- La commune de Zaventem</li> </ul>	
<b>ACTIONS</b> <u>Actions à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuer les négociations constructives en cours avec De Lijn au sujet du déplacement du dépôt de Paduwa vers la localisation identifiée sur la rue Hoftenberg dans un délai de 10 à 15 ans, ou tout autre localisation possible.</li> <li>- Mise en route de l'étude ayant comme sujet: raccordement à la Chaussée de Louvain / raccordement au site pour bus intégré Parkway E40 / intégration des arrêts de bus le long du trajet / étude des possibilités d'un parking navettes / pont au niveau de la rue du Péage</li> </ul> <u>Actions à moyen terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procédures nécessaires pour l'aménagement du dépôt De Lijn dans sa nouvelle localisation</li> </ul> <u>Actions à long terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation des raccordements routiers</li> <li>- Déménagement du Dépôt De Lijn</li> </ul>	<b>ACTEURS</b>  RBC / Evere / De Lijn / AWV/ Zaventem  RBC  De Lijn/ Zaventem  AWV / RBC De Lijn

5B DEPOT DE LIJN	
<b>OVERLEGPARTNERS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De Lijn</li> <li>- Gemeente Evere</li> <li>- Brussels Hoofdstedelijk Gewest(ATO, DSP, MB, BIM)</li> <li>- Afdeling Wegen en Verkeer (AWV)</li> <li>- Gemeente Zaventem</li> </ul>	
<b>ACTIES</b> <u>Acties korte termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verderzetten van constructieve onderhandelingen die lopende zijn met De Lijn, aangaande de verplaatsing van het depot van Paduwa naar de locatie op de Hof ten Bergstraat binnen 10 à 15 jaar, of mogelijke alternatieve locatie</li> <li>- Lancering studie met als onderwerp: Aansluiting op de Leuvensesteenweg / aansluiting op de geïntegreerd busstrook Parkway E40 / integratie bushaltes langs het traject / studie mogelijkheden integratie pendelparking / brug ter hoogte van de Tollaan</li> </ul> <u>Acties middellange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opstarten nodige procedures voor de aanleg van het depot De Lijn op haar nieuwe locatie</li> </ul> <u>Acties lange termijn</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie verkeersaansluitingen</li> <li>- Verhuis Depot de Lijn</li> </ul>	<b>ACTOREN</b>  BHG / Evere / De Lijn/AWV/ Zaventem  BHG  De Lijn/Zaventem  AWV / BHG De Lijn

## Etat des lieux de la concertation | Stand van zaken overleg

ETAT DES LIEUX DE LA CONCERTATION	PROCESSUS
<p><u>Site Dépôt De Lijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'assainissement et la rénovation du site actuel situé sur la Chaussée de Louvain sont nécessaires pour mieux pouvoir l'intégrer dans le quartier. Les travaux seront réalisés à court terme.</li> <li>- A l'heure actuelle, De Lijn ne peut s'engager à déménager son dépôt mais elle est disposée à le faire à partir d'un délai de 10 ans (minimum). Elle est donc ouverte aux pistes proposées à moyen-long terme si celles-ci offrent une réelle alternative au dépôt actuel.</li> <li>- Le site proposé par le SD (situé à Zaventem) à De Lijn a de fortes chances de répondre aux critères exigés par De Lijn pour déménager son dépôt (site long d'au moins 1 ha / situé dans les environs de la Chaussée de Louvain, connecté/connectable par au moins deux différents tracés à cette dernière : un tracé prioritaire, et un autre en cas d'urgence). De Lijn souhaite examiner de façon constructive la faisabilité de ce scénario.</li> <li>- D'un point de vue réglementaire, le site proposé dans la périphérie de Zaventem est envisageable.</li> <li>- De Lijn a informé la RBC que lors d'une rencontre informelle, le bourgmestre de Zaventem lui a signifié son désaccord sur une éventuelle implantation d'un dépôt de bus à cet endroit.</li> </ul>	<p>10-03-2009 CA n°3a  11-03-2009 concertation De Lijn  24-03-2009 concertation E. Van Rompuy  27-03-2009 CA n°3b  21-04-2009 CA n°4  22-04-2009 concertation commune de Zaventem</p>

## GP5-28



STAND VAN ZAKEN OVERLEG	PROCES
<p><u>Depot De Lijn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De sanering en de renovatie van de huidige site, gelegen aan de Leuvensesteenweg, zijn nodig voor een verbeterde integratie in de wijk. De werken worden op korte termijn uitgevoerd.</li> <li>- Op dit ogenblik kan De Lijn geen engagementen aangaan voor een verhuis van haar depot, maar zij zal maatregelen nemen op dit te doen binnen 10 jaar (minimum). Zij staan open voor de voorgestelde pistes op middellange - lange termijn, indien zij een reëel alternatief vormen voor het bestaande depot.</li> <li>- De site (gesitueerd in Zaventem) die door het RP voorgesteld is aan De Lijn heeft een grote kans te beantwoorden aan de criteria die De Lijn stelt aan de verhuis van haar depot (lange site van minstens 1ha/gelegen in de nabijheid van de Leuvensesteenweg, hieraan verbonden/verbindbaar via minstens 2 verschillende tracees: een prioritaire tracee en een tracee voor noodgevallen). De Lijn wenst de haalbaarheid van dit scenario op een constructieve manier te onderzoeken.</li> <li>- De voorgestelde site aan de rand van de gemeente Zaventem is vandaag juridisch mogelijk.</li> <li>- De Lijn heeft het BHG tijdens een informele vergadering op de hoogte gebracht van het feit dat de burgemeester van Zaventem weigerachtig staat ten opzichte van de eventuele inplanting van een busstelplaats op deze plek.</li> </ul>	<p>10-03-2009 CA n°3a  11-03-2009 overleg De Lijn  24-03-2009 overleg E. Van Rompuy  27-03-2009 CA n°3b  21-04-2009 CA n°4  22-04-2009 overleg gemeente Zaventem</p>

## Lignes directrices pour les PPAS | Krijtlijnen voor de BBP's

### PPAS PARKWAY DE BRUXELLES

Communes concernées: Schaarbeek, Evere, Woluwe St. Lambert

Le but principal de ce PPAS est d'assurer un bon aménagement des lieux qui garantisse une grande qualité paysagère et urbaine pour l'entrée principale de Bruxelles d'une part, pour le quartier de Paduwa, et pour la zone Pléiades d'autre part. La réalisation d'un PPAS est la manière la plus efficace d'encourager les investisseurs et propriétaires des immeubles de bureaux à initier un processus de reconstruction/transformation de la rue Cl. Bourg et de la zone Pléiades; une fois le PPAS approuvé, les procédures nécessaires pour la réalisation d'un projet dans la zone seront beaucoup plus courtes et ceci offre une sécurité et une rentabilité supérieure aux acteurs privés. Ceci dit, il faut aussi s'assurer que le PPAS offre la plus grande plus-value économique possible afin qu'il finisse vraiment par offrir une réelle opportunité, et non pas des limitations. Il va de soi que les conditions proposées par le PPAS doivent garantir une qualité urbaine irréprochable aussi bien pour le nouveau développement que pour les habitants des quartiers environnants.

La liste ci-dessous contient les conditions de base à intégrer dans l'arrêté du GRBC visant à lancer le PPAS. La liste n'est pas exhaustive : il reviendra à l'étude du PPAS de la compléter.

#### Hiérarchie des voiries et liaisons piétonnes

+ La nouvelle section de la E40 comprendra les éléments suivants:

- Trois bandes pour voitures en entrée de ville, de 3m chacune;
  - Quatre bandes pour voitures en sortie de ville, de 3m chacune;
  - Une bande de 3,5m par direction pour le RER-Bus. Ces bandes servent aussi comme bande d'arrêt d'urgence;
  - Une piste cyclable interrégionale bidirectionnelle (de 3,5m) de chaque côté de la voirie permettant une connexion idéale avec les quartiers le long de la E40.
- + Le nouveau caractère de la E40 doit correspondre à celui d'un boulevard urbain.
- + Les bretelles de l'Av. de Mars doivent permettre l'accès à la E40 uniquement vers la périphérie.
- + Le tronçon de la rue Colonel Bourg situé entre l'Av. de Mars et l'esplanade Émeraude change de statut et devient une voirie locale.
- + Les tronçons de l'Avenue de Roodebeek situés de part et d'autre de l'Avenue de Mars changent de statut et deviennent des voiries locales.

### BBP PARKWAY VAN BRUSSEL

Betrokken gemeenten: Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe

De hoofddoelstelling van dit BBP is een goede inrichting te verzekeren die een grote landschappelijke en stedelijke kwaliteit garandeert voor de hoofdtoegang tot Brussel enerzijds en tot de Paduwawijk en de zone van Plejaden anderzijds. De opmaak van een BBP is de meest doeltreffende manier om investeerders en eigenaars van kantoorgebouwen aan te moedigen om het proces van de heropbouw/transformatie van de Kolonel Bourgstraat en de zone van Plejaden op te starten. Eens het BBP is goedgekeurd zijn de vereiste procedures voor de realisatie van een project in de zone aanzienlijk korter, wat de private actoren een grotere veiligheid en een hogere rendabiliteit schenkt. Men dient bijgevolg te verzekeren dat het BBP de grootst mogelijke economische meerwaarde biedt zodat het BBP een reële kans inhoudt en niet enkel beperkingen. Het spreekt vanzelf dat de voorgestelde randvoorwaarden in het BBP een uitstekende stedelijke kwaliteit dienen te garanderen, zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als voor de bewoners van de omliggende wijken.

Onderstaande lijst bevat de basisvoorwaarden die te integreren zijn in het besluit van de RBHG, dat opgesteld wordt om het BBP te lanceren. Deze lijst is niet limitatief: tijdens de studie van het BBP dient deze vervolledigd te worden.

#### Hiërarchie van de wegen en voetgangersverbindingen

- + De nieuwe sectie van de E40 bevat volgende elementen:
- Drie rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de stad;
  - Vier rijstroken voor auto's van elk 3m in de richting van de standsrand;
  - Een rijstrook van 3,5m per rijrichting voor de GEN-bus. Deze rijstroken dienen eveneens als pechstrook;
  - Een interregionaal tweerichtingsfietspad (3,5m) aan iedere zijde van de weg, dat een ideale verbinding toelaat met de wijken langs de E40.
- + Het nieuwe karakter van de E40 dient overeen te komen met dit van een stedelijke boulevard.
- + De op- en afritten aan de Maartlaan geven enkel toegang tot de E40 in de richting van de stadsrand.
- + Het gedeelte van de Kolonel Bourgstraat, gelegen tussen de Maartlaan en de esplanade Émeraude ondergaat een statuutwijziging en wordt een lokale straat.
- + De gedeelten van de Roodebeeklaan enerzijds en van de Maartlaan anderzijds ondergaan een statuutwijziging en worden lokalen straten.

### Surfaces constructibles autorisées

- + La région pourrait investir une partie des terrains récupérés sur la E40 dans l'opération immobilière de transformation de la rue Colonel Bourg de manière à couvrir une partie de son investissement
- + Une augmentation de la densité sera autorisée dans les parcelles affectées au bureaux si, et seulement si, leur propriétaire remplace les bureaux par du logement et/ou des équipements
- + Sur la partie sud de la rue Colonel Bourg, entre la rue des Deux maisons et l'Av. de Mars, un développement mixte est autorisé avec un plafond de 145.000m<sup>2</sup> dont un minimum de 60% sera dédié au logement et un maximum de 30% pourrait être dédiés aux bureaux. Une partie minimum des rez-de-chaussée des immeubles de logement le long de la rue Cl. Bourg devrait être dédiée aux commerces de proximités et aux équipements publics.
- + La part de logement sociaux ne pourra pas être moins que 10%, mais pas plus que 30% non-plus, du total de la surface dédiée au logement.

### Principes d'aménagement des logements sur la rue Cl. Bourg.

- + A moins d'assurer un cadre de collaboration public-privé qui organise tous les propriétaires concernés et puisse viabiliser, du point de vue opérationnel, une reconstruction intégrale de tous les bureaux, le projet doit proposer un phasage qui s'adapte à la forme actuelle des parcelles et permette le fonctionnement continu du projet même lorsqu'une partie de celles-ci n'est pas encore transformée.
- + Les nouveaux blocs résidentiels du côté sud de la rue Cl. Bourg devraient avoir une profondeur qui varie entre 55m et 60m dans lesquels une mixité de typologie est exigée. On y trouvera des maisons uni- ou bi-familiales avec jardins privatifs ainsi que des immeubles d'appartements (jusqu'à 8 étages) du côté de la E40.
- + Un maximum de 3 immeubles hauts (10 à 15 étages) sera autorisé du côté de la E40.
- + Tous les appartements ayant une façade nord devraient avoir également au moins une deuxième façade afin de favoriser la ventilation et l'éclairage naturels.
- + Les logements construits devraient répondre à une grande ambition en terme de développement durable et devraient donc avoir de hauts niveaux de performance énergétique et d'ensoleillement.
- + Un axe piéton et cycliste sera aménagé du côté arrière des nouveaux blocs résidentiels (du côté de la E40). Cet espace servira également comme accès aux parkings locaux et individuels des nouveaux immeubles. Il pourra avoir le statut d'une voirie locale mais sera aménagé de manière

### Toegelaten bebouwbare oppervlakten

- + Het gewest zou een deel van de terreinen, die herwonnen worden op de E40, kunnen investeren in de vastgoedoperatie van de transformatie van de Kolonel Boursstraat om zo een deel van haar investeringen te recupereren.
- + Er wordt een verhoging van de densiteit toegelaten op de percelen bestemd voor kantoren, op voorwaarde dat de eigenaar de kantoren vervangt door woningen en/of voorzieningen.
- + Op het zuidelijke deel van de Kolonel Bourgstraat, tussen de Tweehuizenstraat en de Maartlaan, wordt een gemengde ontwikkeling toegelaten met een plafond van 145.000m<sup>2</sup>, waarvan minimum 60% bestemd is voor woningen en maximaal 30% bestemd voor kantoren. Een minimaal gedeelte van de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen langs de Kol. Bourgstraat dient bestemd te zijn voor buurtvoorzieningen en publieke voorzieningen.
- + Het aandeel sociale woningen mag niet minder dan 10% en niet meer dan 30% zijn van de totale oppervlakte bestemd voor wonen.

### Inrichtingsprincipes voor de woningen op de Kol. Bourgstraat

- + Opdat er een publiek-privaat samenwerkingskader kan worden opgezet dat alle betrokken eigenaars verenigt en dat vanuit operationeel standpunt de integrale heraanleg van alle kantoren uitvoerbaar kan maken, moet het project een fasering voorstellen die zich aanpast aan de huidige percellering en het continu functioneren van het project toelaat, zelfs indien een deel van de percelen nog niet getransformeerd is.
- + De nieuwe residentiële bouwblokken aan de zuidelijke kant van de Kolonel Bourgstraat dienen een diepte te hebben die varieert tussen 55m en 60m, waarbinnen verschillende typologieën worden gerealiseerd. Men vindt hier zowel één- of tweegezinswoningen met private tuin terug als appartementsgebouwen tot 8 verdiepingen hoog aan de kant van de E40.
- + Er worden maximaal 3 hoge gebouwen (10 tot 15 verdiepingen) toegelaten aan de kant van de E40.
- + Alle appartementen die een noordgevel hebben, moeten eveneens over een tweede gevel beschikken, dit om ventilatie en een natuurlijke lichttoetreding mogelijk te maken.
- + De gebouwde woningen beantwoorden aan een hoge ambitie wat betreft duurzame ontwikkeling en dient een hoog niveau te bereiken naar energieprestaties en bezonning toe.
- + Een voetgangers- en fietsersas wordt aangelegd aan de achterzijde van de nieuwe woonblokken (aan de kant van de E40). Deze ruimte verschaft eveneens toegang tot de lokale en individuele parkings van de nieuwe gebouwen.



à s'intégrer totalement dans le caractère vert du nouveau blv. urbain de la E40. L'axe pourra également inclure la piste cyclable interrégionale proposée dans le réaménagement de la E40. Les nouveaux blocs résidentiels pourraient y avoir leur adresse officielle. L'axe ne donnera pas accès à la E40 et sera désenclavé à travers la rue Cl. Bourg par plusieurs points de raccordement.

+ Des espaces semi-privatifs seront aménagés à l'intérieur du bloc, ainsi que des équipements au service de tout le quartier de Paduwa.

+ Le concept architectural doit permettre des vues et des ouvertures ponctuelles vers les espaces verts semi-privatifs depuis le blv. urbain de la E40 (visant à élargir la sensation du vert).

De as kan het statuut van een lokale weg krijgen, maar zal zodanig aangelegd worden dat hij zich volledig integreert in het groene karakter van de nieuwe stedelijke boulevard E40. Deze as kan eveneens het interregionaal fietspad bevatten, dat voorgesteld werd binnen de herinrichting van de E40. De nieuwe residentiële gebouwen kunnen hier hun officieel adres krijgen. De as verschaft echter geen toegang tot de E40 en zal op verschillende plaatsen verbonden worden met de Kolonel Bourgstraat.

+ Aan de binnenzijde van de bouwblokken worden zowel semi-private ruimten aangelegd als voorzieningen die de volledige Paduwawijk bedienen.

+ Het architecturaal concept dient doorzichten en punctuele openingen naar de achtergelegen semi-private groenen ruimten toe te laten vanop de stedelijke boulevard E40 (dit om de groene beleving te vergroten).

