BELGISCH STAATSBLAD

MONITEUR BELGE

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005 en artikelen 117 en 118 van de wet van 5 mei 2019.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :

www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Directeur : Wilfried Verrezen

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

192e JAARGANG

N. 141

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005 et les articles 117 et 118 de la loi du 5 mai 2019.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :

www.moniteur.be

Direction du Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53, 1000 Bruxelles - Directeur : Wilfried Verrezen

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

192e ANNEE

WOENSDAG 1 JUNI 2022
EERSTE EDITIE

MERCREDI 1er JUIN 2022
PREMIERE EDITION

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen

Gemeenschaps- en Gewestregeringen

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

28 APRIL 2022. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het richtplan van aanleg "Delta-Herrmann-Debroux", bl. 45764.

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Gouvernements de Communauté et de Région

Gemeinschafts- und Regionalregierungen

Région de Bruxelles-Capitale

Région de Bruxelles-Capitale

28 AVRIL 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale adoptant le plan d'aménagement directeur « Delta-Herrmann-Debroux », p. 45764.

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN
LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C − 2022/32055]

28 APRIL 2022. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het richtplan van aanleg ″Delta-Herrmann-Debroux″

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op de artikelen 6, §1, I, 1° en 20;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, inzonderheid op artikel 8;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, inzonderheid op de artikelen 30/1 tot 30/11 ingevoegd door de ordonnantie van 30 november 2017 tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 8 mei 2018 houdende instructie om over te gaan tot de uitwerking van een ontwerp van het richtplan van aanleg voor de zone "Herrmann-Debroux";

Overwegende dat de voornoemde bepalingen van het BWRO een nieuw gewestelijk planningsinstrument invoeren in het ruimtelijke ordeningsrecht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het richtplan van aanleg (RPA) genaamd;

Dat dit instrument een synthese van de bestaande instrumenten beoogt te zijn door het strategische doel van de richtschema's te integreren en een verordenend luik op te nemen dat erop gericht is de verwezenlijking van de strategische doelstellingen van het Gewest te verzekeren door ze formeel vast te leggen in geschreven en grafische voorschriften;

Dat het RPA de grote inrichtingsprincipes aangeeft, met onder meer de geplande bestemmingen, de structurering van de wegen, de openbare ruimtes en het landschap, de kenmerken van de bouwwerken, de bescherming van het erfgoed, de mobiliteit en de parkeermogelijkheden.

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2013 tot goedkeuring van het bijzonder bestemmingsplan ″BBP DELTA Partim 13″;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 maart 1988 tot goedkeuring van het bijzonder bestemmingsplan ″BBP nr. 20 / 21 DEMEY - MERJAY″;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 maart 1987 tot goedkeuring van het bijzonder bestemmingsplan ″BBP nr. 42 HUIZENBLOK TUSSEN DE WAVERSESTEENWEG, DE HUGO VAN DER GOESLAAN EN DE CA. SCHALLERLAAN EN DE GRENS VAN HET ZONIËNWOUD″;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 februari 1985 tot goedkeuring van het bijzonder bestemmingsplan ″BBP nr. 6 WIJK KONINKLIJKE JACHT″;

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C − 2022/32055]

28 AVRIL 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale adoptant le plan d'aménagement directeur « Delta-Herrmann-Debroux »

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment ses articles 6, § 1er, I, 1° et 20;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989, notamment son article 8;

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) et, notamment, ses articles 30/1 à 30/11 insérés par l'ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes;

Vu l'arrêté Ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone Herrmann-Debroux;

Attendu que les dispositions précitées du CoBAT insèrent un nouvel outil de planification régional dans le droit de l'aménagement du territoire en Région Bruxelles-Capitale, dénommé plan d'aménagement directeur (PAD);

Que cet outil entend faire une synthèse des outils préexistants, en intégrant la vocation stratégique des Schémas Directeurs et en incorporant un volet réglementaire visant à assurer la mise en œuvre des objectifs stratégiques de la Région en les formalisant dans des prescriptions littérales et graphiques;

Que le PAD indique les grands principes d'aménagement , entre autres, le programme des affectations, la structuration des voiries, des espaces publics et du paysage, les caractéristiques des constructions, la protection du patrimoine, la mobilité et le stationnement.

Vu l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le plan régional d'affectation du sol;

Vu l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2013 adoptant le plan particulier d'affection du sol « PPAS ″DELTA Partim 13″ »;

Vu l'arrêté royal du 8 mars 1988 arrêtant le plan particulier d'affection du sol « PPAS n° 20 / 21 DEMEY - MERJAY»;

Vu l'arrêté royal du 10 mars 1987 arrêtant le plan particulier d'affection du sol « PPA N° 42 ILOT COMPRIS ENTRE LA CHAUSSE DE WAVRE, LES AVENUES HUGO VAN DER GOES ET CA. SCHALLER ET LA LIMITE FORET DE SOIGNES»;

Vu l'arrêté royal du 8 février 1985 arrêtant le plan particulier d'affection du sol « PPA N° 6 QUARTIER CHASSE ROYALE»;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2006 tot goedkeuring van de Titels I tot VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het koninklijk besluit van 2 december 1959 houdende bescherming als landschap van het Zoniënwoud op het grondgebied van Oudergem;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 mei 1997 tot bescherming als landschap van de Massarttuin te Oudergem;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22 september 1995 tot inschrijving op de bewaarlijst als landschap van de vijver aan de Kleine Wijngaardstraat te Oudergem;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied - BE1000001: "Het Zoniënwoud met linten en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe - complex Zoniënwoud - Vallei van de Woluwe";

Gelet op het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de gewestgrens-overschrijdende wegen; Gelet op de adviesaanvraag van 10 oktober 2019 aan het Vlaams Gewest; Gelet op het advies van het Vlaams Gewest, departement omgeving, van 15 november 2019;

Gelet op het besluit van de Brusselse regering van 12 juli 2018 tot goedkeuring van het gewestelijk ontwikkelingsplan;

Gelet op het gunstige advies van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling van 3 mei 2019;

Gelet op het verslag met een synthese van de opmerkingen die tijdens de informatie- en participatiefase voorafgaand aan de goedkeuring van het ontwerpplan werden verzameld;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 mei 2019 tot goedkeuring van het ontwerp van het richtplan van aanleg en het milieueffectenrapport;

Gelet op het advies van de gemeenteraden van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

* Gemeenteraad van de gemeente Oudergem van 28 november 2019;
* Gemeenteraad van de stad Brussel van 2 december 2019,
* Gemeenteraad van de gemeente Etterbeek van 18 november 2019;
* Gemeenteraad van de gemeente Elsene van 19 december 2019;
* Gemeenteraad van de gemeente Watermaal-Bosvoorde van 19 november 2019;
* Gemeenteraad van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe van 18 november 2019;

Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 november 2019;

Gelet op het advies van de Raad voor het Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 13 november 2019;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 25 november 2019;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van 13 november 2019;

Gelet op het advies van het bestuur bevoegd voor territoriale planning van 20 november 2019;

Gelet op het advies van het Brussels Instituut voor Milieubeheer (Leefmilieu Brussel) van 19 november 2019;

Gelet op de bezwaren en opmerkingen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van het richtplan van aanleg, dat van 10 oktober tot 9 december 2019 conform artikel 30/5 § 1 van het BWRO plaatsvond in de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Elsene, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Ukkel, Etterbeek en de stad Brussel;

Gelet op het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 9 juli 2020 dat volledig is opgenomen in bijlage 2 van dit besluit;

Gelet op het advies van 8 september 2021 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State;

Vu l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2006 arrêtant les Titres Ier à VII du Règlement régionale d'urbanisme applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'arrêté royal du 2 décembre 1959 classant comme site de la forêt de Soignes sur le territoire d'Auderghem;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mai 1997 classant comme site le jardin Massart à Auderghem;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 septembre 1995 inscrivant à l'inventaire légal des sites l'étang de la rue de la Vignette à Auderghem;

Vu l' Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 - BE1000001 : « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe »;

Vu l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région; Vu la demande d'avis auprès de la région flamande en date du 10 octobre 2019; Vu l'avis de la Région flamande, département environnement, du 15 novembre 2019;

Vu l'arrêté du Gouvernement régional du 12 juillet 2018 approuvant le plan régional de développement;

Vu l'avis favorable du Comité régional de Développement territorial en date du 3 mai 2019;

Vu le rapport de synthèse des observations recueillies suite à la phase d'information et de participation préalable à l'adoption du projet de plan;

Vu l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 mai 2019 adoptant le projet de plan d'aménagement directeur et le rapport sur les incidences environnementales;

Vu l'avis des conseils communaux des communes de la Région de Bruxelles-capitale:

* Conseil communal de la commune d'Auderghem en date du 28 novembre 2019;
* Conseil communal de la Ville de Bruxelles en date du 2 décembre 2019,
* Conseil communal de la commune d'Etterbeek en date du 18 novembre 2019;
* Conseil communal de la commune d'Ixelles en date du 19 décembre 2019;
* Conseil communal de la commune Watermael-Boitsfort en date du 19 novembre 2019;
* Conseil communal de la commune de Woluwe-Saint-Lambert en date du 18 novembre 2019;

Vu l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2019;

Vu l'avis du Conseil de l'environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2019;

Vu l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites du 25 novembre 2019;

Vu l'avis de la Commission régionale de mobilité du 13 novembre 2019;

Vu l'avis de l'administration en charge de la planification territoriale en date du 20 novembre 2019;

Vu l'avis de l'institut bruxellois de gestion de l'environnement (Bruxelles Environnement) en date du 19 novembre 2019;

Vu les réclamations et observations émises lors de l'enquête publique sur le projet de Plan d'aménagement directeur qui s'est déroulé du 10 octobre au 9 décembre 2019 dans les communes d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Uccle, d'Etterbeek, et de la Ville de Bruxelles conformément à l'article 30/5 § 1er du CoBAT;

Vu l'avis de la Commission Régionale de Développement du 9 juillet 2020 reproduit intégralement en annexe 2 du présent arrêté;

Vu l'avis du 8 septembre 2021 de la section législation du Conseil d'Etat;

Inhoudsopgave

I. Perimeter van de site ″Delta-Herrmann-Debroux″

II. Inhoud van het ontwerp van het richtplan van aanleg

III. Doelstellingen van het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling die worden nagestreefd door het ontwerp van het richtplan van aanleg

IV. Ambities van het ontwerp-RPA

V. Specifieke stedenbouwkundige principes van het ontwerp van RPA

VI. Milieueffectrapport

VII. Voorafgaand informatie- en participatieproces

VIII. Samenvatting van de adviezen en van de bezwaren en opmerkingen geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek en van de manier waarop de regering ze in aanmerking genomen heeft

IX. Samenvatting van de manier waarop de milieuoverwegingen in het plan werden geïntegreerd

X. Redenen van de keuzen van het plan zoals het is goedgekeurd, rekening houdend met de andere beschouwde redelijke oplossingen

XI. Opvolging van het RPA

XII. Evaluatierapport 'gelijkekansentest'

I. Perimeter van de site ″Delta-Herrmann-Debroux″

Overwegende dat dit ontwerpplan betrekking heeft op een perimeter die wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de E411 en de Vorstlaan, waaraan verschillende regionale sites zijn gehecht en waarvan de stedelijke ontwikkeling moet worden georganiseerd;

Dat deze perimeter overeenkomt met de perimeter van het ministerieel besluit van 8 mei 2018;

Dat dit ontwerp de wegbedding van de E411, zijn viaducten, de aangrenzende wegen en hun omgeving omvat vanaf de gewestgrens tot aan de Beaulieulaan;

Dat het ook aanpalende sites omvat, namelijk;

— de Triomfsite, gelegen tussen de Triomflaan, de Jules Cockxlaan en de spoorlijn L26;

— de Deltasite, gelegen tussen de spoorlijn L26, de Charles Michielslaan en de Jules Cockxlaan;

— de Driehoeksite, gelegen tussen de spoorlijnen L26, L26/2 en L161 ten zuiden van de Triomflaan;

— de Beaulieusite, die momenteel door de kantoren van de Europese Commissie wordt gebruikt;

— de Demeysite, die momenteel wordt ingenomen door het retailpark van Redevco;

Dat deze perimeter ook de woonpercelen gelegen tegenover het gemeentelijke stadion van Oudergem omvat;

Dat deze perimeter zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde, alsook tot aan de grens van het grondgebied van de gemeente Elsene en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat hij deel uitmaakt van de breuk van verschillende wijken in de Brusselse rand;

Dat hij een van de belangrijkste invalswegen van het gewestelijk grondgebied omvat, die een van de voornaamste autowegen verbindt met de middenring;

Dat het strategische luik, hoewel het de grote principes en belangrijkste gedragslijnen voor de inrichting van de betrokken perimeter vermeldt, om een coherent geheel te creëren voorstellen bevat die een invloed hebben buiten de perimeter;

Overwegende dat de in de perimeter van het ontwerpplan opgenomen site een prioritaire ontwikkelingspool is van het op 12 juli 2018 goedgekeurde gewestelijk ontwikkelingsplan, met name vanwege zijn opmerkelijke toegankelijkheid en grote ontwikkelingspotentieel, alsook vanwege de zones van gewestelijk belang die er deel van uitmaken, zoals de kantoren van de Europese Commissie, de MIVB-stelplaats, de ontradingsparkings en de Driehoek;

Dat het gewestelijk ontwikkelingsplan bepaalt dat de urbanisatie van de ontwikkelingspolen zal worden gerealiseerd door de uitwerking van het richtplan van aanleg (RPA), een nieuw strategisch en regelgevend instrument voor de gewestplanning;

Tables des matières

I. Périmètre du site « Delta-Herrmann-Debroux »

II. Contenu du projet de plan d'aménagement directeur

III. Objectifs du plan régional de développement durable poursuivis par le projet de plan d'aménagement directeur

IV. Des ambitions du projet de PAD

V. Des principes urbanistiques spécifiques au projet de PAD

VI. Rapport sur les incidences environnementales

VII. Processus d'information et de participation préalable au projet de plan

VIII. Synthèse des avis ainsi que des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique et de la façon dont le Gouvernement en a tenu compte

IX. Résumé de la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées au plan

X. Raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées

XI. Suivi du PAD

XII. Rapport d'évaluation 'test égalité des chances

I. Périmètre du site « Delta-Herrmann-Debroux »

Considérant que le projet de plan porte sur un périmètre se caractérisant par la présence de l'E411 et du boulevard du Souverain, auxquels s'accrochent différents sites d'envergure régionale dont il convient d'organiser l'évolution urbanistique;

Que ce périmètre correspond au périmètre visé par l'arrêté ministériel du 8 mai 2018;

Qu'il comprend l'assiette de la voirie E411, ses viaducs, ses voiries adjacentes et leurs rives depuis la limite régionale jusqu'à l'avenue de Beaulieu;

Qu'il comprend également des sites en accroche, à savoir;

— le site Triomphe, compris entre le boulevard du Triomphe, l'avenue Jules Cockx et la ligne de chemin de fer L26;

— le site Delta , compris entre la ligne de chemin de fer L26, l'avenue Charles Michiels et l'avenue Jules Cockx;

— le site Triangle, compris entre les lignes de chemin de fer L26, L26/2 et L161 au sud du boulevard du Triomphe;

— le site Beaulieu, occupé actuellement par les bureaux de la Commission européenne;

— le site Demey, occupé actuellement par le retail park Redevco;

Que ce périmètre englobe également les parcelles d'habitation sises en face du stade communal d'Auderghem;

Que ce périmètre s'étend sur le territoire des Communes d'Auderghem et de Watermael Boitsfort, ainsi qu'à la limite du territoire de la Commune d'Ixelles et de la Région de Bruxelles-Capitale;

Qu'il s'inscrit à la fracture de plusieurs quartiers de la périphérie bruxelloise;

Qu'il couvre l'une des pénétrantes majeures du territoire régional, qui relie un des principaux axes autoroutiers à la moyenne ceinture;

Que le volet stratégique, bien qu'indiquant les grands principes et les principales lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre concerné, comporte, en vue de créer une cohérence d'ensemble, des propositions ayant un rayonnement d'influence au-delà dudit périmètre;

Considérant que le site inclus dans le périmètre du projet de plan est repris en tant que pôle de développement prioritaire au plan régional de développement adopté le 12 juillet 2018 au motif notamment de son accessibilité remarquable et de son grand potentiel de développement, ainsi que des aires d'importance régionale qui le composent, tels que les bureaux de la Commission européenne, le dépôt de la STIB et les parkings de dissuasion ou encore le Triangle;

Que le plan régional de développement précise que l'urbanisation de pôles de développement se réalisera notamment par l'élaboration de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), nouvel outil stratégique et réglementaire de planification régional;

Dat het gewestelijk ontwikkelingsplan benadrukt dat de harmonieuze en coherente inrichting van de site Delta Herrmann-Debroux een totaalvisie vereist op deze toegangspoort en een gefaseerde programmering, met dien verstande dat sommige delen van de site al in renovatie of zelfs reconversie zijn om ze om te vormen tot een stadsboulevard die de twee gebieden aan weerszijden van de hoofdstedelijke weg weer met elkaar verbindt;

Overwegende dat de site overeenstemt met de site Delta-Herrmann-Debroux die de regering onder de naam "pool Delta-Vorst" in haar algemene beleidsverklaring 2014-2019 heeft gekozen als een van de tien nieuwe te creëren wijken om de ontwikkelingsuitdagingen van het Gewest het hoofd te bieden, namelijk: betaalbare en aangepaste woningen bouwen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale mix, nieuw openbare ruimten en voorzieningen van algemeen belang, de vestiging van nieuwe ondernemingen in Brussel bevorderen, een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer waarborgen en de systematische aanleg van een gescheiden fietsnet;

Dat de regering in dit verband verklaart:

"De site Delta-Herrmann-Debroux beschikt als zuidoostelijke toegangspoort tot het Gewest over talrijke troeven. Het gebied bestaat uit drie strategische polen: de universiteitscampus VUB-ULB, de "Deltadriehoek", die openbaar eigendom is, en de omgeving van het Herrmann-Debroux-viaduct. Deze 3 gebieden hebben nood aan een globale visie met het oog op een harmonieuze en coherente ontwikkeling.";

Overwegende dat de E411 als toegangspoort een infrastructuur is die momenteel uitsluitend bestemd is voor auto's en diverse overlast veroorzaakt, met name op het vlak van lawaai en vervuiling;

Dat deze hoofdstedelijke weg met zijn viaducten een fysieke en landschappelijke barrière vormt en een stedelijke breuklijn schept die de aangrenzende wijken scheidt;

Overwegende dat de toegang tot de stad via de E411 geherconfigureerd moet worden op basis van een meer stedelijke en actuele visie;

Dat de herconfiguratie van de E411 plaats moet geven aan het openbaar vervoer en actieve vervoersmodi;

Overwegende dat het Brussels Gewest een aanhoudende demografische groei kent; dat gelet op de statistieken en prognoses van de Federale Overheidsdienst (Planbureau) en het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) deze groei zich waarschijnlijk tot het midden van de 21ste eeuw zal voortzetten; dat het mobiliseren van de beschikbare terreinen en de beantwoording van de huidige en toekomstige behoeften op het vlak van huisvesting, voorzieningen en bijbehorende diensten onmisbaar is;

Overwegende dat de Deltadriehoek een braakliggend spoorwegterrein is;

Dat dit terrein eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting;

Dat de behoefte bestaat om hier onder meer openbare logistieke functies van regionaal belang onder te brengen;

Dat het essentieel is voor het Gewest om een stedelijke vorm te vinden die het mogelijk maakt om grote infrastructuur en voorzieningen te integreren in de moeilijke topografische context van de Deltadriehoek;

Overwegende dat de transitparking van Delta te ver afligt van het Gewest en zijn functie van transitparking daardoor niet adequaat vervult;

Dat deze site een gewestelijk eigendom is;

Dat deze site woningen kan ontvangen in een nieuwe wijk en zo een antwoord kan bieden op een van de uitdagingen in Brussel;

Overwegende dat de administratieve Triomfsite een belangrijk communicatieknooppunt is en zich in een strategische positie bevindt voor de creatie van een stedelijke identiteit en een gemengd gebruik;

Dat er een grote leegstand is in de kantoren in de tweede kroon van het Gewest en dat het de bedoeling is om bepaalde gebouwen om te vormen tot woningen, met name op de site Triomf;

Overwegende dat de administratieve Beaulieusite bestaat uit een aaneengesloten gevel van 600 m kantoren zonder porositeit;

Dat het streven is om hier een grotere stedelijke mix te creëren en doorsteken te maken door de percelen;

Overwegende dat de commerciële Demeysite geconfigureerd is als een "retail park" aan de rand van de stad met een grote onoverdekte parkeerplaats;

Que le plan régional de développement souligne que le réaménagement harmonieux et cohérent du site Delta Herrmann-Debroux requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée, étant entendu que certaines parties du site sont déjà en phase de rénovation, voire de reconversion, en vue de le transformer en boulevard urbain reconnectant les deux rives situées de part et d'autres de la voie métropolitaine;

Considérant que le site correspond au site Delta-Herrmann-Debroux retenu par le Gouvernement sous le vocable « pôle Delta-Souverain », dans sa déclaration de politique générale 2014-2019, comme un des dix nouveaux quartiers à créer pour répondre aux enjeux de développement de la Région, à savoir; construire du logement accessible et adapté répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics, des nouveaux espaces verts ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles, en garantissant une bonne desserte en transports publics et en prévoyant systématiquement un réseau cyclable séparé;

Qu'à ce titre, le Gouvernement expose que :

« le site Delta-Herrmann-Debroux porte d'entrée sud-est de notre Région, dispose de nombreux atouts. Cette zone se compose de trois pôles stratégiques : le campus universitaire ULB-VUB, le « triangle » Delta, propriété publique, et les abords du viaduc Herrmann-Debroux. Ces 3 zones nécessitent de disposer d'une vision d'ensemble en vue d'un développement harmonieux et cohérent. »;

Considérant que l'entrée de ville de la E411 est une infrastructure actuellement uniquement destinée aux voitures, qu'elle est à l'origine de diverses nuisances, notamment en matière de bruit et de pollution;

Que cette voirie métropolitaine et ses viaducs constituent une barrière tant physique que paysagère et créent une fracture urbaine qui sépare les quartiers qui les bordent;

Considérant que l'entrée de ville de l'E411 doit être reconfigurée sur la base d'une vision plus urbaine et actuelle;

Que cette reconfiguration urbaine doit donner une place aux transports en commun et aux modes actifs;

Considérant que la Région bruxelloise enregistre une croissance démographique soutenue; qu'eu égard aux statistiques et prévisions du Service public fédéral (Bureau du plan) et de l'Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyses (IBSA), cette croissance a vocation à perdurer jusqu'au milieu du XXIème siècle; que mobiliser le foncier et répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements, équipements et services associés est indispensable;

Considérant que le Triangle est une friche ferroviaire;

Que ce terrain est la propriété de la société d'aménagement urbain;

Que la demande existe d'y accueillir notamment des fonctions logistiques publiques d'importance régionale;

Qu'il est essentiel pour la Région de trouver une forme urbaine qui permette d'intégrer de grandes infrastructures et équipements dans le contexte topographique difficile du Triangle;

Considérant que le parking de transit de Delta est implanté trop en aval dans la Région et ne remplit dès lors pas adéquatement sa fonction de parking de transit;

Que ce site est une propriété régionale;

Que ce site pourrait accueillir des logements, au sein d'un nouveau quartier et ainsi répondre à un des enjeux bruxellois;

Considérant que le site administratif du Triomphe articule un nœud de communication important et est situé à une position stratégique pour la création d'une identité urbaine et d'une de mixité;

Que la vacance des bureaux dans la seconde couronne de la Région est importante et que l'objectif est de reconvertir certains immeubles en logements, notamment sur le site Triomphe;

Considérant que le site administratif de Beaulieu représente un front linéaire de 600 m de bureaux sans porosité;

Que la volonté est d'y créer davantage de mixité urbaine et de permettre une certaine porosité par des cheminements à travers les parcelles;

Considérant que le site commercial de Demey est configuré comme un « retail park » de périphérie disposant d'un large parking à ciel ouvert;

Dat deze site het potentieel heeft voor de ontwikkeling van een stadswijk met meer gemengde functies (waaronder huisvesting) en openbare ruimtes, waardoor het blauwe en groene netwerk van dit deel van het grondgebied meer tot zijn recht komt en de waterlopen en landschappen er worden geherwaardeerd;

Overwegende dat de bij de toegang tot de stad aanwezige gebouwen, tegenover het stadion, kleinschalig zijn;

Dat in het geval van een echte reconversie van de toegangspoort dit gebied gebaat zou zijn bij een meer stedelijk karakter en een redelijkerwijs grotere dichtheid;

Overwegende dat het noodzakelijk lijkt om voor deze perimeter een algemene strategische en regelgevende visie voor gewestelijke ruimtelijke ordening te bepalen;

Dat de ontwikkeling en uitvoering van een dergelijk stadsproject de coördinatie vereist van de acties van verschillende gemeentelijke, bovenlokale, gemeenschaps- en gewestelijke publieke actoren, die geen enkel ander instrument dan een richtplan van aanleg kan bieden;

Overwegende dat het gebruik van een richtplan van aanleg daarom essentieel is om de bovengenoemde gewestelijke doelstellingen te kunnen verwezenlijken;

II. Inhoud van het ontwerp van het richtplan van aanleg

Overwegende dat het ontwerp-RPA een inleidend rapport omvat zonder juridische waarde, met een historiek van de site, de diagnose, de uitdagingen en de beschrijving van de bestaande situatie;

Dat het ontwerp-RPA een strategisch luik omvat, met geschreven aanwijzingen en aanbevelingen en schema's;

Dat de strategische opties ruimtelijk worden gemaakt en uitgewerkt worden ofwel op het niveau van de perimeter van het ontwerp-RPA, ofwel op het niveau van de verschillende nauwkeurig geïdentificeerde sites;

Dat dit strategische luik de ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weerspiegelt voor dit gebied van gewestelijk belang, waarvan de principes toegepast zullen worden in het kader van de uitvoering van preciezere projecten;

Dat dit strategische luik een indicatieve waarde heeft en richtlijnen bevat om ontwerpers te begeleiden, zonder echter de uitvoering van projecten die er niet exact mee overeenstemmen te verhinderen, omdat er desgevallend, mits motivatie, van afgeweken kan worden terwijl de essentie zelf van de vastgestelde strategische opties gerespecteerd blijft;

Dat het ontwerp-RPA een verordenend luik bevat, met bindende waarde, samengesteld uit geschreven voorschriften en grafische documenten die op het gepaste niveau de invariabele elementen beschrijft waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplichtend karakter wil geven om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te verzekeren;

Dat de ontwikkeling van een site binnen de perimeter van dit ontwerp-RPA beschouwd moet worden in het licht van de strikte naleving van het verordenende luik en de overeenstemming van de ontwikkelingen ervan met de strategische oriëntaties die op de verschillende niveaus voorzien zijn;

Dat enkel een gecombineerde lezing van beide luiken (strategisch en verordenend) het overzicht van de opties van het ontwerp van het richtplan van aanleg biedt;

III. Doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling die worden nagestreefd door het ontwerp-RPA

Gelet op het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling in zijn definitieve versie, dat goedgekeurd werd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 12 juli 2018 (hierna GPDO);

Gelet op artikel 30/2 van het BWRO, dat verduidelijkt dat het RPA uitgaat van de richtsnoeren van het GewOP dat van kracht is op de dag dat het wordt goedgekeurd;

Overwegende dat het GPDO de ruimtelijke ordening en de regionale projecten opdeelt in vier grote thema's, die verschillende strategieën identificeren:

1. Het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren.

- o Strategie 1/ Vastgoedpotentieel en vastgoedreserves mobiliseren
- o Strategie 2/ Een doordachte verdichting voorstellen
- o Strategie 3/ Toekomstige beleidsdaden voor de sociale huisvesting in Brussel

Qu'il présente un potentiel pour y créer un quartier urbain avec davantage de mixité, dont du logement, et d'espaces publics mettant aussi mieux en valeur les maillages bleu et vert de cette partie du territoire pour y revaloriser les cours d'eau et paysages;

Considérant que les constructions présentes en entrée de ville, en face du stade, présente des gabarits faibles;

Que dans le cas d'une réelle reconversion de l'entrée de ville, cette zone gagnerait à être plus urbaine et raisonnablement plus dense;

Considérant qu'il paraît nécessaire de déterminer, pour ce périmètre, une vision d'aménagement régionale stratégique et réglementaire d'ensemble;

Que le développement et la mise en œuvre d'un tel projet urbain implique de coordonner les interventions de plusieurs acteurs publics communaux, supra-locaux, communautaires et régionaux, ce qu'aucun autre instrument qu'un plan d'aménagement directeur ne permet;

Considérant que le recours à un plan d'aménagement directeur s'avère en conséquent indispensable pour permettre la concrétisation des objectifs régionaux évoqués ci-avant;

II. Contenu du projet de plan d'aménagement directeur

Attendu que le projet de plan d'aménagement directeur comprend un rapport introductif, dépourvu de toute valeur juridique, contenant un historique du site, le diagnostic, les enjeux et la description de la situation existante;

Que le projet de plan d'aménagement directeur comprend un volet stratégique, contenant des indications et recommandations littérales et des schémas;

Que les options stratégiques sont spatialisées et articulées soit à l'échelle de l'ensemble du périmètre du projet de plan d'aménagement directeur, soit à l'échelle de ses différents sites précisément identifiés;

Que ce volet stratégique reflète les ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale pour ce territoire d'intérêt régional, dont les principes seront appelés à être mis en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets plus précis;

Que ce volet stratégique a valeur indicative et comprend dès lors des balises appelées à guider les auteurs de projets, sans toutefois empêcher la réalisation d'un projet qui n'y correspond pas précisément, puisqu'il est possible, le cas échéant, de s'en départir moyennant motivation et tout en respectant l'essence même des options stratégiques établies;

Que le projet de plan d'aménagement directeur comprend un volet réglementaire à valeur obligatoire, composé de prescriptions littérales et de prescriptions graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Que le développement d'un site localisé au sein du périmètre du projet de plan d'aménagement directeur doit être considéré au regard du strict respect du volet réglementaire et de la conformité de ses développements aux orientations stratégiques prévues aux différentes échelles;

Que seule une lecture combinée des deux volets stratégique et réglementaire offre la vision globale des options du projet de plan d'aménagement directeur;

III. Objectifs du plan régional de développement durable poursuivis par le projet de plan d'aménagement directeur

Vu le Plan Régional de Développement Durable dans sa version définitive approuvée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 12 juillet 2018 (ci-après PRDD);

Vu l'article 30/2 du CoBAT, qui prévoit que le PAD s'inscrit dans les orientations du PRD en vigueur le jour de son adoption;

Attendu que le PRDD articule l'aménagement du territoire et les projets régionaux autour de 4 grands thèmes, lesquels identifient différentes stratégies :

1. Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers

- o Stratégie 1/ Mobiliser le potentiel et les ressources foncières
- o Stratégie 2/ Proposer une densification raisonnée
- o Stratégie 3/ Actions futures pour le logement social à Bruxelles

2. Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving

- o Strategie 1/ Voorzieningen ter ondersteuning van het dagelijkse leven
- o Strategie 2/ De openbare ruimtes en groene ruimtes ter ondersteuning van de kwaliteit van het levenskader
- o Strategie 3/ Zorgen voor een beter evenwicht tussen de wijken
- o Strategie 4/ Het stedelijk erfgoed beschermen en in de kijker plaatsen als drager van identiteit en aantrekkelijkheid
- o Strategie 5/ Het natuurlijk landschap versterken
- o Strategie 6/ Het natuurlijk erfgoed in het Gewest beschermen en verbeteren

3. Het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie

- o Strategie 1/ De economische functies ondersteunen in hun ruimtelijke dimensie
- o Strategie 2/ De plaats van de economische sectoren herkwalificeren
- o Strategie 3/ De buurteconomie en de lokale werkgelegenheid ondersteunen

4. Het grondgebied inzetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen

Dat het gewestelijk ontwikkelingsplan twaalf prioritaire actieterreinen vaststelt die een bijzondere investering verdienen om hun ontwikkelingspotentieel op korte en middellange termijn te realiseren, rekening houdend met de mobilisatie van het beschikbare grondpotentieel, de gecontroleerde verdichting van het grondgebied en de ontwikkeling van de sociale huisvesting in Brussel;

Dat het gewestelijk ontwikkelingsplan het gebied vermeldt dat binnen de perimeter van het ontwerpplan valt op de site Delta Herrmann-Debroux, en er de volgende specifieke uitdagingen identificeert:

"Beaulieu

Als sommige van de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zullen worden heropgebouwd, biedt deze evolutie ruimte om na te denken over de inrichting van de site en om er een ruimere functionele mix te overwegen

(kantoren, woningen, voorzieningen, enz.).

Deltadriehoek

Het gebied tussen de spoorlijnen 161 en 26 en de Triomflaan wordt momenteel aangepakt. In het noorden opende het nieuwe CHIREC-ziekenhuis zijn deuren. Daarnaast wordt onderzocht om in het zuiden, in de driehoek die eigendom is van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), nieuwe activiteiten (met name het sorteercentrum van Bpost) te vestigen en woningen te bouwen.

P+R en MIVB-site in Delta

In het oosten van de Deltadriehoek wordt er ook bijzondere aandacht besteed aan de MIVB-stelplaats en de aanpalende openluchtparking. Het is de bedoeling om de huidige parking te herbestemmen, de activiteiten te diversifiëren (door woningen toe te voegen) en een stedelijke gevel langs de Jules Cockxstraat te creëren.

Het winkelcentrum van Oudergem

Het winkelcentrum van Oudergem vertoont de kenmerken van een shoppingcentrum in de rand: het heeft een lage ruimtelijke dichtheid, het beslaat een zeer groot perceel en het is ingericht rond een openluchtparking, waarbij elke handelszaak in een eigen gebouw is gevestigd. Het winkelcentrum werd ontworpen in een tijd dat dit gebied tot de rand behoorde, maar maakt nu deel uit van de stad. Om het beter in de stad te integreren, zou een volledig nieuwe wijk in het hart van Oudergem gecreëerd kunnen worden. Het plan zou erin bestaan de commerciële activiteit te behouden en een meer stedelijke wijk met een grotere dichtheid en een mix van functies (woningen, collectieve voorzieningen, handelszaken ...) en een aangename openbare ruimte voor de inwoners tot stand te brengen.";

Overwegende dat dit ontwerpplan aansluit bij deze strategische oriëntaties op grootstedelijke en regionale schaal;

Dat het ontwerpplan past in thema 1 – strategie 1, die het grondgebied wil inzetten om het kader voor de territoriale ontwikkeling op te bouwen en nieuwe wijken te ontwikkelen, met als doel een nieuwe toegangspoort te creëren en het landschap te veranderen door het beschikbare grondpotentieel te mobiliseren;

Dat het ontwerpplan voorziet in de verstedelijking van het huidige braakliggende terrein dat de Driehoek beslaat;

2. Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif

- o Stratégie 1/ Les équipements comme supports de la vie quotidienne
- o Stratégie 2/ Les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie
- o Stratégie 3/ Améliorer l'équilibre entre les quartiers
- o Stratégie 4/ Défendre et promouvoir le patrimoine urbain comme vecteur d'identité et d'attractivité
- o Stratégie 5/ Renforcer le paysage naturel
- o Stratégie 6/ Préserver et améliorer le patrimoine naturel régional

3. Mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine

- o Stratégie 1/ Soutenir les fonctions économiques dans leur dimension spatiale
- o Stratégie 2/ Requalifier la place des secteurs économiques
- o Stratégie 3/ Soutenir l'économie de proximité et l'emploi local

4. Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal;

Que le plan régional de développement fait état de douze pôles d'intervention prioritaires qui méritent un investissement particulier afin de concrétiser à court et moyen terme leur potentiel de développement, en tenant de la mobilisation du potentiel et des ressources foncières, la densification maîtrisée du territoire et le développement du logement public bruxellois;

Que le plan régional de développement reprend le site couvert par le périmètre du projet de plan dans le site de Delta Herrmann-Debroux, et y identifie les enjeux spécifiques suivants :

« Beaulieu

Si certains des immeubles qui accueillent les bureaux de la Commission européenne seront reconstruits, cette évolution permettra de s'interroger sur l'aménagement du site et d'envisager davantage de mixité fonctionnelle

(bureaux, logements, équipements...).

Triangle Delta

L'espace délimité par les voies de chemins de fer 161 et 26, et le boulevard du Triomphe est en cours. Au Nord, le nouvel hôpital CHIREC a été inauguré. Au Sud, le triangle - propriété de la Société d'Aménagement Urbain (SAU) - fait l'objet d'études pour l'implantation d'activités (centre de tri de B-Post notamment) et de logements.

P+R et site STIB à Delta

À l'Est du triangle Delta, le dépôt de la STIB et le parking à ciel ouvert attenant font également l'objet d'une attention particulière. L'objectif est de réaffecter le parking actuel, de diversifier les activités (en y introduisant des logements) et de créer une façade urbaine le long de rue Jules Cockx.

Le shopping d'Auderghem

Le site du shopping d'Auderghem présente les caractéristiques d'un shopping de périphérie : un espace peu dense, s'étalant sur une parcelle très importante et organisé autour d'un parking à ciel ouvert, chaque grande surface occupant un bâtiment propre. Conçu à une époque où le site était périphérique, le shopping fait désormais partie de la ville. Afin de mieux l'y intégrer, un véritable nouveau quartier au coeur d'Auderghem pourrait se créer. Tout en maintenant l'activité commerciale, le projet viserait à créer un quartier plus urbain, plus dense, avec une mixité de fonctions (logements, équipements collectifs, commerces...) et un espace public convivial au profit des habitants. »;

Considérant que le projet de plan s'inscrit dans ces orientations stratégiques à l'échelle métropolitaine et régionale;

Que le projet de plan s'inscrit dans la ligne de l'axe 1 – stratégie 1, qui vise à mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers, en ayant pour objectif de recréer une entrée de ville et de modifier son paysage en mobilisant le potentiel et les ressources foncières disponibles;

Que le projet de plan prévoit l'urbanisation de l'actuelle friche qui occupe le Triangle;

Dat het een strategie voorstelt voor een gecontroleerde verdichting rond de hoofdstedelijke weg, door het netwerk van de openbare en structurerende ruimten en het groene en blauwe netwerk te versterken, in overeenstemming met de doelstellingen van thema 1 – strategie 2;

Dat het ontwerpplan ook past in de doelstellingen van thema 2, die een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving willen garanderen door de specifieke kwaliteiten van het Brusselse grondgebied te versterken;

Dat het ontwerpplan met name de voorzieningen wil ontwikkelen als ondersteuning van het dagelijks leven, en de openbare en groene ruimten als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving, en ze wil integreren in een strategie van programmatische gemengdheid;

Dat het ook het evenwicht tussen de wijken wil verbeteren en het natuurlijke landschap wil versterken met behoud van het gewestelijke natuurlijke erfgoed;

Dat het de voor auto's en voor actieve vervoerswijzen bestemde ruimten weer in evenwicht wil brengen en de actieve vervoerswijzen wil bevorderen door de verbindingen en de porositeit tussen de wijken en de verbindende openbare ruimten te vermenigvuldigen en te diversifiëren;

Dat het ontwerpplan ook past in de visie en de strategische doelstellingen van thema 3, die tot doel hebben het grondgebied in te zetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie;

Dat het ontwerpplan een programmatische gemengdheid wil ontwikkelen met plaats voor productieve en logistieke activiteiten en geïntegreerde diensten voor bedrijven;

Dat het met name gericht is op de reconversie van het huidige braakliggende terrein van de Driehoek, om deze activiteiten te ontvangen en er tegelijkertijd voor te zorgen dat ze naast de andere stedelijke functies kunnen bestaan;

Dat het ook het commerciële aanbod en de aantrekkelijkheid van verschillende sites wil versterken, met name door de ontwikkeling van actieve gevels langs structurerende en multimodale openbare ruimten;

Dat deze economische ontwikkelingen nieuwe banen zullen creëren;

Dat het ontwerpplan ook past in de visie en de strategische doelstellingen van thema 4, die tot doel hebben het grondgebied in te zetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft het aantal ritten met de eigen auto te verminderen en actieve vervoerswijzen tot de belangrijkste vervoerswijze te maken voor trajecten van minder dan 5 km;

Dat het ernaar streeft om het autowegennet tegen 2030 om te vormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors, een gemengde en polycentrische stad te ontwikkelen en een "stad van korte afstanden" te creëren waarin de behoefte aan gemotoriseerd verkeer wordt beperkt door het aanbieden van een maximum aan stedelijke diensten binnen een loopafstand van op 5 minuten van de woning;

Dat het rust wil brengen in de wijken door het transitverkeer te verminderen, de stad minder doorlaatbaar te maken voor het verkeer en het wooncomfort met rustige openbare ruimten te verhogen;

Dat het beoogt het gebruik van het openbaar vervoer te intensiveren door het aanbod aan te passen aan de vraag en door de aanwezigheid van een fijnmazige mobiliteitsoplossing, en dat het daartoe de stedelijke ontwikkeling en de rationele verdichting van het Gewest wil combineren met de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur, de oprichting van prioritaire ontwikkelingscentra wil koppelen aan de aanwezigheid van een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, en het netwerk van structurerende openbaarvervoerlijnen wil versterken, waarvan het gebruik, op zich of multimodaal, wordt aangemoedigd voor de middellange en lange afstand;

Overwegende dat de specifieke doelstellingen die het gewestelijke ontwikkelingsplan voor de sites Beaulieu, Driehoek, Demey en Delta bepaalt, uitdrukkelijk worden vertaald in het strategische en verordenende luik van het ontwerpplan;

IV. Ambities van het ontwerp-RPA

Overwegende dat het algemene doel van het ontwerp van het richtplan van aanleg "Delta-Herrmann-Debroux" de herkwalificering is van de toegang tot de stad, met inbegrip van de hoofdstedelijke weg E411 en de aanpalende sites.

De algemene doelstellingen van het ontwerp zijn:

— De leefkwaliteit verbeteren, onder meer door het verkeer vanaf de E411 te verminderen.

Qu'il propose une stratégie de densification maîtrisée autour de la voirie métropolitaine, en renforçant les maillages d'espaces publics et structurants ainsi que les maillages vert et bleu, conformément aux objectifs de l'axe 1 – stratégie 2;

Que le projet de plan s'inscrit également dans les objectifs de l'axe 2 qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois;

Que le projet de plan entend développer notamment les équipements comme support de la vie quotidienne et les espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie, tout en les intégrant dans une stratégie de mixité programmatique;

Qu'il entend également améliorer l'équilibre entre les quartiers et renforcer le paysage naturel tout en préservant le patrimoine naturel régional;

Qu'il vise à rééquilibrer les espaces révolus aux automobiles et aux modes actifs, et faciliter la circulation de ces derniers au travers de la multiplication et la diversification des connexions et porosités entre les quartiers et les espaces publics liants;

Que le projet de plan s'inscrit également dans la vision et les objectifs stratégiques de l'axe 3, qui visent à mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine;

Que le projet de plan entend développer une mixité programmatique offrant une place aux activités productives et logistiques, aux services intégrés aux entreprises;

Qu'il vise notamment la reconversion du site Triangle, en friche à l'heure actuelle, pour accueillir de telles activités tout en assurant leur cohabitation avec les autres fonctions urbaines;

Qu'il entend également renforcer l'offre commercial et l'attractivité de plusieurs sites, notamment au travers du développement de façades actives le long des espaces publics structurants et multimodaux;

Que ces développements économiques seront source de création de nouveaux emplois;

Que le projet de plan s'inscrit également dans la vision et les objectifs stratégique de l'axe 4, qui visent à mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal;

Que le projet de plan entend réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km;

Qu'il vise à transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030, développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » pour limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi;

Qu'il entend apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic et augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés;

Qu'il vise à intensifier l'usage des transports publics par l'adaptation de l'offre à la demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité, et pour ce faire lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement, assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance et renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage, seul ou multimodal, est encouragé sur les moyennes et longues distances;

Considérant que les objectifs spécifiques identifiés par le plan régional de développement pour les sites Beaulieu, Triangle, Demey et Delta sont expressément traduits dans les volets stratégique et réglementaire du projet de plan;

IV. Des ambitions du projet de PAD

Considérant que de manière générale, l'objectif du projet de Plan d'Aménagement Directeur « Delta-Herrmann-Debroux » est de requalifier l'entrée de ville en ce compris la voirie métropolitaine de l'E411 ainsi que ses sites en accroche.

Les objectifs généraux du projet sont :

— Améliorer la qualité de vie, entre autres, par la réduction du trafic provenant de la E411.

— Overgaan van een wegeninfrastructuur naar een kwalificerende landschapsinfrastructuur; de infrastructuur mag niet langer worden beschouwd als een wegeninfrastructuur, maar als een multimodale landschapsinfrastructuur die lokale verbindingen tot stand brengt, ruimte vrijmaakt voor vergroening, zachte vervoerswijzen en openbaar vervoer.

— Overgaan van een lineair concept langs de infrastructuur naar een transversale lokale logica

— De stad maken, overgaan van een voorstedelijke naar een stedelijke logica. Dit gebeurt door de openbare ruimte te activeren, een programmatische gemengdheid te ontwikkelen, wijken opnieuw met elkaar te verbinden enz.;

— De stadsontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschapsinfrastructuur, waarbij de landschappelijke relaties worden versterkt die ontstaan door stedelijke ontwikkelingen die haar grenzen versterken, activeren en afbakenen.

— De programma's voor de inrichting van de openbare ruimte en het landschap op elkaar afstemmen, vooral in gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

— Opportunistische strategie - flexibele fasering. Sommige delen kunnen worden geherkwalificeerd om van bij de eerste aanleg de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen.

V. Specifieke stedenbouwkundige principes van het ontwerp-RPA

Overwegende dat de thematische doelstellingen van het ontwerp-RPA voor het gebied zijn gedetailleerd volgens vier grote ambities:

1. Territoriale verankering

Uitdaging:

Het bestudeerde gebied wordt doorkruist door grote landschapsfiguren. Het betreft de valleien van de Woluwe en haar zijrivieren, de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek, het Zoniënwoud en de omgeving van de site van de Plein Deze grote figuren hebben hun structurerende karakter verloren door de opkomst van de (auto)wegeninfrastructuur, die bijna volledig geïsoleerd is van de stedelijke omgeving.

Ambitie:

Een van de ambities van het ontwerp-RPA is het herstel van de structurerende rol van deze grote landschapsfiguren, door het infrastructuurlandschap te vervangen door de versterking van de doorkruiste landschappen en hun geografie.

2. Structuur van openbare ruimten

Uitdaging:

Het bestudeerde gebied wordt gekenmerkt door een gebrek aan openbare ruimten en plaatsen. De organisatie van de ruimte is functionalistisch en draagt bij aan het peristedelijke karakter van het gebied en de levenswijzen.

Ambitie:

Het ontwerp-RPA wil een structuur van de openbare ruimten aanbieden die een echte landschapsstructuur vormt. Deze structuur, die zich ontwikkelt op het bestaande weefsel en het grote landschap, zal een diversiteit aan ruimten van verschillende diktes bieden. De bestaande centrale punten (metrostations, buurtcentra, enz.) zullen worden versterkt.

Dit kader van openbare ruimten is gebaseerd op de aanleg van:

— Openbare pleinen die een reeds bestaande centraliteit versterken en/of de overgang tussen verschillende vormen van openbaar vervoer vereenvoudigen;

— Parken die continuïteit bieden en paden die opgaan in een groter netwerk. Ze integreren bestaande entiteiten, fungeren als schakel op territoriaal niveau en vormen nieuwe buurtschappen op lokaal niveau. Ze zorgen voor actieve mobiliteit binnen de openbare ruimten;

— Voorpleinen die de relatie kwalificeren tussen een bebouwing en/of een landschap en de openbare ruimte. Dit zijn gedeelde ruimten waarin de bediening van deze bebouwingen en/of landschappen afhankelijk is van het creëren van een openbare ruimte ten gunste van actieve vervoerswijzen en/of openbaar vervoer;

— Een stadsboulevard als structurerende weg die aan beide zijden wordt begrensd door een continue bebouwing van gelijke hoogte. Dit gebied bestaat uit centrale wegenzones die worden begrensd door brede voetgangerszones. De bebouwde voorzijde heeft gevels waarvan de begane grond wordt geactiveerd door voor het publiek toegankelijk programma's. De hoofdstedelijke weg E411 wordt volledig getransformeerd in een stadsboulevard.

— Passer d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante, l'infrastructure ne doit plus être considérée comme une infrastructure routière mais comme une infrastructure paysagère multimodale qui permet de tisser des liens à l'échelle locale, qui libère des espaces pour la végétalisation, pour les modes doux et les transports en commun.

— Passer d'une conception linéaire le long de l'infrastructure à des logiques locales transversales

— Faire la ville, passer de logiques suburbaines à des logiques urbaines. Cela passe par l'activation des espaces publics, du développement de mixité programmatiques, la reconnexion des quartiers, ...

— Adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère, en confortant les relations paysagères mises en place par les développements urbains qui en renforcent les limites, les activent et les définissent.

— Allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants, principalement dans les zones bien accessibles en transport en commun.

— Stratégie opportuniste – phasage flexible. Certains tronçons peuvent être requalifier afin d'assurer une qualité des espaces publics dès les premiers aménagements.

V. Des principes urbanistiques spécifiques au projet de PAD

Considérant que les buts et objectifs thématiques du projet de PAD pour le territoire sont détaillés selon 4 grandes ambitions :

1. Ancrage territorial

Enjeu :

Le territoire étudié et traversé par des figures paysagères majeures. Il s'agit des vallées de la Woluwe et de ses affluents, le Watermaelbeek et le Roodkloosterbeek, de la Forêt de Soignes et les abords du site de la Plaine. Ces grandes figures ont perdu leur caractère structurant suite à l'apparition de l'infrastructure (auto)routière quasi totalement isolée de son environnement urbain.

Ambition :

Une des ambitions du projet de PAD et de redonner un rôle structurant à ces grandes figures paysagères en dissipant le paysage de l'infrastructure au profit de l'affirmation des paysages traversés et de leur géographie.

2. Structure d'espaces publics

Enjeu :

Le territoire étudié est marqué par une faiblesse des espaces et lieux publics. L'organisation de l'espace est fonctionnaliste et contribue au caractère périurbain du territoire et des modes de vies.

Ambition :

L'ambition du projet de PAD est d'offrir une structure d'espaces publics formant une véritable structure paysagère. Cette structure, se développant sur le tissu existant et sur le grand paysage, proposera une diversité d'espaces à épaisseurs variables. Les points centraux (stations de métro, centralités de quartier, ...) préexistants seront confortés.

Cette armature d'espaces publics repose sur l'aménagement :

— De places publiques qui renforcent une centralité préexistante, et/ou permettent de simplifier la transition entre différents modes de transport en commun;

— De parcs qui offrent des continuités et des cheminements s'intégrant au sein d'un maillage plus large. Ils intègrent des entités préexistantes et assurent le rôle de lien à l'échelle territoriale et offrent de nouveaux voisinages à échelle locale. Ils articulent les mobilités actives au sein des espaces publics;

— De parvis qui qualifient les relations qu'entretient un ensemble bâti et/ou paysager avec l'espace public. Ce sont des espaces partagés dans lesquels les dessertes de ces ensembles bâtis et/ou paysagers sont subordonnées à la création d'un espace public favorisant les modes actifs et/ou les transports publics;

— D'un boulevard urbain qui représente un voirie structurante bordée des deux côtés par des continuités bâties de même gabarit. Cet espace se compose de zones de voiries centrales bordées par de larges espaces piétons. Le front bâti possède des façades dont les rez-de-chaussée sont activés par des programmes accessibles au public. L'entièreté de la voirie métropolitaine de l'E411 est transformée en boulevard urbain.

De boulevard omvat meer specifiek 2x2 rijstroken voor auto's. Tussen Beaulieu en Demey wordt alle "auto"-infrastructuur overgebracht ten zuiden van de metro-infrastructuur. De ruimte die op de oorspronkelijke infrastructuur wordt gewonnen, maakt het mogelijk om ruimte te creëren voor actieve vervoerswijzen en eigen banen voor bussen en trams. De knooppunten van de boulevard met de transversale wegen worden heraangelegd als kruispunten met verkeerslichten.

3. Verstedelijking

Uitdaging:

Het bebouwde landschap naast de E411 wordt vandaag gekenmerkt door een mate van versnippering, grote monofunctionele ruimten van slechte kwaliteit, voornamelijk toegankelijk met de auto, die niet deelnemen aan de activering van de openbare ruimten en die geïsoleerd werken.

Ambitie:

Het doel van het ontwerp-RPA is de vervollediging van de stad en/of de correctie van de bebouwde omgeving door een algemeen stedenbouwkundig kader te ontwerpen dat een coherente aanpak mogelijk maakt. Het ontwerp voorziet in de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid, van bouwhoogten die porositeit mogelijk maken en de wijken weer met elkaar verbinden, om een actief stadsleven te creëren.

Deze ambitie komt tot uiting door de volgende middelen:

— Om een programmatische gemengdheid te creëren, zijn bestemmingswijzigingen gepland:

De Driehoeksite verandert van een spoorwegzone in een ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving en een zone voor stedelijke industrie;

De Deltasite, in de wijk Jules Cockx, verandert van een gebied met voorzieningen van collectief belang of openbare dienst in een sterk gemengd gebied;

Een deel van de Beaulieusite verandert in een gemengd gebied.

— In gebieden waar geen bestemmingswijziging is gepland (Triomf, een deel van Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux, Stadion-Adeps en Zoniënwoud), wordt de programmatische gemengdheid in stand gehouden en gewaarborgd door meer reglementaire vereisten, die minimale oppervlakten of percentages voor de zwakke functies (huisvesting) en maximale percentages voor de andere (winkels of kantoren) zullen opleggen;

— Het creëren van bouwfronten die actieve gevels ontwikkelen rond structurerende openbare en landschappelijke ruimten;

— De verschillende openbare ruimten, de structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen worden efficiënt verenigd.

4. Transversaliteit

Uitdaging:

De infrastructuur vormt vandaag een breuk in het gebied. Ze vormt een visuele en fysieke barrière, moeilijk te overschrijden, die zowel de landschappen als de wijken en hun gebruik opsplitst en zo bijdraagt aan de ruimtelijke versnippering van het gebied.

Ambitie:

Het ontwerp-RPA heeft tot doel talrijke en gevarieerde verbindingen te realiseren aan beide zijden van de stadsboulevard. Deze verbindingen geven toegang tot het grote grondgebied door zijn grote entiteiten toegankelijk te maken. Ze verbinden ook, op lokaal niveau, de momenteel gescheiden "stedelijke delen" en scheppen een nieuw buurtgevoel.

De perimeter van het ontwerp-RPA is verdeeld in verschillende sites om de specifieke doelstellingen te beschrijven die per site ontwikkeld worden:

Triomf

De herontwikkeling van de Triomfsite, vandaag ingenomen door monofunctionele kantoorgebouwen, heeft tot doel een uniek en gemengd gebouwencomplex te scheppen. De ambitie is de verbinding van de Triomflaan en de Jules Cockxstraat te versterken met de integratie van een landschappelijk herkenningspunt.

Delta

De herontwikkeling van de Deltasite, momenteel ingenomen door een P+R en de MIVB-stelplaats, heeft tot doel

"De stad voltooien". Er wordt een nieuwe gemengde wijk (woningen, activiteiten, voorzieningen) ontwikkeld, met stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen waar zich momenteel een grote openluchtparking bevindt.

Plus spécifiquement, le boulevard comprend 2x2 bandes de circulation automobile. Entre Beaulieu et Demey, l'ensemble de l'infrastructure «automobile » est transférée au sud de l'infrastructure métro. Les espaces gagnés sur l'infrastructure originale permettent de créer des espaces destinés aux modes actifs ainsi que des sites propres pour les bus et les trams. Les jonctions du boulevard avec les voiries transversales sont réaménagées sous forme de carrefour à feux.

3. Urbanisation

Enjeu :

Le paysage bâti jouxtant l'E411 est caractérisé aujourd'hui par une certaine fragmentation, des grandes emprises monofonctionnelles de mauvaise qualité, à l'accessibilité principalement automobile, ne participant pas à l'activation des espaces publics et fonctionnant de manière isolées.

Ambition :

Le projet de PAD a l'ambition de compléter la ville et/ou de corriger les rives bâties en concevant un cadre urbanistique d'ensemble permettant de passer à une logique cohérente. Le projet envisage le développement de mixités programmatiques, de gabarits permettant des porosités et la reconnexion des quartiers afin de créer une vie urbaine active.

Cette ambition se traduit par les moyens suivants :

— Afin de créer de la mixité programmatique, des changements d'affectations sont prévus :

Le site Triangle passera d'une zone de chemin de fer à une zone d'entreprises en milieu urbain et zone d'industries urbaines;

Le site Delta, au niveau du quartier Jules Cocx passe d'une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public en une zone de forte mixité;

Une partie du site Beaulieu qui passe en zone mixte.

— Dans les zones où aucun changement d'affectation n'est prévu (Triomphe, une partie de Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux, Stade-Adeps et forêt de Soignes) la mixité programmatique est maintenue et garantie par davantage de prescriptions réglementaires, qui imposeront des m^2 ou pourcentages minimums pour les fonctions faibles (logement) et maximums pour les autres (commerces ou bureaux);

— La création de fronts bâtis développant des façades actives autour des espaces publics et paysagers structurants;

— Les différents espaces publics, les paysages structurants et les futurs développements sont articulés efficacement.

4. Transversalité

Enjeu :

L'infrastructure représente aujourd'hui une coupure dans le territoire. Elle forme une barrière visuelle et physique, peu franchissable, segmentant tant des ensembles paysagers que les quartiers et leurs usages, participant ainsi à la fragmentation spatiale du territoire.

Ambition :

Le projet de PAD a l'ambition de proposer des connexions nombreuses et diversifiées de part et d'autre et le long du boulevard urbain. Ces liaisons permettent de donner accès au grand territoire en rendant accessible ses grandes entités. Elles raccordent également, à l'échelle locale, les « pièces urbaines » actuellement séparées en leur offrant ainsi un nouveau voisinage.

Le périmètre du projet de PAD est divisé en différents sites permettant de décrire les buts et objectifs spécifiques par site développés par celui-ci :

Triomphe

Le redéveloppement du site Triomphe, aujourd'hui occupé par des bâtiments de bureaux monofonctionnels, vise le développement d'un ensemble bâti singulier et mixte. Celui a comme ambition de ponctuer l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx en intégrant un repère paysager.

Delta

Le redéveloppement du site de Delta, actuellement occupé par un P+R et le dépôt STIB, a comme vocation de

« Compléter la ville ». Un nouveau quartier mixte (logements, activités, équipements) est développé, offrant des connexions urbaines et qualitatives là où se trouve actuellement un large parking à ciel ouvert.

Driehoek

De ambitie voor deze site, die momenteel braak ligt en gekenmerkt wordt door een sterk aanwezige spoorweginfrastructuur, is zijn ontsluiting en integratie in de stedelijke dynamiek door de ontwikkeling van de openbare ruimte en de bevordering van het ontstaan van een gemengde wijk (stadsvoorzieningen, woningen en groenvoorzieningen) en de aanleg van groene ruimten (parkway en plaat). De aanleg van deze groene ruimten rechtvaardigt de uitsluiting van de Driehoeksite uit het toepassingsgebied van het algemene voorschrift nummer 6 (AV6) van het verordenende luik van het ontwerpplan.

Beaulieu

De Beaulieusite wordt een overgangszone tussen een zeer stedelijk deel (Delta en Jules Cockxstraat) en een meer landschappelijk deel (Watermaalbeekvallei).

Hier komt de metro aan de oppervlakte en bakent hij twee zones af die in het ontwerp-RPA anders gekwalificeerd zijn. De noordelijke zone is bestemd voor de creatie van kwaliteitsvolle openbare ruimten, wandel- en woonruimten. De zuidelijke zone ontvangt de nieuwe stadsboulevard die de hoofdstedelijke weg vervangt. In deze zone vindt men een barrière van monofunctionele kantoorgebouwen.

Op deze locatie wil het ontwerp-RPA een betere stedelijke integratie en meer programmatische diversiteit tot stand brengen.

Demey

Deze site wordt momenteel ingenomen door een winkelzone met openluchtparking. Het ontwerp-RPA heeft tot doel deze site grondig te herstructureren door een programmatische gemengdheid te ontwikkelen die een actief stedelijk leven creëert.

Het is de bedoeling "de stad te vervolledigen" door een nieuwe gemengde wijk (woningen, winkels, voorzieningen) te ontwikkelen die op actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer gericht is. Vervolgens is het ook de bedoeling om "de stad te maken", door een openbare groene ruimte en kwaliteitsvolle stedelijke verbindingen doorheen de site te creëren en de gevels en de begane grond te activeren. De aanleg van deze groene ruimten rechtvaardigt de uitsluiting van de Demeysite van het toepassingsgebied van het algemene voorschrift nummer 6 (AV6) van het verordenende luik van het ontwerpplan.

Herrmann-Debroux

Naast de ingrijpende herinrichting van de weginfrastructuur moet hier het Herrmann-Debrouxplein een aantrekkelijke openbare ruimte worden, en via het plein van het Bergojepark de relaties tussen de boulevard, het park en de gebouwen daartussen te bevorderen. De site Herrmann-Debroux moet als een intermodale ruimte worden, aangezien tramlijn 8 en metrolijn 5 hier samenkomen.

Stadion-Adeps

In deze zone wil het plan de bestaande infrastructuur, die een barrière vormt, radicaal herdefiniëren. De infrastructuur moet in het landschap worden geïntegreerd om een landschappelijke continuïteit te creëren. De ontwikkeling omvat grote ruimten voor actieve vervoerswijzen en eigen banen voor het openbaar vervoer.

De P+R-site komt onder de bestaande wegbedding van de E411 te liggen.

Zoniënwoud

Naast de herontwikkeling van de bestaande infrastructuur is het de ambitie om het doorkruiste natuurgebied te benadrukken. Hiertoe worden in het midden van de weg ruimten vrijgemaakt voor vegetatie. Zo krijgt de stadsboulevard in dit gebied het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. Deze aanleg is bedoeld om de ervaring van de gebruikers van deze omgeving te optimaliseren.

Daarnaast zijn twee ecologische verbindingszones gepland. De eerste zone bevindt zich onder het viaduct van Drie Fonteinen en omvat ook de aanleg van een bufferbekken voor de zuivering van het afvloeiingswater. De tweede bevindt zich tussen het viaduct Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt. Deze doorgang is bedoeld voor de grote fauna. Dit ecoduct moet ook de doorgang van het bos markeren;

VI. Milieueffectenrapport

Gelet op Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;

Gelet op artikel 30/3 § 1, 1e lid van het BWRO, dat het ontwerp van het richtplan van aanleg onderwerpt aan een milieueffectenrapport (MER);

Triangle

L'ambition pour ce site, actuellement en friche et caractérisé par une infrastructure ferroviaire très présente, est de le désenclaver et de l'intégrer aux dynamiques urbaines en aménageant des espaces publics et en favorisant le développement d'un quartier mixte (équipements à la ville, logements et espaces verts) ainsi que la création d'espaces verts (parkway et dalle). La création de ces espaces verts justifie l'exclusion du site Triangle du champ d'application de la prescription générale numéro 6 (PG6) du volet réglementaire du projet de plan.

Beaulieu

Le site de Beaulieu a pour vocation d'être une zone de transition entre une partie très urbaine (Delta et rue Jules Cockx) et une partie à l'urbanisation plus paysagère (vallée du Watermaelbeek).

A cet endroit, le métro affleure à la surface, ce qui délimite deux rives qualifiées différemment par le projet de PAD. La rive nord est destinée à la création d'espaces publics de qualité, de promenades et de séjour. La rive sud accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine. On retrouve sur cette rive, une barrière de bâtiments de bureaux monofonctionnels.

Ainsi, l'objectif du projet de PAD à cet endroit est d'amener une meilleure intégration urbaine ainsi que davantage de mixité programmatique.

Demey

Ce site est actuellement occupé par une zone commerciale ainsi que son parking à ciel ouvert. Le projet de PAD a comme ambition de le restructurer profondément en développant une mixité programmatique afin de créer une vie urbaine active.

L'objectif est de « compléter la ville » en développant un nouveau quartier mixte (logements, commerces, équipements) tourné vers les modes actifs et les transports publics. Ensuite, il est aussi de « faire la ville » en créant un espace vert public et des connexions urbaines qualitatives à travers le site dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés. La création de ces espaces verts justifie l'exclusion du site Demey du champ d'application de la prescription générale numéro 6 (PG6) du volet réglementaire du projet de plan.

Herrmann-Debroux

Outre le réaménagement radical de l'infrastructure routière, l'ambition dans cette zone est de donner une vocation d'espace public attractif à la place Herrmann-Debroux et d'articuler, via le parvis du Parc de Bergoje, les relations entre le boulevard, le parc et les immeubles présents entre les deux. Le site Herrmann-Debroux a comme vocation d'être un espace d'intermodalité puisqu'il est le point de convergence de la ligne de tram 8 et de la ligne de métro 5.

Stade-Adeps

L'ambition dans cette zone est de requalifier radicalement l'infrastructure existante qui représente une barrière. L'infrastructure doit être intégrée dans le paysage afin de créer une continuité paysagère. Son aménagement comprend de larges espaces dédiés aux modes actifs ainsi que des sites propres pour les transports publics.

Le site du P+R sera situé sous l'assiette de l'E411 existante.

Forêt de Soignes

Au-delà du réaménagement de l'infrastructure existante, l'ambition est de mettre en avant le site naturel traversé. Pour cela, des espaces sont libérés au centre de la voirie pour la végétation. Ainsi le boulevard urbain acquiert dans cette zone un caractère de boulevard arboré. L'objectif de cet aménagement est d'optimiser l'expérience des usagers de cet environnement.

En plus, deux zones de reconnexion écologique sont prévues. La première se situe sous le viaduc des Trois-Fontaines et comprend également la création d'un bassin-tampon afin de traiter les eaux de ruissellement. Le second se situe entre le viaduc des Trois-Fontaines et le carrefour Léonard. Ce passage est destiné à la grande faune. L'objectif de cet écoduc est également de marquer la traversée de la forêt;

VI. Rapport sur les incidences environnementales

Vu la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement;

Vu l'article 30/3, §1er, alinéa 1er du COBAT, qui soumet le projet d'un plan d'aménagement directeur à un rapport sur les incidences environnementales;

Gelet op het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 november 2018 tot vaststelling van de structuur van de milieueffectenrapporten behorend bij de uitwerking, wijziging of opheffing van de plannen en verordeningen bedoeld in de Titels II & III van het BWRO;

Gelet op het advies van Leefmilieu Brussel over het ontwerp van het bestek voor het milieueffectenrapport;

Overwegende dat het MER in bijlage parallel aan dit ontwerpplan op iteratieve wijze werd opgesteld om de impact op het milieu van de ruimtelijke en programmatorische voorstellen te evalueren;

Overwegende dat onderhavig ontwerp-RPA past in het kader van de aanbevelingen van het MER en deze erin zijn opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die onderzocht moeten worden op het ogenblik van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat na verloop van het analyseproces, de volgende aanbevelingen van het MER niet opgenomen werden in het ontwerpplan:

— Een eigen baan voor bussen behouden naast de eigen site voor trams
— Een eigen baan voorzien op de Waversesteenweg tot aan de middenring
— Een verbinding maken:
  o Tussen de Ooienstraat ten westen van de spoorlijn en de weg rondom de sokkel, ten zuiden van het terrein;
  o Tussen het Park L26 en de Briljantstraat (verbinding naar Hof ter Coigne en het Reigerbospark (IJsvogellaan);
  o Tussen het noordoosten van het terrein en de brug over het spoor, langs de wegen om het traject naar het metrostation Delta te verkorten;
— Een loopbrug aanleggen tussen de CHIREC-plaat en het dak van de sokkel, over de parkway, om een directe en eenvoudige verbinding tussen deze ruimtes te verzekeren;
— Op het niveau van de Beaulieusite, minstens een noord-zuidverbinding aanleggen voorbij de metro-as voor zachte transportmodi;
— Minstens één doorbraak creëren in het bebouwde front dat grenst aan het park in het noorden, in de as met loodrechte wegen, bijvoorbeeld de Louis Clesselaan, gelegen in het midden van de Mulderslaan;
— Hogere gebouwen inplanten langs de as van de Vorstlaan om deze te structureren en de impact van de schaduw op het park te beperken;
— Op de Demeysite ofwel de profielen beperken van de G+3 langs de 12 m brede wegen, ofwel de profielen G+4 behouden en de weg verbreden tot 14 m, ofwel diverse en uiteenlopende achteruitbouwzones creëren;
— .....

Overwegende dat het ontwerp-RPA de realisatie van de aanbevelingen inzake de openbare ruimte, de verbindingen en doorgangen niet hindert;

Overwegende dat het ontwerp-RPA kleinere bouwprofielen voorstelt ten zuiden van de Demeysite, met het oog op afstemming op de bestaande profielen;

Dat de grotere profielen zich op afstand van de bestaande gebouwen bevinden;

Overwegende dat het MER redelijke alternatieven voor locatie en infrastructuur heeft bestudeerd;

VII. Voorafgaand informatie- en participatieproces

Gelet op artikel 30/3, §1, tweede lid, van het BWRO, dat het ontwerp van een richtplan van aanleg onderwerpt aan een proces van informatie en participatie met het betrokken publiek, georganiseerd door de met de ruimtelijke ordening belaste overheidsdienst, alvorens het door de regering wordt aangenomen;

Overwegende het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg;

Overwegende dat het publiek op 4 en 5 juni 2018 werd geïnformeerd en geraadpleegd tijdens vergaderingen in de kantoren van het met ruimtelijke ordening belaste bestuur en op 20 juni tijdens een vergadering in het cultureel centrum van Oudergem;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018 fixant la structure des rapports sur les incidences environnementales afférents à l'élaboration, la modification ou l'abrogation des plans et règlements visés aux Titres II & III du COBAT;

Considérant que Bruxelles Environnement a remis un avis sur le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales;

Considérant que le RIE ci-annexé a été élaboré en parallèle et de façon itérative avec le projet de plan afin d'évaluer l'impact sur l'environnement des propositions spatiales et programmatiques;

Considérant que le projet de plan d'aménagement s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Considérant qu'au terme de tout le processus d'analyse, les recommandations suivantes du RIE n'ont toutefois pas été intégrées dans le projet de plan :

— Maintenir d'un site propre bus en plus du site propre tram
— Prévoir un site propre sur la chaussée de Wavre jusqu'à la moyenne ceinture
— Créer une connexion :
  o Entre la rue des Brebis à l'ouest du chemin de fer et la voirie contournant le socle, au sud du site;
  o Entre le Parc L26 et la rue du Brillant (connexion vers Hof ter Coigne et le parc de la Héronnière (avenue du Martin Pêcheur);
  o Entre le nord-est du site et le pont sur la voie de chemin de fer, en longeant les voies afin de raccourcir le trajet jusqu'à la station de métro Delta;
— Aménager une passerelle entre la dalle du CHIREC et la toiture du socle, par-dessus le parkway afin d'assurer une connexion directe et facilitée entre ces espaces;
— Créer, au niveau du site Beaulieu, au minimum une connexion nord-sud par-delà l'axe du métro pour les modes doux;
— Créer au minimum une percée dans le front bâti jouxtant le parc au nord, dans l'axe avec les voiries perpendiculaires, par exemple l'avenue Louis Clesse, située au milieu de l'avenue des Meuniers;
— Implanter les immeubles plus élevés le long de l'axe du boulevard du Souverain afin de structurer ce dernier et de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc;
— Sur le site Demey, soit limiter les gabarits à du R+3 le long des voiries de 12 m de large, soit conserver les gabarits R+4 et élargir la voirie à 14 m, soit créer des zones de recul diverses et variées;
— Rechercher une localisation permettant d'accueillir le recypark dans le cas où il ne peut être maintenu à sa place actuelle

Considérant que le projet de PAD n'empêche pas la réalisation des recommandations portant sur l'espace public, les connexions et les percées;

Considérant que le projet de PAD propose des gabarits plus bas au sud du site Demey, en vue de s'aligner sur les gabarits existants;

Que les gabarits plus élevés se trouvent éloignés des bâtiments existants;

Considérant que le RIE a étudié des alternatives de localisation et d'infrastructure raisonnables;

VII. Processus d'information et de participation préalable au projet de plan

Vu l'article 30/3, §1er, alinéa 2 du COBAT, qui soumet le projet d'un plan d'aménagement directeur à un processus d'information et de participation avec le public concerné organisé par l'administration en charge de la Planification territoriale, préalablement à son adoption par le Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des plans d'aménagement directeurs;

Considérant que le public a été informé et consulté en date des 4 et 5 juin 2018 lors de réunions organisées dans les bureaux de l'Administration en charge de la planification territoriale, et le 20 juin lors d'une réunion organisée au centre culturel d'Auderghem;

Dat het publiek tot 30 dagen na de laatste informatiebijeenkomst zijn opmerkingen kon formuleren;

Overwegende dat er notulen werden gemaakt van die informatie- en participatiefase, die de opmerkingen van het publiek bevatten;

Overwegende dat vervolgens een syntheseverslag over deze informatie- en participatiefase is opgesteld; dat dit met name de samenvatting bevat van de belangrijkste opmerkingen en vragen van het betrokken publiek over het voorgestelde ontwerp-RPA;

Overwegende dat dit verslag de verschillende gebruikte communicatiemiddelen vermeldt om het betrokken publiek te informeren, namelijk: een website, een openbare informatievergadering, publicatie van adviezen in kranten, een online deelnameformulier, uitdelen van informatiebriefkaarten over de informatie- en participatiefase, georganiseerde dienstverlening bij perspective.brussels en de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde;

Rekening houdend met de volgende opmerkingen die geformuleerd werden tijdens de informatie- en participatiefase voorafgaand aan de aanneming van dit ontwerp-RPA en de antwoorden die hierop werden gegeven in deze fase van de procedure;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt tijdens de informatie- en participatiefase voorafgaand aan de goedkeuring van dit ontwerp-RPA;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt over de geluidshinder;

Overwegende de opmerkingen van de burgers betreffende het lawaai dat wordt veroorzaakt door de bestaande weginfrastructuur en het autoverkeer, door het openbaar vervoer, en meer in het bijzonder door de metro, de openbare en recreatieve ruimten, de vliegtuigen en het nieuwe ziekenhuiscentrum;

Overwegende de wens om de toegang tot de stad te reorganiseren met het oog op het creëren van een rustige stadsboulevard;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft het aantal bestaande rijstroken te verminderen en de aanblik en de geluidsomgeving van de E411 vanaf het Leonardkruispunt radicaal te veranderen;

Dat de geplande beperking van de toegang tot de stad zal leiden tot een kleinere wegcapaciteit, en dus tot een beperking van de overlast verbonden met het aantal inkomende voertuigen;

Dat de sloop van het viaduct Herrmann-Debroux zal leiden tot de verdwijning van dit permanente achtergrondgeluid;

Dat het kruispunt Vorst/Herrmann-Debroux inderdaad moet worden gereorganiseerd om een beter evenwicht te vinden tussen de wegen en de gebruikers;

Dat het ontwerpplan deel uitmaakt van een actieve gewestelijke en hoofdstedelijke mobiliteitsstrategie die het gebruik van het openbaar vervoer bevordert;

Dat de impact van het metrogeluid kan worden beperkt door het project voor de uitbreiding van de groene wandeling die later zal worden gerealiseerd;

Dat een hoge berm kan fungeren als een akoestische barrière in het parkgebied en dat in het kader van een aanvraag voor een stedenbouwkundig vergunning een nader onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen kan worden uitgevoerd;

Dat het ziekenhuis en zijn hulpdiensten, de DBDMH en de politie zich moeten houden aan de geldende regelgeving inzake geluidsoverlast;

Dat de door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder niet onder het ontwerpplan valt;

Overwegende dat burgers veronderstellingen doen betreffende de afname van het geluid door de heraanleg van de boulevard en de ontwikkeling van elektrische auto's; dat burgers bezorgd zijn over de toename van de geluidshinder door met name de toename van het transitverkeer, het metroverkeer, de bevolking en de geluidshinder tijdens de bouwfase;

Overwegende dat het ontwerpplan rekening houdt met de aanbevelingen van de milieueffectenstudie met betrekking tot de mogelijke geluidshinder door activiteiten van allerlei aard en bijkomend verkeer;

Dat de inrichtingsmogelijkheden (verkeerslichten, voorrangen, enz.) het voorwerp moeten zijn van verdere studies die rekening houden met de geluidsdimensie;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft de wegcapaciteit van de site te verminderen en het transitverkeer niet bevordert;

Que le public a pu faire valoir ses observations jusque 30 jours après la dernière réunion d'information;

Attendu qu'un PV a été rédigé en suite de cette phase d'information et de participation, qu'il comprend les observations formulées par le public;

Attendu qu'un rapport de synthèse a été rédigé ensuite de cette phase d'information et de participation; qu'il comprend notamment la synthèse des principales observations et interrogations formulées par le public concerné à propos du projet de plan d'aménagement directeur envisagé;

Considérant que ce rapport renseigne les différents moyens de communication mis en œuvre pour informer le public concerné, à savoir : la mise en ligne d'un site internet, l'organisation de réunion publique d'information, la publication d'avis dans les journaux, la mise en ligne d'un formulaire de participation, la distribution de cartes postales d'information sur le processus d'information et participation, l'organisation de permanences chez perspective.brussels et aux Commune d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort;

Considérant les observations suivantes émises lors de la phase d'information et de participation préalable à l'adoption du projet de PAD et les réponses y apportées à ce stade de la procédure;

Considérant les observations émises lors de la phase d'information et de participation préalable à l'adoption du projet de plan d'aménagement directeur;

Considérant les remarques émises en terme de bruit;

Considérant les constats des citoyens par rapport au bruit généré par les infrastructures routières et le trafic automobile actuels, par les transports en commun, et plus particulièrement le métro, les espaces publics et récréatifs, les avions, le nouveau centre hospitalier;

Considérant la volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain apaisé;

Que le projet de plan entend réduire le nombre de voies existantes et changer radicalement le faciès et l'environnement sonore de l'E411 dès le carrefour Léonard;

Que la diminution envisagée de l'entrée de ville a pour conséquence une diminution de sa capacité routière, et donc par conséquence une limitation des nuisances liées au nombre de véhicules entrants;

Que la démolition du viaduc Herrmann-Debroux engendrera la suppression de ce bruit de fond permanent;

Que le carrefour Souverain/Herrmann-Debroux doit en effet être réorganisé pour être plus équilibré entre ses voies et usagers;

Que le projet de plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transport en commun;

Que l'impact du bruit de métro pourra être atténué par le projet d'aménagement de l'extension de la promenade verte réalisée ultérieurement;

Qu'un talus pourrait jouer un rôle de barrière acoustique dans la zone du parc et qu'une étude plus fine sur les mesures anti-bruit peut avantageusement être menée dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme;

Que le centre hospitalier et ses urgences, le Siamu, et la police doivent respecter les réglementations en vigueur relative aux nuisances sonores;

Que les nuisances sonores générées par les avions ne sont pas du ressort du projet de plan;

Considérant que des citoyens font des suppositions par rapport à la diminution du bruit en raison du réaménagement du boulevard et du développement des véhicules à moteur électrique; que des citoyens ont des craintes par rapport à l'augmentation de la pollution sonore liée notamment à l'augmentation du trafic de transit, du trafic des métros, de la population, et les nuisances sonores pendant la phase de chantier;

Considérant que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan par rapport aux nuisances sonores potentielles induites par les activités, quelles qu'elles soient, et le trafic supplémentaire;

Que les options d'aménagements (feux de circulation, priorités ...) devront faire l'objet d'études ultérieures qui devront prendre en compte la dimension sonore;

Que le projet de plan entend diminuer la capacité routière du site et n'encourage pas le trafic de transit;

Dat de directe impact van de werken en de werven in detail moet worden bestudeerd in de stedenbouwkundige vergunningen voor elk project;

Overwegende de vragen van burgers over de uitgevoerde geluidsmetingen;

Overwegende dat op 19 juni 2018, tijdens een periode van druk verkeer, geluidsmetingen zijn uitgevoerd;

Dat deze zijn opgenomen in het milieueffectenrapport;

Overwegende de verzoeken van burgers in termen van snelheidscontroles, maatregelen voor de geluidsbeperking en isolatie van het metroverkeer, volwaardige behandeling van het openbaar vervoer, installatie van boomhagen langs fietspaden, vermindering van het verkeer door het bos en het in aanmerking nemen van het wooncomfort vanaf de ontwerpfase van de projecten;

Overwegende dat toekomstige wegenbouwprojecten aandacht zullen moeten wijden aan de snelheid, die van invloed is op de geluidsoverlast;

Dat geluidsschermen maatregelen zijn die het bestaande lawaai verminderen, terwijl het ontwerp-RPA de bron van het bestaande lawaai, namelijk de capaciteit van de E411-as, drastisch wil verminderen;

Dat inrichtingen om het metrogeluid te verminderen in overweging kunnen worden genomen, maar geen deel uitmaken van dit plan;

Dat het ontwerpplan voorstelt om de actieve vervoerswijzen en de toegang tot het openbaar vervoer te verbeteren;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt over het afval;

Overwegende de opmerkingen van de burgers over het afvalinzamelingssysteem en de vragen die hierover zijn geformuleerd; de vragen over de toekomst en de toegankelijkheid van het afvalcentrum;

Overwegende dat het inzamelingssysteem en zijn beheer niet onder dit plan vallen;

Dat het ontwerpplan ook niet bedoeld is om de inplanting en ontwikkeling van het bestaande containerpark te herzien;

Overwegende de bezorgdheid van burgers over de gevolgen van het project voor de afvalproductie, met name in verband met de P+R en de luchtverontreiniging;

Overwegende dat het ontwerpplan rekening houdt met de aanbevelingen van het milieueffectenrapport van het plan met betrekking tot de effecten op afval;

Dat dit leidt tot een toegevoegde waarde op lokaal, gewestelijk en globaal niveau van het project op het gebied van energiebeheer, afvalproductie, voorbeeldige waterhuishouding, maar ook op het gebied van – al dan niet zelf geproduceerd – duurzaam voedsel, eco-architectuur en hergebruik van materialen;

Dat de P+R uitgerust moet zijn met een systeem voor de inzameling van huishoudelijk afval;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt in termen van economische ontwikkeling;

Overwegende de vrees van de burgers over de economische gevolgen van het mobiliteitsbeleid, de plaatselijke winkels, de kantorenmarkt in Oudergem en de consumptiegewoonten van de pendelaars;

Overwegende dat de leegstand van kantoren in de tweede kroon van het Gewest aanzienlijk is;

Overwegende dat de Europese Commissie heeft bevestigd dat zij van plan is in Oudergem te blijven;

Overwegende dat het ontwerpplan de creatie van een grotere mix van functies en de omzetting van bepaalde gebouwen in woningen tot doel heeft;

Dat de gemengdheid, en dus de installatie van nieuwe huishoudens, een toename van het aanbod van kleine winkels zal vereisen;

Overwegende de vrees van burgers voor de economische impact van de afbraak van de wegeninfrastructuur en de ontwikkeling van het woonbeleid en voor de vlucht van bedrijven naar buiten het Gewest, de concurrentie voor de bestaande bedrijven die ontstaat door de ontwikkeling van nieuwe openbare ruimten en handelszaken;

Que les impacts directs liés aux travaux et chantiers devront être étudiés en détail au niveau des permis d'urbanisme de chaque projet;

Considérant les interrogations de citoyens quant aux mesures de bruit réalisées;

Considérant que des mesures de bruits ont été réalisées le 19 juin 2018, en période de trafic important;

Que celles-ci sont reprises au sein du Rapport sur les incidences environnementales;

Considérant les demandes de citoyens en terme de contrôles de vitesse, de mesures anti-bruit et d'isolation du trafic du métro, de traitement à part entière des transports en commun, d'instauration de haies d'arbres le long des voies cyclo-piétonnes, réduction du trafic à travers la forêt, de prise en considération du confort des habitations dès la conception des projets;

Considérant que les projets d'aménagements des voiries futures devront porter un regard attentif à la vitesse qui a un impact sur le bruit;

Que les murs anti-bruit sont des mesures qui atténuent le bruit existant alors que le projet de PAD entend diminuer drastiquement la source du bruit existant; à savoir, la capacité de l'axe E411;

Que des aménagements visant à atténuer le bruit du métro peuvent être envisagés mais ne relèvent pas du présent plan;

Que le projet de plan propose d'améliorer les modes actifs et l'accessibilités aux transports en commun;

Que le projet de plan vise l'amélioration de la qualité de vie des habitants;

Considérant les remarques émises en terme de déchet;

Considérant les constats des citoyens par rapport au système de collecte des déchets et les demandes formulées à ce sujet; les interrogations quant à l'avenir et l'accessibilité de la déchèterie;

Considérant que le système et la gestion des collectes n'est pas du ressort du présent plan;

Que le projet de plan n'a pas non plus pour mission de revoir l'implantation et le développement du parc à conteneur existant;

Considérant les inquiétudes de citoyens par rapport à l'impact du projet en terme de production de déchet, notamment liés au P+R et de pollution de l'air;

Considérant que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan par rapport aux impacts sur les déchets;

Qu'en résulte une plus-value aux échelles locale, régionale et globale du projet dans les thématiques de la maîtrise de l'énergie, de la production des déchets, de gestion exemplaire des eaux mais aussi en matière d'alimentation durable -autoproduite ou non-, d'éco-architecture, de réutilisation des matériaux;

Que le P+R devra être équipé d'un système de collecte des déchets ménagers;

Considérant les remarques émises en terme de développement économique;

Considérant les craintes des citoyens par rapport aux conséquences économiques des politiques de mobilité, aux commerces de proximité, au marché du bureau à Auderghem, aux habitudes de consommation des navetteurs;

Considérant que la vacance des bureaux dans la seconde couronne de la Région est importante;

Considérant que la commission européenne a confirmé sa volonté de rester implantée à Auderghem;

Considérant que l'objectif du projet de plan est la création de mixité et la reconversion de certains immeubles en logements;

Que la mixité, et donc l'installation de nouveaux ménages, nécessitera d'augmenter l'offre en petits commerces;

Considérant les craintes de citoyens par rapport à l'impact économique de la démolition des infrastructures routières et du développement de politique de logement, et par rapport à la fuite des entreprises à l'extérieur de la Région, à la concurrence engendrée par le développement de nouveaux espaces publics et commerces pour les commerces existants;

Overwegende dat de ontwikkelingen worden geïntegreerd in een visie op de gemengde stad in overeenstemming met de uitdagingen van het GewOP, de integratie van de huisvesting in de economische ontwikkelingen en een coherente visie op de mobiliteit en de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat het hoofddoel van het ontwerpplan de verbetering van de leefomgeving is, met inbegrip van met name de ontwikkeling van een stad en een economie van nabijheid;

Dat de afbraak van het viaduct het gezicht van de gemeente Oudergem zal veranderen en de aantrekkelijkheid van dit gebied en dus zijn economische ontwikkeling zal vergroten;

Overwegende dat verschillende gesprekken met de economische actoren van de wijk en verschillende groepen bewoners de opstellers van het ontwerpplan in staat hebben gesteld een aangepast plan voor te stellen dat het economische ontwikkelingspotentieel van de wijk in stand houdt en versterkt;

Dat er op verscheidene locaties geen commercieel aanbod is, zoals in Delta en Beaulieu;

Dat het commerciële aanbod van de sites Demey en Pinoy verschillend en complementair van aard is;

Dat de site van het Pinoyplein ontsluiting verdient;

Dat de ontwikkeling van het braakland van de Deltadriehoek onlangs een nieuwe ziekenhuissite heeft ontvangen en dat vestigingen van Bpost en Net Brussel op komst zijn;

Overwegende de vragen van burgers over de impact van de afbraak van het viaduct voor Vlaanderen en Wallonië;

Overwegende dat de besprekingen met de naburige gewesten en de federale regering worden voortgezet buiten het kader van de uitwerking van het ontwerp van het richtplan van aanleg;

Dat de impact van het ontwerpplan op een breder gebied dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd bestudeerd in het milieueffectenrapport en dat hieruit voortvloeit dat een deel van de gebruikers die van buiten Brussel komen en die de E411 nemen hun vervoerwijze of hun route zullen moeten wijzigen, gezien de beperking van de capaciteit van de verkeersader om een stadsboulevard te creëren;

Overwegende de goedkeuring van burgers van de modernisering van het winkelcentrum van Oudergem;

Overwegende de vragen op het gebied van parkeren, gemengde functies, het creëren van nieuwe wijken met sociale woningen en recreatiegebieden, met name op de sites Demey en Delta, de ontwikkeling van nieuwe aantrekkelijke openbare ruimten die toegankelijk zijn voor actieve vervoerswijzen, de ontwikkeling van winkels, de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van de Pinoywijk, het behoud van de Demeysite in zijn huidige staat;

Dat de ontwikkeling van de Deltasite de MIVB in staat stelt haar activiteiten uit te breiden en nieuwe productieve activiteiten, nieuwe voorzieningen en de integratie van woningen en recreatiegebieden te verwelkomen;

Dat de ontwikkeling van de Demeysite gemengd moet zijn, met het behoud en de reorganisatie van de winkels, de ontwikkeling van nieuwe woningen, de integratie van een park en een levend plein met horeca; dat de parkeerfunctie van en de toegang voor auto's tot de Demeysite behouden wordt, hoewel gereorganiseerd, en dat het voetgangers- en fietsverkeer er duidelijk voorrang krijgt;

Dat het ontwerpplan zich niet verzet tegen de ontwikkeling van handelszaken en kleine buurtwinkels;

Dat het ontwerpplan geen handel oplegt, maar de mogelijkheid laat om deze op bovengenoemde plaatsen te ontwikkelen;

Dat het ontwerpplan ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor zowel publieke als private initiatieven;

Dat een richtplan van aanleg niet bedoeld is om te bepalen welk type handelszaak moet worden ingeplant;

Dat dit in strijd zou zijn met het beginsel van vrije concurrentie in de handel;

Dat het richtplan van aanleg niet tot doel heeft om fiscale kwesties aan te pakken;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt op het gebied van de energie;

Overwegende de vaststelling van de burgers dat de vraag naar energie toeneemt; de eisen op het gebied van groene en elektrische energie en energiebesparing;

Overwegende de bezorgdheid over de gevolgen van de sloop van het viaduct voor het energieverbruik, met name om zich te verplaatsen;

Considérant que les développements s'intègrent dans une vision de la ville mixte conformément aux enjeux du PRD, intégrant le logement aux développements économiques ainsi qu'une vision cohérente de la mobilité et du développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que le projet de plan a pour enjeu principale l'amélioration du cadre de vie, ce qui inclus notamment le développement d'une ville et une économie de proximité;

Que la démolition du viaduc va changer le visage de la commune d'Auderghem et augmenter l'attractivité de ce territoire et donc sur son développement économique;

Considérant que plusieurs échanges avec des acteurs économiques dans le quartier et des différents groupes de riverains ont permis aux auteurs du projet de plan de faire une proposition de plan adaptée qui maintient et renforce le potentiel de développement économique du quartier;

Que plusieurs sites manquent d'offre commerciales, tels que les sites Delta et Beaulieu;

Que l'offre commerciale des sites Demey et Pinoy sont de nature différentes et complémentaires;

Que le site de la place Pinoy mérite d'être désenclavé;

Que le développement de la friche du triangle Delta a récemment accueillit un nouveau site hospitalier et va accueillir le développement de Bpost et de Bruxelles-Propreté;

Considérant les interrogations de citoyens quant aux impacts de la démolition du viaduc pour la Flandre et la Wallonie;

Considérant que les discussions avec les régions voisines et l'état fédéral se poursuivent au-delà du cadre du développement du projet de plan d'aménagement directeur;

Que les impacts du projet de plan ont été étudiés sur un territoire plus large que la Région de Bruxelles-Capitale dans le rapport sur les incidences environnementales et qu'il en ressort qu'une partie des utilisateurs venant de l'extérieur de Bruxelles et qui empruntaient l'E411 seront amenés à changer de mode de transport ou d'itinéraire, vu la réduction de la capacité de l'axe pour créer un boulevard urbain;

Considérant l'approbation de citoyens de la modernisation du shopping d'Auderghem;

Considérant les demandes en terme de parking, de mixité de fonction, de création de nouveaux quartiers avec du logement social et des zones récréatives, notamment sur les sites Demey et Delta, de développement de nouveaux espaces publics attractifs et accessibles aux modes actifs, de développement de commerces, d'attractivité et d'accessibilité du quartier Pinoy, de conservation du site Demey dans son état actuel;

Que le développement du site Delta permet à la STIB d'étendre ses activités et d'accueillir de nouvelles activités productives, à de nouveaux équipements de s'implanter, d'intégrer des logements ainsi que des zones récréatives;

Que le développement du site Demey se veut mixte en maintenant et réorganisant les commerces, développant de nouveaux logements, intégrant un parc, et une place vivante avec de l'horeca; que la fonction de parking est maintenue, que l'accessibilité carrossable du site Demey est maintenu, bien que réorganisée, et que les circulations piétonnes et cyclables y sont nettement favorisées;

Que le projet de plan ne s'oppose pas au développement de commerces et petits commerces de proximité;

Que le projet de plan n'impose pas de commerce mais laisse la possibilité pour celui-ci de se développer dans les endroits susmentionnés;

Que le projet de plan donne des possibilités de développement aux initiatives publiques ainsi que des initiatives privées;

Qu'un plan d'aménagement directeur n'a pas pour vocation de déterminer le type de commerce qui doit s'implanter;

Que ce faisant, il serait en contradiction avec le principe de libre concurrence du commerce;

Que le plan d'aménagement directeur n'a pas pour vocation de traiter des questions de fiscalité;

Considérant les remarques émises en terme d'énergie;

Considérant le constat des citoyens de l'augmentation de la demande en énergie; les demandes en terme d'énergies verte et électrique, et d'économie d'énergie;

Considérant l'inquiétude par rapport aux conséquences de la démolition du viaduc en terme de consommation d'énergie, notamment pour se déplacer;

Overwegende dat het ontwerpplan deel uitmaakt van een duurzame visie op de metropool, ontwikkeld in het gewestelijk ontwikkelingsplan;

Dat het ontwerpplan deel uitmaakt van het Lucht-Klimaat-Energieplan van juni 2016;

Dat het gebruik van het openbaar vervoer een aanzienlijke impact heeft op de energie;

Dat het ontwerpplan fietspaden ontwikkelt en nieuwe voetpaden aanlegt op het grondgebied van de E411;

Dat het ontwerpplan telewerken en carpoolen ondersteunt;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt op het gebied van fauna en flora;

Overwegende de observaties van de burgers met betrekking tot de vermindering van het aantal kleine vogels, de ontwikkeling van de openbare ruimte, het gebrek aan kwaliteitsvolle bomen en de uitdaging om weer vegetatie langs de stadsboulevard te ontwikkelen;

Overwegende de bezorgdheid over de gevolgen van de aanleg van een parking; de vragen over de gevolgen van de komst van nieuwe bewoners en de afbraak van het viaduct;

Overwegende dat het ontwerpplan deel uitmaakt van het op 14 april 2016 goedgekeurde Natuurplan, met name via de consolidering en versterking van het groene netwerk;

Dat het ontwerpplan rekening houdt met de aanbevelingen van het milieueffectenrapport van het plan betreffende de impact op de fauna en flora, met name via de creatie van ecologische verbindingen en een ecoduct;

Overwegende de vragen van burgers betreffende de reglementering van de boomhoogte, het behoud van de groene ruimten en in het bijzonder van het Zoniënwoud, de keuze van de flora voor de toekomstige groene ruimten, het planten van bomen, het aanleggen van parken en vijvers, het creëren van ecologische doorgangen, het vergroenen van de masten die de stadsautoweg dragen, de aanleg van het viaduct als hangende tuin;

Overwegende dat het ontwerpplan niet de bevoegdheid heeft om de hoogte van de bestaande bomen te reglementeren;

Dat de grote landschapsgehelen (Zoniënwoud, Woluwevallei) worden versterkt door het tracé van de landschappelijke continuïteiten en de mogelijkheid om ecologische verbindingen tot stand te brengen, die later het voorwerp moeten zijn van specifieke projecten van de bevoegde autoriteiten;

Dat het Zoniënwoud is geklasseerd als Natura 2000-gebied;

Dat het ontwerpplan voorziet in een aanzienlijke toename van het aantal en de kwaliteit van de groene ruimten in het betreffende gebied;

Dat het ontwerpplan de ontwikkeling van burgerinitiatieven zoals collectieve moestuinen ondersteunt;

Dat het ontwerpplan de E411 wil omvormen tot een stadsboulevard, waarvan bepaalde zones zullen worden bestemd tot groene openbare ruimten;

Dat de effectenstudie heeft aangetoond dat het geen goed idee is om het viaduct om te vormen tot een hangende tuin, met name om ecologische redenen;

Overwegende de opmerkingen over het microklimaat;

Overwegende de vaststellingen van de burgers betreffende de opwarming van de lucht door de verkeersdrukte en de impact van het viaduct in termen van schaduw en lichtsterkte;

Overwegende dat het ontwerpplan deel uitmaakt van het Lucht-Klimaat-Energieplan van juni 2016;

Dat het ontwerpplan gericht is op een vermindering van het autoverkeer en tegelijkertijd de ontwikkeling van actieve vervoerswijzen;

Dat het ontwerpplan groene en met bomen omzoomde openbare ruimten ontwikkelt, wat bijdraagt aan het verminderen van het effect van stedelijk hitte-eiland;

Dat in die zin een verwarming van de lucht zal worden bestreden;

Overwegende de vrees van burgers met betrekking tot de toename van de bodemvervuiling langs de stadsboulevard;

Overwegende dat het ontwerpplan gericht is op een vermindering van het autoverkeer en tegelijkertijd de ontwikkeling van actieve vervoerswijzen;

Dat de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voortdurend wordt gemeten;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren;

Considérant que le projet de plan s'inscrit dans une vision durable de la métropole, développé dans le plan régional de développement;

Que le projet de plan s'inscrit dans le Plan Air-Climat-Energie de juin 2016;

Que le recours au moyen de transport en commun a un impact notable sur l'énergie;

Que le projet de plan développe des pistes cyclables et crée de nouveaux cheminement piéton sur le territoire de l'E411;

Que le projet de plan soutien les pratiques de télétravail et de covoiturage;

Considérant les remarques émises en terme de faune et de flore;

Considérant les constats des citoyens par rapport à la diminution des petits oiseaux, l'aménagement des espaces publics, le manque d'arbres de qualité et l'enjeu de réintégration de végétation le long du boulevard urbain;

Considérant les craintes par rapport à l'impact de la construction d'un parking; les interrogations quant à l'impact de l'arrivée de nouveaux habitants et de la démolition du viaduc;

Considérant le projet de plan s'inscrit dans le Plan Nature approuvé le 14 avril 2016, notamment par la consolidation et le renforcement du maillage vert;

Que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan par rapport aux impacts sur la faune et la flore, notamment la création de connexions écologiques et d'un écoduc;

Considérant les demandes de citoyens en terme de réglementation de la hauteur des arbres, de préservation des espaces verts, et notamment la forêt de soignes, de choix de la flore développée dans les futurs espaces verts, de plantation d'arbres, de création de parcs et d'étangs, de création de traversées écologiques, de verdurisation des pylônes soutenant l'autoroute urbaine, d'aménagement du viaduc en jardin suspendu;

Considérant que le projet de plan n'a pas le pouvoir de réglementer la taille des arbres existants;

Que les grands ensembles paysagers (Forêt de Soignes, Vallée de la Woluwe) sont mis en valeur par le tracé des continuités paysagères ainsi que le potentiel de création de connexions écologiques devront faire l'objet de projet spécifiques par les autorités compétentes ultérieurement;

Que la Forêt de Soignes est classée en zone Natura 2000;

Que le projet de plan prévoit d'augmenter sensiblement le nombre et la qualité d'espaces verts dans le territoire considéré;

Que le projet de plan soutien le développement d'initiatives citoyennes tels que les potagers collectifs;

Que l'intention du projet de plan est de transformer l'E411 en un boulevard urbain dont certaines zones seront affectées aux espaces publics végétalisés;

Que l'étude d'incidences a montré qu'il n'était pas opportun de transformer le viaduc en un jardin suspendu, notamment pour des raisons écologiques;

Considérant les remarques émises en terme de microclimat;

Considérant le constat des citoyens par rapport au réchauffement de l'air engendré par la densité du trafic, l'impact du viaduc en terme d'ombres et de luminosité;

Considérant que le projet de plan s'inscrit dans le Plan Air-Climat-Energie de juin 2016;

Que le projet de plan vise une réduction du trafic automobile et le développement parallèle des modes actifs;

Que le projet de plan développe les espaces verts et espaces publics arborées, ce qui contribue à diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain;

Que dans ce sens, un réchauffement de l'air sera combattu;

Considérant les craintes de citoyens par rapport l'augmentation de la pollution à hauteur du sol le long du boulevard urbain;

Considérant que le projet de plan vise une réduction du trafic automobile et le développement parallèle des modes actifs;

Que la qualité de l'air fait l'objet de mesure continue en Région de Bruxelles-Capitale;

Que le projet de plan vise une amélioration de la qualité de vie des habitants;

Overwegende de veronderstellingen van burgers betreffende de windbeheersing door middel van aangepaste aanplantingen en de vragen over de impact van de bouwhoogten en de afbraak van het viaduct op de wind; de vragen betreffende de reglementering van de hoogte van de gebouwen en het verband ervan met de topografie, met name om hun impact op de wind te beperken;

Overwegende dat het ontwerpplan richtlijnen zal geven voor de hoogte van de gebouwen;

Dat het ontwerpplan rekening houdt met een aantal kenmerken in zijn voorstel voor de bouwhoogten, waaronder de topografie van de betrokken sites;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt op het gebied van de bodem en het water;

Overwegende de vaststellingen van de burgers met betrekking tot de waterkwaliteit, de bodem- en watervervuiling, de bezorgdheid over de gevolgen van de toegenomen dichtheid; de eisen op het gebied van regenwaterzuivering, gedifferentieerd gebruik en terugwinning van regenwater, van bodemsanering;

Overwegende dat het ontwerpplan de ontwikkeling van het scheidingsnetwerk ondersteunt en het blauwe netwerk ontwikkelt;

Dat het ontwerpplan niet bedoeld is om het waterverbruik te beperken, om de opslag en het hergebruik van regenwater tijdens een specifiek project aan te bevelen, maar deze mogelijkheid openlaat;

Dat de E411 de oorzaak is van bodem- en watervervuiling;

Dat de saneringswerkzaamheden uitgevoerd zullen worden in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving;

Overwegende de vaststellingen van de burgers met betrekking tot de problemen inzake waterbeheer, in het bijzonder met betrekking tot waterinfiltratie, regenwaterbekkens en overstromingsrisico's; de vragen over de impact van de ontwikkelde projecten op overstromingen en de impact van de afbraak van het viaduct op de omliggende zandgrond en het bestaande gebouw;

Overwegende de eisen met betrekking tot het verbod op nieuwbouw in overstromingsgebieden, de vermindering van de waterdoorlatendheid en de verbetering van de bodemdoorlatendheid, en met betrekking tot regenwaterbekkens;

Overwegende dat in het ontwerpplan de aanbevelingen zijn opgenomen van de studie over de milieueffecten van het plan op het gebied van bodem en water;

Dat het ontwerpplan deel uitmaakt van het op 26 januari 2017 goedgekeurde Waterbeheerplan;

Dat in het ontwerpplan rekening is gehouden met de toestand van de bodem binnen de beperkingen van de beschikbare gegevens;

Overwegende de eisen van burgers die gesteld worden aan de verbetering van het waternetwerk, de integratie van fonteinen in de openbare ruimten, de ontwikkeling en actualisering van de Watermaalbeek;

Dat het ontwerpplan gericht is op het versterken van het blauwe netwerk, ook in de geplande openbare ruimte;

Dat het ontwerpplan voorziet in de mogelijkheid om waterpartijen in het park te creëren, maar dat de locatie ervan niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan valt;

Dat een deel van het Watermaalbeektraject wordt opgewaardeerd en opengelegd op de Demeysite;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt op het gebied van de mobiliteit;

Algemene opmerkingen over mobiliteit

Overwegende de vaststellingen van de burgers met betrekking tot de omvang van het wegverkeer en de verzadiging van de site tijdens piekperiodes, de bruikbaarheid van de huidige weginfrastructuur, de door het viaduct veroorzaakte breuk tussen de wijken;

Overwegende de vragen over het toekomstige traject voor het transitverkeer, de impact van het project op de omliggende straten en de toename van de reistijd;

Overwegende de verzoeken met betrekking tot de vermindering van het autoverkeer door de invoering van een stedelijke tolheffing, de vermindering van het aantal bedrijfswagens, de vermindering van het parkeren op de plaats van bestemming, de verduidelijking van de stimulansen om het gebruik van de auto te ontmoedigen, de analyse van de verkeersstromen en de impact van het project op de naburige straten, de regulering van het verkeer in de naburige straten, de evaluatie van de impact van de zelfrijdende auto, de vrees voor het verkeer van de voertuigen van de hulpdiensten;

Considérant les suppositions de citoyens par rapport au contrôle des vents au moyen de plantations adaptées, et les interrogations par rapport à l'impact des hauteurs des constructions et de la suppression du viaduc sur les vents; les demandes en terme de réglementation de la hauteur des bâtiments et sa mise en lien avec la topographie, en vue notamment de limiter leur impact sur les vents;

Considérant que le projet de plan entend encadrer la hauteur des bâtiments;

Que le projet de plan prend en compte un ensemble de caractéristique dans la réflexion qu'il propose pour les gabarits, dont la topographie des sites concernés;

Considérant les remarques émises en terme de sols et d'eaux;

Considérant les constats des citoyens par rapport à la qualité de l'eau, la pollution des sols et eaux, les inquiétudes par rapport à l'impact de l'augmentation de la densité; les demandes en terme de traitement des eaux de pluies, d'usage différencié et de récupération d'eaux de pluie, de dépollution de sols;

Considérant que le projet de plan soutien le développement du réseau séparatif et développe le maillage bleu;

Que le projet de projet de plan n'a pas la vocation de limiter la consommation en eau, de recommander le stockage et la réutilisation des eaux pluviales lors d'un projet spécifique, mais laisse ouverte cette possibilité;

Que l'E411 entraine une pollution des sols et eaux;

Que des travaux de dépollution seront entrepris suivant la réglementation en vigueur;

Considérant les constats des citoyens par rapport et les problèmes de gestion des eaux, notamment en ce qui concerne l'infiltration des eaux, les bassins d'orage et les risques d'inondations; les interrogations par rapport à l'impact des projets développés sur les inondations et l'impact de la démolition du viaduc sur les sols sablonneux alentours et le bâti existant;

Considérant les demandes en terme d'interdiction de nouvelles constructions dans les zones inondables, de réduction des surfaces perméables et d'amélioration de la perméabilité des sols, de bassins d'orage;

Considérant que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan par rapport aux sols et eaux;

Que le projet de plan s'inscrit dans le plan de gestion de l'eau approuvé le 26 janvier 2017;

Que le projet de plan a pris en considération l'état du sol dans la limite des données disponibles;

Considérant les demandes de citoyens en terme de valorisation du réseau aquatique, d'intégration de fontaines dans les espaces publics, d'aménagement et de mise à jour du Watermaelbeek;

Que le projet de plan vise le renforcement du maillage bleu, en ce compris dans les espaces publics projetés;

Que le projet de plan prévoit la possibilité de créer des éléments d'eau dans le parc, mais que leur localisation ne relève pas du degré de détail du projet de plan;

Qu'une partie du tracé du Watermaelbeek est mis en valeur et découvert sur le site Demey;

Considérant les remarques émises en terme de mobilité;

Remarques générales de mobilité

Considérant les constats des citoyens par rapport à l'ampleur du trafic routier et la saturation du site en heure de pointe, l'utilité des infrastructures routières actuelles, la fracture engendrée par le viaduc entre les quartiers;

Considérant les interrogations par rapport au futur trajet du trafic de transit, à l'impact du projet sur les rues avoisinantes, à l'augmentation des temps de parcours;

Considérant les demandes en terme de réduction du trafic automobile, au travers de la mise en place d'un péage urbain, de la réduction du nombre de véhicules de société, de la réduction du stationnement à destination; en terme de précisions quant aux incitants mis en place pour décourager l'usage de la voiture, d'analyse des flux de circulation et de l'impact du projet sur les rues avoisinantes, de régulation du trafic dans les rues avoisinantes, d'évaluation de l'impact de la voiture autonome; les craintes par rapport à la circulation des véhicules de secours;

Overwegende de wens om de toegang tot de stad te reorganiseren als een stadsboulevard;

Dat de geplande beperking van de toegang tot de stad zal leiden tot een kleinere wegcapaciteit;

Dat de Brusselse regering de specifieke gesprekken over de interregionale mobiliteit met de aangrenzende gewesten en de federale regering voortzet;

Dat het ontwerpplan niet bindend kan zijn voor federale beleidskwesties;

Dat het ontwerpplan niet bedoeld is om de problemen van een eventuele stedelijke tolheffing op te lossen of het systeem van de bedrijfswagens af te schaffen;

Dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat het MER een analyse van de reistijden bevat;

Dat het MER het studiegebied heeft uitgebreid en zich niet beperkt tot het plangebied;

Dat het meest kritieke moment van de dag de ochtendpiek is;

Dat de inrichtingsmogelijkheden (verkeerslichten, voorrangen enz.) verder moeten worden onderzocht;

Dat het MER de effecten van het ontwerpplan op de mobiliteit heeft geanalyseerd;

Dat men momenteel slechts veronderstellingen kan maken over de impact van nieuwe technologieën, waaronder zelfrijdende auto's, op de mobiliteit,

Dat het ontwerpplan het transitverkeer niet aanmoedigt;

Dat de voertuigen van de hulpdiensten voorrang hebben en gebruik zullen kunnen maken van voorzieningen voor het openbaar vervoer die vandaag nog niet bestaan;

Overwegende de opmerkingen van burgers over de toegankelijkheid van de site met het openbaar vervoer; overwegende de verzoeken om alternatieve vervoerswijzen te bevorderen;

Overwegende dat het ontwerpplan deel uitmaakt van een actieve gewestelijke en grootstedelijke mobiliteitsstrategie en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleert;

Dat het ontwerpplan aanbeveelt de in titel VIII van de GSV genoemde kaart van de BWLKE-toegankelijkheidszones aan te passen aan de geplande verbeteringen op het gebied van de mobiliteit en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen op het grondgebied van het ontwerp-RPA en rekening te houden met de infrastructuur voor de actieve vervoerswijzen;

Dat het ontwerpplan, in zijn strategische luik, de beperking van het aantal toegestane parkeerplaatsen aanmoedigt in overeenstemming met de reële behoeften en rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Overwegende de verzoeken van burgers met betrekking tot het vergemakkelijken van de toewijzing van parkeerplaatsen ten aanzien van de GSV;

Overwegende dat de GSV onlangs is herzien en zich momenteel in de goedkeuringsfase bevindt;

Overwegende de verzoeken van burgers in termen van de raadpleging van de plannen van de bestaande situatie en de voorgestelde situatie, de gefaseerde uitvoering van het plan om indien nodig maatregelen ongedaan te kunnen maken, de coördinatie van de diensten die verantwoordelijk zijn voor de werkzaamheden aan de openbare weg;

Overwegende dat de documenten van het ontwerpplan vrij toegankelijk zijn op het internet en de situaties voor en na het plan met elkaar vergelijken;

Dat het ontwerpplan een gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden voorstelt;

Dat de met de werkzaamheden belaste diensten zullen moeten kiezen voor een goede coördinatie van de werkzaamheden.

Sloop van het viaduct

Overwegende het verzet van de burgers tegen de sloop van het viaduct, de eisen met betrekking tot hete behoud van deze infrastructuur met een beperking van de stroom van voertuigen die het viaduct gebruiken, een verfraaiing en een vergroening;

Overwegende de wens om de toegang tot de stad te reorganiseren als een stadsboulevard;

Dat de toegang tot de stad moet worden aangepast en rustiger gemaakt;

Considérant la volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain;

Que la diminution envisagée de l'entrée de ville a pour conséquence une diminution de sa capacité routière;

Que le Gouvernement bruxellois poursuit les discussions propres à la mobilité interrégionale avec les régions voisines et le pouvoir fédéral;

Que le projet de plan ne peut être contraignant sur les questions de politique fédérale;

Que le projet de plan n'a pas vocation à résoudre les questions d'un éventuel péage urbain ou de la suppression du système de voiture de société;

Que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que le RIE reprend une analyse des temps de parcours;

Que le RIE a étendu la zone d'étude et ne se limite pas à la zone du plan;

Que le moment de la journée le plus critique est celui de la pointe du matin;

Que les options d'aménagements (feux de circulation, priorités ...) devront faire l'objet d'études ultérieures

Que le RIE a analysé les impacts du projet de plan sur la mobilité;

Qu'à l'heure actuelle, il est encore hypothétique de connaitre l'impact des nouvelles technologies, dont les voitures autonomes sur la mobilité,

Que le projet de plan n'encourage pas le trafic de transit;

Que les véhicules d'urgences sont prioritaires et pourront emprunter les aménagements réservés aux transport en commun non existants actuellement;

Considérants les constats de citoyens par rapport à l'accessibilité du site en transports en communs; considérant les demandes en terme de promotion des modes alternatifs de déplacement;

Considérant que le projet de plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transport en commun;

Que le projet de plan préconise une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du projet de PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs;

Que le projet de plan, dans son volet stratégique encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles;

Considérant les demandes de citoyens en terme de facilitation d'octroi d'emplacements de stationnement au regard du RRU;

Considérant que le RRU a été revu récemment et est actuellement en phase d'approbation;

Considérant les demandes de citoyens en terme de consultation des plans de la situation existante et de la situation projetée, de phasage de la mise en œuvre du plan pour pouvoir faire marche arrière si nécessaire, de coordination des services responsables des travaux sur la voirie publique;

Considérant que les documents du projet de plan sont en accès libre sur internet et comparent les situations avant/après;

Que le projet de plan propose un phasage d'opérationnalisation des travaux;

Que les services en charge des travaux seront tenus d'opter pour la bonne coordination de ceux-ci.

Destruction viaduc

Considérant l'opposition de citoyens à la destruction du viaduc, les demandes en terme de maintien de cette infrastructure routière en limitant le flux de véhicules qui l'empruntent, en l'embellissant et le verdurisant;

Considérant la volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain;

Que l'entrée de ville doit être revue et apaisée;

Dat de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux zal leiden tot de verdwijning van schaduwzones en zones zonder sociale controle;

Dat artistieke overgangsmaatregelen op/langs het viaduct mogelijk zijn;

Overwegende de vrees van burgers voor de gevolgen van de sloop van het viaduct voor het verkeer in de omliggende wijken en de vraag naar mobiliteitsalternatieven voorafgaand aan de sloop;

Overwegende dat het ontwerpplan rekening houdt met de aanbevelingen van de milieueffectenstudie met betrekking tot de mobiliteit;

Dat het ontwerpplan, parallel aan de sloop van het viaduct, een reeks maatregelen voorstelt om het gebruik van het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen aan te moedigen;

P+R en parkeren

Overwegende het verzet van de burgers tegen de bouw van een P+R bij Rood Klooster; de vaststellingen over de slechte ligging van de P+R, de ontoereikende capaciteit van de P+R om een nuttig ontmoedigend effect te hebben; de eisen met betrekking tot de vermindering van de autostromen; de vragen met betrekking tot het nut van de sloop van de bestaande P+R en de bouw van een meer afgelegen P+R;

Overwegende de wens om de toegang tot de stad te reorganiseren als een stadsboulevard;

Dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat het de bedoeling is om een parking zo ver mogelijk stroomopwaarts van de stad te creëren;

Dat om de gevolgen voor het milieu te beperken, auto's zo weinig mogelijk kilometers in de stad moeten rijden;

Dat de Deltaparking op dit moment niet als relaisparking functioneert en verzadigd is;

Dat de Deltaparking al in het hart van de stad ligt;

Dat de parking onder het viaduct ook verzadigd is;

Overwegende de instemming van de burgers met de bouw van een ondergrondse P+R ter hoogte van het sportcentrum van het Zoniënwoud; de vragen in termen van de precieze locatie en de capaciteit van de P+R, de aanleg van ondergrondse parkeergarages, het aanbod van ontradingsparkings in combinatie met een efficiënt pendelsysteem, de verhoging van de capaciteit van de geplande P+R, de aansluiting van de P+R met een bus en niet met een tram, of een elektrische pendeldienst in eigen baan;

Overwegende de vrees voor de gevolgen van de aanleg van de toekomstige P+R voor het Zoniënwoud en de vijvers van het Rood Klooster, de kosten van de toegang tot de P+R en het risico van een verplaatsing van het parkeren naar de omliggende straten en het gebruik van de parking door andere gebruikers dan pendelaars;

Overwegende dat de Deltaparkings onder het viaduct zullen worden vervangen door een P+R-parking;

Dat de P+R tussen het Adeps-centrum en het Rood Klooster zal komen, onder de bedding van de E411;

Dat het dus een ondergrondse parking wordt;

Dat de capaciteit en de werking (met name de locatie van de toegangen, de beheersmethode enz.) het voorwerp zullen vormen van een grondige studie door de bevoegde gewestelijke diensten;

Dat de P+R niet in een Natura 2000-gebied (Rood Klooster of Zoniënwoud) zal worden gevestigd; dat het MER de milieueffecten van de bouw van een P+R in het Natura 2000-gebied heeft geanalyseerd, zoals voorgesteld in het ontwerpplan;

Dat het MER de werking van het kruispunt Herrmann-Debroux/Vorst heeft geanalyseerd; dat er microsimulaties zijn uitgevoerd om een optimale aanleg voor te stellen;

Dat de P+R ook gebruikt kan worden door bezoekers van het sportcentrum en door wandelaars die naar het Zoniënwoud of het Rood Klooster gaan;

Dat de P+R wordt aangesloten op Herrmann-Debroux door middel van een tram; dat de tramoptie de beste prijs-kwaliteitverhouding heeft; dat de werken voor de aanleg van een tramlijn goedkoper zijn en minder lang duren dan die voor de bouw van een metro;

Dat de tram voldoende capaciteit heeft om pendelaars vanaf de P+R te vervoeren, in tegenstelling tot een bus of shuttle;

Dat een toekomstige transformatie van de tram tot een metro niet uitgesloten is;

Que la démolition du viaduc Herrmann-Debroux engendrera la suppression de zones d'ombre et sans contrôle social;

Que des mesures transitoires artistiques pourront prendre place sur/le long du viaduc;

Considérant les craintes de citoyens par rapport aux conséquences de la destruction du viaduc sur le trafic dans les quartiers avoisinants, et les demandes en terme de développement d'alternatives de mobilité avant la destruction du viaduc;

Considérant que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan par rapport à la mobilité;

Que le projet de plan propose, en parallèle de la destruction du viaduc, une série de mesure pour encourager l'utilisation des transports en commun et des modes actifs;

P+R et stationnement

Considérant l'opposition de citoyens à la construction d'un P+R au Rouge-Cloître; les constats par rapport au mauvais positionnement du P+R, sa capacité insuffisante pour avoir un effet de dissuasion utile; les demandes en terme de réduction des flux automobiles; les interrogations par rapport à l'utilité de démolir le P+R existant et d'en reconstruire un plus loin;

Considérant la volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain;

Que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que l'objectif est de créer un parking le plus en amont de la ville;

Que pour limiter l'impact environnemental, les voitures doivent parcourir le moins de kilomètres possibles en villes;

Que le parking de Delta ne fonctionne actuellement pas comme un parking relais et est saturé;

Que le parking Delta est déjà situé au cœur de la ville;

Que le parking situé sous le viaduc est également saturé;

Considérant l'approbation de citoyens de la construction d'un P+R en sous terrain au niveau du centre sportif de la forêt de Soignes; les demandes en terme de précision de la localisation et de la capacité du P+R, de création de parkings souterrains, d'offre de parking de dissuasion couplé à un système de navette performant, d'augmentation de la capacité du P+R projeté, de liaison du P+R avec un bus et non un tram, ou une navette électrique circulant en site propre;

Considérant les craintes par rapport aux incidences de la construction du futur P+R sur la forêt de Soignes et les étangs du Rouge-Cloître, au coût de l'accès au P+R et le risque de report du stationnement dans les rues avoisinantes, à l'utilisation du parking par d'autres usagers que les navetteurs;

Considérant que les parkings Delta et situé sous le viaduc seront remplacé par un parking P+R;

Que le P+R sera localisé entre le centre ADEPS et le Rouge-Cloitre, sous l'assiette de la E411;

Qu'il s'agira donc d'un parking souterrain;

Que sa capacité et son fonctionnement (notamment la localisation de ses accès, son mode de gestion,...) feront l'objet d'étude approfondie par les services régionaux compétents;

Que le P+R ne sera pas localisé en zone Natura 2000 (Rouge-Cloitre ou Forêt de Soignes); que le RIE a analysé l'impact environnemental sur la zone Natura 2000 de la construction d'un P+R tel que proposé dans le projet de plan;

Que le RIE a analysé le fonctionnement du carrefour Herrmann-Debroux/Souverain; que des micro simulations ont été réalisées pour proposer un aménagement optimal;

Que le P+R pourra également être utilisé par le visiteur du centre sportif et par les promeneurs se rendant dans la forêt de Soignes ou au Rouge-Cloitre;

Que le P+R sera connecté à Herrmann-Debroux au moyen d'un tram; que l'option tram est celle qui présente le meilleur rapport qualité/cout; que les travaux liés à la construction d'un tram son moins couteux et moins long que ceux liés à la construction d'un métro;

Que le tram présente une capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le P+R, au contraire d'un bus ou d'une navette;

Que dans le futur la transformation du tram en métro n'est pas à exclure;

Overwegende de vraag van de burgers naar de aanleg van een interregionale P+R stroomopwaarts van het Leonardkruispunt, de omvorming van het viaduct tot een verhoogde parking, de aanleg van een parking met meerdere verdiepingen op de Deltasite, de aanleg van twee parkings, de ene bij Jezus-Eik die verbonden is met het GEN en de andere bij Hermann-Debroux of de het Adeps die verbonden is met de metro, de aanleg van een P+R bij het station van Groenendaal die verbonden is met het GEN, waarbij de toegang vanaf de E411 wordt vergemakkelijkt;

Overwegende de vragen over de toekomst van de onder het viaduct gelegen parking en de geplande maatregelen om het parkeren op het terrein te optimaliseren;

Overwegende dat deze P+R de bouw van andere P+R's in de naburige gewesten niet in de weg staat; dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de naburige gewesten sterk aanmoedigt om P+R's te bouwen, in het bijzonder in de buurt van stations;

Dat het behoud van het viaduct en zijn omvorming tot een parking het landschap en de visuele kwaliteit van het gebied niet ten goede zullen komen; dat de Deltaparkings onder het viaduct worden vervangen door een P+R-parking zoals hierboven beschreven;

Dat locatiespecifieke parkeerfaciliteiten zullen worden voorzien, terwijl het aantal toegestane parkeerplaatsen zal worden beperkt volgens de werkelijke behoeften, rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Openbaar vervoer

Overwegende de vragen van de burgers met betrekking tot het federale beleid voor de ontwikkeling van de infrastructuur van het openbaar vervoer, de voltooiing van het GEN en de ontradingsparkings en de toelichting van de impact van het GEN op de stroom van de E411;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt aan een gewestelijk mobiliteitsplan,

Dat het GEN een federale aangelegenheid is waarop het ontwerpplan geen invloed heeft;

Overwegende de eisen van burgers die worden gesteld aan het creëren van een echte intermodale oplossing op P+R-niveau met bus- en metroverbindingen;

Overwegende de goedkeuring van de aanleg van een tramlijn tot aan de P+R; de vragen om de frequentie van tram 94 te verhogen, de tramlijnen tot aan het Adeps uit te breiden, een pendeltram te creëren die met hoge frequentie op één enkel spoor rijdt; de vragen over de uitbreiding van de tramlijnen op de site;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft de efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren, met name door de uitbreiding van de tramlijn in eigen baan tot aan het Adeps;

Dat het MER een waarschijnlijk scenario voor 2025 heeft geanalyseerd;

Dat de verbindingen tussen de verschillende openbare vervoerssystemen in Herrmann-Debroux moeten worden geoptimaliseerd en vergemakkelijkt;

Dat het gebied ter hoogte van het Adeps een intermodaal knooppunt wordt dat openbaar vervoer en P+R combineert;

Dat de P+R door middel van een tram verbonden wordt met Herrmann-Debroux;

Dat de tramoptie de beste prijs-kwaliteitverhouding heeft;

Dat de werken voor de aanleg van een tramlijn goedkoper zijn en minder lang duren dan die voor de bouw van een metro;

Dat de tram voldoende capaciteit heeft om pendelaars vanaf de P+R te vervoeren, in tegenstelling tot een bus of shuttle;

Dat een toekomstige transformatie van de tram tot een metro en een uitbreiding van de verbinding niet uitgesloten zijn;

Overwegende de verzoeken van burgers om het metronetwerk ter plaatse uit te breiden, de metroverbinding tussen de stations Beaulieu en Demey ondergronds te laten lopen en de frequentie van de metro's te verhogen; de vragen over het behoud van de metro als het viaduct wordt gesloopt;

Dat de bovengrondse metro tussen Beaulieu en Demey zal worden behouden;

Dat de mogelijkheid om dit gedeelte tussen Demey en Beaulieu ondergronds te laten lopen in de toekomst niet uitgesloten is, maar gezien de kosten geen prioriteit heeft;

Dat de wijziging van de frequenties van het openbaar vervoer geen deel uitmaakt van het ontwerp-RPA maar onder de verantwoordelijkheid van de openbaarvervoermaatschappij valt;

Considérants les demandes des citoyens en terme de création d'un P+R interrégional en amont du carrefour Léonard, de transformation du viaduc en parking surélevé, de création d'un parking à plusieurs étages sur le site Delta, de la création de deux parking, l'un à Jesus Eik relié au RER et l'autre à Hermann-Debroux ou à l'Adeps relié au métro, la création d'un P+R à la gare de Groenendael relié au RER en facilitant son accès depuis l'E411;

Considérants les interrogations par rapport à l'avenir du parking situé sous le viaduc, aux mesures projetées pour optimiser le stationnement sur le site;

Considérant que ce P+R n'empêchera pas la construction d'autre P+R sur les Régions voisines; que la Région de Bruxelles-Capitale encourage vivement les régions voisines à entreprendre la construction de P+R, notamment à proximité des gares;

Que le maintien du viaduc et sa transformation en parking n'amélioreront pas la qualité paysagère et visuelle de la zone; que les parkings Delta et situé sous le viaduc seront remplacé par un parking P+R comme exposé ci-avant;

Que des parkings propres à chaque site seront aménagés tout en limitant les nombres de places de parking autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles;

Transport public

Considérant les demandes des citoyens en terme de politique fédérale de développement d'infrastructure de transports publics, de finalisation du RER et des parkings de dissuasion, de précision de l'impact du RER sur le flux de la E411;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale élabore un Plan Régional de Mobilité,

Que le RER est une matière fédérale sur laquelle le projet de plan n'a pas de prise;

Considérant les demandes de citoyens en terme de création d'une véritable solution intermodale au niveau du P+R avec des liaisons bus et métro;

Considérant l'approbation de la construction d'une ligne de tram jusqu'au P+R; les demandes d'augmentation de la fréquence du tram 94, de prolongation des lignes de tram jusqu'à l'adeps, de création d'un tram navette circulant sur une seule voie avec une fréquence élevée; les interrogations par rapport à la prolongation des lignes de tram sur le site;

Que le projet de plan vise le renforcement de l'efficacité des transports en commun, avec notamment le prolongement de l'offre tram en site propre jusqu'à l'ADEPS;

Que le RIE a analysé un scénario probable pour 2025;

Que les connections entre les différents transports en commun à Herrmann-Debroux devront être optimalisées et aisées;

Que la zone se trouvant au niveau de l'ADEPS deviendra un nœud intermodal regroupant des transports en commun et un P+R;

Que le P+R sera connecté à Herrmann-Debroux au moyen d'un tram;

Que l'option tram est celle qui présente le meilleur rapport qualité/cout;

Que les travaux liés à la construction d'un tram son moins couteux et moins long que ceux liés à la construction d'un métro;

Que le tram présente une capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le P+R, au contraire d'un bus ou d'une navette;

Que dans le futur la transformation du tram en métro n'est pas à exclure, de même que son prolongement;

Considérant les demandes de citoyens en terme de prolongation du réseau de métro sur le site, de couverture du métro entre les stations Beaulieu et Demey, d'augmentation de la fréquence des métros; les interrogations par rapport au maintien du métro si le viaduc est démoli;

Que le métro aérien sera maintenu entre Beaulieu et Demey;

Que l'option d'enterrer ce tronçon entre Demey et Beaulieu n'est pas exclu dans le futur mais n'est pas prioritaire vu son coût;

Que la modification des fréquences des transports en commun ne relève pas du projet de PAD mais bien de la Société de transport en commun;

Ring

Overwegende de vraag van de burgers naar coherentie tussen de verschillende projecten van de gewesten, met name voor de verbreding van de Ring, de denkoefening over het Leonardkruispunt en de verbetering van het verkeer op dit niveau;

Overwegende dat de besprekingen met de naburige gewesten en de federale staat worden voortgezet;

Dat de kwestie van de Ring buiten de reikwijdte van het ontwerpplan valt;

Actieve modi

Overwegende de wensen van de burgers inzake reflectie in termen van het verkeer van de voetgangers, de PBM, vervolgens de fietsers en pas dan het autoverkeer;

Overwegende dat het ontwerpplan tot doel heeft de levenskwaliteit te verbeteren;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft een grote aaneengesloten ruimte te creëren langs het traject van de E411 die op een kwaliteitsvolle manier infrastructuren voor actieve vervoersmodaliteiten zal ontvangen en tegelijkertijd het autoverkeer zal beperken en zijn infrastructuur zal heraanleggen;

Dat het ontwerpplan tot doel heeft de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid van de vier metrostations op de site van het ontwerpplan te verbeteren door middel van actieve vervoerswijzen;

Overwegende de vraag van burgers naar voldoende brede, veilige, van de voetpaden gescheiden fietspaden met continu tweerichtingsverkeer, naar de aanleg van interregionale fietspaden, de verbetering van de toegankelijkheid voor de fietsers, de inrichting van fietsenstallingen in de buurt van de haltes van het openbaar vervoer, een fietswasstation, fietsbruggen;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een goed verbonden fietsnetwerk wil opzetten;

Dat het ontwerpplan gericht is op het creëren van een zeer kwaliteitsvol fietsnetwerk op grootstedelijk niveau;

Dat een fietsroute is gepland als onderdeel van het ontwerpplan voor de as Leonard-Delta;

Dat de fietsinfrastructuur daar zal worden aangelegd waar de openbare ruimte het breedst is, namelijk in het noordelijke deel, langs de infrastructuur van het openbaar vervoer;

Dat de inrichting van fietsenstallingen of een fietswasstation niet binnen het toepassingsgebied van het ontwerpplan valt, maar in detail zal worden bestudeerd op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningen;

Dat het ontwerpplan niet voorziet in de ontwikkeling van fietsbruggen gezien de sloop van het viaduct en de ontwikkeling van een oversteekbare stadsboulevard;

Overwegende de verzoeken van burgers met betrekking tot de aanleg van beschermde voetgangerszones;

Overwegende dat het ontwerpplan tot doel heeft het gebied rustiger te maken en de verkeerssnelheid te verminderen in vergelijking met vandaag;

Dat de voetgangers dus veilig zullen zijn langs de stadsboulevard;

Stadsboulevard

Overwegende de vraag van de burgers om de inkomende verkeersstroom te beperken en te reguleren om een permanente verzadiging van de boulevard te vermijden, of om de boulevard stroomopwaarts uit te breiden om het verkeer van de Brusselaars te garanderen;

Overwegende de wens om de toegang tot de stad te reorganiseren als een stadsboulevard;

Dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel werkt aan de ontwikkeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan dat tot doel heeft de mobiliteit in Brussel te verbeteren;

Overwegende de vragen van burgers over de verkeersbeperkingen op de boulevard, zijn de concrete aanleg, de installatie van verkeerslichten; de verzoeken met betrekking tot de aanleg van rijstroken, de splitsing van de rijstroken van de boulevard, de aanleg van een echt fietspad en de verbetering van de voetgangersruimten, de beperking van de rijstroken tot één per rijrichting, de integratie van een rijstrook bestemd voor bussen, de heraanleg van het kruispunt van de Herrmann-Debrouxlaan en de Vorstlaan;

Overwegende dat het ontwerpplan gericht is op de heraanleg van het grootstedelijke wegennet E411 als een stedelijke as met 2x2 rijstroken;

Ring

Considérant les demandes des citoyens en terme de cohérence entre les différents projets des Régions, notamment pour l'élargissement du ring, de réflexion sur le carrefour Léonard et d'amélioration de la circulation à ce niveau;

Considérant que les discussions avec les régions voisines et l'état fédérale se poursuivent;

Que la question du Ring dépasse le champs d'action du projet de plan;

Modes actifs

Considérant les demandes des citoyens en terme de réflexion en fonction de la circulation des piétons, PMR, puis celle de cyclistes et puis seulement la circulation carrossable;

Considérant que le projet de plan a pour objectif d'améliorer la qualité de vie;

Que le projet de plan vise la création d'un large espace continu le long du tracé de la voirie métropolitaine de la E411 destiné à accueillir de manière qualitative des infrastructures dédiées aux modes actifs; que parallèlement il vise la réduction du trafic automobile et le réaménagement des infrastructures qui y sont dédiées;

Que le projet de plan vise l'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des quatre stations de métro présentes sur le site du projet de plan par les modes actifs;

Considérant les demandes de citoyens en terme de pistes cyclables, suffisamment larges, continues, à double sens, sécurisées, distinctes des espaces piétons, de création de pistes cyclables interrégionales, d'amélioration des accès vélo, d'aménagement de stationnement vélo à proximité des arrêts de transports en commun, de station de lavage vélo, de passerelles cyclables;

Que la Région de Bruxelles-Capitale vise la mise en place d'un réseau cyclable bien connecté;

Que le projet de plan vise la création d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine;

Qu'un itinéraire cyclable est prévu dans le cadre du projet de plan pour l'axe Léonard-Delta;

Que les infrastructures cyclables seront créées là où l'épaisseur d'espaces publics est la plus importante, à savoir dans sa partie nord, le long des infrastructures de transport public;

Que l'aménagement de parkings vélos ou de station de lavage pour vélo ne relève pas du projet de plan mais sera étudié de manière précise au niveau du permis d'urbanisme;

Que le projet de plan ne prévoit pas l'aménagement de passerelle cyclable étant donné la démolition du viaduc et l'aménagement d'un boulevard urbain franchissable;

Considérant les demandes de citoyens en terme d'aménagement d'espaces piétons protégés;

Considérant que le projet de plan vise un apaisement de la zone et une vitesse de roulage réduite par rapport à aujourd'hui;

Que les piétons seront donc en sécurité le long du boulevard urbain;

Boulevard urbain

Considérant les demandes de citoyens en terme de réduction et de régulation du flux entrant pour éviter une saturation permanente du boulevard ou assurer un report de celui-ci en amont, de garantie de la circulation des Bruxellois;

Considérant la volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain;

Que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que la Région de Bruxelles-Capitale travaille actuellement à l'élaboration du Plan régional de mobilité qui a pour but d'améliorer la mobilité à Bruxelles;

Considérant les interrogations de citoyens quant aux limitations de circulation sur le boulevard, à son aménagement concret, à l'implantation des feux de circulation; les demandes en terme d'implantation des voies de circulation, de scission des bandes de circulation du boulevard, d'aménagement d'une vraie piste cyclable et d'amélioration des espaces piétons, de limitation des bandes à une bande par sens de circulation, d'intégration d'une bande de circulation destinée aux bus, de réaménagement du carrefour Herrmann-Debroux/boulevard du Souverain;

Considérant que le projet de plan vise le réaménagement de la voirie métropolitaine de l'E411 en un axe urbain de 2x2 bandes de circulation;

Dat deze as de vorm krijgt van een stadsboulevard, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Vorstlaan of de Woluwelaan;

Dat het ontwerpplan voorziet in de verwijdering van het Herrmann-Debroux-viaduct;

Dat de geplande beperking van de toegang tot de stad zal leiden tot een kleinere wegcapaciteit, en dus tot een beperking van de overlast verbonden met het aantal inkomende voertuigen;

Dat het ontwerpplan een snelheidslimiet van 50 km/u vanaf het Leonardkruispunt aanbeveelt;

Dat het ontwerpplan voorziet in de aanleg van kruispunten met verkeerslichten op de begane grond voor de knooppunten met de hoofdwegen langs de grootstedelijke weg E411: Waversesteenweg, Vorstlaan, Invalidenlaan en Beaulieulaan;

Dat de precieze modaliteiten voor het verkeer van personen (plaats van de voetgangersoversteekplaatsen, verkeerslichten, aantal plaatsen in de P+R enz.) het voorwerp zullen zijn van een grondige technische studie;

Dat om te voorkomen dat het kruispunt met de Vorstlaan een knelpunt wordt, de stromen aan de ingang van de stad naar het kruispunt beperkt zullen worden tot één strook op het traject Leonard-Adeps en dat de andere strook gereserveerd zal worden voor gebruikers die naar de P+R gaan;

Dat het kruispunt Vorst/Herrmann-Debroux moet worden gereorganiseerd om een beter evenwicht te vinden tussen de wegen en de gebruikers;

Overwegende dat het ontwerpplan voorstelt om de 4 rijstroken van de stadsboulevard ten "zuiden" van de metro-infrastructuur samen te brengen;

Dat deze aanleg zal gebeuren in de openbare ruimte die nu al door het verkeer wordt ingenomen;

Dat deze aanleg een grote openbare ruimte zal vrijmaken op het "noordelijke" deel van de huidige rijstroken;

Dat het aantal rijstroken drastisch zal worden verminderd;

Dat bijvoorbeeld de zeven rijstroken voor auto's tussen de Carrefour-winkel en het Pinoyplein zullen worden verminderd tot vier rijstroken;

Dat het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze boulevard zal afnemen ten opzichte van vandaag;

Overwegende dat eigen banen voor het openbaar vervoer zullen worden aangelegd wanneer er ruimte voor is;

Dat gebruiksvriendelijke interregionale fietspaden worden ontwikkeld langs de E411;

Overwegende de vrees van burgers voor de impact van de stadsboulevard op de mobiliteit, de vervuiling, de omliggende wijken en het Zoniënwoud, de impact van de verschuiving; het verzet tegen de ontwikkeling van een stadsboulevard met vier stroken, gelegen aan de zuidzijde en dicht bij de woonwijken; de vaststellingen met betrekking tot de impact van de ontwikkeling van vier rijstroken en de breuk die ze kunnen vormen;

Overwegende dat het MER de impact van verschillende locaties voor de stadsboulevard heeft vergeleken;

Dat de microsimulaties hebben aangetoond dat er voor de doorstroming van het verkeer in Brussel twee rijstroken nodig zijn op deze stadsboulevard;

Dat het ontwerpplan rekening houdt met de aanbevelingen van het MER ter zake;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een "lage-emissiezone" heeft ingesteld om het verkeer van de meest vervuilende voertuigen te verbieden;

Dat het Natura 2000-gebied behouden blijft;

Overwegende dat het ontwerpplan voorstelt om het autoviaduct van Watermaal te slopen (maar het metroviaduct en het noordelijke deel voor actieve vervoerswijzen te behouden);

Dat het dempen van de in- en uitritten en de tunnels bij Beaulieu een samenhangend stadsniveau zal creëren;

Dat de stadsboulevard zich zal uitstrekken langs de gebouwen die momenteel door Europa worden gebruikt, zodat er geen breuk ontstaat in de boulevard aan het eind van de Van Nieuwenhuyselaan; dat de nieuwe stadsboulevard de wijken aan weerszijden van de E411 weer met elkaar zal verbinden;

Que cet axe aura la configuration d'un boulevard urbain, semblable par exemple au Boulevard du Souverain ou au Boulevard de la Woluwe;

Que le projet de plan prévoit la suppression du Viaduc Herrmann-Debroux;

Que la diminution envisagée de l'entrée de ville a pour conséquence une diminution de sa capacité routière, et donc par conséquence une limitation des nuisances liées au nombre de véhicules entrants;

Que le projet de plan préconise une limitation de la vitesse à 50 km/h dès le Carrefour Léonard;

Que le projet de plan prévoit la création de carrefours à feux au niveau du sol pour les jonctions avec les voiries principales ponctuant le parcours de la voirie métropolitaine de l'E411: Chaussée de Wavre, Boulevard du Souverain, Boulevard des Invalides et Avenue de Beaulieu;

Que les modalités précises relatives aux déplacements des personnes (localisation des passages piétons, feux de circulations, nombre de place dans le P+R, ...) feront l'objet d'une étude technique approfondie;

Qu'afin d'éviter que le carrefour avec le Boulevard du Souverain ne soit un goulet d'étranglement, les flux en entrée de ville vers le carrefour seront limités à une bande sur le tronçon Léonard-Adeps et que l'autre bande sera réservée pour les usagers se rendant au P+R;

Que le carrefour Souverain/Herrmann-Debroux doit en être réorganisé pour être plus équilibré entre ses voies et usagers;

Considérant que le projet de plan propose de réunir les 4 bandes de circulation du boulevard urbain au « sud » de l'infrastructure métro;

Que cet aménagement se fera sur l'espace public déjà occupé actuellement par la circulation;

Que cet aménagement permettra de dégager un large espace public sur la partie « nord » actuellement occupée par des bandes de circulation;

Que le nombre de bande de circulation sera drastiquement réduit;

Qu'à titre d'exemple, les sept bandes de circulation dédiées aux voitures se trouvant entre le magasin Carrefour et la place Pinoy seront réduites à quatre;

Que le nombre de véhicules empruntant ce boulevard sera réduit par rapport à aujourd'hui;

Considérant que des sites propres pour les transports en commun seront aménagés dès que l'espace le permet;

Que des pistes cyclables interrégionales conviviales seront aménagées le long de la E411;

Considérant les craintes de citoyens par rapport à l'impact du boulevard urbain sur la mobilité, la pollution, les quartiers avoisinants et la forêt de Soignes, à l'impact du ripage réalisé; les oppositions par rapport à l'aménagement d'un boulevard urbain à quatre bandes, implanté côté sud et proche de zones résidentielles; les constats par rapport l'impact de l'aménagement de quatre bandes de circulation, de la coupure qu'elles peuvent représenter;

Considérant que le RIE a comparé l'impact de différentes implantations du boulevard urbain;

Que les microsimulations ont montrés que pour assurer la fluidité du trafic dans Bruxelles, deux bandes de circulation sont nécessaires sur ce boulevard urbain;

Que le projet de plan intègre les recommandations du RIE à cet égard;

Que la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place une « zone de basses émission » visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluant;

Que la zone Natura 2000 sera préservée;

Considérant que le projet de plan propose la suppression du viaduc routier de Watermael (mais la conservation du viaduc du métro et de la partie nord pour les modes actifs);

Que le remblaiement des trémies et tunnels au niveau de Beaulieu viendront créer un niveau de ville cohérent;

Que le boulevard urbain se prolongera le long des bâtiments actuellement occupé par l'Europe, ne créant donc pas de rupture du boulevard au bout de l'avenue Van Nieuwenhuyse; Que le nouveau boulevard urbain permettra de reconnecter entre eux les quartiers de part et d'autre de la E411;

Dat deze boulevard zal worden onderbroken door voetgangersoversteekplaatsen die een gemakkelijke oversteek mogelijk maken;

Dat dit betekent dat voertuigen op het einde van de Van Nieuwenhuyselaan, op het kruispunt van de Watermaalse Steenweg, niet meer naar de Invalidenlaan of naar de Beaulieulaan hoeven te rijden;

Overwegende het verzet van de burgers tegen de aanleg van een openbare ruimte tussen het metrostation Demey en de huidige parking van de hypermarkt in plaats van de ruimte tussen het metrostation Demey en het Pinoyplein; de vragen over de toekomst van de brug over de Invalidenlaan, het behoud van een keerlus ter hoogte van de huidige hypermarkt, het behoud van het Driefonteinenviaduct,

Overwegende dat het ontwerpplan voorstelt om de 4 rijstroken van de stadsboulevard ten "zuiden" van de metro-infrastructuur samen te brengen;

Dat deze aanleg zal gebeuren in de openbare ruimte die nu al door het verkeer wordt ingenomen;

Dat deze aanleg een grote openbare ruimte zal vrijmaken op het "noordelijke" deel van de huidige rijstroken;

Dat het aantal rijstroken drastisch zal worden verminderd;

Dat bijvoorbeeld de zeven rijstroken voor auto's tussen de Carrefourwinkel en het Pinoyplein zullen worden verminderd tot vier rijstroken;

Dat het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze boulevard zal afnemen ten opzichte van vandaag;

Dat deze nieuwe ontwikkeling op geen enkele wijze de ruimte voor actieve modi aan de zuidzijde van de boulevard zal verminderen;

Dat het Pinoyplein voor voetgangers en fietsers rechtstreeks wordt verbonden met de hypermarkt;

Overwegende dat eigen banen voor het openbaar vervoer zullen worden aangelegd wanneer er ruimte voor is;

Dat gebruiksvriendelijke interregionale fietspaden worden ontwikkeld langs de E411;

Overwegende dat na de sloop van het Herrmann-Debrouxviaduct en de heraanleg van het kruispunt Herrmann-Debroux/Vorst de keerlus onder het viaduct niet langer nodig is;

Dat de toegang tot de verschillende functies (Delhaize, kantoren ...) behouden zal blijven en grondig bestudeerd zal worden vooraleer de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd;

Dat het Driefonteinenviaduct (brug over de Invalidenlaan) behouden blijft; dat zijn behoud het mogelijk maakt de landschapscontinuïteit onder het viaduct te optimaliseren en grote fauna te laten passeren;

Tunnel

Overwegende het verzet van de burgers tegen een tunneloplossing, met het verminderen van de instroom van auto's als enige oplossing;

Overwegende het voorstel om vanaf het Leonardkruispunt een tunnel te bouwen die het tracé van de snelweg zou volgen en die parallel aan de metro zou doorlopen tot aan de parking van de hypermarkt of tot aan Beaulieu, met eventueel een aftakking naar de Waversesteenweg;

Overwegende dat het MER een "tunnel"-optie heeft geanalyseerd;

Dat de kosten van de bouw van een tunnel aanzienlijk zijn;

Dat het onderhoud van een tunnel eveneens aanzienlijke financiële middelen vergt;

Sites

Overwegende de verzoeken van de burgers om de perimeter van het plan op het grondgebied van het gewest uit te breiden vanaf Jezus-Eik, om de perrons van het station van Etterbeek uit te breiden tot onder de Fraiteurbrug;

Overwegende dat het ontwerpplan zich uitstrekt van de gewestelijke grens tot aan Delta;

Dat vragen met betrekking tot het station van Etterbeek niet onder het plan vallen;

Que ce boulevard sera ponctué de passage pour piétons permettant une traversée aisée;

Que de ce fait, les véhicules se retrouvant, au bout de l'avenue Van Nieuwenhuyse, au croisement chaussée de Watermael, et ne seront pas obligées de remonter le boulevard des invalides ou vers l'avenue de Beaulieu;

Considérant l'opposition de citoyens par rapport à l'aménagement d'un espace public entre la station de métro Demey et le parking actuel de l'hypermarché plutôt que l'espace entre la station de métro Demey et la place Pinoy; les interrogations par rapport au devenir du pont du boulevard des Invalides, au maintien d'une bretelle permettant de faire demi-tour au niveau de l'hypermarché actuel, au maintien du viaduc des trois-fontaines,

Considérant que le projet de plan propose de réunir les 4 bandes de circulation du boulevard urbain au « sud » de l'infrastructure métro;

Que cet aménagement se fera sur l'espace public déjà occupé actuellement par la circulation;

Que cet aménagement permettra de dégager un large espace public sur la partie « nord » actuellement occupée par des bandes de circulation;

Que le nombre de bande de circulation sera drastiquement réduit;

Qu'à titre d'exemple, les sept bandes de circulation dédiées aux voitures se trouvant entre le magasin Carrefour et la place Pinoy seront réduites à quatre;

Que le nombre de véhicules empruntant ce boulevard sera réduit par rapport à aujourd'hui;

Que ce nouvel aménagement ne réduira en rien, au contraire, l'espace réservé aux modes actifs du côté sud du boulevard;

Que la place Pinoy sera directement reliée à l'hypermarché pour les piétons et cyclistes;

Considérant que des sites propres pour les transports en commun seront aménagés dès que l'espace le permet;

Que des pistes cyclables interrégionales conviviales seront aménagées le long de la E411;

Considérant que le viaduc Herrmann-Debroux étant détruit et le carrefour Herrmann-Debroux/Souverain réaménagé, la bretelle de demi-tour sous le viaduc n'aura plus de raison d'être;

Que les accès aux différentes fonctions (Delhaize, bureaux,...) seront préservés et étudié en détail avant le dépôt du permis d'urbanisme;

Que le Viaduc des Trois-Fontaines (pont du boulevard des invalides) sera préservé; que son maintien permet que les continuités paysagères sous celui-ci soient optimisées et le passage de grande faune permis;

Tunnel

Considérant l'opposition de citoyens à une solution de tunnel, la seule solution étant de diminuer l'arrivée des voitures;

Considérant la proposition de construire un tunnel depuis le carrefour Léonard et qui aurait le même tracé que l'autoroute, et qui se prolongerait parallèlement au métro jusqu'au parking de l'hypermarché ou jusqu'à Beaulieu et qui aurait éventuellement un embranchement vers la chaussée de Wavre;

Considérant que le RIE a analysé une option « tunnel »;

Que le coût de construction d'un tunnel est important;

Que l'entretien d'un tunnel nécessite également des moyens financiers conséquents;

Sites

Considérant les demandes des citoyens en terme d'extension du périmètre du plan sur le territoire de la Région à partir de Jesus Eik, de prolonger les quais de la gare d'Etterbeek jusque sous le pont Fraiteur;

Considérant que le projet de plan s'étend depuis la limite régionale jusqu'à Delta;

Que les questions relatives à la gare d'Etterbeek ne sont pas du ressort du plan;

Overwegende de opmerkingen over de impact van de ontwikkeling van het sorteercentrum van Bpost op de Deltapool naast het ziekenhuiscentrum, in het bijzonder op het gebied van mobiliteit; de vragen over de verplaatsing van het sorteercentrum dat momenteel aan de Kroonlaan ligt in het kader van de inrichting van het nieuwe sorteercentrum op de Deltasite; de verzoeken om de door het centrum gegenereerde voertuigstroom te analyseren en te meten, het sorteercentrum door middel van een tunnel met de Ooienstraat te verbinden en de verbinding tussen Watermaal en het ziekenhuiscentrum te verbeteren;

Overwegende dat het MER de impact van de projectontwikkeling in de Deltadriehoek op de mobiliteit heeft geanalyseerd;

Dat de functies met betrekking tot Bpost al aanwezig zijn in de buurt;

Dat het Bpost-project verschillende bestaande vestigingen van Bpost in het zuidoostelijke kwadrant van het gewest zal samenbrengen;

Dat Bpost dit type functie in de stad nodig heeft voor de bezorging van de post in de omliggende wijken;

Dat de activiteit van Bpost ook 's nachts zal plaatsvinden en dat Bpost zich aan de geluidsvoorschriften zal moeten houden;

Dat het gebouw van Bpost ontworpen zal worden om overlast voor de bewoners te vermijden;

Dat het strategische luik van het ontwerpplan een voetgangers- en fietsersverbinding tussen Watermaal en de Deltadriehoek voorstelt;

Dat de typologie van deze verbinding later zal worden bestudeerd;

Overwegende de instemming van de burgers met de locatie van de toegang tot de parkings van de gebouwen van de Beaulieusite aan de kant van de stadsboulevard; de verzoeken met betrekking tot de aanleg van taxistandplaatsen, de verbetering van de zichtbaarheid van de toegang tot de parkeerplaatsen, de aanleg van verkeersdrempels op de Beaulieulaan, de kruising van de bovengrondse metroroutes, de directe toegang tussen de Beaulieulaan en het metroplatform;

Overwegende dat het ontwerpplan in zijn strategische luik de beperking van het aantal toegelaten parkeerplaatsen op basis van de werkelijke behoeften aanmoedigt en rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Dat het strategische luik van het ontwerpplan de aanleg van taxistandplaatsen ter hoogte van Beaulieu voorstelt;

Dat de uitvoering ervan in detail zal worden bestudeerd in latere studies;

Overwegende dat de installatie van spiegels of infrastructuren ter verbetering van de zichtbaarheid van de uitgang van een parking en de installatie van verkeersdrempels buiten het bestek van het plan vallen;

Dat voetgangersoversteekplaatsen zijn gepland om het Pinoyplein te verbinden met het winkelcentrum en het station Beaulieu,

Dat de kruising op het niveau van de Watermaalse Steenweg behouden blijft;

Dat de belangrijkste functies aan weerszijden van de bovengrondse metro bijgevolg met elkaar zullen worden verbonden;

Dat de toegang tot de Beaulieu-metro zal worden heraangelegd om te passen in de nieuwe configuratie van de stadsboulevard;

Overwegende de vragen van burgers over de toegankelijkheid van de Demeysite, in het bijzonder vanaf de Kleine Wijngaardstraat, die zal worden voorbehouden voor het autoverkeer naar de hypermarkt ter hoogte van het metrostation Demey; de vrees voor de impact van de geplande aanleg van het kruispunt Herrmann-Debroux op het wegverkeer ter hoogte van de Waversesteenweg en de Tervuursesteenweg;

Overwegende dat de Kleine Wijngaardstraat met de auto bereikbaar zal zijn; dat de toegang voor voertuigen tot het winkelcentrum behouden zal blijven;

Dat de precieze locaties van deze toegangen verder zullen worden bestudeerd;

Overwegende dat het MER de impact van de ontwikkeling van een stadsboulevard op de mobiliteit heeft geanalyseerd;

Overwegende de vragen van burgers over de toegang tot het Adeps-centrum vanaf het Leonardkruispunt; de verzoeken om de kruising van de weg tussen het Adeps-centrum en de plantentuin Jean Massart te verbeteren;

Overwegende dat een toegang voor voertuigen tot het Adeps zal worden gehandhaafd;

Dat de precieze locaties van deze toegang nader zullen worden bestudeerd;

Dat de E411-as wordt omgevormd tot een stadsboulevard en dat er voetgangersoversteekplaatsen zullen worden aangelegd;

Considérant le constat par rapport à l'impact du développement du centre de tri de Bpost sur le pôle Delta en plus du centre hospitalier, notamment en matière de mobilité; les interrogations quant au déplacement du centre de tri actuellement situé avenue de la Couronne dans le cadre de l'aménagement du nouveau centre de tri sur le site Delta; les demandes en terme d'analyse et de mesure du flux de véhicules générés par le centre de tri, de liaison du centre de tri avec la rue des Brebis par un tunnel, d'amélioration de la connexion entre Watermael et le centre hospitalier;

Considérant que le RIE a analysé l'impact sur la mobilité du développement de projet au Triangle Delta;

Que les fonctions liées à Bpost sont déjà présentes dans le quartier;

Que le projet de Bpost regroupera plusieurs implantations de Bpost existantes dans le quadrant sud-est de la Région;

Que Bpost a besoin de ce type de fonction dans la ville pour la distribution du courrier dans les quartiers avoisinants;

Que l'activité de Bpost se déroulera également la nuit et que Bpost sera tenu de respecter les réglementations en matière de nuisances sonores;

Que le bâtiment de Bpost sera réfléchi pour éviter toutes nuisances pour les riverains;

Que le volet stratégique du projet de plan suggère une connexion piétonne et cycliste entre Watermael et le Triangle Delta;

Que la typologie de cette connexion fera l'objet d'étude par la suite;

Considérant l'approbation de citoyen de l'emplacement des accès aux parkings des bâtiments du site Beaulieu du côté du boulevard urbain; les demandes en termes d'aménagement d'emplacements de parking réservés aux taxis, d'amélioration de la visibilité des accès aux parkings, d'aménagement de casses-vitesse sur l'avenue de Beaulieu, de franchissement des voies de métro non couvertes, d'accès direct entre l'avenue de Beaulieu et la plateforme du métro;

Considérant que le projet de plan, dans son volet stratégique encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles;

Que le volet stratégique du projet de plan suggère l'aménagement d'emplacements taxis à hauteur de Beaulieu;

Que leur implantation sera étudiée en détail dans des études ultérieures;

Considérant que l'installation de miroir ou d'infrastructures pour améliorer la visibilité d'une sortie de parking, de même que l'installation de ralentisseur de vitesse n'est pas du ressort du plan;

Que des traversées piétonnes sont prévues pour connecter la place Pinoy au shopping center et à hauteur de la station Beaulieu,

Que la traversée au niveau de la chaussée de Watermael sera maintenue;

Que dès lors les principales fonctions se trouvant de part et d'autre du métro aérien seront reliées;

Que les accès au métro Beaulieu seront retravaillés pour s'insérer dans la nouvelle configuration du boulevard urbain;

Considérant les interrogations de citoyens par rapport à l'accessibilité du site Demey, notamment depuis la rue de la Vignette, à l'avenir réservé à l'entrée carrossable de l'hypermarché à hauteur de la station de métro Demey; les craintes par rapport à l'impact des aménagements projetés pour le carrefour Herrmann-Debroux sur la circulation routière au niveau de la chaussée de Wavre et de la chaussée de Tervuren;

Considérant qu'un accès carrossable à la rue de la Vignette sera possible; qu'un accès carrossable au shopping center sera maintenu;

Que les emplacements précis de ces accès feront l'objet d'étude complémentaire;

Considérant que le RIE a analysé l'impact de la mise en boulevard urbain sur la mobilité;

Considérant les interrogations de citoyens par rapport à l'accès au centre adeps depuis le carrefour Léonard; les demandes en terme d'amélioration de la traversée de la voirie entre le centre adeps et le jardin Massart;

Considérant qu'un accès carrossable à l'ADEPS sera maintenu;

Que les emplacements précis de cet accès fera l'objet d'étude complémentaire;

Que l'axe de la E411 sera reconfiguré en un boulevard urbain et comprendra des traversées piétonnes;

Dat daardoor de oversteek tussen het Adeps en de Massart-tuin wordt vergemakkelijkt;

Bouwplaats

Overwegende de bezorgdheid van de burgers over de geplande fasering van de uitvoering van de projecten; de vrees voor verkeersopstoppingen in verband met de werkzaamheden;

Overwegende dat het ontwerpplan voorstelt om de werkzaamheden gefaseerd uit te voeren;

Dat de met de werkzaamheden belaste diensten zullen moeten kiezen voor een goede coördinatie van de werkzaamheden;

Overwegende de vragen van burgers over het beheer van het verkeer van de auto's en het openbaar vervoer, in het bijzonder naar de P+R tijdens evenementen zoals marathons, wielerwedstrijden en de roller parade;

Overwegende dat er maatregelen zullen worden genomen om het verkeer van personen tijdens uitzonderlijke gebeurtenissen mogelijk te maken;

Overwegende de opmerkingen die zijn gemaakt op het gebied van de stedenbouw;

Algemeen

Overwegende de vragen van de burgers over de definitie van het begrip "levenskwaliteit";

Overwegende dat de levenskwaliteit met name de luchtkwaliteit, de kwaliteit van het landschap, het geluidsniveau, de kwaliteit van de openbare ruimte en de mogelijkheden om als voetganger of fietser de openbare ruimte te benutten omvat;

Overwegende de verzoeken om het plan van de bestaande bebouwing te bestuderen, zonder rekening te houden met sloop, het uitzonderlijke erfgoedaspect van het Rood Klooster te behouden; de vrees voor de impact van nieuwbouw en het risico dat de aangename omgeving van Oudergem wordt verstoord;

Overwegende dat in de aanloop naar het ontwerpplan een definitiestudie is uitgevoerd;

Dat deze definitiestudie het mogelijk heeft gemaakt een schets van het gebied te maken;

Dat deze definitiestudie een aantal uitdagingen onder de aandacht heeft gebracht;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het gewestelijk programma voor de circulaire economie heeft aanvaard;

Dat dit in het bijzonder aanzet tot een maximaal hergebruik van de interne middelen van het Gewest;

Dat de verschillende bouwprojecten worden bestudeerd met het oog op de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning;

Dat het Rood Klooster bewaard zal blijven;

Overwegende de vragen over de toekomst van de activiteiten die onder het viaduct worden georganiseerd en de voorziene ondergrondse parkeerplaatsen voor de nieuwe woongebouwen;

Overwegende dat de verplaatsing van de activiteiten die onder het viaduct plaatsvinden buiten het bestek van het ontwerpplan valt;

Dat er echter nieuwe openbare ruimten zullen worden gecreëerd, waar deze activiteiten indien nodig kunnen worden ondergebracht;

Dat het ontwerp-RPA, in zijn strategische luik, de beperking van het aantal geautoriseerde parkeerplaatsen aanmoedigt op basis van de werkelijke behoeften en rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Dichtheid

Overwegende de vragen met betrekking tot de vermelding van de vloer/terreinverhouding, het gebruik van de conclusies van de globale studies over de dichtheid die in het verleden uitgevoerd zijn; de vrees dat de dichtheid het samenleven niet reguleert, maar alleen dient om de begrotingen op te blazen en de salarissen van lokale verkozenen te verhogen;

Overwegende dat de verhouding tussen de vloeroppervlakte en de grondoppervlakte een technisch criterium is voor de beoordeling van de dichtheid van de site;

Dat deze op andere manieren kan worden uitgedrukt;

Dat het milieueffectenrapport hoe dan ook de geprojecteerde dichtheid analyseert en een conclusie en aanbevelingen formuleert;

Overwegende dat alle recente demografische vooruitzichten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest concluderen dat de Brusselse bevolking op korte, middellange en lange termijn zal toenemen;

Que dès lors la traversée entre l'Adeps et le Jardin Massart sera facilitée;

Chantier

Considérant les interrogations des citoyens par rapport au phasage prévu pour la mise en œuvre des projets; les craintes de congestion du trafic liée aux travaux;

Considérant que le projet de plan propose un phasage d'opérationnalisation des travaux;

Que les services en charge des travaux seront tenus d'opter pour la bonne coordination de ceux-ci;

Considérant les interrogations de citoyens par rapport à la gestion de la circulation des véhicules automobiles, des transports en commun, en particulier vers le P+R lors d'évènements comme le marathon, des courses cyclistes, la roller parade;

Considérant que des mesures seront prises pour permettre la circulation des personnes lors d'évènements exceptionnels;

Considérant les remarques émises en terme d'urbanisme;

Général

Considérant les interrogations des citoyens par rapport à la définition de la notion de « qualité de vie »;

Considérant que la qualité de vie englobe notamment la qualité de l'air, du paysage, l'ampleur du niveau sonore, la qualité des espaces publics et les possibilités d'y circuler comme piéton ou cycliste;

Considérant les demandes en termes d'étude du plan à partir du bâti existant, sans envisager de démolition, de préservation de l'aspect patrimonial d'exception du Rouge Cloître; les craintes par rapport à l'impact de la construction de nouveaux immeubles, et le risque de dénaturer le cadre convivial d'Auderghem;

Considérant qu'une étude de définition a été réalisée en amont du projet de plan;

Que cette étude de définition a permis de réaliser une photographie du territoire;

Que cette étude de définition a débouché sur la mise en avant d'une série d'enjeux;

Que la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le programme régional en économie circulaire;

Que celui-ci prône notamment la réutilisation au maximum des ressources internes à la Région;

Que les différents projets de construction feront l'objet d'étude en vue du dépôt d'un permis d'urbanisme;

Que le Rouge-Cloitre sera préservé;

Considérant les interrogations par rapport au devenir des activités organisées sous le viaduc, aux emplacements de parking prévu en sous-sol pour les nouveaux immeubles de logements;

Considérant qu'il n'est pas du ressort du projet de plan de relocaliser les activités ayant lieu sous le viaduc;

Que toutefois de nouveaux espaces publics, qui pourraient accueillir le cas échéant ces activités, seront créés;

Que le projet de PAD, dans son volet stratégique encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles;

Densité

Considérant les demandes en terme de mention du rapport plancher/sol, d'utilisation des conclusions des études globales réalisées préalablement au sujet de la densité; les craintes par rapport au fait que la densité ne règle pas le vivre-ensemble mais serve uniquement à gonfler les budgets et augmenter les salaires des élus locaux;

Considérant que le rapport entre la superficie de plancher et la superficie au sol constitue un critère technique d'appréciation de la densité du site;

Que celle-ci peut être exprimée d'autre manière;

Qu'en tout état de cause, le Rapport sur les Incidences Environnementales analyse la densité projetée, qu'il émet une conclusion et des recommandations;

Considérant que les prévisions démographiques récentes pour la Région de Bruxelles-Capitale concordent et concluent à un accroissement de la population bruxelloise à court, moyen et long terme;

Overwegende de vraag van de burgers naar de verdichting van de groene wandeling tussen Demey en Beaulieu, de vermindering van de verdichting van de geplande woningbouw, samen met de toename van de open ruimten en de parken;

Overwegende dat in Brussel uit verschillende studies en regeringsverklaringen is gebleken dat men het bestaande stedelijke weefsel redelijk moet verdichten om een polycentrische regio te creëren die de levenskwaliteit garandeert;

Dat de groene wandeling echter in de groene zone van het GBP ligt en niet kan worden aangelegd;

Dat ze een kwaliteitsvolle openbare ruimte vormt;

Dat het ontwerpplan gericht is op de ontwikkeling van kwaliteitsvol groen in de openbare ruimte;

Openbare ruimten

Overwegende de steun van de burgers voor het geplande autovrij maken van de openbare ruimte, voor het geplande nieuwe stadsplein op de Demeysite; de vragen over de ruimte tussen de hypermarkt en het Demey-station en de bestemming die ze zal krijgen;

Overwegende de vraag in termen van de ontwikkeling van openbare ruimten van passende omvang, niet te groot en niet leeg, om opheldering te krijgen over de herinrichting van de ruimte onder het Watermaalviaduct;

Overwegende dat het ontwerpplan voorziet in de aanleg van een openbaar plein op de huidige locatie van het parkeerterrein van het winkelcentrum;

Dat dit een plein op mensenmaat zal zijn, omgeven door functies die afhankelijk zijn van de passage (zoals hotels en restaurants en buurtwinkels);

Dat een plein het Demey-metrostation op de begane grond zal verbinden met het winkelcentrum;

Dat dit plein ook bedoeld is om de relatie van het metrostation met het stadspark Demey, waarin het geïntegreerd is, te kwalificeren;

Dat deze openbare ruimte ook bedoeld is als een schakel in de as van de "actieve vervoerswijzen" die van oost naar west door de site loopt en die actieve vervoerswijzen op grootstedelijke schaal mogelijk maakt van Leonard tot Delta.

Dat de aanleg ook een rijbaan voor lokale bussen omvat, met een bushalte die toegang geeft tot de Demeysite en met bus-metroverbindingen.

Dat het dus tegelijkertijd een landschappelijke openbare ruimte is, een wandelgebied, een gebied voor samenkomen en ontmoeting, die af en toe gebruikt kan worden voor activiteiten op een bovenlokale schaal;

Dat een deel van het Watermaalviaduct wordt gesloopt;

Dat onder het viaduct een overdekte openbare ruimte kan worden ontwikkeld, die ook stedelijke activiteiten kan omvatten;

Voorzieningen

Overwegende de vraag van de burgers naar voorzieningen voor kinderen; de vragen over het schoolaanbod, dat niet noodzakelijkerwijs zal meegroeien gezien het tekort aan leerkrachten, opvoeders en andere pedagogische teams;

Overwegende dat nieuwe openbare ruimten zullen worden gecreëerd;

Dat zij faciliteiten voor kinderen zullen kunnen ontvangen;

Dat de aanpalende sites ruimte bieden voor voorzieningen;

Dat zich onder deze voorzieningen ook scholen kunnen bevinden;

Typologie en gemengdheid

Overwegende de eisen van de burgers op het vlak van de sociale gemengdheid en de harmonieuze en evenwichtige ontwikkeling van de wijk;

Overwegende dat het ontwerpplan tot doel heeft de levenskwaliteit in Oudergem en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren;

Overwegende de eisen van burgers op het vlak van de sociale huisvesting, het evenwicht tussen sociale en privéwoningen, groepswoningen, seniorenwoningen;

Overwegende dat het ontwerpplan zich niet expliciet uitspreekt over de inplanting van de sociale woningen in de perimeter; dit aspect zal het voorwerp uitmaken van een latere gewestelijke beslissing;

Dat hier echter wel aandacht aan kan worden besteed in de uitvoering van het plan;

Considérant les demandes de citoyens en terme de densification de la promenade verte sur sa partie comprise entre Demey et Beaulieu, de réduction de la densification des constructions logement prévus, parallèlement à l'augmentation des espaces libres et des parcs;

Considérant qu'à Bruxelles, plusieurs études et déclarations du Gouvernement ont déterminé le besoin de densifier raisonnablement le tissu urbain existant en vue de créer une région polycentrique garantissant la qualité de vie;

Que toutefois, la promenade verte est en zone verte au PRAS, non constructible;

Qu'elle constitue un espace public de qualité;

Que le projet de plan vise l'aménagement d'espaces publics végétalisés qualitatifs;

Espaces publics

Considérant le soutient des citoyens par rapport à la libération de l'espace public de l'emprise de la voiture projeté, à la nouvelle place communale prévue sur le site Demey; les interrogations par rapport à l'espace entre l'hypermarché et la station Demey et l'affectation qui y sera donnée;

Considérant les demandes en termes d'aménagement d'espaces publics de taille adaptée, pas trop grands ni vides, de précisions sur le réaménagement de l'espace situé sous le viaduc de Watermael;

Considérant que le projet de plan prévoit la construction d'une place publique sur l'emplacement actuel du parking du shopping center;

Que cette place sera à taille humaine et encadrée par des fonctions drainant du passage (type horeca et commerces de proximité);

Qu'un parvis reliera de plain-pied la station de métro Demey au shopping center;

Que ce parvis a également comme vocation de qualifier la relation de la station de métro avec le parc urbain Demey dans laquelle elle s'intègre;

Que cet espace public a de plus comme vocation d'être un chainon de l'axe « mode actif» parcourant le site d'est en ouest et permettant des relations «modes actifs» d'échelle métropolitaine de Léonard à Delta.

Qu'une voie dédiée au bus locaux, avec un arrêt de bus permettant l'accès au site Demey et les correspondance bus - métro, est également comprise dans son aménagement.

Qu'il s'agit dès lors à la fois d'un espace public paysager, de déambulation, d'agrément, de convergence et de rencontre, pouvant servir ponctuellement pour des activités d'échelles supra locales;

Qu'une partie du viaduc de Watermael sera détruit;

Qu'un espace public couvert pourra être aménagé sous le viaduc et pourra comprendre des activités urbaines;

Equipements

Considérant les demandes de citoyens en terme d'aménagements pour les enfants; les interrogations par rapport à l'offre scolaire qui ne va pas forcément suivre étant donné la pénurie de professeurs, éducatrices et autres équipes pédagogiques;

Considérant que de nouveaux espaces publics seront créés;

Que ceux-ci pourront accueillir des aménagements pour les enfants;

Que les sites en accroche prévoient des espaces pour des équipements;

Que parmi ces équipements, des écoles pourront venir prendre place;

Typologie et mixité

Considérant les demandes des citoyens en termes de mixité sociale et de développement harmonieux et équilibré du quartier;

Considérant que l'objectif du projet de plan est bien d'améliorer la qualité de vie à Auderghem et en Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant les demandes de citoyens en terme de logement social, d'équilibre entre le logement public et le logement privé, d'habitat groupé, de logement dédié aux seniors;

Considérant que le projet de plan ne se prononce explicitement pas sur l'implantation des logements publics dans son périmètre; cet aspect fera objet d'une décision régionale ultérieure;

Qu'une attention peut par contre y être apportée lors de la mise en œuvre du plan;

Dat het Departement Territoriale Kennis van Perspective een analyserooster ontwikkelt in samenwerking met de referent Huisvesting van het Gewest om de types sociale woningen beter over het gewestelijk grondgebied te verdelen;

Dat het ontwerpplan geen specifieke verdeling van typologieën in het project specificeert, terwijl de verschillende vormen van bouwzones en de geaccepteerde profielen een mix van woontypologieën in het project mogelijk maken;

Overwegende de eisen van burgers met betrekking tot het behoud van het stedelijk evenwicht tussen de wijken en het karakter van de kruispunten, het behoud van de samenhang met de inplanting van andere soorten gebouwen en de mensenmaat van de gemeente Oudergem, en het verzet tegen de bouw van torens;

Overwegende dat het ontwerpplan dus tot doel heeft de levenskwaliteit in Oudergem en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren;

Dat het verordenende luik van het ontwerpplan betrekking heeft op bestemmingen, gemengdheid en bouwprofielen;

Dat in het ontwerpplan de aanbevelingen van de milieueffectenstudie zijn opgenomen;

Dat het ontwerpplan de diversiteit van alle aanpalende sites bevordert;

Overwegende de vragen van burgers over het soort gemengdheid dat voor de Beaulieusite wordt gepland en het behoud van de huidige bestemmingen, de fasering van de werkzaamheden aan de gebouwen van de Europese Commissie;

Dat het ontwerpplan de gemengdheid op de Beaulieusite bevordert en tegelijkertijd administratieve functies omvat;

Overwegende dat het werkprogramma van de gebouwen die door de Europese Commissie worden gebruikt op dit moment niet bekend is;

Overwegende de vragen van de burgers over de toekomstige functies die gepland zijn op de site van de Deltadriehoek, de mogelijke bouw van iconische gebouwen boven het sorteercentrum;

Overwegende dat op het terrein van de Deltadriehoek een grote groene ruimte, een parkway, zal worden aangelegd;

Dat voor deze parkway een driehoekige bouwzone gepland is, met aan de noordzijde hoge elementen voor woon- en kantoorprogramma's en aan de zuidzijde een gemengd productieve en/of logistieke uitrusting en activiteiten waarop een met daken beplante ruimte wordt ontwikkeld;

Dat het ontwerpplan gemiddelde en maximale hoogten vaststelt, en dat de hoogte van de toekomstige gebouwen in een later stadium nauwkeurig zal worden vastgesteld;

Dat deze gebouwen onderworpen zijn aan een bouwvergunning;

Tijdelijk

Overwegende de wensen van de burgers op het vlak van de planning van de werken, en meer bepaald hun start voor de afbraak van het viaduct, de verfraaiing van het viaduct in afwachting van alle geplande projecten, de integratie van permanente of kortstondige artistieke projecten in de nieuwe ruimten die gaandeweg zullen vrijkomen;

Overwegende dat in het ontwerpplan wordt voorgesteld de werkzaamheden gefaseerd te operationaliseren;

Dat verschillende projecten al worden bestudeerd of uitgevoerd;

Dat verfraaiingsprojecten tijdelijke projecten kunnen zijn;

Overwegende de andere opmerkingen die zijn gemaakt;

Overwegende dat de burgers dit visionaire, moedige en ambitieuze plan steunen, het initiatief om een toekomstvisie te hebben voor deze toegang tot de stad en de ambitie om de toekomst na het viaduct te plannen;

Overwegende dat burgers het gebrek aan een algemene visie betreuren, de beperkte perimeter van het plan, die de omliggende wijken en de rest van de gemeente uitsluit, het gebrek aan een inventarisatie (beperkingen en mogelijkheden in en rond het ontwerp-RPA), het gebrek aan verbeeldingskracht bij het voorstellen van innovatieve oplossingen voor het fundamentele probleem van de mobiliteit;

Overwegende dat het MER de impact van het ontwerpplan op een groot gebied heeft geanalyseerd in vergelijking met het ontwerpplan;

Dat er in de aanloop naar het ontwerpplan een definitiestudie is uitgevoerd, die een aantal uitdagingen voor het betrokken gebied geïdentificeerd heeft;

Dat het ontwerpplan, in zijn strategische luik, indicatieve voorstellen bevat op een grotere schaal dan die van het plan;

Que le Département Connaissance Territoriale de Perspective met au point une grille d'analyse en collaboration avec le référent Logement pour la Région afin de mieux répartir les types de logements publics sur le territoire régional;

Que le projet de plan ne précise pas de répartition spécifique des typologies dans le projet, tandis que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront une mixité de typologies de logements dans le projet;

Considérant les demandes de citoyens en terme de préservation de l'équilibre urbanistique établi entre les quartiers et du cachet des traversées, du maintien de la cohérence avec l'implantation d'autres types de bâti et de la taille humaine de la commune d'Auderghem, d'opposition à toute construction de tour;

Considérant que l'objectif du projet de plan est donc d'améliorer la qualité de vie à Auderghem et en Région de Bruxelles-Capitale;

Que le volet règlementaire du projet de plan règle les questions d'affectation, de mixité et de gabarits;

Que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan;

Que le projet de plan encourage à la mixité dans l'ensemble des sites en accroche;

Considérant les interrogations de citoyens par rapport au type de mixité projeté sur le site Beaulieu et la conservation des affectations actuelles, au phasage de la réalisation des travaux relatifs aux immeubles de la Commission européenne;

Que le projet de plan encourage la mixité sur le site Beaulieu, tout en incluant des fonctions administratives;

Considérant que le planning des travaux des bâtiments occupés par la commission européenne n'est pas connu à ce jour;

Considérant les interrogations des citoyens par rapport aux futures fonctions prévues sur le site Triangle delta, à la construction possible d'immeubles iconiques au-dessus du centre de tri;

Considérant qu'un large espace vert, nommé parkway, prendra place sur le site du Delta Triangle;

Que face à ce parkway, est prévue l'implantation d'une zone de bâtisse triangulaire dont le front nord accueille des éléments hauts dédiés aux programmes de logements et de bureaux et la partie sud, basse, des équipements et des activités productives et/ou logistiques mixtes sur lesquels se développe un espace planté en toiture;

Que le projet de plan fixe des gabarits moyens et des gabarits maximums, la hauteur des futurs bâtiments sera fixée précisément à un stade ultérieur;

Que ces bâtiments seront soumis à permis d'urbanisme;

Temporaire

Considérant les demandes des citoyens en terme de planification des travaux, et plus particulièrement leur démarrage avant la démolition du viaduc, d'embellissement du viaduc en attendant tous les projets prévus, d'intégration de projets artistiques permanents ou éphémères dans les nouveaux espaces qui seront dégagés tout au long du trajet;

Considérant que le projet de plan propose un phasage d'opérationnalisation des travaux;

Que plusieurs projets sont déjà en cours d'étude ou de réalisation;

Que des projets d'embellissement pourraient constituer des projets temporaires;

Considérant les autres remarques émises;

Considérant que des citoyens soutiennent ce plan, visionnaire, courageux et ambitieux, l'initiative d'avoir une vision d'avenir pour cette entrée de ville et d'avoir l'ambition de planifier un après-viaduc;

Considérant que des citoyens regrettent le manque de vision globale, l'exiguïté du périmètre du plan qui exclut les quartiers d'accroche et le reste de la commune, l'absence d'état de lieux (contraintes et possibilités dans et autour du périmètre du projet de PAD), le manque d'imagination dans les propositions de solutions innovantes pour tenter de résoudre le problème primordial de la mobilité;

Considérant que le RIE a analysé l'impact du projet de plan sur une zone étendue par rapport à celle du projet de plan;

Qu'une étude de définition a été réalisée en amont du projet de plan et a permis d'identifier une série d'enjeux pour le territoire concerné;

Que le projet de plan, dans son volet stratégique intègre des propositions indicatives à une échelle plus large que celle stricte du plan;

Dat de aanbevelingen van de milieueffectenstudie, met name op het gebied van mobiliteit, in het ontwerpplan zijn opgenomen;

Overwegende dat burgers vragen hebben bij het richtplan van aanleg als nieuw instrument en bij zijn nut, tenzij als een manier om gemakkelijker en sneller af te wijken van het Gewestelijk Bestemmingsplan en de stedenbouwkundige verordeningen; en dat burgers eisen dat het plan op het GPDO en Good Move wordt gebaseerd;

Overwegende dat het richtplan van aanleg een recent en hybride planningsinstrument is dat de stadsvernieuwing versnelt en een kader biedt voor de verschillende ontwikkelingen;

Dat het richtplan van aanleg het gewestelijke planningsinstrument is waarmee de strategische en reglementaire aspecten van een stedelijke strategie in één enkel document kunnen worden gedefinieerd;

Dat de strategische visie en de hoofdlijnen van het ontwerpplan passen in de strategische visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals bepaald in het gewestelijk ontwikkelingsplan en in de gewestelijke beleidsverklaring van 20 juli 2014;

Dat het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan bovendien een transversaal document is dat compatibel is met het gewestelijke ontwikkelingsplan;

Dat het gewestelijk mobiliteitsplan en het richtplan van aanleg dus sectorale en lokale varianten van het gewestelijk ontwikkelingsplan vormen;

Dat de voor de ontwikkeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move bevoegde gewestelijke overheden betrokken werden bij de uitwerking van het ontwerp van richtplan van aanleg, om de onderlinge samenhang te verzekeren;

Overwegende dat burgers zich zorgen maken over het feit dat deze werkzaamheden de lokale belastingen zouden kunnen verhogen, over de meer- en minderwaarden die de uitwerking van een richtplan van aanleg zou kunnen opleveren en over het budget dat met dit soort projecten is gemoeid, en over het feit dat burgers vragen om de nodige financiële middelen toe te wijzen aan de heraanleg van deze stadstoegang;

Overwegende dat het ontwerpplan een algemene begrotingsraming heeft gemaakt;

Dat de variatie in de waardering van de panden die zich binnen zijn perimeter bevinden, niet binnen het kader van het richtplan van aanleg valt;

Dat hoe dan ook niet redelijkerwijs kan worden gesteld dat het ontwerpplan de waarde van de eigendommen binnen zijn perimeter zou doen dalen; dat er echter, gelet op de hierboven uiteengezette doelstellingen , alle reden is om aan te nemen dat deze eigendommen in waarde zullen toenemen na de effectieve uitvoering van het plan;

Dat burgers vragen om aanzienlijke boetes op te leggen voor de overschrijding van de termijnen van de werken;

Dat burgers vraagtekens zetten bij de duur van de geplande werkzaamheden en de maatregelen die in deze periode voor de handelaars worden genomen;

Overwegende dat de termijnen van de werken zullen afhangen van de verschillende projecten;

Dat de vragen in verband met belastingen, invoer, dwangsommen en vergoedingen niet relevant zijn voor het ontwerpplan;

Dat burgers het gebrek aan overleg met andere regio's, handelaars en bewoners betreuren;

Dat burgers het gebrek aan informatie over een discussie of overleg met de naburige steden en gewesten betreuren;

Overwegende dat het publiek op 4 en 5 juni 2018 werd geïnformeerd en geraadpleegd tijdens vergaderingen in de kantoren van het met ruimtelijke ordening belaste bestuur en op 20 juni tijdens een vergadering in het cultureel centrum van Oudergem;

Dat het publiek zijn opmerkingen kon maken tot 30 dagen na de laatste informatievergadering en dat alle relevante informatie voor het publiek beschikbaar was;

Dat de besprekingen met de naburige gewesten aan de gang zijn;

Dat tijdens de uitwerking van het ontwerpplan werd vergaderd met vertegenwoordigers van instellingen en bedrijven;

Gelet op artikel 7 van de Ordonnantie van 29 juli 2015 houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau en artikel 2 van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 februari 2017 met betrekking tot het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling tot oprichting van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling (GCTO);

Que le projet de plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan, notamment en matière de mobilité;

Considérant que des citoyens s'interrogent vis-à-vis du nouvel outil que constitue le plan d'aménagement directeur et de son utilité si ce n'est pour déroger plus facilement et plus rapidement au Plan Régional d'Affectation du Sol et aux règlements d'urbanisme; que des citoyens demandent que le plan se base sur le PRDD et Good Move;

Considérant que le Plan d'Aménagement Directeur est un outil de planification récent et hybride permettant d'accélérer le renouvellement urbain et d'encadrer les différents développements;

Que le Plan d'aménagement directeur est l'outil d'aménagement de compétence régionale qui permet de définir en un seul document les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine;

Que la vision stratégique du projet de plan et ses grandes orientations s'inscrivent dans la vision stratégique de la Région Bruxelles Capitale comme définie dans le plan régional de développement et dans la déclaration de politique régionale du 20 juillet 2014;

Que par ailleurs, le futur plan régional de mobilité est un document transversal compatible avec le plan régional de développement;

Qu'ainsi, le plan régional de mobilité et le plan d'aménagement directeur constituent des déclinaisons sectorielles et locales du plan régional de développement;

Que les instances régionales compétentes pour le développement du Plan Régional de Mobilité Good Move ont été associées au développement du projet de plan d'aménagement directeur afin d'assurer la cohérence entre les deux;

Considérant que des citoyens s'interrogent par rapport au fait que ces travaux pourraient augmenter les taxes et impôts locaux, aux plus-values et moins-values générées par l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur, au budget associé à ce type de projet; que des citoyens demandent d'allouer les moyens financiers nécessaires au réaménagement de cette entrée de ville;

Considérant que le projet de plan a réalisé une estimation budgétaire globale;

Que la variation de valorisation des biens sis dans son périmètre ne relève pas du Plan d'Aménagement Directeur;

Qu'en tout état de cause, il ne pas raisonnablement être soutenu que le projet de plan dévaloriserait les propriétés sises en son pourtour; que par ses objectifs tels que détaillés ci-avant, il y a au contraire tout lieu de penser que lesdites propriétés seront valorisées en suite de la mise en œuvre effective du plan;

Que des citoyens demandent de prévoir des astreintes importantes en cas de dépassement des délais prévus pour les travaux;

Que des citoyens s'interrogent sur la durée des travaux prévus et sur les mesures prises pour les commerçants pendant cette période;

Considérant que les échéances des travaux seront fonction des différents projets;

Que les questions liées aux taxes, imports, astreintes et indemnités ne relève pas du projet de plan;

Que des citoyens regrettent le manque de concertation avec les autres régions, les commerçants, les riverains;

Que des citoyens regrettent le manque d'information quant à une discussion ou concertation avec les villes et régions voisines;

Considérant que le public a été informé et consulté en date des 4 et 5 juin 2018 lors de réunions organisées dans les bureaux de l'Administration en charge de la planification territoriale, et le 20 juin lors d'une réunion organisée au centre culturel d'Auderghem;

Que le public a pu faire valoir ses observations jusque 30 jours après la dernière réunion d'information et que toutes les informations utiles pour ce faire ont été mises à sa disposition;

Que des discussions sont en cours avec les régions voisines;

Que des représentants d'institutions et commerces ont été rencontrés lors de l'élaboration du projet de plan;

Vu l'article 7 de l'Ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification et l'article 2 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 février 2017, relatif au Comité régional de développement Territorial mettant en place du Comité régionale de Développement territoriale (CRDT);

Gelet op het evaluatieverslag, genaamd 'gelijkekansentest', vereist door artikel 2, §1°, van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkekansentest in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door artikel 1 van het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 november 2018 houdende uitvoering van die ordonnantie, waarvan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 31/01/2019 kennis heeft genomen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel een advies heeft uitgebracht over het ontwerp van het lastenboek van het milieueffectenrapport, naar aanleiding van de brief die op 18/02/2019 door de administratie is verstuurd, d.d. 19/03/2019;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel de volgende wijzigingen vraagt:

— Bijwerken van gegevens met betrekking tot de verschillende auteurs van documenten, het regelgevend kader, meer gedetailleerde analyses rond bepaalde thema's;
— Laten zien dat elke aanpalende site is geanalyseerd als een ″mini-pad″
— Laten zien wat de impact van de tram/Adeps-optie is op het recypark
— De herbeoordeling van de metro-optie tot aan het Adeps tonen
— De gedetailleerde analyse van de mobiliteit op de aanpalende sites tonen, met name op het niveau van de driehoek, de vragen over de aansluiting van het Chirec met de E411;

Overwegende dat met deze wijzigingen rekening is gehouden;

Gelet op het advies van 03/05/2019 van het GCTO;

Overwegende dat het ontwerp-RPA moet worden voorgelegd aan een openbaar onderzoek in elk van de gemeenten van het Gewest die betrokken zijn bij voornoemd project in toepassing van artikel 30/5, §1 van het BWRO;

Dat de gemeenten waarop het RPA betrekking heeft, de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde zijn - op het grondgebied waarvan de perimeter van het RPA betrekking heeft - en Elsene, Sint-Pieters-Woluwe, de Sint-Lambrechts-Woluwe, Ukkel, Etterbeek, en Stad Brussel;

Dat geen enkele andere gemeente in het Gewest redelijkerwijs beschouwd kan worden als een betrokken gemeente, aangezien het RPA geen milieueffecten zal hebben op het grondgebied van deze andere gemeenten;

Dat dit voldoende tot uiting komt in het milieueffectenrapport;

Dat uit het milieueffectenrapport naar voren komt dat het ontwerpplan en aanzienlijke impact kan hebben op het milieu in het Vlaams en Waals Gewest;

Dat het dus geboden is het ontwerpplan en het bijbehorende MER, in overeenstemming met artikel 30/5 §3 van het BWRO, voor advies voor te leggen aan de autoriteiten van het Waals en Vlaams Gewest;

VIII. Samenvatting van de adviezen en van de bezwaren en opmerkingen geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek en van de manier waarop de regering ze in aanmerking genomen heeft

Gelet op artikel 30/6 van het BWRO waarin bepaald is dat het besluit houdende definitieve goedkeuring van het RPA in zijn motivering de manier waarop de tijdens de procedure uitgebrachte adviezen, bezwaren en opmerkingen in overweging werden genomen, samenvat;

Overwegende dat de regering kennis heeft genomen van en rekening heeft gehouden met de adviezen, bezwaren en opmerkingen die tijdens de initiële informatie- en participatiefase en vervolgens naar aanleiding van de speciale regelen van openbaarmaking (openbaar onderzoek en adviesaanvragen) werden ingediend; Dat zij kennis heeft genomen van en rekening heeft gehouden met het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, dat zelf op die elementen was gebaseerd; Dat zij het richtplan van aanleg op grond van bepaalde vragen om de redenen die zij uiteenzet, in geringe mate heeft bijgestuurd;

Dat zij daarnaast ook de weigering van andere voorstellen die tijdens die opeenvolgende fasen werden geformuleerd, motiveert;

Dat zij zich op die manier houdt aan de bepalingen van artikel 30/6 van het BWRO;

Overwegende dat de antwoorden van de regering op de bezwaren en opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek werden geformuleerd en op de adviezen die bij het onderzoek van het ontwerp-RPA werden uitgebracht, hierna worden vermeld, zonder afbreuk te doen aan de antwoorden van de regering, zoals hierboven vermeld, in verband met

Vu le rapport d'évaluation, appelé 'test égalité des chances', requis par l'article 2, § 1°, de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale et par l'article 1 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 novembre 2018 portant exécution de cette ordonnance, dont le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a pris connaissance en date du 31/01/2019;

Attendu que Bruxelles Environnement a remis un avis sur le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales, suite au courrier envoyé par l'administration le 18/02/2019, en date du 19/03/2019;

Considérant que Bruxelles Environnement demande les changements suivants :

— Mettre à jour des données relatives aux différents auteurs de documents, au cadre règlementaire, aux analyses plus fouillées de certaines thématiques;
— Faire apparaitre que chaque site en accroche a été analysé en tant que « mini-pad »
— Faire apparaitre l'impact de l'option tram/adeps sur le recyparc
— Faire apparaitre la réévaluation de l'option métro jusqu'à l'adeps
— Faire apparaitre l'analyse pointu de la mobilité sur les sites en accroche et notamment au niveau du triangle, les questions en parallèle de connexion du Chirec avec la E411;

Considérant que ces modifications ont été prise en compte;

Vu l'avis du 03/05/2019 du CRDT;

Considérant que le projet de PAD doit être soumis à enquête publique dans chacune des communes de la Région concernées par ledit projet en application de l'article 30/5, §1er du CoBAT;

Que les communes concernées par le PAD sont les communes de Auderghem et Watermael-Boitsfort – sur le territoire desquelles s'inscrit le périmètre de PAD – et de Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Uccle, d'Etterbeek, et de la Ville de Bruxelles;

Qu'aucune autre commune de la Région ne peut raisonnablement être considérée au titre de commune concernée dès lors que le PAD n'aura pas d'incidences environnementales sur le territoire de ces autres communes;

Que cela ressort à suffisance du rapport sur les incidences environnementales;

Qu'il ressort du rapport d'incidence environnementale que le projet de plan est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de la Région flamande et de la Région wallonne;

Qu'il convient dès lors, conformément à l'article 30/5§3 du CoBAT, de transmettre le projet de plan et son RIE, pour avis, aux autorités des Régions wallonnes et flamande;

VIII. Synthèse des avis ainsi que des réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique et de la façon dont le Gouvernement en a tenu compte

Vu l'article 30/6 du CoBAT qui impose que l'arrêté adoptant définitivement le PAD résume, dans sa motivation, la manière dont les avis, réclamations et observations émis en cours de la procédure ont été pris en considération;

Considérant que le Gouvernement a pris connaissance et tenu compte des avis, réclamations et observations remis lors de la phase initiale d'information et participation puis lors des mesures particulières de publicité (enquête publique et demandes d'avis); Qu'il a pris connaissance et tenu compte de l'avis de la Commission Régionale de Développement, lui-même basé sur ces éléments; Qu'il a fait évoluer le Plan d'Aménagement Directeur de manière mineure selon certaines demandes pour les motifs qu'il développe;

Qu'il motive également le refus d'autres propositions exprimées lors de ces phases successives;

Qu'ainsi, il s'inscrit dans les dispositions de l'article 30/6 du CoBAT;

Considérant que les réponses du Gouvernement aux réclamations et observations émises dans le cadre de l'enquête publique, ainsi qu'aux avis émis dans le cadre de l'instruction du projet de PAD sont reprises ci-après, sans préjudice des réponses du Gouvernement, telles que reprises ci-avant, liées aux réclamations et observations formulées dans

de bezwaren en opmerkingen die tijdens het voorafgaande informatie- en participatieproces waren geformuleerd, dewelke geacht worden hierna te worden weergegeven, onder voorbehoud van eventuele wijzigingen die eraan werden aangebracht;

A. ALGEMENE OPMERKINGEN

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het vaste rechtspraak van de Raad van State is dat klachten die niet ter zake dienend of onnauwkeurig zijn, geen weerwoord behoeven, evenals klachten die gebaseerd zijn op onjuistheden, op een verkeerde lezing van het project, op een klacht die in wezen beoogt te vermelden dat schadevergoeding gevorderd zal worden in geval van handhaving van het geplande gebruik, of op klachten die louter betrekking hebben op particuliere of speculatieve belangen; dat alleen opmerkingen in verband met de door de wet nagestreefde doelstellingen, die betrekking hebben op aangelegenheden die door dit plan geregeld worden, en die voldoende verband houden met het algemeen belang dat bij de opstelling van plannen van aanleg in acht genomen moet worden, aanvaard dienen te worden;

B. INFORMATIEF LUIK

1. Rechtvaardiging van de perimeter

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie eraan herinnert dat het van belang is twee perimeters te onderscheiden, een strategische en een reglementaire perimeter; dat de strategische perimeter rekening moet houden met de stedelijke context en met de projecten in de omgeving en hun relatie met het plan;

Dat zij opmerkt dat de perimeter van het plan een schoolvoorbeeld is in die zin dat deze twee verschillende gebieden, met verschillende doelstellingen, verbindt langs een voor de sloop bestemde autoweginfrastructuur;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan niet alleen de belangrijkste beginselen en richtsnoeren voor de ruimtelijke ordening van de betrokken perimeter aangeeft, maar ook voorstellen bevat die een invloed hebben buiten de betrokken perimeter, met het oog op het creëren van een algemene samenhang; dat het MER, dat iteratief met het richtplan van aanleg opgesteld is, in zijn onderdeel 'Diagnose van de bestaande situatie' de aangrenzende projecten vermeldt;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de perimeter van het plan omdat het te groot zou zijn, dat het heterogene gebieden met hun eigen doelstellingen met elkaar verbindt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de aanpalende sites uit de perimeter van het plan te verwijderen; dat dit laatste alleen betrekking heeft op de toegang tot de stad via de E411;

Overwegende dat een aantal reclamanten wensen dat de perimeter van het verordenende luik van het plan beperkt wordt tot de gebieden waarvoor een aanpassing van de voorschriften noodzakelijk is;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de perimeter van het plan uit te breiden, teneinde de strategische visie van het plan te verduidelijken en de volledige uitvoering van de doelstellingen ervan mogelijk te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site die in de perimeter van het ontwerpplan opgenomen is, als prioritaire ontwikkelingspool opgenomen is in het op 12 juli 2018 goedgekeurde gewestelijk ontwikkelingsplan; dat in het gewestelijk ontwikkelingsplan wordt benadrukt dat voor een harmonieuze en samenhangende herinrichting van de Delta Herrmann-Debroux-site een visie voor de gehele toegang tot de stad en een gefaseerd programma nodig zijn, met dien verstande dat bepaalde delen van de site zich reeds in de renovatie- of zelfs reconversiefase bevinden, met het oog op de omvorming ervan tot een stadsboulevard die de twee oevers aan weerskanten van de grootstedelijke weg opnieuw met elkaar verbindt;

Overwegende dat de site overeenstemt met de Delta-Herrmann-Debroux-site die de regering onder de naam 'pool Delta-Vorst' in haar algemene beleidsverklaring 2014-2019 gekozen heeft als een van de tien nieuwe te creëren wijken om de ontwikkelingsuitdagingen van het Gewest het hoofd te bieden, namelijk: betaalbare en aangepaste woningen bouwen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale gemengdheid, nieuw openbare ruimtes, nieuwe groene ruimten en voorzieningen van algemeen belang, de vestiging van nieuwe ondernemingen in Brussel bevorderen, een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer waarborgen en de systematische aanleg van een gescheiden fietsnet;

le cadre du processus d'information et de participation préalables, lesquelles sont censées être reproduites ci-après, sous réserve des émendations éventuelles y apportées;

A. OBSERVATIONS GENERALES

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'il est de jurisprudence constante du Conseil d'état que les griefs sans pertinence ou imprécis n'appellent pas de réponse, de même que des griefs fondés sur des faits inexacts, sur une lecture erronée du projet, qu'une réclamation qui a pour objet essentiel de mentionner que des dommages et intérêts seront réclamés en cas de maintien de l'affectation projetée, ou que des préoccupations d'intérêts purement privés ou spéculatifs; que seules doivent être rencontrées les observations relatives aux objectifs poursuivis par la loi, qui portent sur des points qui sont réglés par le présent plan, et qui ont un lien suffisant avec l'intérêt général qui doit présider à l'élaboration des plans d'aménagement;

B. VOLET INFORMATIF

1. Justification du périmètre

Considérant que la Commission régionale de développement rappelle l'importance de distinguer deux périmètres, un stratégique et un règlementaire; que le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte le contexte urbain ainsi que les projets situés aux alentours et leur lien avec le plan;

Qu'elle relève que le périmètre du plan est un cas d'école en ce qu'il relie deux zones différentes, aux objectifs distincts, le long d'une infrastructure autoroutière destinée à être démolie;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan, en plus d'indiquer les grands principes et les principales lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre concerné, comporte des propositions ayant un rayonnement d'influence au-delà du périmètre concerné en vue de créer une cohérence d'ensemble; que le RIE, rédigé de manière itérative avec le Plan d'aménagement directeur recense, dans sa partie « Diagnostic de la situation existante », les projets voisins;

Considérant que des réclamants critiquent le périmètre du plan au motif qu'il est trop grand, qu'il relie des territoires hétérogènes avec des objectifs propres;

Considérant que des réclamants demandent que les sites en accroche soient retirés du périmètre du plan; que ce dernier ne concerne que l'entrée de ville par la E411;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre du volet réglementaire du plan soit limité aux zones pour lesquelles un ajustement de la règlementation est nécessaire;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre du plan soit élargi; afin de clarifier la vision stratégique du plan et de permettre la pleine mise en œuvre de ses objectifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le site inclus dans le périmètre du projet de plan est repris en tant que pôle de développement prioritaire au plan régional de développement adopté le 12 juillet 2018; que le plan régional de développement souligne que le réaménagement harmonieux et cohérent du site Delta Herrmann-Debroux requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée, étant entendu que certaines parties du site sont déjà en phase de rénovation, voire de reconversion, en vue de le transformer en boulevard urbain reconnectant les deux rives situées de part et d'autres de la voie métropolitaine;

Que le site correspond au site Delta-Herrmann-Debroux retenu par le Gouvernement sous le vocable « pôle Delta-Souverain », dans sa déclaration de politique générale 2014-2019, comme un des dix nouveaux quartiers à créer pour répondre aux enjeux de développement de la Région, à savoir; construire du logement accessible et adapté répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics, des nouveaux espaces verts ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles, en garantissant une bonne desserte en transports publics et en prévoyant systématiquement un réseau cyclable séparé;

Dat de regering in dit verband verklaart:

"De Delta-Herrmann-Debroux-site beschikt als zuidoostelijke toegangspoort tot het Gewest over talrijke troeven. Het gebied bestaat uit drie strategische polen: de universiteitscampus VUB-ULB, de 'Deltadriehoek', die openbaar eigendom is, en de omgeving van het Herrmann-Debroux-viaduct. Deze drie gebieden hebben nood aan een globale visie met het oog op een harmonieuze en coherente ontwikkeling.";

Dat het plan tot doel heeft de toegang tot de stad, met inbegrip van de grootstedelijke weg E411, en de aanpalende sites ervan te herontwikkelen aan de hand van algemene doelstellingen die voor alle gebieden gelden en die in elk van deze gebieden ontwikkeld worden naargelang hun specifieke kenmerken en uitdagingen, in aanvulling op de mobiliteitsstrategie;

Dat de perimeter van het verordenende luik de onveranderlijke elementen omvat waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een dwingend karakter wil geven om de coherentie van de nagestreefde ontwikkeling te garanderen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat de perimeter van het plan gewijzigd wordt om de eigendommen gelegen langs de Waversesteenweg tussen de Hugo Van der Goeslaan en de François-Elie Van Elderenlaan uit te sluiten, evenals de eigendommen 1 tot 6 van de François-Elie Van Elderenlaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat deze gebouwen in de perimeter van het plan werden gehouden om de coherentie van de ontwikkeling van de site Stadion-Adeps te garanderen; dat het strategische luik van het plan met name de bouwzones preciseert, evenals de behandeling van de gevels van de toekomstige bouwwerken die op de stadsboulevard zullen worden voorzien in de plaats van of tussen deze bestaande gebouwen; dat het verordenende luik van het plan echter werd gewijzigd om het bijkomende voorschrift te schrappen over de hoogte van de bouwwerken, waarvoor de bepalingen van de GSV van toepassing blijven om de schaal van de bouwwerken van deze wijk te vrijwaren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van oordeel is dat de perimeter van het project het niet mogelijk maakt de banden en verbindingen die met de aangrenzende wijken tot stand gebracht moeten worden tot hun recht te laten komen; dat zij wenst dat bij de perimeter van het strategische luik rekening gehouden wordt met kaart 1 van het GPDO, waarop het project opgenomen is binnen een groter gebied dat de plaats en de rol van het project in de gewestelijke stedelijke structuur op de verschillende schaalniveaus weerspiegelt; dat buiten de site kazerne Usquare, de dynamiek van de 'universiteitswijk' die de verschillende campussen integreert, verbonden moet worden met Delta, zoals in Flagey of de begraafplaats van Elsene, een schakel in het globale stadsproject;

Dat zij van mening is dat er een schakel ontbreekt tussen het project Usquare (Toussaint-kazerne) en het plan; dat zij aanbeveelt een lineaire strategie uit te werken om de strategische visie van dit deel van het gewestelijk grondgebied te voltooien, waarbij rekening gehouden zou worden met beslissende elementen zoals het station van Etterbeek, de verbreding van de Fraiteurbrug voor voetgangers en openbaar vervoer, de verbinding met de Solbosch, de herstructureringsprojecten van de universiteitscampussen, de woonprojecten en de herinrichting van de Pleinlaan en de Triomflaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het informatief luik van het plan gewijzigd is door toevoeging van een verwijzing naar kaart 1 van het GPDO, naar de definitiestudie 'Campus Pleinlaan en omgeving' en naar het herstructureringsproces van de infrastructuren van deze universiteitswijk die deel uitmaakt van de in het GPDO geïdentificeerde pool Delta-Vorst; dat in het strategische luik gepreciseerd wordt dat de herinrichting van de zuidoostelijke toegang tot de stad het mogelijk zal maken verbindingen en aansluitingen tot stand te brengen met dit stedelijk hart dat vertegenwoordigd wordt door de 'universiteitswijk' in het kader van een structurerend stedelijk geheel voor het Gewest en zijn ontwikkeling;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de perimeter van het plan uit te breiden tot de Delta Noord-site (Delta Ziekenhuis), rekening houdend met de mogelijkheden die het BBP DELTA PARTIM biedt, zoals de ontwikkeling van de bestemming als woning, het creëren van een nieuw hoogteaccent; dat deze site in aanmerking genomen wordt in de territoriale waarnemingsperimeter van het plan, om de redenen dat de ontwikkeling van de Delta Noord-site van grote invloed zal zijn op de perimeter van het plan en vice versa; dat de ontwikkeling van de Delta Noord-site in coördinatie met de Driehoeksite en Deltasite een gelegenheid zou zijn om architecturaal een echte toegangspoort tot de stad te realiseren;

Qu'à ce titre, le Gouvernement expose que :

« le site Delta-Herrmann-Debroux porte d'entrée sud-est de notre Région, dispose de nombreux atouts. Cette zone se compose de trois pôles stratégiques : le campus universitaire ULB-VUB, le « triangle » Delta, propriété publique, et les abords du viaduc Herrmann-Debroux. Ces 3 zones nécessitent de disposer d'une vision d'ensemble en vue d'un développement harmonieux et cohérent. »;

Que le plan a pour objectif de requalifier l'entrée de ville en ce compris la voirie métropolitaine de l'E411 ainsi que ses sites en accroche, au travers d'objectifs généraux communs à l'ensemble des sites et développés dans chacun d'entre eux selon leurs spécificités et leurs enjeux, en plus de la stratégie de mobilité;

Que le périmètre du volet règlementaire comprend les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que le périmètre du plan soit modifié pour en exclure les biens immeubles situés en bordure de la chaussée de Wavre entre l'avenue Hugo Van der Goes et l'avenue François Elie Van Elderen, ainsi que les immeubles 1 à 6 de l'avenue François Elie Van Elderen;

Considérant que le Gouvernement indique que ces immeubles ont été maintenus dans le périmètre du plan afin d'assurer la cohérence du développement du site Stade-Adeps; que le volet stratégique du plan précise notamment les zones de bâtisse et le traitement des façades des futures constructions qui viendront s'implanter le long du boulevard urbain en lieu et place ou entre ces immeubles existants; que le volet règlementaire du plan a néanmoins été modifié afin de supprimer la prescription additionnelle relative à la hauteur des constructions, auxquelles les dispositions du RRU continueront à s'appliquer, afin de préserver l'échelle des constructions de ce quartier;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le périmètre du projet ne permet pas de faire valoir les liens et connexions qu'il y a lieu de créer avec les quartiers voisins; qu'elle demande que le périmètre du volet stratégique tienne compte de la carte 1 du PRDD, sur laquelle le projet est repris au sein d'une zone plus étendue qui rend compte de la place et du rôle du projet dans le structure urbaine régionale aux différentes échelles; qu'au-delà du site Caserne Usquare, la dynamique de « quartier universitaire » intégrant les différents campus doit être connectée à Delta, comme à Flagey ou au Cimetière d'Ixelles, maillon d'un ensemble du projet urbain;

Qu'elle estime qu'il y a un chaînon manquant entre le projet Usquare (Caserne Toussaint) et le plan; qu'elle recommande l'élaboration d'une stratégie linéaire pour compléter la vision stratégique de cette partie du territoire régional, qui prendrait en compte des éléments déterminants tels que la gare d'Etterbeek, l'élargissement du pont Fraiteur aux piétons et transports publics, le lien avec le Solbosch, les projets de restructuration des campus universitaires, les projets résidentiels et le réaménagement des boulevards de la Plaine et du Triomphe;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet informatif du plan a été modifié en y ajoutant une référence à la carte 1 du PRDD, à l'étude de définition « Grande Plaine » et au processus de restructuration des infrastructures de ce quartier universitaire repris dans le pôle Delta-Souverain identifié par le PRDD; que le volet stratégique précise que le réaménagement de l'entrée de ville sud-est permettra de créer des liens et des connexions avec cette centralité urbaine que représente le "quartier universitaire" en tant que maillon d'un ensemble urbain structurant pour la Région et son développement;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre du plan soit élargi au site Delta Nord (hôpital Delta), en tenant compte des possibilités offertes par le PPAS DELTA PARTIM, telles que le développement de l'affectation de logement, la création d'une nouvelle émergence; qu'il soit tenu compte de ce site dans le périmètre d'observation territoriale du plan, aux motifs; que le développement du site Delta Nord aura des incidences non négligeables sur le périmètre du plan et inversement; que le développement du site Delta Nord en coordination avec les sites Triangle et Delta constituerait une opportunité de définir architecturalement une véritable porte d'entrée de ville;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Delta Noord-site opgenomen is in de perimeter van het Bijzonder Bestemmingsplan, namelijk het 'BBP DELTA Partim 13' dat op 12 september 2013 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aangenomen is;

Dat de ontwikkeling van de Delta Noord-site derhalve reeds geregeld wordt door een BBP; dat dit plan derhalve niet op dit terrein uitgevoerd moet worden; dat het in het plan ontwikkelde project voor de Driehoek in overeenstemming is met het BBP Delta Noord;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verlangt dat de Delta Noord-site, althans het westelijke deel ervan dat de multifunctionele ontwikkeling omvat, ten minste in de territoriale observatieperimeter van het plan opgenomen wordt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Delta Noord-site reeds opgenomen is in de perimeter van de definitiestudie en in de studieperimeter van het MER; dat het BBP Delta Noord momenteel gewijzigd wordt voor het westelijke deel ervan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de perimeter van het plan uit te breiden tot de Waversesteenweg, teneinde een algemene mobiliteitsstrategie voor te stellen die een verplaatsing van het verkeer naar de buiten de perimeter van het huidige plan gelegen wegen zou voorkomen; met als argument dat deze weg door het plan zeer sterk beïnvloed zal worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de perimeter van het plan overeenkomt met de prioritaire ontwikkelingspool van de Delta Hermann-Debroux-site die vastgesteld is in het op 12 juli 2018 aangenomen GPDO, waarin de Waversesteenweg niet opgenomen is; dat de effecten van de uitvoering van het ontwerp-RPA beoordeeld zijn en dat in deze beoordeling de Waversesteenweg opgenomen is in de studieperimeter;

Overwegende dat het Vlaams Gewest voorstelt de perimeter van het plan uit te breiden met een groter deel van het Zoniënwoud, de N4 en het centrum van Jezus-Eik;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om de perimeter van het strategische luik uit te breiden tot de rand van het Zoniënwoud, rekening houdend met het kruispunt en met de mogelijkheid om de paden van het Adepscentrum open te stellen en met elkaar te verbinden, om de redenen dat deze verruimde visie de plaatsing van een transitparking meer stroomopwaarts mogelijk zou maken om het pendelaanbod te vervolledigen, zoals aanbevolen door het MER; dat dit de opneming mogelijk zou maken van het project (dat momenteel door het Waals Gewest bestudeerd wordt) om een strook van de E411 te reserveren voor carpooling; dat dit de invoering mogelijk zou maken van een ecoduct meer stroomopwaarts van de toegang tot de stad, wat wenselijk zou zijn om het bos opnieuw met het centrum te verbinden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bevoegdheid van de regering beperkt is tot het grondgebied van Brussel; dat het plan een instrument is voor ruimtelijke ordening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat het MER het Zoniënwoud, de N4 en het centrum van Jezus-Eik integreert in zijn analyseperimeter;

Overwegende dat in het ontwerp-RPA het belang onderstreept wordt om de P+R zo ver mogelijk stroomopwaarts te situeren; dat het MER dit belang bevestigd heeft;

Overwegende dat het RPA een Brussels gewestelijk instrument is en dat het dus niet kan ingrijpen op het grondgebied van de andere gewesten; dat het Brussels Gewest zijn verantwoordelijkheid wenst op te nemen door de modale omschakeling van de auto naar het openbaar vervoer op zijn grondgebied te organiseren; dat het MER het belang aangetoond heeft van de uitbreiding van de functies van de P+R om er een echte mobiliteitshub van te maken en dat de voor de P+R gekozen positie bijgevolg passend was; dat een ecoduct gepland is ter hoogte van het viaduct van Drie Fonteinen; dat het MER de geschiktheid van de locatie ervan bevestigd heeft;

Dat het plan voorziet in de ontwikkeling van veilige verkeerszones tussen het Adeps en het Leonardkruispunt, en aangepast aan een intergewestelijke fietsroute;

Overwegende dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om aan te geven dat een harmonieuze verbinding tussen de stadsboulevard en het Adeps gerealiseerd moet worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de perimeter van het strategische luik aan de westzijde vergroot wordt om strategische elementen van het kruispunt met de Vorstlaan, namelijk de metro-ingang en het voorplein van het Groene Lint, te integreren;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Delta Nord est inclus dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol récent, à savoir le « PPAS DELTA Partim 13 » adopté le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 septembre 2013;

Que le développement du site Delta Nord est donc déjà réglé par un PPAS; qu'il n'y a donc pas lieu que vienne se superposer sur ce site le présent plan; que le projet pour le Triangle développé dans le plan est cohérent avec le PPAS Delta Nord;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le site Delta Nord, en tout cas sa partie Ouest qui comprend le développement multifonctionnel, soit à tout le moins intégré dans le périmètre d'observation territorial du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Delta Nord est déjà repris dans le périmètre de l'étude de définition ainsi que dans le périmètre d'étude du RIE; que le PPAS Delta Nord fait actuellement l'objet d'une modification pour sa partie Ouest;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre du plan soit élargi à la chaussée de Wavre, afin de proposer une stratégie de mobilité globale qui éviterait un report de la circulation dans les axes situés en dehors du périmètre du plan actuel; au motif que cette voirie sera très fortement impactée par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre du plan correspond au pôle de développement prioritaire du site Delta Hermann-Debroux identifié par le PRDD adopté le 12 juillet 2018, qui n'inclut pas la chaussée de Wavre; que les incidences de la mise en œuvre du projet de PAD ont été évaluées et que cette évaluation intègre la chaussée de Wavre dans son périmètre d'étude;

Considérant que la région flamande suggère que le périmètre du plan soit élargi afin d'inclure une plus grande partie de la forêt de Soignes, le N4 et le centre de Jesus-Eik;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le périmètre du volet stratégique soit élargi jusqu'en bordure de la forêt de Soignes en prenant en compte le carrefour et permettant l'ouverture et les connexions des cheminements au niveau du centre ADEPS, aux motifs; que cette vision élargie permettrait le positionnement d'un P+R de transit plus en amont afin de compléter l'offre de délestage, tel que recommandé par le RIE; cela permettrait d'inclure le projet (en cours d'étude par la région wallonne) de la réservation d'une bande de la E411 au covoiturage; cela permettrait l'introduction d'un écoduc plus en amont de l'entrée de ville, souhaitable afin de reconnecter la forêt en son centre;

Considérant que le Gouvernement indique que la compétence du Gouvernement est limitée au territoire bruxellois; que le plan est un outil d'aménagement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; que le RIE intègre la Forêt de Soignes, la N4 et le centre de Jesus-Eik dans son périmètre d'analyse;

Que le projet de PAD souligne l'intérêt de positionner les P+R le plus en amont possible; que le RIE a confirmé cet intérêt;

Que le PAD est un outil régional bruxellois et qu'il ne peut dès lors intervenir sur le territoire des autres Régions; que la Région bruxelloise souhaite prendre ses responsabilités en organisant le report modal de la voiture vers les transports en commun sur son territoire; que le RIE a démontré l'intérêt d'élargir les fonctions du P+R pour en faire un véritable HUB de mobilité et que, dès lors, la position choisie pour le P+R était opportune; qu'un écoduc est prévu à hauteur du viaduc des trois Fontaines; que le RIE a confirmé l'opportunité de son emplacement;

Que le plan prévoit l'aménagement d'espaces de circulation sécurisés entre l'ADEPS et le carrefour Léonard, et adaptés à un itinéraire cyclable inter-régional;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y préciser qu'une jonction harmonieuse doit être réalisée entre le boulevard urbain et l'ADEPS;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre du volet stratégique soit élargi du côté ouest afin d'intégrer des éléments stratégiques du carrefour du boulevard du Souverain que sont l'entrée du métro et le parvis de la 'coulée verte';

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat de perimeter van het plan overeenstemt met de prioritaire ontwikkelingspool van de Delta Hermann-Debroux-site die vastgesteld is in het op 12 juli 2018 aangenomen GPDO; dat het hele kruispunt tussen de Vorstlaan en de nieuwe stadsboulevard wel degelijk in de perimeter van het plan opgenomen is;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken de studieperimeter van het MER uit te breiden om het cumulatieve effect te bestuderen van het plan en van andere projecten die binnen de uitgebreide perimeter overwogen en/of toegestaan worden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat in het MER rekening gehouden wordt met een veel ruimere perimeter dan die van het plan, dat heel Vlaams en Waals-Brabant omvat, alsmede alle ontwerpplannen en -programma's die ten tijde van de opstelling van het MER bekend waren;

Overwegende dat de regering stelt dat de studieperimeter van het MER bepaald is met betrekking tot de perimeter van het plan en de effecten ervan; dat in het MER de gevolgen van het ontwerpplan voor een groter gebied dan dat van het ontwerpplan geanalyseerd zijn;

2. Ontstaan van het plan

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij het gebruik van een richtplan van aanleg in plaats van een richtschema, gezien de verre vooruitzichten voor de uitvoering van het project, met name wat betreft de afbraak van het viaduct en de herinrichting van de verkeerszones waarvoor het Gewest niet over de nodige middelen beschikt;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het nieuwe instrument van stadsplanning dat het richtplan van aanleg is, omdat het de mogelijkheid biedt alle in een gebied geldende regelgevende maatregelen in te trekken en tegelijkertijd nieuwe normen vast te stellen zonder dat er voldoende technische en democratische waarborgen zijn, omdat het aldus mogelijk maakt op grote schaal af te wijken van de stedenbouwkundige voorschriften, ook al zijn deze na openbare beraadslagingen vastgesteld, en de gewestelijke overheid in staat stelt op maat gesneden programma's te ontwikkelen zonder noodzakelijkerwijs rekening te houden met de plaatselijke bijzonderheden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het richtplan van aanleg een recent en hybride planningsinstrument is dat het mogelijk maakt de stadsvernieuwing te versnellen en de verschillende ontwikkelingen in te kaderen;

Dat dit instrument een synthese beoogt van de reeds bestaande instrumenten, door de strategische roeping van de richtschema's te integreren en door een verordenend luik op te nemen dat de uitvoering van de strategische doelstellingen van het Gewest moet waarborgen door ze te formaliseren in geschreven en grafische voorschriften; dat het instrument de mogelijkheid biedt om in één enkel document de strategische en regelgevende aspecten van een stedelijke strategie vast te leggen;

Dat de strategische visie en de hoofdlijnen van het plan passen in de strategische visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals bepaald in het gewestelijk ontwikkelingsplan en in de gewestelijke beleidsverklaring van 20 juli 2014;

Dat in het gewestelijk ontwikkelingsplan bepaald is dat de verstedelijking van de ontwikkelingspolen met name zal gebeuren door de uitwerking van een richtplan van aanleg (RPA), een nieuw strategisch en regelgevend instrument van gewestelijke planning; Dat het gewestelijk ontwikkelingsplan benadrukt dat voor een harmonieuze en samenhangende herinrichting van de Delta Herrmann-Debroux-site een visie op de gehele toegang tot de stad en een gefaseerd programma nodig zijn, met dien verstande dat bepaalde delen van de site zich reeds in de renovatie- of zelfs reconversiefase bevinden, met het oog op de omvorming ervan tot een stadsboulevard die de twee oevers aan weerskanten van de grootstedelijke weg opnieuw met elkaar verbindt;

Dat het plan de voornaamste ontwikkelingsprincipes aangeeft, waaronder het programma van de bestemmingen, de structurering van het wegennet, openbare ruimtes en het landschap, de kenmerken van de bouwwerken, de bescherming van het erfgoed, de principes van mobiliteit en parkeren; dat deze principes uitgevoerd zullen worden in het kader van meer gedetailleerde projecten, die onderzocht zullen worden in het stadium van de vergunningsaanvragen;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le périmètre du plan correspond au pôle de développement prioritaire du site Delta Hermann-Debroux identifié par le PRDD adopté le 12 juillet 2018; que l'ensemble du carrefour entre le boulevard du Souverain et le nouveau boulevard urbain est bien repris dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le périmètre d'étude du RIE soit élargi afin d'étudier l'impact cumulé du plan et des autres projets envisagés et/ou autorisées dans le périmètre étendu;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que le RIE prend en compte un périmètre beaucoup plus large que celui du plan, avec notamment la totalité du Brabant flamand et wallon, et tous les projets de plans et de programmes connus à l'époque de son élaboration;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre d'étude du RIE est défini au regard du périmètre du plan et de ses incidences; que le RIE a analysé l'impact du projet de plan sur une zone étendue par rapport à celle du projet de plan;

2. Genèse du plan

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le recours à un plan d'aménagement directeur plutôt qu'à un schéma directeur compte tenu des perspectives de mise en œuvre éloignées du projet, notamment en ce qui concerne la démolition du viaduc et la requalification des espaces de circulation pour lesquelles la Région ne dispose pas du budget;

Considérant que des réclamants s'opposent au nouvel outil urbanistique qu'est le plan d'aménagement directeur, au motif qu'il permet à la fois d'abroger l'ensemble des dispositifs réglementaires en vigueur sur un territoire tout en érigeant de nouvelles normes sans disposer de garanties techniques et démocratiques suffisantes, qu'il permet ainsi de déroger massivement aux prescriptions urbanistiques, pourtant édictées après des délibérations publiques, et permet à l'autorité régionale de développer des programmes sur mesure sans forcément tenir compte des particularités locales;

Considérant que le Gouvernement indique que le Plan d'Aménagement Directeur est un outil de planification récent et hybride permettant d'accélérer le renouvellement urbain et d'encadrer les différents développements;

Que cet outil entend faire une synthèse des outils préexistants, en intégrant la vocation stratégique des Schémas Directeurs et en incorporant un volet réglementaire visant à assurer la mise en œuvre des objectifs stratégiques de la Région en les formalisant dans des prescriptions littérales et graphiques; qu'il permet de définir en un seul document les aspects stratégiques et réglementaires d'une stratégie urbaine;

Que la vision stratégique du plan et ses grandes orientations s'inscrivent dans la vision stratégique de la Région Bruxelles Capitale comme définie dans le plan régional de développement et dans la déclaration de politique régionale du 20 juillet 2014;

Que le plan régional de développement précise que l'urbanisation de pôles de développement se réalisera notamment par l'élaboration de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), nouvel outil stratégique et réglementaire de planification régional; Que le plan régional de développement souligne que le réaménagement harmonieux et cohérent du site Delta Herrmann-Debroux requiert une vision sur l'ensemble de l'entrée de ville et une programmation phasée, étant entendu que certaines parties du site sont déjà en phase de rénovation, voire de reconversion, en vue de le transformer en boulevard urbain reconnectant les deux rives situées de part et d'autres de la voie métropolitaine;

Que le plan indique les grands principes d'aménagement, entre autres, le programme des affectations, la structuration des voiries, des espaces publics et du paysage, les caractéristiques des constructions, la protection du patrimoine, la mobilité et le stationnement; que ces principes seront appelés à être mis en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets plus précis, qui seront examinés au stade des demandes de permis;

3. Grondgebied

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat het plan geen rekening houdt met de behoeften van de gemeente Oudergem en de bevolking;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de gemeente Oudergem niet levendig is; dat zij niet beschikt over een dorpsplein, kwaliteitswinkels, een wekelijkse markt, aantrekkelijke en jonge horecazaken; dat de laatste belangrijke bouwprojecten betrekking hadden op bejaardentehuizen, kantoorruimte en het restaurant Burger King;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan bijdraagt tot de totstandbrenging van een sterke en aantrekkelijke gemeentelijke identiteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een inleidend rapport bevat dat met name de diagnose, de problemen en de beschrijving van de bestaande situatie bevat;

Dat het plan de aanleg van een openbaar plein op de Demey-site oplegt, op de huidige plaats van de parking van het Carrefour-terrein; dat het strategische luik de ontwikkeling van een echt wijkcentrum op de Demeysite beoogt;

Dat het plan tot doel heeft de toegang tot de stad te herkwalificeren; dat de algemene doelstellingen van het plan er met name op gericht zijn de stad te maken, door van een voorstedelijke logica over te stappen op een stedelijke logica, via de activering van de openbare ruimtes, de ontwikkeling van programmatische gemengdheid, het opnieuw met elkaar verbinden van de wijken enz.;

4. Visie en totaalbeeld

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van verandering; dat sommigen willen dat de verandering plaatsvindt in een realistisch perspectief dat de algemene belangen eerbiedigt; dat zij het project in zijn geheel prachtig vinden, in overeenstemming met de tijd en gunstig voor het milieu;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het project veel potentieel heeft, waaronder de mogelijkheid om de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) nota neemt van de omvang van het voorgestelde programma en het zeer lange tijdsbestek van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat het plan niet opgewassen is tegen de grote actuele vraagstukken van klimaat, levenskwaliteit en luchtverontreiniging;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het project;

Overwegende dat een aantal reclamanten het project gek en onrealistisch vinden, om de reden dat de doelstellingen niet in verhouding staan tot de verwachte voordelen; dat andere reclamanten het project utopisch vinden, omdat het een te rooskleurige visie weergeeft;

Overwegende dat een aantal reclamanten het megalomane karakter van het project bekritiseren en daarbij aanvoeren dat het project het dagelijkse leven van de bewoners zal verstoren; dat de bouwplaats veel te groot zal zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten het gebrek aan ambitie van het plan bekritiseren, omdat het project dat het voorstelt zeer conventioneel blijft;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan een totaalvisie van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat het verstandiger is dit destructieve project op te geven en werkzaamheden te verrichten die nuttig zijn voor de bevolking;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de ontwikkeling van een alternatief project op menselijke schaal, waarbij een beheerste verdichting voorgesteld wordt die het milieu en de bewoners respecteert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het milieueffectenrapport de gevolgen van het plan voor het milieu, met inbegrip van klimaataangelegenheden, levenskwaliteit en luchtverontreiniging bestudeerd zijn; Dat de conclusies beschikbaar zijn in het MER; Dat het MER ook een reeks aanbevelingen doet die bij de ontwikkeling van projecten geïmplementeerd moeten worden om de milieueffecten te beperken;

Dat het plan tot doel heeft de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren; Dat de perimeter van het plan overeenstemt met de prioritaire ontwikkelingspool van de Delta Hermann-Debroux-site die geïdentificeerd werd door het GPDO dat aangenomen werd op 12 juli 2018; Dat het plan de creatie van woningen mogelijk zal maken,

3. Territoire

Considérant que des réclamants estiment que le plan ne tient pas compte des besoins de la commune d'Auderghem et de population;

Considérant que des réclamants relèvent que la commune d'Auderghem n'est pas animée; qu'elle ne dispose pas de place communale, de commerce de qualité, de marché hebdomadaire, d'établissement HORECA attrayants et jeunes; que les derniers projets de construction importants concernaient des maisons de retraite, des surfaces de bureaux et le restaurant burger king;

Considérant que des réclamants demandent que le plan participe à la création d'une identité communale forte et attrayante;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan comprend un rapport introductif qui contient notamment le diagnostic, les enjeux et la description de la situation existante;

Que le plan impose la création d'une place publique sur le site Demey, sur l'emplacement actuel du parking du site du Carrefour; que le volet stratégique ambitionne le développement d'un véritable centre de quartier sur le site Demey;

Que l'objectif du plan est de requalifier l'entrée de ville; que les objectifs généraux du plan visent notamment à faire la ville, en passant de logiques suburbaines à des logiques urbaines, au travers de l'activation des espaces publics, du développement de mixité programmatiques, la reconnexion des quartiers, etc.;

4. Vision et vue d'ensemble

Considérant que des réclamants sont favorables au changement; que certains souhaitent que le changement se fasse dans une perspective réaliste et respectueuse des intérêts généraux; qu'ils jugent le projet magnifique, dans son ensemble, dans l'air du temps, favorable pour l'environnement;

Considérant que des réclamants relèvent que le projet a beaucoup de potentiel, dont celui d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève l'ampleur du programme proposé et la temporalité très longue du plan;

Considérant que des réclamants s'inquiètent que le plan ne soit pas à la hauteur des grands enjeux actuels en matière climatique, de qualité de vie et de pollution de l'air;

Considérant que des réclamants s'opposent au projet;

Considérant que des réclamants jugent le projet fou et irréaliste, au motif que les objectifs sont démesurés par rapport aux bénéfices attendus; que d'autres réclamants jugent le projet utopique, au motif qu'il propose une vision édulcorée;

Considérant que des réclamants critiquent le gigantisme du projet aux motifs; que celui-ci va défigurer le quotidien des habitants; que le chantier sera beaucoup trop vaste;

Considérant que des réclamants critiquent le manque d'ambition du plan, au motif que le projet qu'il propose reste très conventionnel;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de vision d'ensemble du plan;

Considérant que des réclamants estiment qu'il est plus sage de renoncer à ce projet destructeur et d'effectuer des travaux utiles à la population;

Considérant que des réclamants demandent le développement d'un projet alternatif, à taille humaine, proposant une densification maîtrisée et respectueuse de l'environnement et des habitants;

Considérant que le Gouvernement indique que le rapport sur les incidences environnementales a étudié l'impact du plan sur l'environnement, dont les matières climatiques, la qualité de vie et de pollution de l'air; Que les conclusions sont disponibles dans le RIE; Que le RIE fait également une série de recommandations à mettre en place lors des développements des projets pour limiter les incidences environnementales;

Que le plan vise l'amélioration de la qualité de vie pour les habitants; que le périmètre du plan correspond au pôle de développement prioritaire du site Delta Hermann-Debroux identifié par le PRDD adopté le 12 juillet 2018; Que le plan permettra la création de logements, que ceci permet de répondre à un réel besoin présent en Région

dat dit toelaat te beantwoorden aan een reële behoefte die aanwezig is in het Brussels Gewest; Dat het plan de creatie van voorzieningen, winkels en diensten nuttig voor de bevolking mogelijk zal maken; Dat het plan de creatie van een ruimte voorstelt met veel hogere stedelijke kwaliteiten dan vandaag;

Dat het MER de gevolgen van verschillende scenario's bestudeerd heeft; dat de door het plan voorgestelde verdichting bijdraagt tot de ontwikkeling van een spaarzaam gebruik van de grond, en dus beantwoordt aan de strategie die in het ontwerp-GPDO opgenomen is en een 'beheerste verdichting' van de wijken beoogt;

C. STRATEGISCH LUIK

C.I. TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN (1.)

1. Algemene opmerkingen

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de inhoud van het strategische luik van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan concrete informatie in het strategische luik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik de grote principes en de grote krachtlijnen voor de ruimtelijke ordening van de betrokken perimeter aangeeft; dat het de ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor dit gebied van gewestelijk belang weergeeft, waarvan de principes in het kader van de verwezenlijking van meer concrete projecten toegepast zullen moeten worden; dat het geschreven aanwijzingen en aanbevelingen en schema's bevat;

2. Algemene doelstellingen van het project (1.A.)

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat de doelstellingen van het plan relevant en in het belang van de Brusselse bevolking zijn; dat de algemene visie van het plan samenhangend is en strookt met de nagestreefde doelstellingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de ontwikkeling van een algemene visie en van het streven naar een levenskwaliteit die gebaseerd is op een relatie tussen inwoners en levensstijlen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem opmerkt dat de kwaliteit en de samenhang van de voorstellen in het plan bijdragen tot de verbetering van de levenskwaliteit van de wijken die door de E411-as doorkruist worden, maar ook van de verder verwijderde wijken, ook buiten Oudergem, door een afname van de druk van het autoverkeer, het gebruik van alternatieve vervoermiddelen, de aanleg van kwaliteitsvolle openbare ruimtes (groene ruimtes en paden en pleinen), en het in aanmerking nemen van de evolutie van verschillende terreinen die aan de as grenzen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de doelstelling om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren;

Overwegende dat een aantal reclamanten betwijfelen of de doelstelling van verbetering van de levenskwaliteit en de mobiliteit bereikt is;

Overwegende dat een aantal reclamanten het in het plan gehanteerde begrip 'levenskwaliteit' bekritiseren, om de redenen dat het te theoretisch zou zijn; dat het geen rekening houdt met het economische aspect, met het belang van een beroep dat voldoende financiële autonomie biedt zonder vervreemdend te zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de levenskwaliteit met name de luchtkwaliteit, het landschap, het lawaainiveau, de kwaliteit van de openbare ruimte en de mogelijkheden om deze als voetganger of fietser te gebruiken omvat;

Dat het hoofddoel van het plan de verbetering van de leefomgeving is, wat de ontwikkeling van een stad en een lokale economie omvat; dat het MER ook de sociaaleconomische gevolgen bestudeerd heeft;

Overwegende dat een aantal reclamanten vinden dat de doelstelling van verbetering van de levenskwaliteit van de bewoners door het plan niet bereikt wordt, omdat het plan talrijke negatieve gevolgen voor de bewoners zal hebben, met name op het gebied van verdichting, verkeerscongestie, vervuiling, geluidsoverlast enz.;

Overwegende dat een aantal reclamanten verlangen dat het plan de inwoners van de perimeter van het plan beschermt; dat het doelstellingen vastlegt op het gebied van de bescherming van de gezondheid van de inwoners, met name wat luchtverontreiniging betreft; dat het doelstellingen vastlegt op het gebied van brandbestrijding;

Overwegende dat de regering aangeeft dat levenskwaliteit een begrip is dat verschillende thema's omvat;

bruxelloise; Que le plan permettra la création d'équipements, de commerces, de services utiles à la population; Que le plan propose la création d'un espace aux qualités urbaines bien plus importantes qu'aujourd'hui;

Que le RIE a étudié les incidences de différents scénarios; que la densification proposée par le plan contribue à développer une utilisation parcimonieuse du sol, et répond ainsi à la stratégie reprise dans le projet de PRDD visant une « densification maitrisée » des quartiers;

C. VOLET STRATEGIQUE

C.I. VISION D'ENSEMBLE – OBJECTIFS (1.)

1. Observations générales

Considérant que des réclamants sont favorables au contenu du volet stratégique du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le manque d'informations concrètes du volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique indique les grands principes et les principales lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre concerné; qu'il reflète les ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale pour ce territoire d'intérêt régional, dont les principes seront appelés à être mis en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets plus précis; qu'il comporte des indications et recommandations littérales et des schémas;

2. Buts et objectifs généraux du projet (1.A.)

Considérant que des réclamants estiment que les objectifs du plan sont pertinents et dans l'intérêt des bruxellois; que la vision d'ensemble du plan est cohérente et alignée avec les buts poursuivis;

Considérant que des réclamants sont favorables au développement d'une vision globale et la recherche d'une qualité de vie basée sur une relation entre les habitants et les modes de vie;

Considérant que la commune d'Auderghem relève que la qualité et la cohérence des propositions contenues dans le plan contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers traversés par l'axe de l'E411 mais aussi des quartiers plus éloignés y compris au-delà d'Auderghem par un allègement de la pression automobile, le déploiement de moyens de déplacement alternatifs, la création d'espaces publics de qualité (espaces et cheminements verts et places), la prise en compte de l'évolution de divers sites voisins de l'axe;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'objectif d'amélioration de la qualité de vie des habitants;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la réalisation de l'objectif d'amélioration de la qualité de vie et de la mobilité;

Considérant que des réclamants critiquent la notion de qualité de vie utilisée dans le plan, aux motifs; qu'elle est trop théorique; qu'elle ne tient pas compte de l'aspect économique, de l'intérêt d'avoir une occupation qui procure une autonomie financière suffisante sans être aliénante;

Considérant que le Gouvernement indique que la qualité de vie englobe notamment la qualité de l'air, du paysage, l'ampleur du niveau sonore, la qualité des espaces publics et les possibilités d'y circuler comme piéton ou cycliste;

Que le plan a pour enjeu principal l'amélioration du cadre de vie, ce qui inclus notamment le développement d'une ville et une économie de proximité; que le RIE a également étudié les impacts socio-économiques;

Considérant que des réclamants estiment que l'objectif d'amélioration de la qualité de vie des habitants n'est pas atteint par le plan, aux motifs; que le plan créera de multiples effets négatifs pour les habitants, notamment en termes de densification, de congestion de la mobilité, de pollution, de nuisances sonores, etc.;

Considérant que des réclamants demandent que le plan protège les habitants du périmètre du plan; qu'il fixe des objectifs en termes de protection de la santé des habitants, par rapport à la pollution atmosphérique notamment; qu'il fixe des objectifs en matière de lutte contre l'incendie;

Considérant que le Gouvernement indique que la qualité de vie est une notion englobant une série de thématiques;

Dat in het MER de gevolgen van de uitvoering van het plan bestudeerd zijn; dat in het MER een reeks aanbevelingen voorgesteld wordt die in een later stadium dan het plan uitgevoerd zullen worden; dat de uitvoering van deze aanbevelingen ook zal bijdragen tot een verbetering van de levenskwaliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de gemoedelijkheid en de 'menselijke' maat van de gemeente Oudergem beschermt;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de verstedelijkings- en verdichtingsdoelstelling die nagestreefd wordt om in te spelen op een demografische groei en daarbij aanvoeren dat deze groei slechts een hypothese is; dat de verwezenlijking van deze doelstelling ten koste zal gaan van de levenskwaliteit van de inwoners; dat de verwezenlijking van deze doelstelling een buitensporige verdichting ten opzichte van de geplande infrastructuren zal meebrengen; dat Oudergem hierdoor in een woonwijk zal veranderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in Brussel verschillende studies en regeringsverklaringen de noodzaak vastgesteld hebben van een redelijke verdichting van het bestaande stedelijk weefsel om een polycentrisch gewest te creëren dat de levenskwaliteit waarborgt;

Dat het plan een strategie voorstelt van beheerste verdichting rond het grootstedelijk wegennet, waarbij het netwerk van openbare en structurerende ruimtes en de groene en blauwe netwerken versterkt worden, overeenkomstig de doelstellingen van thema 1 – strategie 2; dat het ontwerpplan ook strookt met de doelstellingen van thema 2, die erop gericht zijn een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brusselse grondgebied te versterken;

Overwegende dat de door het RPA voorgestelde verdichting bijdraagt tot de ontwikkeling van een spaarzaam gebruik van de grond, en aldus beantwoordt aan de in het ontwerp van het GPDO gevolgde strategie die gericht is op een 'beheerste verdichting' van de wijken;

Dat het MER de voorgestelde verdichting geanalyseerd heeft; dat de verdichting mogelijk gemaakt wordt door de kwaliteit van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de beschikbaarheid van groene ruimtes;

Dat de door GPDO bepleite ontdichting in de eerste plaats de dichtstbevolkte wijken van het Gewest, en dus vooral de centrumwijken en de wijken van de eerste ring betreft;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het indruist tegen een project voor de toegang tot de stad als motor voor de economische ontwikkeling van Oudergem en Brussel; dat het de economische ontwikkeling van de periferie ten nadele van Brussel aanmoedigt door de toegang voor pendelaars te blokkeren; dat het een economische zelfmoord zonder alternatief is; dat het een knelpunt bij de toegang tot de stad zal creëren en de toegang tot de stad zal beperken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het geen rekening houdt met de bestaande economische activiteit; omdat het ertoe zal leiden dat bedrijven de perimeter en het Brusselse gewest zullen verlaten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat het plan een aanzienlijk verlies van activiteit voor onbepaalde tijd zal meebrengen voor het Delta Ziekenhuis, terwijl het plan uitgevoerd wordt en voor in de nabijheid gelegen locaties;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan bijdraagt tot de instandhouding van de economische activiteit en de omschakeling daarvan binnen de perimeter en in het Brusselse gewest;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkelingen van het plan geïntegreerd zijn in een visie van de gemengde stad in overeenstemming met de uitdagingen van het GewOP, waarbij huisvesting geïntegreerd wordt met economische ontwikkelingen en een samenhangende visie op mobiliteit en economische ontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat het plan in overeenstemming is met de visie en de strategische doelstellingen van thema 3 van het GPDO, die erop gericht zijn het grondgebied in te zetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie; dat het plan een programmatische gemengdheid ontwikkelt die plaats biedt aan productieve en logistieke activiteiten, aan geïntegreerde dienstverlening aan bedrijven; dat het tevens het commerciële aanbod en de aantrekkelijkheid van verschillende locaties versterkt, met name door de ontwikkeling van actieve voorgevels langs de structurerende en multimodale openbare ruimtes; dat deze economische ontwikkelingen een bron zullen zijn van nieuwe werkgelegenheid;

Dat de afbraak van het viaduct het uiterlijk van de gemeente Oudergem zal veranderen en de aantrekkingskracht van dit grondgebied en bijgevolg de economische ontwikkeling ervan zal verhogen;

Que le RIE a étudié les incidences que représentera la mise en œuvre du plan; que le RIE propose une série de recommandation qui seront appliquées à un stade ultérieur que celui du plan; que la mise en œuvre de ces recommandations contribuera également à améliorer la qualité de vie;

Considérant que des réclamants demandent que le plan protège la convivialité et la taille « humaine » de la commune d'Auderghem;

Considérant que des réclamants critiquent l'objectif d'urbanisation et de densification poursuivi de répondre à un boom démographique, aux motifs; que ce boom n'est qu'une probabilité; que la réalisation de cet objectif se fera au détriment de la qualité de vie des habitants; que la mise en œuvre de cet objectif impliquera une densification excessive au regard des infrastructures prévues; que cela va transformer Auderghem en un quartier résidentiel;

Considérant que le Gouvernement indique qu'à Bruxelles, plusieurs études et déclarations du Gouvernement ont déterminé le besoin de densifier raisonnablement le tissu urbain existant en vue de créer une région polycentrique garantissant la qualité de vie;

Que le plan propose une stratégie de densification maîtrisée autour de la voirie métropolitaine, en renforçant les maillages d'espaces publics et structurants ainsi que les maillages vert et bleu, conformément aux objectifs de l'axe 1 – stratégie 2; que le projet de plan s'inscrit également dans les objectifs de l'axe 2 qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois;

Considérant que la densification proposée par le PAD contribue à développer une utilisation parcimonieuse du sol, et répond ainsi à la stratégie reprise dans le projet de PRDD visant une « densification maitrisée » des quartiers;

Que le RIE a analysé la densification envisagée; que la densification est rendue possible par la qualité de l'accessibilité en transport public et de la disponibilité en espaces verts;

Que la dédensification prônée par le PRDD concerne en priorité les quartiers les plus denses de la Région et donc principalement les quartiers centraux et de première couronne;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il va à l'encontre d'un projet d'entrée de ville comme moteur du développement économique d'Auderghem et de Bruxelles; qu'il encourage le développement économique de la périphérie au détriment de Bruxelles en bloquant son accès aux navetteurs; qu'il est un suicide économique sans alternative; qu'il va créer un goulot d'étranglement à l'entrée de la ville et restreindre l'accès à la ville;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas compte de l'activité économique existante; en ce qu'il va amener les entreprises à quitter son périmètre et la région bruxelloise;

Considérant que des réclamants craignent que le plan implique une perte d'activité importante pendant une période indéterminée pour l'hôpital Delta, le temps de la mise en œuvre du plan et des sites situés à proximité;

Considérant que des réclamants demandent que le plan participe au maintien de l'activité économique et son redéploiement dans le périmètre et dans la région bruxelloise;

Considérant que le Gouvernement indique que les développements du plan s'intègrent dans une vision de la ville mixte conformément aux enjeux du PRD, intégrant le logement aux développements économiques ainsi qu'une vision cohérente de la mobilité et du développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale;

Que le plan s'inscrit dans la vision et les objectifs stratégiques de l'axe 3 du PRDD, qui visent à mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine; que le plan développe une mixité programmatique offrant une place aux activités productives et logistiques, aux services intégrés aux entreprises; qu'il renforce également l'offre commerciale et l'attractivité de plusieurs sites, notamment au travers du développement de façades actives le long des espaces publics structurants et multimodaux; que ces développements économiques seront source de création de nouveaux emplois;

Que la démolition du viaduc va changer le visage de la commune d'Auderghem et augmenter l'attractivité de ce territoire et donc son développement économique; Que plusieurs échanges avec des acteurs

Dat verscheidene gedachtewisselingen met de economische actoren van de wijk en met verschillende groepen buurtbewoners de opstellers van het ontwerpplan in staat gesteld hebben een voorstel te doen voor een aangepast plan dat het potentieel voor economische ontwikkeling van de wijk in stand houdt en versterkt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de toegang tot de stad op een andere manier bekeken wordt; dat hij in zijn huidige configuratie gehandhaafd wordt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van haar doelstellingen, die in het GPDO tot uiting komt, de omvorming van autowegen tot stadsboulevards is; dat handhaving van de bestaande situatie zou indruisen tegen de doelstellingen van het GPDO;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het niet voldoet aan de doelstellingen van rationalisering van het grondgebruik, duurzaamheid en instandhouding van de kwalitatieve groene ruimtes, zoals aangekondigd in de gewestelijke beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het geen milieuduurzaamheidsdoelstelling voor het project bevat, het hoofdzakelijk uitgedrukt wordt in volumes en verplaatsingen en niet voorziet in SMART-indicatoren, terwijl de huidige en toekomstige burgers de voorkeur geven aan een stadsconcept dat streeft naar een beter evenwicht tussen dichtheid en milieukwaliteit, met name op het gebied van vervuiling, ruimte, biodiversiteit enz.;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie kritiek heeft op de tekortkomingen betreffende duurzame ontwikkeling in de doelstellingen en ontwikkelingen die door het plan voorgesteld worden, alsook op de veerkracht ten aanzien van de klimaatverandering; dat zij aanbeveelt om het referentiekader 'duurzame wijken', dat door Perspective, Leefmilieu Brussel en Urban ontwikkeld is, duidelijk te integreren, zowel voor het plan als voor toekomstige projecten in zijn perimeter;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan milieudoelstellingen bevat die gericht zijn op de ontwikkeling van een groene, gezonde en milieuvriendelijke stad; dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van de regering inzake duurzame ontwikkeling, de strijd tegen de klimaatopwarming en het aanpassingsvermogen ten aanzien van de gevolgen van deze opwarming;

Dat het plan het mogelijk maakt het aantal autoverplaatsingen naar Brussel te verminderen; dat deze vermindering beantwoordt aan de bovengenoemde doelstellingen;

Dat deze doelstellingen op gewestelijk niveau bekeken moeten worden en dat de uitvoering van het plan bijdraagt tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen;

Dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de milieudoelstellingen van het plan te versterken, met name wat betreft de doorlaatbaarheid en vergroening van de openbare ruimtes, circulaire economie, duurzaamheid en geïntegreerd beheer van regenwater; dat sommige van deze maatregelen ook toegevoegd zijn aan het verordenende luik van het plan; dat het plan aanbeveelt transversale maatregelen te ontwikkelen ten gunste van natuur en biodiversiteit en ter bevordering van duurzame en circulaire stedelijke ontwikkelingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het niet voorziet in een doelstelling van een circulaire economie; dat het alleen voorziet in de vernietiging van bestaande structuren om nieuwe te bouwen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de sloop van gebouwen geen doelstelling van het plan is; dat het plan betrekking heeft op de belangrijkste opties van ruimtelijke ordening, namelijk bestemmingen, dichtheid, bouwprofielen, inplantingen enz.;

Dat de sloop van het viaduct een van de doelstellingen van het plan is; dat de mogelijkheid van hergebruik van het viaduct bestudeerd en geanalyseerd is in het MER; dat de conclusies van deze analyse bevestigen dat het van belang is het viaduct te slopen om een goede uitvoering van het plan mogelijk te maken;

Dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de gewestelijke doelstellingen op het gebied van circulaire economie op te nemen in het kader van de algemene verstedelijkingsdoelstelling van het plan; dat in het plan met name aanbevolen wordt om bij elk herbestemmings- of sloop- en renovatieproject de mogelijkheden voor herbestemming van het gebouw of hergebruik van de materialen te analyseren;

Dat het verordenende luik van het plan gewijzigd is om een AV 00.15 toe te voegen waarin opgelegd wordt dat handelingen en werken bijdragen tot de vermindering van de afvalproductie en de aanpasbaarheid en het evolutieve karakter van ruimtes en programma's mogelijk maken, onder andere;

économiques dans le quartier et des différents groupes de riverains ont permis aux auteurs du projet de plan de faire une proposition de plan adaptée qui maintient et renforce le potentiel de développement économique du quartier;

Considérant que des réclamants demandent que l'entrée de ville soit revue d'une manière différente; qu'elle soit maintenue dans sa configuration existante;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des objectifs du Gouvernement, retranscrit dans le PRDD est la transformation des voiries de type autoroutiers en boulevards urbains; que le maintien de la situation existante s'inscrirait à l'encontre des objectifs du PRDD;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne répond pas aux objectifs de rationalisation de l'usage du sol, de durabilité, et de préservation des espaces verts qualitatifs tels qu'annoncés dans la déclaration de politique régionale du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il n'inclut pas d'objectif de durabilité environnementale du projet, qu'il s'exprime essentiellement en termes de volumes et de déplacements et ne prévoit aucun indicateur SMART, alors que les citoyens actuels et futurs aspirent à un concept de ville tendant à un meilleur équilibre entre densité et qualité environnementale, notamment en matière de pollution, espace, biodiversité, etc.;

Considérant que la Commission régionale de développement critique la faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et les développements proposés par le plan, de même que la résilience face aux changements climatiques; qu'elle recommande d'intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement et Urban, tant pour le plan que pour les futurs projets dans son périmètre;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan comporte des objectifs environnementaux visant le développement d'une ville verte, saine et respectueuse de l'environnement; que le plan s'inscrit dans les objectifs du Gouvernement en termes de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique et de résilience face aux effets de ce réchauffement;

Que le plan permet de réduire les déplacements automobiles entrant dans Bruxelles; que cette réduction répond aux objectifs précités;

Que ces objectifs doivent être considérés au niveau régional et que la mise en œuvre du plan contribue à la réalisation des objectifs régionaux;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y renforcer les objectifs environnementaux du plan, notamment en termes de perméabilité et de végétalisation des espaces publics, d'économie circulaire, de durabilité et de gestion intégrée des eaux de pluies; que certaines de ces mesures ont également été ajoutées au volet règlementaire du plan; que le plan préconise de développer des mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité et de valoriser des développements urbains durables et circulaires;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne prévoit pas d'objectif en matière d'économie circulaire; qu'il prévoit uniquement de détruire des ouvrages existants afin d'en construire de nouveau;

Considérant que le Gouvernement indique que la démolition des immeubles n'est pas un objectif du plan; que le plan traite des grandes options de l'aménagement du territoire à savoir les affectations, la densité, les gabarits, les implantations, etc.;

Que la démolition du viaduc est un des objectifs du plan; que la possibilité de sa réutilisation a été étudiée et analysée dans le RIE; que les conclusions de cette analyse confirment l'intérêt de démolir le viaduc pour permettre la bonne mise en œuvre du plan;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire les objectifs régionaux en matière d'économie circulaire, dans le cadre de l'objectif général d'urbanisation du plan; que le plan préconise notamment d'analyser le potentiel de reconversion de l'immeuble ou de réemplois de ses matériaux dans chaque projet de reconversion ou de démolition reconstruction;

Que le volet réglementaire du plan a été modifié afin d'y ajouter une PG 00.15 imposant que les actes et travaux participent à la diminution de la production des déchets et permettent l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes, entre autres;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet beantwoordt aan het gestelde doel van vermindering van de CO_2-uitstoot, gelet op de werkzaamheden die de uitvoering van het plan meebrengt, de verdichting van de aanpalende sites, de toename van het aantal woningen en inwoners, de toename van het autoverkeer en van de verkeerscongestie;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de vermindering van de wegeninfrastructuur en de capaciteit daarvan, maar ook in de ontwikkeling van een hele reeks maatregelen ter bevordering van duurzame alternatieven op het gebied van vervoer, alsmede in de totstandbrenging van een actief en gemengd stadsleven, gericht op kwalitatieve openbare ruimtes; dat het plan in verband met deze elementen als doelstelling opgenomen heeft de zones die goed toegankelijk zijn met actieve modi en het openbaar vervoer te bevoorrechten voor de invoering van programma's die een aanzienlijke aantrekkingskracht uitoefenen; dat het plan aldus zal bijdragen tot de verwezenlijking van de aangekondigde doelstelling om de CO_2-uitstoot te verminderen;

Dat de duurzaamheid van de gebouwen impliciet is en in het kader van de vergunningsprocedure door andere regelgevende instrumenten beheerd zal worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het geen rekening houdt met de beschikbare en/of aangekondigde technologische vooruitgang;

Overwegende dat de regering verklaart dat het plan in overeenstemming is met de aanbevelingen van het MER en deze overgenomen heeft, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die onderzocht zullen moeten worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Dat het MER opgesteld is met inachtneming van de bestaande kennis en evaluatiemethoden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in bindende, duidelijk meetbare en objectieve SMART-doelstellingsindicatoren, teneinde voor alle doelstellingen van het plan maximumdrempels vast te stellen die niet overschreden mogen worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het MER een reeks monitoringindicatoren voorgesteld wordt waaraan streefwaarden en een tijdshorizon gekoppeld zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan gericht is op de ontwikkeling van een groene, gezonde en milieuvriendelijke stad;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoeken om de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid in het plan te integreren; dat de aanbevelingen van het MER op het gebied van duurzaamheid beter geïntegreerd worden in het strategische en verordenende luik van het plan, met name wat betreft de ambities op het gebied van energieprestaties, aanpasbaarheid van gebouwen, circulaire economie, ontwikkeling van de economische bedrijvigheid, sociale dynamiek, vergroening en bescherming van de biodiversiteit, tenuitvoerlegging van de doelstellingen op het gebied van stadslandbouw, water- en afvalbeheer;

Overwegende dat een aantal reclamanten en Leefmilieu Brussel (LB) vragen dat in het plan een strategie ontwikkeld wordt voor afvalbeheer en -productie, energiebeheer en hergebruik van materialen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de geplande bouwwerken een voorbeeldfunctie hebben op milieugebied;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan milieudoelstellingen bevat en dat het gewijzigd is om deze doelstellingen te versterken, zoals hierboven uiteengezet;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan bijdraagt tot het minimaliseren van de gevolgen van de klimaatverandering door de stedelijke temperaturen te reguleren en een extra hoofdstuk over klimaatbestendigheid bevat, waardoor het mogelijk zou zijn maatregelen voor te stellen om hitte-eilanden te bestrijden (vegetatie, stedelijke infrastructuur, materiaalkeuze, regenwaterbeheer enz.);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de gevolgen van de klimaatverandering integreert door de bestemming van gronden en de vergroening aan te pakken; dat het MER de gevolgen van het plan voor de verschillende milieugebieden bestudeert en dat deze gebieden de veerkracht ten aanzien van de gevolgen van de klimaatverandering integreren, met inbegrip van de vorming van hitte-eilanden, regenwaterbeheer, enz.;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne poursuit par son objectif annoncé de réduire les émissions de CO_2, compte tenu des travaux de mise en œuvre du plan, de la densification des sites en accroches, de l'augmentation du nombre de logements et d'habitants, de l'augmentation de la circulation automobile et de la congestion;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la réduction de l'infrastructure routière et de sa capacité mais également le développement de toute une série de mesures visant à favoriser les alternatives durables en termes de transport, ainsi que la création d'une vie urbaine active et mixte, centrée sur des espaces publics qualitatifs; qu'en cohérence avec ces éléments, le plan a intégré comme objectif de privilégier les zones bien accessibles par modes actifs et transports publics pour l'implantation de programmes générant une attraction importante; qu'il contribuera ainsi à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO_2 annoncé;

Que la durabilité des bâtiments est implicite et sera gérée dans le cadre des procédure d'autorisation par d'autres outils réglementaires;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il n'intègre pas des avancées technologiques disponibles et/ou annoncées;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Que le RIE a été élaboré compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des indicateurs SMART objectifs, contraignants, clairement mesurables afin de fixer des seuils max à ne pas franchir, pour l'ensemble des objectifs du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE propose une série d'indicateurs de suivi associés à des valeurs cibles et un horizon temporel;

Considérant que des réclamants demandent que le plan vise le développement d'une ville verte, saine et respectueuse de l'environnement;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le plan intègre les ambitions du plan régional de développement durable en matière de durabilité; que les recommandations du RIE en matière de durabilité soient mieux intégrées dans les volets stratégique et réglementaire du plan qu'il s'agit notamment d'ambitions en matière de performance énergétique, d'adaptabilité des bâtiments, d'économie circulaire, de développement de l'activité économique, de dynamique sociale, d'écologisation et de protection de la biodiversité, de mise en œuvre des objectifs en matière d'agriculture urbaine, de gestion de l'eau et des déchets;

Considérant que des réclamants et Bruxelles Environnement (BE) demandent que le plan développe une stratégie en matière de gestion et production des déchets, de gestion énergétique, de réemploi des matériaux;

Considérant que des réclamants demandent que les constructions projetées soient exemplaires en termes environnemental;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan comporte des objectifs environnementaux et a été modifié afin de renforcer ces objectifs, tel qu'exposé ci-avant;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le plan contribue à minimiser les effets du changement climatique en régulant les températures urbaines et comporte un chapitre supplémentaire sur la résilience climatique, qui permettrait de proposer des mesures de lutte contre les îlots de chaleur (végétation, infrastructures urbaines, choix des matériaux, gestion des eaux de pluie, etc.);

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre les effets du changement climatique en traitant notamment de l'affectation des sols et de la verdurisation; que le RIE étudie les incidences du plan sur les différents domaines environnementaux et que ceux-ci intègrent la résilience face aux effets du changement climatique dont la formation des îlots de chaleur, la gestion des eaux de pluies;

Dat een deel van de aanbevelingen voor het maximaliseren van de doorlaatbare oppervlakken en beplanting werd geformuleerd in het MER; dat deze aanbevelingen werden opgenomen in het plan;

Dat anderzijds het MER aanbevelingen formuleert om te voorzien in een geïntegreerd regenwaterbeheer in de projecten, het energieverbruik en de emissies van vervuilende stoffen van de toekomstige gebouwen te verminderen en groendaken te bevorderen, en dat deze aanbevelingen in aanmerking moeten worden genomen bij de uitwerking van toekomstige projecten;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie erop aandringt dat het plan een erfgoeddimensie krijgt en dat deze eis opgenomen wordt in het strategische en verordenende luik; dat zij vraagt dat sloop het laatste redmiddel is, waarbij de ontwerper moet rechtvaardigen waarom hij de transformatie van het gebouw niet overwogen heeft in plaats van de sloop ervan; dat zij eraan herinnert dat zij aandacht heeft voor het lot van de gebouwen die opgenomen zijn in de inventaris;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik gewijzigd is om de milieudoelstellingen ervan te versterken, met name wat betreft circulaire economie, duurzaamheid en reconversie van de bestaande gebouwen; dat het plan ook gewijzigd is om de in de inventaris geregistreerde gebouwen in zijn perimeter te specificeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten wijzen op een gebrek aan samenhang en op een tekortkoming tussen de algemene doelstellingen van het project en de concretisering daarvan in het kader van het plan;

Overwegende dat de regering stelt dat in het plan de aanbevelingen van het MER overgenomen zijn om de algemene doelstellingen van het project te verwezenlijken; dat het plan en het MER een reeks aanbevelingen bevatten om de doelstellingen van het plan te verwezenlijken;

3. Totaalvisie: Heraanleg van de toegang tot de stad (1.B.)

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de toegang tot de stad zich in Overijse bevindt; dat het MER de echte toegang tot de stad niet bestudeert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan betrekking heeft op de toegang tot de stad aan de E411; dat de gemeente Overijse buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en buiten de bevoegdheid van de regering valt; dat het MER de gevolgen van het plan op een ruimer grondgebied dan dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestudeerd heeft;

4. Territoriale verankering – Herwaardering van de doorkruiste landschappen (1.b.1.)

4.1. Landschappen

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de ambities van het plan erin bestaat de grote landschapskenmerken van het grondgebied, namelijk de valleien van de Woluwe en haar bijrivieren, de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek, het Zoniënwoud en de omgeving van de site van de Pleinlaan, weer een structurerende rol te geven door het infrastructuurlandschap te laten verdwijnen ten gunste van de herwaardering van de landschappen waar zij doorheen lopen en hun geografie;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat er in het bijzonder op toegezien wordt dat de doelstellingen 'verankering', 'aanvullende verstedelijking' en 'landschap', die in het plan moeilijk te meten of zelfs maar te garanderen zijn, bereikt worden;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat landschapsverbindingen een van de belangrijkste punten van het plan zijn en verder ontwikkeld moeten worden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat er in het plan een probleem is met de kwaliteit van het landschap; dat het strategische luik geen concrete elementen over dit onderwerp bevat, hoewel het een van de hoofddoelstellingen van het plan is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de maatregelen te versterken die gericht zijn op de verwezenlijking van de doelstelling van het plan om de doorkruiste landschappen te herwaarderen;

Dat in het plan gepleit wordt voor de versterking van het bestaande groene en blauwe netwerk van de Watermaalbeek ter hoogte van het Reigerbospark en het Tercoignepark, voorbij de bestaande wegeninfrastructuur, door de aanleg van een nieuwe groene ruimte aan de overzijde op de Demeysite; dat in het plan ook gepleit wordt voor een landschappelijke ontsluiting van de Watermaalbeek binnen deze nieuwe ruimte;

Que d'une part des recommandations visant à maximiser les surfaces perméables et la végétalisation ont été formulées dans le RIE, que ces recommandations ont été intégrées au plan;

Que d'autre part le RIE formule des recommandations visant notamment à prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales au sein des projets, à diminuer les consommations énergétiques et les émissions de polluants des futurs bâtiments, à favoriser les toitures vertes, et que ces recommandations devront être prises en compte dans l'élaboration des projets à venir;

Considérant que la Commission régionale de développement insiste pour que le plan ait une dimension patrimoniale et que cette exigence soit reprise dans les volets stratégique et réglementaire; qu'elle demande que la démolition n'intervienne qu'en dernière solution, l'auteur du projet devant justifier pourquoi il n'a pas envisagé la transformation du bâtiment plutôt que sa démolition; qu'elle rappelle qu'elle est attentive au sort des immeubles inscrits à l'inventaire;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique a été modifié afin de renforcer ses objectifs environnementaux, notamment en matière d'économie circulaire, de durabilité et reconversion des immeubles existants; que le plan a également été modifié afin d'y préciser les immeubles inscrits à l'inventaire dans son périmètre;

Considérant que des réclamants relèvent une incohérence et une inadéquation entre les objectifs généraux du projet et leur concrétisation dans le cadre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré les recommandations formulées par le RIE afin d'atteindre les objectifs généraux du projet; que le plan et le RIE détaillent une série de recommandations en vue de la mise en œuvre des objectifs du plan;

3. Vision d'ensemble : Requalifier l'entrée de ville (1.B.)

Considérant que des réclamants relèvent que l'entrée de la ville se situe à Overijse; que le RIE n'étudie pas la vraie entrée de ville;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan porte sur l'entrée de ville de la E411; que la commune d'Overijse se situe en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale et de la compétence du Gouvernement; que le RIE a étudié les impacts du plan sur un territoire plus large que celui de la Région de Bruxelles-Capitale;

4. Ancrage territorial – Affirmer les paysages traversés (1.b.1.)

4.1. Paysages

Considérant que le Gouvernement indique qu'une des ambitions du plan est de redonner un rôle structurant aux grandes figures paysagères majeures du territoire que sont les vallées de la Woluwe et de ses affluents, le Watermaelbeek et le Roodkloosterbeek, de la Forêt de Soignes et les abords du site de la Plaine, en dissipant le paysage de l'infrastructure au profit de l'affirmation des paysages traversés et de leur géographie;

Considérant que la Commission régionale de développement demande qu'un soin particulier soit apporté à la concrétisation des objectifs affirmés d'« ancrage », et « d'urbanisation en complément » et de « paysage », ce que le plan permet difficilement de mesurer, voire de garantir;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement relèvent que les connexions paysagères sont l'un des enjeux majeurs du plan et doivent être davantage développées;

Considérant que la Commission régionale de développement constate qu'il y a un problème de qualité paysagère dans le plan; que le volet stratégique ne contient pas d'éléments concrets sur cette thématique alors qu'il s'agit d'un des objectifs principaux du plan;

Considérant que le Gouvernement indique le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer les mesures visant à concrétiser l'objectif du plan d'affirmer les paysages traversés;

Que le plan préconise la valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek existant au niveau du parc de la Héronnière et du parc Tercoigne, au-delà de l'infrastructure routière existante en créant un nouvel espace vert de l'autre côté sur le site Demey; que le plan préconise également l'ouverture du Watermaelbeek de manière paysagère au sein de ce nouvel espace;

Dat de landschapsvisie van het plan verduidelijkt is met betrekking tot de hoge gebouwen; dat het plan de kwesties van de geplande hoogteaccenten en landschapsmarkeringen binnen zijn perimeter uiteenzet, waarbij gestreefd wordt naar verbetering van de stedelijke perimeter in termen van topografie, uitzichten en perspectieven, stedelijke morfologie met betrekking tot gebouwde of landschappelijke continuïteiten, en stedelijke programmering met betrekking tot structurerende openbare ruimtes, intermodale plaatsen, plaatsen voor gemengd gebruik en collectieve functies;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie aanbeveelt om in het kader van het plan een landschappelijk kwaliteitsplan op te stellen voor de gehele perimeter en de openbare ruimte, naar het voorbeeld van het plan voor de kanaalzone (beeldkwaliteitsplan); dat zij verzoekt om in dit kader de rol, de werking en de verbindingen van de verschillende 'parkways' nader te omschrijven;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de landschapsvisie te versterken, zoals hierboven uiteengezet;

Dat de goedkeuring van een landschappelijk kwaliteitsplan niet valt binnen de mate van detail van het plan, waarvan het strategische luik zich beperkt tot de grote lijnen van de landschapsvisie zonder in te gaan op het detailniveau dat vergelijkbaar is met dat van het beeldkwaliteitsplan dat voor de kanaalzone opgesteld is; dat de landschappelijke aspecten die niet bij de graad van detail van het plan horen, onderzocht zullen worden in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat het plan, in het kader van zijn structurele doelstelling om een geheel van openbare ruimtes tot stand te brengen, de verschillende soorten openbare ruimtes aangeeft die gepland zijn, alsmede de rol en de functies van pleinen, parken, voorpleinen en stadsboulevards; dat de functie van elk van deze openbare ruimtes in de strategie voor elk gebied in herinnering gebracht wordt, met vermelding van de aanbevolen landschappelijke aanleg;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) vraagt om de doelstelling van de herwaardering van de landschappen te baseren op een sterkere identificatie van de troeven van de perimeter op het vlak van natuurlijk erfgoed, in het bijzonder het herstel van de kwaliteiten van de twee 'erfgoed- en landschapskrachten', namelijk het Zoniënwoud en de Woluwevallei, en de verbinding met de bestaande groene ruimtes;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de stad opnieuw ontworpen wordt door haar te integreren in het landschap, de biodiversiteit en de echte geografie van de Woluwevallei en het Zoniënwoud;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in overeenstemming is met thema 1 – strategie 1 van het GPDO, die tot doel heeft het grondgebied in te zetten om het kader van de territoriale ontwikkeling op te bouwen en nieuwe wijken te realiseren, met als doel een nieuwe toegang tot de stad te creëren en het landschap ervan te wijzigen door het potentieel en de beschikbare grondreserves te mobiliseren; dat het plan ook in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 2, die tot doel heeft een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brussels grondgebied te versterken;

Dat het plan doelstellingen omvat betreffende het landschap en de behandeling van de openbare ruimtes, via de doelstelling om programma's te combineren rond de structurerende openbare en landschappelijke ruimte; dat het met name voorziet in de ontwikkeling van voorpleinen die de relatie kwalificeren die een bebouwd en/of landschappelijk complex met de openbare ruimte heeft; dat het ook voorziet in de versterking van grote landschapselementen (Zoniënwoud, Woluwevallei) door landschappelijke continuïteiten te traceren;

Dat het plan aldus het evenwicht tussen de wijken verbetert en het natuurlijke landschap versterkt met behoud van het gewestelijke natuurlijke erfgoed;

Dat het plan voorziet in de aanleg van landschappelijke verbindingen langs het gehele noordelijke deel van de E411; Dat deze continuïteit van groene openbare ruimtes de verbinding van bestaande groene en landschappelijke ruimtes mogelijk maakt; Dat het plan voorziet in een duidelijke typologie van openbare ruimtes; Dat deze typologie het mogelijk maakt een samenhang van het geheel te waarborgen en tegelijk een verscheidenheid van gebruiksmogelijkheden toestaat; Dat het plan voorziet in de aanleg van nieuwe groene ruimtes van het type park die een landschappelijke eenheid vormen die de Campus Pleinlaan verbindt met de vallei van de Watermaalbeek; Dat deze parken aangevuld worden met de aanleg van een landschapscontinuïteitszone;

Que la vision paysagère du plan a été précisée en ce qui concerne les immeubles élevés; que le plan expose les enjeux des émergences et repères paysagés projetés dans son périmètre, visant à valoriser le périmètre urbain en termes de topographie, vues et perspectives, la morphologie urbaine au regard des continuités bâties ou paysagères, et la programmation urbain par rapport aux espaces publics structurants, aux lieux d'intermodalité, lieux de mixité et de fonctions à vocation collective;

Considérant que la Commission régionale de développement recommande l'élaboration d'un plan de qualité paysagère dans le cadre du plan pour l'ensemble de son périmètre et ses espaces publics, à l'instar de celui qui a été réalisé pour la zone du canal (beeldkwaliteitsplan); qu'elle demande que le rôle, le fonctionnement et les connexions des divers « parkways » soient précisés dans ce cadre;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer sa vision paysagère, tel qu'exposé ci-avant;

Que l'adoption d'un plan de qualité paysagère ne relève pas du degré de détail du plan, dont le volet stratégique se limite aux grandes lignes de sa vision paysagère sans rentrer dans le niveau de détail similaire à celui du beeldkwaliteitsplan élaboré pour la zone du canal; que les aspects paysagers dépassant le degré de détail du plan seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Que dans le cadre de son objectif de structure afin de créer une armature d'espaces publics, le plan expose les différentes typologies d'espaces publics prévus, ainsi que le rôle et les fonctions des places, parcs, parvis et boulevard urbain; que la fonction de chacun de ces espaces publics est rappelée dans la stratégie afférente à chaque site, en précisant les aménagements paysagers recommandés;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) demande que l'objectif d'affirmer les paysages soit fondé sur une identification plus forte des atouts du périmètre en tenues de patrimoine naturel, en particulier la restitution des qualités des deux « forces patrimoniales et paysagères » que sont la forêt de Soignes et la vallée de la Woluwe, et l'articulation avec les espaces verts existants;

Considérant que des réclamants demandent que la ville soit redessinée en l'inscrivant dans le paysage, la biodiversité et la géographie réelle de la vallée de la Woluwe et la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans la ligne de l'axe 1 – stratégie 1 du PRDD, qui vise à mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers, en ayant pour objectif de recréer une entrée de ville et de modifier son paysage en mobilisant le potentiel et les ressources foncières disponibles; que le plan s'inscrit également dans les objectifs de l'axe 2 qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois;

Que le plan comporte des objectifs en termes de paysages et de traitement des espaces publics, au travers de son objectif d'allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants; qu'il prévoit notamment l'aménagement de parvis qui qualifient les relations qu'entretient un ensemble bâti et/ou paysager avec l'espace public; qu'il prévoit également la mise en valeur des grands ensembles paysagers (Forêt de Soignes, Vallée de la Woluwe) par le tracé des continuités paysagères;

Que le plan améliore ainsi l'équilibre entre les quartiers et renforcer le paysage naturel tout en préservant le patrimoine naturel régional;

Que le plan prévoit la création de connexions paysagères sur toute la partie nord de l'E411; Que cette continuité d'espaces publics verdurisés permet de relier des espaces verts et paysagers existants; Que le plan prévoit une typologie claire d'espaces publics; Que cette typologie permet de garantir une cohérence d'ensemble tout en permettant une diversité d'usages; Que le plan prévoit la création de nouveaux espaces verts de type parc qui forment un ensemble paysager reliant la figure de la Plaine à la vallée du Watermaelbeek; Que ces parcs sont complétés par la création d'une zone de continuité paysagère;

Dat het plan aangepast is om de doorlaatbaarheid en de groenvoorziening in de openbare ruimte te maximaliseren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de aanbevelingen van de Europese Landschapsconventie in het plan opgenomen worden, met name wat betreft bestuur, participatie en transparantie van de projecten; dat in het plan de juridische erkenning opgenomen wordt van het landschap als essentieel onderdeel van de leefomgeving van bevolkingsgroepen, als uitdrukking van de diversiteit van hun gemeenschappelijk cultureel en natuurlijk erfgoed en als basis van hun identiteit; dat in het plan de definitie en uitvoering opgenomen wordt van landschapsbeleid dat gericht is op de bescherming, het beheer en de ontwikkeling van landschappen; dat het plan procedures moet bevatten voor de participatie van het publiek, de plaatselijke en gewestelijke autoriteiten en de belanghebbenden bij het uitstippelen en uitvoeren van het landschapsbeleid; dat het plan moet bijdragen tot de integratie van het landschap in het beleid inzake ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling en in het culturele, ecologische, agrarische, sociale en economische beleid, alsmede in andere beleidssectoren die direct of indirect van invloed kunnen zijn op het landschap; dat het landschap ook opgevat moet worden als een stadslandschap met de verscheidenheid aan ruimtes die het te bieden heeft voor het welzijn van de stadsbewoners en voor de instandhouding van de biodiversiteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een sterke landschappelijke dimensie integreert, in die zin dat het de bedoeling is de toegang tot de stad opnieuw vorm te geven door van een wegeninfrastructuur over te stappen op een kwalitatieve landschapsinfrastructuur; dat het de bedoeling is af te stappen van een lineaire opvatting om een stad te maken en rekening te houden met de transversale plaatselijke logica, door de stadsontwikkeling aan te passen aan de nieuwe landschapsinfrastructuur; dat een van de hoofddoelstellingen het herstel is van de landschappen die door de bestaande wegeninfrastructuur doorkruist worden, met name door de wegeninfrastructuur te verminderen en nieuwe groene ruimtes aan te leggen die door een landschapscontinuïteitszone met elkaar verbonden worden;

Dat het plan aldus in overeenstemming is met de algemene maatregelen van de Europese Landschapsconventie als ontwikkelingsplan voor de bescherming, het beheer en de inrichting van landschappen; dat het derhalve bijdraagt tot de integratie van het landschap in het beleid inzake ruimtelijke ordening en stadsplanning;

Dat de invoering van procedures voor de participatie van het publiek, de lokale en gewestelijke autoriteiten en de belanghebbenden bij het ontwerp en de uitvoering van het landschapsbeleid niet tot de bevoegdheden van het plan behoort; dat de bovengenoemde belanghebbenden bij de uitwerking van het plan geraadpleegd zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan continuïteit van het project over de gehele lengte van de perimeter, in die zin dat de voorgestelde moderne visie tussen het Leonardkruispunt en de Vorstlaan niet doorgetrokken wordt tot de Beaulieusite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan over de hele perimeter dezelfde transversale doelstellingen nagestreefd worden; dat de continuïteit tussen de verschillende aanpalende sites aldus gewaarborgd wordt door de ontwikkeling van de stadsboulevard, de landschapscontinuïteitszone en verbindende openbare ruimtes;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat het plan weinig rekening lijkt te houden met de oude spoorwegpromenade die door Leefmilieu Brussel aangelegd is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de oude spoorwegpromenade doorgetrokken wordt tot in het park van de voormalige spoorlijn waarin het plan voorziet;

4.2 Natuur en biodiversiteit

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het geen rekening houdt met het specifieke karakter van de Woluwevallei en niet nadenkt over de essentiële rol ervan als een waterrijk gebied dat beschermd en herontwikkeld moet worden, afgezien van de loutere landschappelijke kwestie; in die zin dat het een gemiste kans is om beter te verstedelijken, door het open landschap te behouden, door greppels aan te leggen, door valleien te reconstrueren die nu verdwenen zijn; in die zin dat het negatieve milieueffecten zal hebben op de Woluwevallei en het Zoniënwoud, die als Natura 2000 geclassificeerd zijn, zoals in het MER opgemerkt wordt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de Woluwevallei en de zijrivieren van de Woluwe weer een structurerende rol geeft door het landschap van de weginfrastructuur te laten verdwijnen ten gunste van de herwaardering van de doorkruiste landschappen en hun geografie;

Que le plan a été adapté afin de maximaliser la perméabilité et la végétalisation des espaces publics;

Considérant que des réclamants demandent que le plan intègre les recommandations de la convention européenne du paysage, notamment en matière de gouvernance, participation et transparence des projets; que le plan intègre la reconnaissance juridique du paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité; que le plan intègre la définition et la mise en œuvre des politiques du paysage visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages; que le pan intègre des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales et des acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage; que le plan participe à l'intégration du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage; que le paysage doit être compris aussi comme paysage urbain avec la variété d'espace qu'il a à offrir pour le bien-être des citadins et la préservation de la biodiversité;

Considérant que le Gouvernement indique le plan intègre une dimension paysagère forte, dans la mesure où sa vocation est de redessiner l'entrée de ville, en passant d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante; qu'il a pour but de sortir d'une conception linéaire afin de faire ville et de considérer des logiques locales transversales, en adaptant le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère; que l'un de ses objectifs principaux est de remettre en valeur les paysages traversés par l'infrastructure routière existante, en prévoyant notamment une réduction de l'infrastructure routière et la création de nouveaux espaces verts reliés par une zone de continuité paysagère;

Que le plan s'inscrit ainsi dans les mesures générales de la convention européenne du paysage en tant que plan d'aménagement visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages; qu'il participe de ce fait à l'intégration du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme;

Que la mise en place de procédures de participation du public, des autorités locales et régionales et des acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage ne relève pas du pouvoir du plan; que les acteurs précités ont été consultés dans le cadre de l'élaboration du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de continuité du projet sur toute la longueur de son périmètre, en ce que la vision moderne proposée entre le carrefour Léonard et le boulevard du Souverain n'est pas poursuivie jusqu'au site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan met en œuvre les mêmes objectifs transversaux sur l'ensemble du périmètre du plan; qu'une continuité est ainsi assurée entre les différents sites en accroche au travers de l'aménagement du boulevard urbain, de la zone de continuité paysagère et d'espaces publics liants;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement relèvent que l'ancienne promenade du chemin de fer aménagée par Bruxelles-Environnement semble peu prise en compte dans le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'ancienne promenade du chemin de fer est étendue dans le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer prévu par le plan;

4.2 Nature et biodiversité

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas compte de la spécificité de la vallée de la Woluwe et manque de réflexion sur son rôle essentiel en tant que zone humide qu'il faut protéger et redéployer, au-delà du seul enjeu paysager; en ce qu'il est une occasion manquée d'urbaniser mieux, en gardant de la pleine terre, en aménageant des noues, en recréant des vallées aujourd'hui disparues; en ce qu'il impliquera des incidences environnementales négatives pour la vallée de la Woluwe et la forêt de Soignes classées Natura 2000, tel que le relève le RIE;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan redonne un rôle structurant à la vallée de la Woluwe et ses affluents en dissipant le paysage de l'infrastructure routière au profit de l'affirmation des paysages traversés et de leur géographie;

Dat de Woluwevallei als groot landschappelijk geheel verrijkt wordt door landschappelijke continuïteiten en door de mogelijkheden voor het tot stand brengen van ecologische verbindingen die later het voorwerp moeten zijn van specifieke projecten van de bevoegde autoriteiten;

Dat het plan, afgezien van de doelstellingen inzake territoriale en landschappelijke verankering, de groene en blauwe netwerken structureert en versterkt, overeenkomstig de doelstellingen van thema 1 – strategie 2 van het GPDO; dat het met name voorziet in de heropening en de herwaardering van het tracé van de Watermaalbeek op de Demeysite;

Dat in het plan de aanbevelingen van het MER verwerkt zijn om de vastgestelde negatieve effecten te verminderen of zelfs te elimineren, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die bij de vergunningsaanvraag onderzocht moeten worden;

Dat het plan nieuwe open ruimte wil creëren; dat de ambities van het plan op het gebied van waterbeheer en landschap omvangrijk zijn;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van oordeel is dat een coherente behandeling van de boulevard en de omgeving ervan van fundamenteel belang is voor de bescherming van het Natura 2000-gebied, maar ook voor de herschikking van een landschappelijk en ecologisch lint; dat zij opmerkt dat de momenteel voorgelegde profielen zich beperken tot verkeersaspecten en geen beroep doen op principes van landschappelijke en natuurlijke aanleg, dat de voorstellen op de bladzijden 215 tot en met 219 om een doorgang te maken tussen het Zoniënwoud en het Leonardkruispunt niet voldoende uitgewerkt zijn;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het deel van de perimeter dat betrekking heeft op het Rood Klooster en het Zoniënwoud belangrijk is en dat het deel van het plan dat daarop betrekking heeft te zwak is; dat zij vraagt dat extra werk gemaakt wordt van de begrenzing van het bos in een getrapt lint, van de axiale visie van het plan en van de aangrenzende wijken, met name op het gebied van landschapsarchitectuur;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de Woluwevallei en het Zoniënwoud de basis van elke nieuwe ontwikkeling vormen; dat het plan de hele Woluwevallei en het Rood Klooster moet verfraaien om er wandelgebieden van te maken; dat zij het betreuren dat deze plaatsen momenteel moeilijk of zelfs helemaal niet toegankelijk zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Zoniënwoud, Rood Klooster en de Woluwevallei niet binnen de perimeter van het plan vallen; dat zij daarentegen wel vallen onder het beheersplan voor het Zoniënwoud, waarin reeds de belangrijkste principes op het vlak van ruimtelijke ordening vastgelegd zijn ter bescherming van de habitats en beschermde soorten die in dit speciale beschermingsgebied geïdentificeerd zijn, met name wat betreft de aanleg van linten;

Dat een van de hoofddoelstellingen van het plan erin bestaat de doorkruiste landschappen, waaronder het Zoniënwoud, te herwaarderen, rekening houdend met het beheersplan van het bos en met het plan Horizon +;

Dat het Zoniënwoud gedeeltelijk op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest ligt; dat in het plan een vergroening van de doorsteek van het Zoniënwoud door de stadsboulevard aanbevolen wordt, om deze natuurlijke groene en landschappelijke site een meerwaarde te geven; dat in het plan aanbevolen wordt om tussen de verschillende verkeerszones doorlopende ruimtes voor vegetatie vrij te maken; dat de landschappelijke aanleg van deze doorsteek later, in het kader van de vergunningsaanvragen, gepreciseerd zal worden, overeenkomstig het beheersplan van het Zoniënwoud;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Oudergem vragen dat het plan de aanbevelingen van het MER betreffende de opvang van fauna en flora, het water- en bodembeheer in de perimeter integreert; dat het een globale aanpak voorstelt; dat het voorziet in meer groene ruimtes om de aanbevelingen van het MER volledig te kunnen uitvoeren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan de aanbevelingen van het MER met betrekking tot fauna en flora, water- en bodembeheer opgenomen zijn, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die in het kader van de vergunningsaanvragen onderzocht moeten worden;

Qu'en tant que grand ensemble paysager, la vallée de la Woluwe est mise en valeur par le tracé de continuités paysagères ainsi que par le potentiel de création de connexions écologiques qui devront faire l'objet de projets spécifiques par les autorités compétentes ultérieurement;

Qu'au-delà de ses objectifs en matière d'ancrage territorial et paysager, le plan structure et renforce les maillages vert et bleu, conformément aux objectifs de l'axe 1 – stratégie 2 du PRDD; qu'il prévoit notamment la réouverture et la mise en valeur du tracé du Watermaelbeek sur le site Demey;

Que le plan a intégré les recommandations du RIE afin de réduire voire supprimer les incidences négatives identifiées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Que le plan vise la création de nouveaux espaces de pleine terre; que les ambitions du plan en matière de gestion de l'eau et de paysage sont importantes;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le traitement cohérent du boulevard et de ses abords est fondamental pour la protection de la Zone Natura 2000, mais aussi pour le redéploiement d'une lisière paysagère et écologique; qu'elle relève que les profils présentés actuellement se limitent aux aspects de circulation et ne font pas appel à des principes d'aménagement paysager et naturel, que les propositions reprises en pages 215 à 219 de faire un passage entre la forêt de Soignes et le carrefour léonard ne sont pas assez détaillées;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que la partie du périmètre relative au Rouge Cloître et à la forêt de Soignes est importante et que l'aspect du plan y afférent est trop faible; qu'elle demande qu'un travail complémentaire soit réalisé sur la limite de la forêt en lisière étagée, sur la vision axiale du plan et des quartiers en accroche, notamment au niveau paysager;

Considérant que des réclamants demandent que la vallée de la Woluwe et la forêt de Soignes soient à la base de tout nouvel aménagement; que le plan mette en valeur toute la vallée de la Woluwe et du Rouge Cloître afin d'en faire des espaces de promenade; qu'ils déplorent que ces lieux soient actuellement difficiles voire impossibles d'accès;

Considérant que le Gouvernement indique que la forêt de Soignes, le Rouge Cloître et la vallée de la Woluwe ne sont pas repris dans le périmètre du plan; qu'ils sont par contre couverts par le plan gestion de la forêt de Soignes qui en précise déjà les grands principes d'aménagement afin de protéger les habitats et espèces protégées identifiés dans cette zone spéciale de conservation, notamment en ce qui concerne la création de lisières;

Qu'un des objectifs principaux du plan vise à affirmer les paysages traversés, dont la forêt de Soignes, en tenant compte de son plan de gestion et du plan Horizon +;

Que le site Forêt de Soignes se situe partiellement à cheval sur les territoires de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande; que le plan recommande une verdurisation de la traversée de la forêt de Soignes par le boulevard urbain, afin de valoriser de ce site naturel vert et paysager; qu'il préconise la libération d'espaces continus pour la végétation entre les différents espaces de circulation; que l'aménagement paysager de cette traversée sera précisé ultérieurement, dans le cadre des demandes de permis, conformément au plan de gestion de la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants et la commune d'Auderghem demandent que le plan intègre les recommandations du RIE concernant l'accueil de la faune et la flore, la gestion des eaux et des sols dans le périmètre; qu'il propose une approche globale; qu'il prévoit davantage d'espaces verts pour pouvoir pleinement mettre en œuvre les recommandations du RIE;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré les recommandations du RIE en matière de faune et de flore, de gestion des eaux et des sols, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan instrumenten opgenomen worden ter bestrijding van de versnippering van de habitats van de soorten die in of rond de perimeter van het plan voorkomen; dat het plan voorziet in maatregelen op het gebied van verlichting, lichtsterkte, bouwprofiel, de aanleg van wind- en schaduwcorridors, de continuïteit van aanplantingen en groene ruimtes, teneinde de biodiversiteit in stand te houden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in transversale maatregelen met betrekking tot het thema natuur; dat de ontwikkeling van dit thema niet beperkt blijft tot elke aanpalende site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de ontwikkeling van transversale maatregelen ter bevordering van natuur en biodiversiteit aan te bevelen; dat het plan de aanbevelingen van het MER op dit punt geïntegreerd heeft, met uitzondering van de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie eraan herinnert dat de herverbindingen tussen de twee kanten van het bos geen alibi's a minima mogen zijn; dat ze met meer ambitie doordacht moeten worden en moeten sporen met de ontwerpen van het driegewestelijke structuurplan voor het Zoniënwoud en met het beheersplan voor het Zoniënwoud;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan rekening houdt met het beheersplan voor het Zoniënwoud, en dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om er uitdrukkelijk naar te verwijzen;

Overwegende dat het Vlaams Gewest opmerkt dat het strategische project Horizon + tot doel heeft een gemeenschappelijke strategische visie voor te stellen aan de verschillende Vlaamse gemeenten die grenzen aan het Zoniënwoud, teneinde het natuurgebied van het bos, de valleien en de verbetering van de dorpskernen te versterken; dat het plan tot doel heeft de Woluwevallei te beschermen en te herontwikkelen, buiten haar landschappelijk belang, in overeenstemming met de intergewestelijke visie van het Zoniënwoud; dat het met name voorziet in een verbetering van de ecologische verbindingen binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het geen rekening houdt met het project Horizon + en omdat de informatie die het verstrekt voor de Vlaamse gemeenten die grenzen aan het Zoniënwoud, zoals Jezus-Eik, verouderd is;

Overwegende dat het Vlaams Gewest vraagt om het MER te actualiseren en aan te vullen met het oog op het project Horizon + en het herinrichtingsproject van de ring, uitgewerkt door de Werkvennootschap; dat de voorgestelde alternatieven voor de ontsnippering van het Zoniënwoud verduidelijkt worden; dat de ambities van het plan dienovereenkomstig bijgesteld worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan rekening gehouden wordt met het project Horizon + en dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om er uitdrukkelijk naar te verwijzen;

Dat een van de doelstellingen van het plan erin bestaat om ecologische verbindingen te creëren aan weerszijden van de E411, ter hoogte van het Zoniënwoud; dat deze doelstellingen verenigbaar is met de doelstellingen van het plan Horizon +;

Dat deze ambitie in het plan wordt vertaald door de aanleg van een ecologische herverbindingszone onder het viaduct Drie Fonteinen waarin de realisatie van een bufferbekken kan worden opgenomen voor de duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend hemelwater van het viaduct;

Dat deze ambitie in het plan ook wordt vertaald door de aanleg van een oversteek voor groot fauna van het type ecoduct tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt, om een ecologische herverbindingszone te creëren in het hart van het Zoniënwoud; Dat het plan de locatie van het ecoduct louter aangeeft ter aanwijzing; Dat deze locatie indicatief is;

Dat het plan hierdoor aansluit bij de logica van het plan Horizon+, door bij te dragen tot de ontsnippering van het Zoniënwoud;

Dat de ontsnippering van het Zoniënwoud ter hoogte van de E411 een samenwerking vereist met het Vlaams Gewest aangezien de E411 op de gewestgrens is gelegen en het plan geen zeggenschap heeft over het grondgebied van andere gewesten;

Dat in het plan de aanbevelingen van het MER opgenomen zijn die in overeenstemming zijn met het plan Horizon +, zoals de aanleg van een ecologische verbindingszone onder het bekken van Drie Fonteinen en een ecoduct over de stadsboulevard om de twee delen van het Zoniënwoud die door de bestaande wegeninfrastructuur gescheiden worden weer met elkaar te verbinden en zo de versnippering van het bos tegen te gaan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan intègre des outils pour lutter contre la fragmentation des habitats des espèces présentes dans le périmètre du plan ou aux alentours; qu'il prévoie des mesures en matière d'éclairage, de luminosité, de gabarit, de création de corridors de vente et d'ombrage, de continuité des plantations et des espaces verts afin de préserver la biodiversité;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des mesures transversales sur la thématique de la nature; que le développement de cette thématique ne soit pas limité à chaque site en accroche;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préconiser le développement de mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail;

Considérant que la Commission régionale de développement rappelle que les reconnexions entre les deux côtés de la forêt ne peuvent être des alibis a minima; qu'elles doivent être réfléchies avec plus d'ambition et être en cohérence avec les projets du plan de structure tri-régionale pour la forêt de Soignes ainsi qu'avec le plan de gestion de la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan tient compte du plan de gestion de la Forêt de Soignes, et que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y faire expressément référence;

Considérant que la région flamande relève que le projet stratégique « Horizon + » a pour but de proposer une vision stratégique commune aux différentes communes flamandes qui bordent la forêt de Soignes afin de renforcer la réserve naturelle forestière, les vallées et l'amélioration des centres des villages; que le plan vise la protection et le redéploiement de la vallée de la Woluwe, au de-là de son intérêt paysager, dans le respect de la vision interrégionale de la forêt de Soignes; qu'il prévoit notamment une amélioration des éco-connexions dans le périmètre du plan;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il ne tient pas compte du projet « Horizon + », et que les informations dont il fait état pour les communes flamandes bordant la forêt de Soignes, telles que Jesus-Eik, sont obsolètes;

Considérant que la région flamande demande que le RIE soit mis à jour et complété par rapport au projet « Horizon + » et au projet de réaménagement du ring développé par le Werkvennootschap; que les alternatives proposées pour la défragmentation de la forêt de Soignes soient précisées; que les ambitions du plan soient revues en conséquence;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan tient compte du plan Horizon +, et que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y faire expressément référence;

Qu'un des objectifs du plan est de recréer des connexions écologiques de part et d'autre de l'E411 au niveau de la forêt de Soignes; que cet objectif est compatible avec les objectifs du plan Horizon +;

Que cette ambition se traduit dans le plan par la création d'une zone de reconnexion écologique sous le viaduc des Trois-Fontaines pouvant comprendre la réalisation d'un bassin-tampon assurant le traitement des eaux de ruissellement du viaduc de manière durable et naturelle;

Que cette ambition se traduit également dans le plan par la création d'un passage à grande faune, de type écoduc, entre Trois-Fontaines et le Carrefour Léonard afin de recréer une zone de reconnexion écologique au cœur de la forêt de Soignes; Que la localisation dans le plan de l'écoduc est indicative; Que cette localisation est indicative;

Que ce faisant, le plan s'inscrit dans la logique du plan Horizon + en participant à la défragmentation de la forêt de Soignes;

Que la défragmentation de la forêt de Soignes au niveau de l'E411 nécessitera une coopération avec la région flamande vu que la E411 est située sur la limite régionale et qu'il n'appartient pas au plan d'intervenir sur le territoire d'autres régions;

Que le plan a intégré les recommandations du RIE qui s'inscrivent dans la logique du plan Horizon +, telles que la création d'une zone de reconnexion écologique sous le bassin des Troisfontaines et d'un écoduc au-dessus du boulevard urbain afin de reconnecter les deux parties de la forêt de Soignes séparées par l'infrastructure routière existante, de façon à luter contre la fragmentation de la forêt;

Dat het MER een voorafgaande studie van de beoogde ruimten en de ideale inrichting aanbeveelt om de plaats van het ecoduct te bepalen; dat afhankelijk van de conclusies van deze studie het ecoduct kan worden geplaatst op de locatie die wordt aanbevolen door het plan Horizon+, ter hoogte van het Leonardkruispunt, of daarmee complementair kan zijn; dat het MER aanbeveelt om de ontwikkeling van de herverbindingszones op te nemen in de al bestaande projecten; dat de in het plan voorziene elementen die bijdragen tot de ontsnippering van het Zoniënwoud aansluiten bij de logica van het plan Horizon+;

Dat het plan voorziet in de verlenging van tramlijn 8 tot het Adeps; dat deze verlenging aansluit bij de logica van het plan Horizon+ door de toegankelijkheid van de toegangspoort van het Zoniënwoud ter hoogte van Rood Klooster met het openbaar vervoer te verbeteren;

Dat het plan voorziet in de herinrichting van de openbare ruimten en met name van een toegangsplein tot het Rood Klooster, ook om het visuele perspectief op het Rood Klooster en het Zoniënwoud te verbeteren; dat het plan voorziet in de oprichting van een mobiliteitshub ter hoogte van het Adeps; dat deze elementen de bediening en de toegankelijkheid van de toegangspoort van het Zoniënwoud ter hoogte van het Rood Klooster verbeteren; dat deze elementen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan Horizon +, met name verduidelijking, herwaardering en verbetering van de toegankelijkheid van de toegangspoorten van het Zoniënwoud;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de heraansluiting verzekert van het Zoniënwoud dat momenteel door de E411 in tweeën gesneden wordt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de herinrichting van de bestaande wegeninfrastructuur die het Zoniënwoud doorkruist tot een stadsboulevard, in de vorm van een met bomen omzoomde boulevard, waarbij de ruimtes in het midden van de weg vrijgemaakt worden ten gunste van de vegetatie, teneinde het doorkruiste natuurgebied tot zijn recht te laten komen;

Dat het plan ook voorziet in de ontwikkeling van verbindingen, door middel van ten minste een ecologische verbindingszone onder het viaduct van Drie Fonteinen en een ecoduct tussen het viaduct van Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt, om de doorgang van grote fauna mogelijk te maken en de doorgang van het bos te markeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet diep genoeg ingaat op het milieuthema en de natuurproblematiek;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat de bescherming van de natuur en de biodiversiteit, zoals aanbevolen door het GPDO, een prioriteit van het project moet zijn, evenals de verwezenlijking van de groene en blauwe netwerken, hetgeen met name een voorafgaande grondige diagnose van de bestaande situatie en maatregelen voor de instandhouding en de ontwikkeling van de natuur impliceert, zoals de biotoop-oppervlaktefactor, die niet duidelijk in het plan voorkomt;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken om de BAF-berekeningsmethode in het plan te integreren en een BAF +7-doelstelling op te leggen voor alle aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen die uitgevoerd moeten worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het MER aanbevolen wordt om bij het onderzoek van vergunningsaanvragen de methode van de biotoop-oppervlaktefactor als indicator te gebruiken; dat deze aanbeveling niet binnen de reikwijdte van het plan valt en er derhalve niet in verwerkt is;

Dat het MER overgegaan is tot een onderzoek van de gevolgen van het plan, met name wat betreft de gevolgen voor fauna, flora en biodiversiteit, met inachtneming van de toepasselijke natuurinstandhoudingsmaatregelen; dat het plan de aanbevelingen van het MER ter zake overgenomen heeft, met uitzondering van die welke niet binnen de inhoud of de mate van detail van het MER vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het buitensporig kappen van bomen en de verwachte schade aan bomen die blijven staan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de bestaande bomen binnen de perimeter van het plan beschermt, om de redenen dat zij het mogelijk maken de klimaatopwarming te bestrijden; dat zij de luchtkwaliteit en de levenskwaliteit verbeteren; dat er geen ruimte meer is voor herbebossing in het Brussels Gewest;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, met name wat betreft de bescherming van de bestaande flora, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen;

Que le RIE recommande une étude préalable des espaces cibles et de l'aménagement idéal, afin de déterminer la localisation de l'écoduc; qu'en fonction des conclusions de cette étude cette localisation pourrait être la localisation préconisée par le plan Horizon + au niveau du Carrefour Léonard ou pourrait être complémentaire à celle-ci; que le RIE recommande d'intégrer le développement des zones de reconnexion dans les projets déjà existants; que ce faisant, les éléments participant à la défragmentation de la forêt de Soignes prévu par le plan s'intègreront dans la logique du plan Horizon +;

Que le plan prévoit le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'au niveau de l'ADEPS; que ce prolongement s'intègre dans la logique du plan Horizon + en améliorant l'accessibilité en transport public de la porte d'entrée de la forêt de Soignes au niveau du Rouge-Cloître;

Que le plan prévoit un réaménagement des espaces publics et notamment un parvis d'accès au Rouge-Cloître visant également à valoriser les perspective visuelle sur le Rouge-Cloître et la forêt de Soignes; que le plan prévoit la création d'un hub de mobilité au niveau de l'ADEPS; que ces éléments amélioreront la desserte et l'accessibilité des visiteurs à la porte d'entrée de la forêt de Soignes au niveau du Rouge-Cloître; que ces éléments participent à la réalisation des objectifs du plan Horizon +, notamment la clarification, la valorisation et l'amélioration de l'accessibilité des portes d'entrées à la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants demandent que le plan assure la reconnexion de la forêt de Soignes qui est actuellement coupée en deux par la E411;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit un réaménagement de l'infrastructure routière existante qui traverse la forêt de Soignes en un boulevard urbain, sous la forme d'un boulevard arboré dont les espaces au centre de la voirie sont libérés au profit de la végétation, afin de mettre en avant le site naturel traversé;

Que le plan prévoit également l'aménagement de connexions, au travers d'au moins une zone de reconnexion écologique sous le viaduc des Trois-Fontaines et un Ecoduc entre le viaduc des Trois-Fontaines et le carrefour Léonard, afin de de permettre le passage de la grande faune et de marquer la traversée de la forêt;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il manque de profondeur sur la thématique environnementale et les enjeux Nature;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que la protection de la nature et de la biodiversité, telle que recommandé par le PRDD, doit être une priorité du projet, de même que la réalisation des maillages verts et bleus, ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature, comme le Coefficient de Biotope par Surface qui n'apparait pas clairement dans le plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan intègre la méthode de calcul CBS et impose un objectif CBS +7 pour toutes les demandes de permis d'urbanisme de mise en œuvre;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE recommande l'utilisation de la méthode de Coefficient de Biotope par Surface comme indicateur lors de l'instruction des demandes de permis; que cette recommandation ne relève pas du détail du plan et n'y a donc pas été intégrée;

Que le RIE a procédé à l'examen des incidences du plan, notamment en termes d'impact sur la faune, la flore, la biodiversité, au regard des mesures de préservation de la nature applicables; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son contenu ou de son degré de détail;

Considérant que des réclamants critiquent l'abattage excessif d'arbres et les dégâts projetés aux arbres qui seront maintenus;

Considérant que des réclamants demandent que le plan protège les arbres existants dans le périmètre du plan, aux motifs; qu'ils permettent de lutter contre le réchauffement climatique; qu'ils améliorent la qualité de l'air et la qualité de vie; qu'il n'existe plus d'espaces pour reforester en région bruxelloise;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre les recommandations du RIE, notamment en matière de protection de la flore existante, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan;

Dat de aanleg van groene ruimtes en het behoud van de bestaande bomen niet binnen de graad van detail van het plan vallen en onderzocht zullen worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER een analyse bevat van het bomenbestand van de bestudeerde perimeter en de gevolgen en verbeteringen van het plan daarvoor;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER een analyse van de bestaande fauna en flora bevat; dat in het plan de aanbevelingen van het MER overgenomen zijn, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen;

Dat de analyse van het bomenerfgoed gedetailleerd zal zijn en deel zal uitmaken van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet voldoende aandacht schenkt aan de instandhouding van open ruimte en doorlaatbare gebieden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van nieuwe open ruimte en doorlaatbare gebieden integreert;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan waterbeheersmaatregelen en de dimensionering van stormbekkens oplegt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de doelstelling van geïntegreerd regenwaterbeheer te versterken; dat deze doelstelling ook opgenomen is in het verordenende luik van het plan;

4.3 Groen en blauw netwerk

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de aandacht voor de groene en blauwe netwerken binnen de perimeter;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) verheugd is over de nadruk die in het plan gelegd wordt op de groene en blauwe netwerken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de wijze waarop het plan in het groene netwerk past;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie een probleem opmerkt met de verbindingen van het groene en blauwe netwerk; dat in de documenten verbindingen genoemd worden, maar dat relevante continuïteiten buiten de behandelde perimeter ontbreken; dat de verbindingen met het Reigerbospark en het Tercoignepark niet voldoende of niet comfortabel zijn voor de continuïteit van de promenades/wandelingen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat de blauwe continuïteiten tussen de vijvers van het Reigerbospark, het Tercoignepark en het toekomstige park, in verbinding met de Woluwe, verder uitgewerkt worden, al was het maar op het niveau van de principes;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de opwaardering van het groene en blauwe netwerk van de Watermaalbeek (Reigerbospark, Tercoignepark) aan de overzijde van de E411 te versterken door de aanleg van een nieuwe groene ruimte 'stadspark Demey', alsook de landschappelijke ontsluiting van de Watermaalbeek binnen deze nieuwe groene ruimte;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de theoretische uitvoering van het groene netwerk op de Beaulieusite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van een park door middel van een parkzone op het gehele terrein van de E411 ten noorden van de metro-infrastructuur, zodat het groene netwerk met een nieuwe groene ruimte en een ecologische herverbinding, tot aan het Zoniënwoud door middel van de landschapscontinuïteitszone, vervolledigd wordt; dat het plan tevens voorziet in de ontwikkeling van een landschapsruimte ten zuiden van de metro-infrastructuur op een deel van het plein van de kantoren- en woonwijk, in samenhang met het Reigerbospark, zoals hierboven vermeld;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in meer bomen en hagen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanplant van bomen en hagen niet binnen de mate van detail van het plan valt; dat het plan voorziet in de ontwikkeling van verschillende groene ruimtes en landschapscontinuïteitszones, teneinde het groene netwerk te versterken, waarvan de inrichting gespecificeerd zal worden in de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten wensen dat de ecologische verbinding tussen groene ruimtes verder reikt dan de perimeter van het plan, door de Campus Pleinlaan tot aan de perimeter van het RPA Kazernes;

Que l'aménagement des espaces verts et le maintien des arbres existants ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE comporte une analyse du patrimoine arboricole du périmètre étudié et des incidences et de améliorations du plan sur ce dernier;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE comprend une analyse de la faune et de la flore existantes; que le plan intègre les recommandations du RIE, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan;

Que l'analyse du patrimoine arboricole sera détaillée et dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne considère pas suffisamment la préservation des zones de pleine terre et des zones perméables;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre la création de nouvelles zone de pleine terre et perméables;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose des mesures de gestion des eaux, de dimensionnement de bassins d'orages;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y renforce l'objectif de gestion intégrée des eaux de pluies; que cet objectif a également été repris dans le volet règlementaire du plan;

4.3 Maillages vert et bleu

Considérant que des réclamants sont favorables à l'attention apportée au maillage vert et bleu au sein du périmètre;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) salue la mise en valeur du maillage vert et bleu dans le plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la façon dont le plan s'inscrit dans le maillage vert;

Considérant que la Commission régionale de développement relève un problème relatif aux connexions du maillage vert et bleu; que les documents évoquent des connexions, mais elles manquent de continuités pertinentes en dehors du périmètre traité; que les connexions avec le parc de la Héronnière et le parc Tercoigne ne sont pas suffisantes ni confortables pour la continuité des promenades;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que les continuités bleues entre les étangs du parc de la Héronnière, du parc Tercoigne et du futur parc, en liaison avec la Woluwe, soient plus élaborées, ne fût-ce qu'au niveau des principes;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer la valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek (parc de la Héronnière, parc Tercoigne) de l'autre côté de l'E411 par la création d'un nouvel espace vert 'parc urbain Demey', ainsi que l'ouverture du Watermaelbeek de manière paysagère au sein de ce nouvel espace vert;

Considérant que des réclamants critiquent la mise en œuvre théorique du maillage vert sur le site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'un parc au travers d'une zone de parc sur l'ensemble de l'assiette de la E411 située au nord de l'infrastructure du métro, de façon à compléter le maillage vert d'un nouvel espace vert et de reconnexion écologique, jusqu'à la forêt de Soignes au travers de la zone de continuité paysagère; que le plan prévoit également l'aménagement d'un espace paysager au sud de l'infrastructure du métro sur une partie du parvis du quartier de bureaux et logements, en connexion avec le parc de la Héronnière, tel qu'évoqué ci-avant;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie davantage d'arbres et de haies;

Considérant que le Gouvernement indique que la plantation d'arbres et de haies ne relève pas du degré de détail du plan; que le plan prévoit l'aménagement de plusieurs espaces verts et de zone de continuité paysagère de façon à renforcer le maillage vert, dont les aménagements seront précisés dans les demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que la connexion écologique entre les espaces verts s'étende au de-là du périmètre du plan, en passant par la Plaine jusqu'au périmètre du PAD Casernes;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ingreep van het plan beperkt is tot de perimeter ervan; dat de campus Pleinlaan en de perimeter van het RPA Kazernes buiten de perimeter van het plan liggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de structuur van het plan bijdraagt tot de versterking van de blauwe en groene netwerken in overeenstemming met het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan erop gericht is verschillende groene ruimtes en aangrenzende waterwegen opnieuw met elkaar te verbinden, teneinde de groene en blauwe netwerken te versterken;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) van oordeel is dat de visie op de herinrichting van de vallei van de Watermaalbeek enigszins kortzichtig is als zij beperkt blijft tot de Demeysite; dat zij vraagtekens plaatst bij de zin om alleen op deze site een stuk van het valleilandschap opnieuw in te richten;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken om de Woluwebeek en de samenvloeiingen met de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek in het plan te benadrukken;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de opwaardering van het groene en blauwe netwerk van de Watermaalbeek, voorbij de Demeysite, te versterken, overeenkomstig de transversale doelstelling van het plan om het groene en blauwe netwerk te benadrukken en te versterken;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoeken om in het verordenende luik van het plan de heraansluiting van de Watermaalbeek op de Woluwe op te leggen, zoals aanbevolen in de impactstudie, met als argument dat dit de versterking van het blauwe netwerk zou garanderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan bestaat uit geschreven en grafische voorschriften die op de relevante schaal de onveranderlijke elementen preciseren waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een dwingend karakter wil geven om de coherentie van de nagestreefde ontwikkeling te waarborgen;

Dat het strategische luik doelstellingen bevat voor de versterking van het blauwe netwerk en de opwaardering van de Watermaalbeek;

Dat de aanbevelingen van het MER, met name wat het blauwe netwerk betreft, in het plan geïntegreerd zijn, met uitzondering van de aspecten die buiten de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die bij de vergunningsaanvragen onderzocht moeten worden;

4.4. Groene ruimtes

Overwegende dat een aantal reclamanten de aanleg van nieuwe groene ruimtes toejuichen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het niet genoeg groene ruimte zou bieden in verhouding tot de voorgestelde nieuwe woningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de geplande groene ruimtes om de reden dat zij ingeklemd zouden zijn tussen zeer grote gebouwen en de stadsboulevard; dat zij niet aangenaam zullen zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 2 van het GPDO, die gericht zijn op de aanleg van groene ruimtes ter ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving; dat het aantal en de kwaliteit van de groene ruimtes binnen zijn perimeter aanzienlijk vergroot worden;

Dat het plan aldus de aanbevelingen van het MER integreert, met name wat betreft het groene netwerk en de aanleg van groene ruimtes, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het groene karakter van de gemeente Oudergem te behouden; om de groene en gezellige ruimtes te behouden; Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om meer groene ruimtes, parken en gemeenschapstuinen enz. aan te leggen en bomen te planten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van verschillende groene ruimtes en begroeide openbare ruimtes, alsmede in de integratie daarvan in het bestaande groene netwerk, dat behouden blijft en versterkt wordt; dat in dit verband het strategische luik van het plan gewijzigd is om de doelstelling van de opwaardering van het groene netwerk van de Watermaalbeek kracht bij te zetten;

Considérant que le Gouvernement indique que l'intervention du plan se limite à son périmètre; que le campus de la plaine et le périmètre du PAD Casernes se situent en dehors du périmètre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que la structure du plan participe aux renforcements des maillages bleu et vert conformément au plan régional de développement durable;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise à reconnecter différents espaces verts et cours d'eau avoisinants afin de renforcer les maillages vert et bleu;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) estime que la recréation de la vallée du Watermaelbeek est une perception quelque peu tronquée dans la mesure où elle se limite au site Demey; qu'elle s'interroge sur le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée uniquement sur ce site;

Considérant que des réclamants demandent que le ruisseau de la Woluwe et ses confluences avec le Watermaelbeek et le Roodkloosterbeek soient mises en valeur dans le plan;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer la valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek, au-delà du site Demey, conformément à l'objectif transversal du plan de mettre en valeur et de renforcer les maillages vert et bleu;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le volet règlementaire du plan impose la reconnexion du Watermaelbeek à la Woluwe, comme l'étude d'impact le recommande, au motif que cela permettrait de garantir le renforcement du maillage bleu;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan se compose de prescriptions littérales et de prescriptions graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Que le volet stratégique contient des objectifs de renforcement du maillage bleu et de mise en valeur du Watermaelbeek;

Que le plan intègre les recommandations du RIE notamment en matière de maillage bleu, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

4.4. Espaces verts

Considérant que des réclamants se réjouissent de la création de nouveaux espaces verts;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne prévoit pas suffisamment d'espaces verts par rapport aux nouveaux logements projetés;

Considérant que des réclamants critiquent les espaces verts projetés aux motifs; qu'ils seront coincés entre des immeubles de gabarit très important et le boulevard urbain; qu'ils ne seront pas agréables;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les objectifs de l'axe 2 du PRDD qui visent la création d'espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie; qu'il augmente sensiblement le nombre et la qualité des espaces verts dans son périmètre;

Que le plan intègre ainsi les recommandations du RIE notamment en matière de maillage vert et de création d'espaces verts, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan;

Considérant que des réclamants demandent que le caractère vert de la Commune d'Auderghem soit préservé; que les espaces verts et conviviaux soient conservés; Considérant que des réclamants demandent la création de plus d'espaces verts, parcs, jardins communautaires, arbres, etc.;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création de plusieurs espaces verts et espaces publics végétalisés, ainsi que leur intégration au maillage vert existant, qui est préservé et renforcé; qu'à cet égard, le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer l'objectif de valorisation du maillage vert du Watermaelbeek;

Overwegende dat een aantal reclamanten verlangen dat de aan te leggen groene ruimtes, gelet op de nabijheid van het Zoniënwoud, mooie proporties aannemen en van zeer hoge kwaliteit zijn wat het beheer ervan betreft;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan de soorten geplande groene ruimte gespecificeerd worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de groene ruimtes zodanig aangelegd en beheerd worden dat de ontwikkeling van fauna en flora geïntegreerd en ondersteund wordt; dat de groene ruimtes een gedifferentieerd beheer krijgen dat de biodiversiteit bevordert; dat zij vragen om de aanleg van hagen voor nestgelegenheid, de aanplant van fruitbomen enz.;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de aanplant van talrijke bomen en getrapte linten die het gunstigst zijn voor de biodiversiteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen te zorgen voor originaliteit en verscheidenheid bij de keuze van soorten in groene ruimtes, teneinde thematische promenades te creëren;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de installatie van insectenhotels, om de reden dat niet aangetoond is dat zij bijdragen tot de instandhouding van de entomofauna en dat zij andere negatieve gevolgen kunnen hebben;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan de verbintenissen vermeld worden die met Leefmilieu Brussel aangegaan zijn voor het beheer van de parken en de eventuele overdracht van gronden die in dit verband overwogen wordt;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat in het strategische luik van het plan het doel en de aanlegprincipes van de groene ruimtes aangegeven worden, zoals de landschappelijke inrichting ervan en de activiteiten die zij zullen huisvesten;

Dat de aanleg van groene ruimtes en de aanplant van bomen en hagen niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat deze gespecificeerd en onderzocht zullen worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Dat het beheer en de eigendom van groene ruimtes niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de noodzaak betwisten om nieuwe groene ruimtes aan te leggen in de nabijheid van de bestaande groene ruimtes van het Zoniënwoud en het Rood Klooster; dat zij in plaats daarvan vragen om de toegankelijkheid van de bestaande groene ruimtes te verbeteren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van nieuwe groene ruimtes in de nabijheid van het Zoniënwoud en het Rood Klooster; dat het de ecologische verbinding ervan verzekert en aldus het groene netwerk versterkt via de landschapscontinuïteitszone;

Dat het plan ook voorziet in de verbetering van de toegankelijkheid van bestaande groene ruimtes, met name door de inrichting van de belvedère en de toegang tot het Rood Klooster;

4.5 Grootte van de bouwwerken en hoogteaccenten

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de sloop van het Herrmann-Debroux-viaduct uit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de bouw van hoge gebouwen, om de gewonnen ruimte als groene ruimte aan te leggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten betreuren dat het plan niet voorziet in een krachtig architecturaal element, waardoor het gebied een attractiepunt zou worden, zoals een high line die het mogelijk zou maken om van het Leonardkruispunt naar Delta te wandelen via passerelles of groene hangpaden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in een architecturaal element op de site Triomf, door middel van een landschappelijk oriëntatiepunt waarvan de hoogte 80 m kan bereiken, dat fungeert als een stedelijke markering van de verbinding van de hoofdstedelijke openbare weg en de Triomflaan;

Dat het plan ook voorziet in een landschappelijk oriëntatiepunt op de Demeysite, waarvan de hoogte beperkt is tot 9 bouwlagen;

Dat het plan ook voorziet in een landschappelijk oriëntatiepunt op de Driehoeksite waarvan de hoogte 60 m kan bereiken, die fungeert als stedelijk oriëntatiepunt voor de verbinding tussen de Triomflaan en de landschapscontinuïteitszone, met name de Parkway;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces verts à créer bénéficient de belles proportions et d'une très grande qualité en matière de gestion, compte tenu de leur proximité avec la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les types d'espace vert projetés;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces verts soient aménagés et gérés de façon à intégrer et soutenir les développements de la faune et la flore; que les espaces verts intègrent une gestion différenciée favorisant la biodiversité; qu'ils demandent l'aménagement de haies pour la nidification, la plantation d'arbres fruitiers, etc.;

Considérant que des réclamants demandent la plantation de nombreux arbres et de lisières étagées qui seront le plus favorable à la biodiversité;

Considérant que des réclamants suggèrent de veiller à une originalité et une variété dans le choix des essences des espaces verts, afin de créer des promenades thématiques;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'installation d'hôtel à insectes, au motif qu'il n'est pas démontré qu'ils participent à la conservation de l'entomofaune et qu'ils peuvent avoir d'autres incidences négatives;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les engagements pris avec Bruxelles Environnement pour la gestion de parcs, les éventuelles cessions de terrains envisagés dans ce cadre;

Considérant que le Gouvernement rappelle que volet stratégique du plan indique la vocation et les principes d'aménagement des espaces verts, tels que leur traitement paysager et les activités qu'ils accueilleront;

Que l'aménagement des espaces verts et la plantation d'arbres et de haies ne relèvent pas du degré de détail du plan; qu'ils seront précisés et examinés dans le cadre des demandes de permis;

Que la gestion et la propriété des espaces verts ne relèvent pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'utilité de créer de nouveaux espaces verts à proximité des espaces verts existants de la forêt de Soignes et du Rouge cloître; qu'ils demandent plutôt d'améliorer l'accessibilité des espaces verts existants;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création de nouveaux espaces verts à proximité de la forêt de Soigne et du Rouge Cloître; qu'il assure leur connexion écologique et renforce ainsi le maillage vert au travers de la zone de continuité paysagère;

Que le plan prévoit également d'améliorer l'accessibilité aux espaces verts existants, au travers notamment de l'aménagement du belvédère et de l'accès au Rouge Cloître;

4.5 Gabarit des constructions et émergences

Considérant que des réclamants sont favorables à la destruction du viaduc Herrmann-Debroux d'un point de vue urbanistique et paysager;

Considérant que des réclamants sont favorables à la construction d'immeubles élevés, afin d'affecter les espaces gagnés au sol en espaces verts;

Considérant que des réclamants regrettent que le plan ne prévoie pas de geste architectural puissant, qui ferait de la zone un point d'attraction, tel qu'une high ligne qui permettrait de sa balader du carrefour Léonard jusqu'à Delta via des passerelles ou des voies suspendues verdoyantes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit un geste architectural sur le site Triomphe, au travers d'un repère paysager dont la hauteur peut culminer à 80 m, qui agit comme marqueur urbain de l'articulation de la voire métropolitaine et du boulevard du Triomphe;

Que le plan prévoit également un repère paysager sur le site Demey dont la hauteur est limitée à 9 niveaux;

Que le plan prévoit également un repère paysager sur le site Triangle dont la hauteur peut culminer à 60 m, qui agit comme marqueur urbain de l'articulation entre le boulevard du Triomphe et la zone de continuité paysagère, notamment le Parkway;

Dat deze oriëntatiepunten bijdragen tot de vorming van een duidelijke stedelijke identiteit, waardoor het begrip van de structuren en de schaal van het grondgebied, alsmede van de punten van stedelijke intensiteit vergemakkelijkt worden;

Dat deze markeringen de oriëntatie naargelang de verschillende vervoermiddelen vergemakkelijken door visuele perspectieven te markeren; dat deze markeringen de oriëntatie vergemakkelijken ten opzichte van de ligging van de stations van het openbaar vervoer en de nieuwe structurerende openbare ruimtes; dat deze markeringen de topografie verbeteren en de landschapscontinuïteiten aangeven die zij in het stedelijk weefsel begrenzen; Dat deze in het plan voorziene markeringen een aanvulling vormen op de aanwezigheid van hogere gebouwen die de bestaande stedelijke structuren op soortgelijke wijze markeren, zoals de Vorstlaan of de vallei van de Watermaalbeek; Dat deze markeringen derhalve bijdragen tot de integratie van de in het plan voorziene stedelijke structuren in de bestaande stedelijke en landschappelijke context;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een 'high line' via passerelles of hangbruggen alleen maar leidt tot de aanleg en instandhouding van infrastructuren die een bron zijn van stedelijke breuklijnen, met name vanwege de toegang; dat ervoor gekozen is om voorrang te geven aan infrastructuren voor fietsers op de begane grond;

Dat het plan evenwel niet verhindert dat luchtstructuren gecreëerd worden; dat de realisatie van luchtstructuren geen ruimte laat voor de verbetering van ruimtes op de begane grond, en met name voor de maximalisatie van de doorlaatbaarheid en de vergroening van de openbare ruimtes, waardoor landschapscontinuïteiten tot stand gebracht kunnen worden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat in het plan een globale landschapsvisie op de hoogbouw van het project ontwikkeld wordt; dat zij van mening is dat de kwestie van hoogbouw veel globaler is dan die van de directe gevolgen ervan, dat het niet alleen een kwestie is van vergezichten, maar ook van de keuze om al dan niet hoogbouw in te planten; dat zij kritiek had op het plan omdat de locatie van de hoogbouw alleen gerechtvaardigd is in verband met het openbaar vervoer; dat zij verzocht rekening te houden met verschillende parameters, zoals de scenografie, parameters in verband met de locatie zoals de aanwezigheid van groene ruimtes, achteruitbouwzones, voorzieningen, de animatie van de sokkel enz.; dat ze een diepgaande reflectie over hoogbouw vraagt;

Overwegende dat een aantal reclamanten de plaats van de hoogteaccenten in verband met hun rollen en bestemmingen in twijfel trekken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de landschapsvisie op hoogbouw te specificeren; dat het plan aanbeveelt om op verschillende plaatsen binnen de perimeter landschapsmarkeringen aan te brengen om het stadslandschap, de stedelijke morfologie en de stedelijke programmering te verbeteren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat hoogbouw van 20 tot 30 verdiepingen het landschap meer zal ontsieren dan het bestaande viaduct;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan voorziet in de oprichting van één toren op de site Triomf, waarvan de maximale hoogte beperkt is tot 80 m; dat deze toren de verbinding van de Triomflaan en de Jules Cockxstraat moet benadrukken, ter hoogte van een belangrijk communicatieknooppunt en op een strategische plaats voor de creatie van een stedelijke identiteit en een mix van gebruiksmogelijkheden; dat de toren, in tegenstelling tot het bestaande viaduct, geen stedelijke breuk zal creëren, maar de visuele perspectieven zal markeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten erop wijzen dat in het MER van het gewestelijk mobiliteitsplan (GoodMove) opgemerkt wordt dat de toegang tot de stad via de E411 reeds gemarkeerd wordt door het zicht op de 'skyline' tussen Leonard en Rood Klooster en dat de toegang tot de stad beter gemarkeerd zou kunnen worden door een 'gematerialiseerde stadspoort'; dat zij van mening zijn dat het niet nodig is om deze toegang tot de stad te markeren met landschapsmarkeringen, die verwijderd zouden moeten worden;

Dat de perimeter in de bestaande toestand geen landschapsmarkering bevat; dat het plan voorziet in de aanleg van meerdere landschapsmarkeringen die aansluiten bij de landschappelijke visie die is ontwikkeld in het strategische luik; dat het plan voorziet in de waardering van de stadstoegang en de doorsteek van het Zoniënwoud door een overgang te creëren tussen de Ring en de E411 en de eerste stadswijken, via een beboomde en landschappelijke inrichting, zonder breuk; dat het evenwel niet de plaatsing van een kunstwerk of bouwwerk verhindert dat de stadstoegang markeert;

Que ces marqueurs participent à la création d'identités urbaines claires, en facilitant la compréhension des structures et de l'échelle du territoire, ainsi que des points d'intensités urbaines;

Que ces marqueurs participent à faciliter l'orientation selon les modes de déplacements en marquant les perspectives visuelles; Que ces marqueurs participent à faciliter l'orientation quant à la localisation des stations de transport public et des nouveaux espaces publics structurants; Que ces marqueurs permettent de valoriser la topographie et de repérer dans le tissu urbain les continuités paysagères qu'ils bordent; Que ces marqueurs prévus par le plan complètent la présence d'immeubles plus élevés qui marquent de manière similaire des structures urbaines existantes comme notamment le boulevard du Souverain ou la vallée du Watermaelbeek; Que ces marqueurs participent dès lors à intégrer les structures urbaines prévues par le plan au contexte urbain et paysager existant;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une « high line » via des passerelles ou des voies suspendues ne ferait que créer et maintenir des infrastructures qui sont sources de coupures urbaines, notamment à cause des trémies; que le choix a été fait de privilégier les infrastructures pour cyclistes au sol;

Que toutefois, le plan n'empêche pas la création de structures aériennes; que la création de structures aériennes ne permet pas de valoriser les espaces au sol, et notamment de maximaliser la perméabilité et la végétalisation des espaces publics, permettant de créer des continuités paysagères;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan développe une vision paysagère globales des immeubles élevés du projet; qu'elle estime que la question des tours est beaucoup plus globale que celle de leurs incidences directes, qu'il ne s'agit pas seulement de vues lointaines mais également du choix d'implanter des tours ou non; qu'elle critique le plan en ce que l'implantation des tours n'est justifiée que par rapport à la desserte en transports en commun; qu'elle demande que plusieurs paramètres soient pris en compte, comme la scénographie, des paramètres liés à la localisation tels que la présence d'espaces verts, de zone de recul, d'équipements, l'animation du socle, etc.; qu'elle demande une réflexion approfondie sur les tours;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'implantation des émergences par rapport à leurs rôles et leurs affectations;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y préciser la vision paysagère des immeubles élevés; que le plan préconise l'implantation de repères paysagers à différents endroits de son périmètre afin de valoriser le paysage urbain, la morphologie urbaine et la programmation urbaine;

Considérant que des réclamants s'inquiètent que la construction de tours de 20 à 30 étages défigurent davantage le paysage que le viaduc existant;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan prévoit l'implantation d'une seule tour sur le site Triomphe, dont la hauteur maximale est limitée à 80 m; que cette tour a pour ambition de ponctuer l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx, au droit d'un nœud de communication important et à une position stratégique pour la création d'une identité urbaine et d'une de mixité; qu'à la différence du viaduc existant, elle ne créera pas de rupture urbaine mais marquera les perspectives visuelles;

Considérant que des réclamants relèvent que le RIE relatif au plan régional de mobilité (GoodMove) note que l'entrée de ville par la E411 est déjà marquée par la vue sur la « skyline » entre Léonard et le Rouge Cloître et que l'entrée de ville pourrait être mieux marquée par un repérage via une « porte de ville matérialisée; qu'ils estiment qu'il n'est pas nécessaire de parsemer cette entrée de ville de repères paysagers, qui doivent être supprimés;

Que le périmètre ne comporte pas de repère paysager en situation existante; que le plan prévoit la création de plusieurs repères paysagers s'inscrivant dans la vision paysagère développée dans son volet stratégique; que le plan prévoit de valoriser l'entrée de ville et la traversée de la Forêt de Soignes, en assurant une transition entre le ring et la E411 et les premiers quartiers urbains au travers d'un aménagement arboré et paysager, sans rupture; qu'il n'empêche cependant pas l'implantation d'une œuvre d'art ou d'un ouvrage marquant l'entrée de ville;

Overwegende dat een aantal reclamanten de geplande bouwprofielen bekritiseren op grond van de volgende overwegingen; dat deze niet in verhouding zouden staan tot de gemiddelde grootte van een woning in de gemeente Oudergem; dat de toename van deze gebouwen op een zeer kleine oppervlakte, met zeer nauwe tussenruimtes, ongemak, een gevoel van beklemming en onveiligheid zal teweegbrengen; dat deze gebouwen niet in overeenstemming zouden zijn met de gemiddelde grootte van de woningen; dat zij afbreuk zullen doen aan het aangename, luchtige, groene en vriendelijke karakter van de gemeente; dat zij een gevoel van beklemming zullen veroorzaken langs de binnenwegen, zoals in het MER opgemerkt wordt; dat zij ondraaglijk of criminogeen zullen zijn; dat zij niet in overeenstemming zijn met ecologie en duurzame ontwikkeling; dat de veiligheid van de bewoners van de bouwwerken niet gewaarborgd zal zijn in geval van brand; dat zij de bestaande woningen licht en zonlicht zullen ontnemen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat de toegestane hoogten in de aanpalende sites verklaard kunnen worden door de wens van het plan om op de verschillende sites een functionele gemengdheid in te voeren met behoud of zelfs vergroting van de oppervlakten van de reeds aanwezige functies;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de door het plan toegestane maximumhoogten gerechtvaardigd zijn door de noodzakelijke verdichting van de perimeter, met name rond de knooppunten van het openbaar vervoer; dat in het plan de aanbevelingen van het MER verwerkt zijn, met name wat de dichtheid betreft;

Dat in het MER de gevolgen van de uitvoering van de aanpalende sites voor alle milieugebieden bestudeerd worden; dat de met het plan beoogde hoge gebouwen in de perimeter van de aanpalende sites opgenomen zijn en dat er bijgevolg rekening mee gehouden wordt in de evaluatie van de effecten;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken om in het plan redelijke en beredeneerde bouwafmetingen op te leggen voor de gehele perimeter van het plan; dat de afmetingen beperkt worden tot drie bouwlagen langs de 12 m brede wegen, zoals aanbevolen in het MER;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de hoogte van bouwwerken te beperken tot vier verdiepingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan maximumhoogten en in sommige gevallen minimumhoogten vastgesteld worden die toegestaan kunnen worden, zonder dat de verplichting bestaat de vastgestelde maximumhoogten te bereiken;

Dat de hoogte van toekomstige bouwwerken bepaald zal worden overeenkomstig het voorgestelde architectuurproject; dat deze hoogte onderzocht zal worden in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat hierboven herinnerd is aan de doelstelling van noodzakelijke verdichting, met name rond de knooppunten van het openbaar vervoer;

Overwegende dat sommige een aantal reclamanten kritiek hebben op de geplande hoogbouw en hoogteaccenten om de redenen dat zij afbreuk zouden doen aan de inspanningen van het project om de stad opnieuw vorm te geven, en aan de inplanting van bepaalde gebouwen met vier vrije gevels; dat zij bijdragen tot de versnippering van de stad wat betreft lichtinval, het ontstaan van wind- en schaduwcorridors; dat zij een impact hebben op de migratiecorridors van bepaalde diersoorten door barrières op te werpen op hun weg; dat zij niet langer hun plaats hebben in Brussel; dat zij het landschap ontsieren;

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat de bouw van hoge gebouwen niet nodig is om de toegang tot de stad opnieuw te definiëren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat in het MER meer onderzocht wordt dan alleen de schaduw die de hoogbouw werpt, en dat dieper nagedacht wordt over hoogbouw binnen de perimeter, met een multicriteria-analyse over de keuze van de locatie van hoogbouw, en vervolgens over de gevolgen van hoogbouw, met name in termen van stedelijke perspectieven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de landschapsmarkeringen gerechtvaardigd zijn door de noodzakelijke verdichting van dit gebied, rekening houdend met de ligging bij een belangrijk communicatieknooppunt en op een strategische positie voor de totstandbrenging van een stedelijke identiteit en een gemengdheid, en met het architecturale project dat nagestreefd wordt;

Dat in het MER rekening gehouden is met de gevolgen van landschapsmarkeringen op het gebied van beschaduwing, landschap, stedenbouw en visuele perspectieven; dat de aanbevelingen van het MER in dit verband in het plan overgenomen zijn, met uitzondering van de aanbevelingen die buiten de mate van detail van het MER vallen;

Considérant que des réclamants critiquent les gabarits projetés aux motifs; qu'ils sont disproportionnés par rapport à la taille de l'habitat moyen de la commune d'Auderghem; que la multiplication de ces immeubles sur un espace très réduit, avec des espaces fort étroits prévus entre ces immeubles va générer de l'inconfort, un sentiment d'oppression et d'insécurité; qu'ils ne s'accorderont pas avec le gabarit moyen des habitations; qu'ils vont nuire au caractère agréable, aéré, vert et convivial à la commune; qu'ils impliqueront un sentiment d'oppression le long des voiries internes, comme le relève le RIE; qu'ils seront insupportables ou criminogènes; qu'ils ne sont pas en accord avec l'écologie et le développement durable; que la sécurité des occupants des constructions ne sera pas garantie en cas d'incendie; qu'ils priveront les logements existants de lumière et d'ensoleillement;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que les hauteurs autorisées dans les sites en accroche peuvent s'expliquer par la volonté du plan d'introduire une mixité fonctionnelle sur les différents sites tout en maintenant, voire en augmentant, les superficies des fonctions déjà présentes;

Considérant que le Gouvernement indique que les gabarits maximums autorisés par le plan sont justifiés par la densification nécessaire du périmètre, en particulier autour des nœuds de transports en commun; que le plan intègre les recommandations du RIE notamment en matière de densité;

Que le RIE étudie les incidences de la mise en œuvre des sites en accroche dans tous les domaines de l'environnement; que les bâtiments hauts envisagées par le plan sont compris dans le périmètre des sites en accroche et qu'ils sont dès lors pris en compte dans l'évaluation des incidences;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose des gabarits de construction raisonné et raisonnables sur l'ensemble du périmètre du plan; que les gabarits soient limités à une hauteur de 3 étages le long des voiries de 12 m de large, comme le recommande le RIE;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur des constructions soit limitée à 4 étages;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan fixe des gabarits maximums et dans certains cas minimums pouvant être autorisés, sans obligation d'atteindre les hauteurs maximales fixées;

Que le gabarit des futures constructions sera défini selon le projet architectural proposé; qu'il sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Qu'il a été rappelé ci-avant l'objectif de densification nécessaire, en particulier autour des nœuds du réseau de transports en commun;

Considérant que des réclamants critiquent les tours et émergences projetés aux motifs qu'elles viendront gâcher les efforts de recomposition urbaine du projet, de même que l'implantation de certains bâtiments en ordre ouvert; qu'elles participent à la fragmentation de l'habitat dans la ville en termes de luminosité, de création de corridors de vent et d'ombrage; qu'elles ont un impact sur les couloirs de migration de certaines espèces en créant des barrières sur leur passage; qu'elles n'ont plus leur place à Bruxelles; qu'elles défigurent les paysages;

Considérant que des réclamants estiment que la construction de bâtiments élevés n'est pas nécessaire pour requalifier l'entrée de ville;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le RIE étudie plus que les ombres portées des tours; qu'il approfondisse la réflexion sur la création de tours dans le périmètre, avec une analyse multi critères sur le choix de la localisation des tours, et ensuite sur les conséquences liées aux tours, notamment en termes de perspectives urbaines;

Considérant que le Gouvernement indique que les repères paysagers se justifient par la densification nécessaire de ce site, compte tenu de sa localisation au droit d'un nœud de communication important et à une position stratégique pour la création d'une identité urbaine et d'une mixité, et le projet architectural qui est poursuivi;

Que le RIE a étudié les incidences des repères paysagers en termes d'ombrage, de paysage, d'urbanisme et de perspectives visuelles; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail;

Overwegende dat een aantal reclamanten verlangen dat in het plan brandbestrijdingsmaatregelen voor hoogbouw vastgesteld worden; dat in het plan seismische criteria voor hoogbouw vastgesteld worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de vaststelling van brandbestrijdingsmaatregelen in hoogbouw en van seismische criteria voor de constructie daarvan niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

5. Structuur – Een kader van openbare ruimtes (1.b.2.)

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de herinrichting van de ruimtes rond de weg; van een meer stedelijke herinrichting van de openbare ruimtes binnen de perimeter van het plan; en van de aanleg van een bouwfront in het verlengde van de wegen, met name op de site Beaulieu;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de ambities van het plan is een structuur van openbare ruimtes aan te bieden die een echte landschapsstructuur vormt; dat deze structuur, die zich ontwikkelt op het bestaande weefsel en op het grote landschap, een verscheidenheid van ruimtes met variabele diktes voorstelt door de reeds bestaande centrale punten te versterken (metrostations, wijkcentra enz.);

Dat dit kader van openbare ruimtes gebaseerd is op de aanleg van openbare pleinen, parken, voorpleinen en een stadsboulevard;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de openbare ruimtes zeer ondoordringbaar zijn, dat het hen ontbreekt aan groen en stadsmeubilair om er aangename plaatsen van te maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de voorpleinen ingericht, groen gemaakt en voorzien worden van straatmeubilair en kinderspelen, om te voorkomen dat zij lege, onveilige en winderige plaatsen worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de toevoeging van felle kleuren;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de veiligheid van de openbare ruimtes, de toename van delinquentie en vandalisme als gevolg van het gebrek aan sociale controle in deze ruimtes;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de doelstelling van maximalisering van de doorlaatbaarheid en vergroening van de openbare ruimtes kracht bij te zetten; dat deze doelstelling ook toegevoegd is aan het verordenende luik;

Dat het plan bepaalde aanbevelingen doet met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimtes in de aanpalende sites, wanneer dit door het MER aanbevolen werd; dat voor het overige de precieze inrichting van de openbare ruimtes, het groen en het stadsmeubilair niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar uitgewerkt en onderzocht zal worden in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat de beveiliging van de openbare ruimtes en de bestrijding van criminaliteit en vandalisme niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

6. Verstedelijking – De stad vervolledigen en/of de randen corrigeren (1.b.3.)

6.1 Verstedelijking

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander van het project zijn omdat het zal bijdragen tot een verbetering van het woonklimaat in vergelijking met de bestaande situatie, doordat het huidige peri-urbane karakter van de perimeter uitgewist wordt;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de verstedelijking van de perimeter; en met name de verstedelijking van terreinen met een lage dichtheid of zelfs onbezet, zoals de bestaande openluchtparkings op de Demey- en Deltasite, en het braakliggend spoorwegterrein op de Driehoeksite; omdat zij in dunbevolkte wijken liggen en zeer goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van een verdichting van de bebouwing door middel van hogere bouwwerken, om te voorzien in de behoefte aan nieuwe woningen door de bevolkingstoename in Brussel, en om meer groene ruimtes te creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de ambities van het plan is de stad te vervolledigen en/of de bebouwde zones te corrigeren door een algemeen stedenbouwkundig kader te ontwerpen dat een samenhangende logica mogelijk maakt; dat het plan de ontwikkeling van programmatische gemengdheden beoogt, bouwprofielen die porositeit mogelijk maken en wijken opnieuw met elkaar verbinden, teneinde een actief stedelijk leven te creëren;

Dat het MER de huisvestingsbehoeften bestudeerd heeft, rekening houdend met de sociaaleconomische structuur van de bevolking en het bestaande woningbestand;

Considérant que des réclamants demandent que le plan fixe des mesures de lutte contre l'incendie dans les tours; qu'il fixe des critères sismiques pour leur construction;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination de mesures de lutte contre l'incendie dans les tours et de critères sismiques pour leur construction ne relève pas du pouvoir du plan;

5. Structure – Une armature d'espaces publics (1.b.2.)

Considérant que des réclamants sont favorables à la requalification des espaces qui entourent l'axe routier; à ce que les espaces publics du périmètre du plan soient réaménagés de façon plus urbaine; à la création de front bâtis à l'alignement des voiries, notamment sur le site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique qu'une des ambitions du plan est d'offrir une structure d'espaces publics formant une véritable structure paysagère; que cette structure, se développant sur le tissu existant et sur le grand paysage, propose une diversité d'espaces à épaisseurs variables en confortant les points centraux (stations de métro, centralités de quartier, ...) préexistants;

Que cette armature d'espaces publics repose sur l'aménagement de places publiques, de parcs, de parvis et d'un boulevard urbain;

Considérant que des réclamants relèvent que les espaces publics sont très imperméabilisés, qu'ils manquent de verdure et de mobilier urbain pour en faire des lieux de vie agréables;

Considérant que des réclamants demandent que les parvis soient aménagés, verdurisés, équipés de mobilier urbain, de jeux pour enfants, afin d'éviter d'en faire des lieux vides, insécurisés et balayés par les vents;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout de couleurs vives;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la sécurisation des espaces publics, de l'augmentation de la délinquance et du vandalisme par manque de contrôle social de ces espaces;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer l'objectif de maximisation de perméabilité et de végétalisation des espaces publics; que cet objectif a également été ajouté dans le volet règlementaire;

Que le plan formule certaines recommandations quant à l'aménagement des espaces publics des sites en accroche lorsque cela était préconisé par le RIE; que pour le surplus, l'aménagement précis des espaces publics, de verdure et de mobilier urbain ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront détaillés et examinés dans le cadre des demandes de permis;

Que la sécurisation des espaces publics et la lutte contre la délinquance et le vandalisme ne relève pas du pouvoir du plan;

6. Urbanisation – Compléter la ville et/ou corriger les rives (1.b.3.)

6.1 Urbanisation

Considérant que des réclamants sont favorables au projet au motif qu'il participera à une amélioration du cadre de vie par rapport à la situation existante en gommant le caractère périurbain actuel du périmètre;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'urbanisation du périmètre; et notamment à l'urbanisation de sites peu denses voire inoccupés tels que les parkings à ciel ouvert existants sur les sites Demey et Delta, la friche ferroviaire du site Triangle; aux motifs qu'ils sont situés dans des quartiers peu densément habités et bénéficient d'une très bonne accessibilité en transports en commun;

Considérant que des réclamants sont favorables à la densification du bâti au moyen de constructions plus hautes, afin de répondre au besoin de nouveaux logements lié à l'accroissement de population à Bruxelles, d'accroitre les espaces verts;

Considérant que le Gouvernement indique qu'une des ambitions du plan est de compléter la ville et/ou de corriger les rives bâties en concevant un cadre urbanistique d'ensemble permettant de passer à une logique cohérente; que le plan envisage le développement de mixités programmatiques, de gabarits permettant des porosités et la reconnexion des quartiers afin de créer une vie urbaine active;

Que le RIE a étudié les besoins en matière de logements en tenant compte de la structure socio-économique de la population et du parc de logement existant;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het project in wezen bestaat in de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct teneinde ruimtes terug te winnen die verstedelijkt zullen worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan, naast de doelstelling om de wegeninfrastructuur om te vormen tot een kwalitatieve landschapsinfrastructuur die het mogelijk maakt ruimte vrij te maken voor vegetatie, zachte vervoerswijzen en openbaar vervoer, nog andere doelstellingen nastreeft, waaronder die om de stad te maken door van een voorstedelijke naar een stedelijke logica over te stappen, en de doelstelling om de stedelijke ontwikkeling aan de nieuwe landschapsinfrastructuur aan te passen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de V/T-verhouding binnen de perimeter van het plan 4 zal bedragen, in plaats van de aanbevolen waarde van 0,6; dat zij bezorgd zijn over de verstedelijking van dit groene gebied in Brussel;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 1 – strategie 2 van het GPDO, dat gericht is op de beheerste verdichting van het grondgebied en de ontwikkeling van de openbare huisvesting in Brussel, met name in de twaalf prioritaire interventiepolen waaronder de perimeter van het plan valt; dat het plan een beheerste verdichting voorstelt rond het grootstedelijk wegennet;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de bestemming die gegeven zal worden aan bestaande bouwwerken, die beantwoorden aan de ten tijde van de bouw ervan nagestreefde voorstedelijke logica, zoals de kantoren van de Europese Commissie;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan bepaalt welke bestemmingen toegestaan kunnen worden op de verschillende sites binnen zijn perimeter, in overeenstemming met haar ambitie om een programmatische gemengdheid te ontwikkelen; dat de toekomstige bestemming van bestaande bouwwerken gespecificeerd en onderzocht zal worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat het principe van verdichting niet mag leiden tot een vergroting van de oppervlakte van alle functies; dat de woonfunctie, en in het bijzonder betaalbare huisvesting, prioriteit moet krijgen; dat de commerciële functies en kantoorfuncties slechts als 'aanvullend' beschouwd moeten worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de hoofddoelstellingen van het plan is de stad te maken door een programmatische gemengdheid te creëren in alle aanpalende sites binnen haar perimeter; dat zij in dit verband de gemengdheid en de vergroting van de oppervlakte van de woonfunctie bevordert, met name door bepaalde bestaande gebouwen tot woningen te verbouwen;

Dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, met name wat betreft de bestemming en de gemengdheid;

Dat het plan geen specifieke verdeling van woningtypologieën voorschrijft, maar dat de verschillende vormen van bebouwbare gebieden en de toegestane groottes deze gemengdheid mogelijk zullen maken;

Dat de inplanting van de openbare huisvesting binnen de perimeter van het plan het voorwerp zal uitmaken van een latere gewestelijke beslissing; dat het strategische luik van het plan niettemin gewijzigd is om de doelstelling op te nemen van het produceren van minimum 50% sociale huisvesting onder de woningen die gecreëerd worden op gronden in eigendom van het Gewest, overeenkomstig de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024, die voorziet in het creëren van betaalbare huisvesting;

Dat het plan geen minimale oppervlaktes voorziet voor handels- en kantoorfuncties;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de warmte-effecten die de voorgestelde nieuwe bouwwerken met zich meebrengen; dat zij verzoeken dat het plan het gebruik waarborgt van materialen met de laagst mogelijke warmteabsorptiecoëfficiënt voor de zomermaanden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de warmte-effecten niet onder het plan vallen; dat het gebruik van materialen voor toekomstige bouwwerken onderzocht zal worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de algemene visie van het plan bekritiseren als verstikkend; als leidend tot een 'modern' suburbaan type stad met clusters die niet bevorderlijk zijn voor participatie en samenleven op een duurzame en lokale manier;

Overwegende dat een aantal reclamanten tegen de geplande verstedelijking zijn en aanvoeren dat deze de gemeente Oudergem zal verdichten; dat dit meer autoverkeer zal genereren en zal bijdragen tot de permanente congestie van de wegen binnen de perimeter van het

Considérant que des réclamants relèvent que le projet consiste essentiellement à démolir le viaduc Herrmann-Debroux afin de récupérer des espaces à urbaniser;

Considérant que le Gouvernement indique qu'au-delà de l'objectif de requalification de l'infrastructure routière en une infrastructure paysagère qualifiante qui permettra de libérer des espaces pour la végétalisation, les modes doux et les transports en commun, le plan poursuit d'autres objectifs parmi lesquels celui de faire la ville en passant de logiques suburbains à des logiques urbaines, ou encore celui d'adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère;

Considérant que des réclamants relèvent que le rapport P/S sera d'une valeur de 4 dans le périmètre du plan, au lieu de la valeur recommandée de 0,6; qu'ils s'inquiètent de l'urbanisation de cette zone verte de Bruxelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les objectifs de l'axe 1 – stratégie 2 du PRDD qui vise la densification maîtrisée du territoire et le développement du logement public bruxellois, notamment dans les douze pôles d'intervention prioritaires parmi lesquels est repris le périmètre du plan; que le plan propose une densification maîtrisée autour de la voirie métropolitaine;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la destination qui sera donnée aux constructions existantes, qui répondent aux logiques suburbaines poursuivies lors de leur construction, telles que les bureaux de la commission européenne;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan détermine les affectations pouvant être autorisées dans les différents sites de son périmètre, conformément à son ambition de développement de mixité programmatique; que la future destination des constructions existantes sera précisée et examinée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le principe de densification ne doit pas se traduire par l'augmentation de superficie de toutes les fonctions; que c'est la fonction de logement et en particulier le logement « abordable » qui doit être la priorité; que les fonctions de commerces et de bureaux ne doivent être considérées que comme « complément »;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des objectifs principaux du plan est de faire ville en développant une mixité programmatique dans l'ensemble des sites en accroche de son périmètre; que dans ce cadre, il favorise la mixité et l'augmentation des superficies de la fonction de logement, au travers notamment de la reconversion de certains immeubles existants en logements;

Que le plan intègre les recommandations du RIE notamment en matière d'affectation et de mixité;

Que le plan ne précise pas de répartition spécifique des typologies de logement mais que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront de réaliser cette mixité;

Que l'implantation de logements publics dans le périmètre du plan fera l'objet d'une décision régionale ultérieure; que le volet stratégique du plan a néanmoins été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 qui prévoit la création de logement abordable;

Que le plan ne prévoit pas de surfaces minimales en ce qui concerne les fonctions de commerce et de bureaux;

Considérant que des réclamants craignent les effets de chaleur impliqués par les nouvelles constructions projetées; qu'ils demandent que le plan assure l'utilisation de matériaux ayant le coefficient d'absorption de la chaleur le plus faible possible pour les mois d'été;

Considérant que le Gouvernement indique que les effets de chaleur ne relèvent pas du plan; que l'utilisation des matériaux des futures constructions sera examinée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent la vision d'ensemble du plan en ce qu'elle est étouffante; en ce qu'elle mènera à une ville « moderne » de type banlieue comportant des clusters peu enclins à la participation et le vivre ensemble dans une optique durable et locale;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'urbanisation projetée aux motifs; que cela va densifier la commune d'Auderghem; que cela va engendrer davantage de circulation automobile et participer à la congestion permanente des voiries dans le périmètre du plan; que cela

plan; dat dit de kwetsbaarheid van doorlaatbare gebieden zal vergroten, hetgeen zal leiden tot een aantasting van de bodem en de biodiversiteit; dat het niet beantwoordt aan de doelstellingen van het koolstofvrij maken van de wijk; dat het project niet voorziet in de infrastructuur die met een dergelijke verdichting gepaard moet gaan; dat het de vervuiling zal verergeren en de temperatuur in het gebied zal doen stijgen; dat het de levenskwaliteit van de bewoners zal verminderen; dat het de identiteit van de wijk, die grotendeels uit herenhuizen bestaat, zal doen verloederen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de oprichting van nieuwe gebouwen langs de toekomstige stadsboulevard, tegen de herinrichting van de aanpalende sites;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de belangrijkste doelstellingen van het plan is de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren;

Dat in Brussel verschillende studies en regeringsverklaringen de noodzaak aangetoond hebben van een redelijke verdichting van het bestaande stedelijk weefsel om een polycentrisch gewest te creëren dat de levenskwaliteit garandeert;

Dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 2 van het GPDO, die erop gericht zijn een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door de eigenschappen die typisch zijn voor het Brusselse grondgebied te versterken; dat het voorziet in verschillende voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven, alsook in openbare ruimtes en groene ruimtes als ondersteuning van de kwaliteit van de leefomgeving, die geïntegreerd zijn in de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, met name op het gebied van mobiliteit, fauna en flora enz.;

Dat in het MER een raming gemaakt is van de mobiliteitsbehoeften in verband met de programma's waarin het plan voorziet; dat uit deze behoeften blijkt dat er een grote vraag is naar verplaatsingen met het openbaar vervoer, per fiets en te voet;

Dat het plan vooral tot gevolg zal hebben dat het autoverkeer zal afnemen en dat bijgevolg de congestie van auto's beperkt zal worden; dat de risico's van de transitroutes in de wijken Oudergem, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe door het MER geïdentificeerd zijn; dat het MER aanbevelingen doet om de geïdentificeerde risico's te verminderen;

Dat de totstandbrenging van een gemengd programma beantwoordt aan de uitdagingen van de moderne stad, in die zin dat het de behoefte aan autoverplaatsingen beperkt en zorgt voor stedelijk leven en sociale gemengdheid; dat het plan in die zin de inspanningen ondersteunt die Brussel zich moet getroosten om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen;

Dat het MER de effecten van het plan op ondoorlaatbaarheid en verontreiniging geëvalueerd heeft; dat de vermindering van de ondoorlaatbaarheid door het MER als positief beoordeeld wordt; dat de aanleg van groene ruimte als positief beoordeeld wordt omdat deze beantwoordt aan de doelstellingen inzake de ontwikkeling van de biodiversiteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat deze doelstelling los staat van de aanleg van groene ruimtes voor recreatieve doeleinden; dat deze doelstelling gekoppeld is aan de opwaardering en de ontwikkeling van het groen-blauwe netwerk van het Gewest, in overeenstemming met het GPDO;

Dat het plan voor het overige aanbevelingen doet met betrekking tot de integratie van toekomstige bouwwerken in de bestaande bebouwde context en met name voorschrijft dat deze constructies moeten bijdragen tot de totstandkoming van een ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie met inachtneming van de bestaande bebouwde omgeving in de perimeter van het plan en zijn directe omgeving;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het MER omdat het de gevolgen van de geplande verstedelijking onvoldoende onderzocht zou hebben, met name wat betreft de gevolgen voor het milieu, de fauna en flora, mobiliteit en parkeermogelijkheden, vervuiling en het voorzieningenaanbod;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet voldoende rekening houdt met de gevolgen van de geplande verstedelijking en niet voorziet in aanvullende maatregelen om de negatieve gevolgen ervan te verzachten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het MER een alomvattend onderzoek verricht is naar de gevolgen van het plan, zoals hierboven geschetst; dat in de effectrapporten en -studies die in het kader van vergunningsaanvragen uitgevoerd zullen worden, de toekomstige projecten ter uitvoering van het plan en de gevolgen daarvan gedetailleerd beschreven zullen worden;

augmentera la vulnérabilité des zones perméables entrainant une dégradation des sols et de la biodiversité; que cela ne répond pas aux objectifs de décarbonisation; que le projet en prévoit pas les infrastructures qui doivent accompagner une telle densification; que cela aggravera la pollution et augmentera la température de la zone; que cela réduira la qualité de vie des habitants; que cela va dégénérer l'identité du quartier qui est majoritairement composé de maisons de maître;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouveaux bâtiments le long du futur boulevard urbain, au réaménagement des sites en accroche;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des objectifs principaux du plan est d'améliorer la qualité de vie des habitants;

Qu'à Bruxelles, plusieurs études et déclarations du Gouvernement ont déterminé le besoin de densifier raisonnablement le tissu urbain existant en vue de créer une région polycentrique garantissant la qualité de vie;

Que le plan s'inscrit dans les objectifs de l'axe 2 du PRDD qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois; qu'il prévoit plusieurs équipements comme support de la vie quotidienne, ainsi que des espaces publics et les espaces verts comme supports de la qualité du cadre de vie, qui sont intégrés dans le développement d'une mixité programmatique;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre les recommandations du RIE, notamment en matière de mobilité, de faune et de flore, etc.;

Que le RIE a estimé les besoins en mobilité liés aux programmes ambitionnés par le plan; que ces besoins démontrent une forte demande en déplacement en transport public, en vélo et à pied;

Que le plan aura pour effet principal de réduire la circulation automobile et limitera donc la congestion automobile; que les risques d'itinéraires de transit dans les quartiers d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre ont été identifiés par le RIE; que le RIE formule des recommandations pour réduire les risques identifiés;

Que la création de programme mixte répond aux enjeux de la ville moderne dans le fait qu'il limite les besoins en déplacement automobile, assure la vie urbaine et la mixité sociale; qu'en ce sens le plan supporte les efforts que Bruxellois doit entreprendre pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre;

Que le plan RIE a évalué les effets du plan sur l'imperméabilisation des sols et sur la pollution; que la réduction de l'imperméabilité des sols est jugée positive par le RIE; que la création d'espace vert est jugée positive car elle répond aux objectifs de développement de la diversité biologique en Région de Bruxelles-Capitale; que cet objectif est indépendant de la création d'espaces verts à destination récréative; que cet objectif est lié à la mise en valeur et au développement du maillage vert et bleu de la Région, conformément au PRDD;

Que pour le surplus, le plan formule des recommandations quant à l'intégration des futures constructions dans le contexte bâti existante et impose notamment qu'elles participent à la création d'une composition urbaine spatialement équilibrée dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et ses abords;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les incidences de l'urbanisation projetée, notamment en termes d'impact sur l'environnement, la faune et la flore, de mobilité et de stationnement, de pollution, d'offre d'équipements;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas suffisamment compte des incidences de l'urbanisation projetée et ne prévoit pas de mesures complémentaires pour atténuer ses effets négatifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan, tel qu'exposé ci-avant; que les rapports et les études d'incidences qui seront réalisés dans le cadre des demandes de permis détailleront les futurs projets de mise en œuvre du plan et leurs incidences;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in de belasting van de winst die een projectontwikkelaar zou kunnen maken met de ontwikkeling van zijn grond in het kader van de tenuitvoerlegging van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de invoering van een belasting niet binnen de bevoegdheid van het plan valt;

6.2. Programmatische gemengdheid

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de ontwikkeling van een grotere gemengdheid binnen de perimeter van het plan; dat Leefmilieu Brussel (LB) de door het plan voorgestelde functionele gemengdheid toejuicht;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie wensen dat niet alleen op het niveau van de perimeter, maar ook in het kader van de verschillende ontwikkelde projecten rekening gehouden wordt met de gemengdheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de gevolgen van de uitvoering van het plan voor de bevolking en de werkgelegenheid in het MER gekwantificeerd zijn; dat de door het plan gecreëerde nieuwe functies gekwantificeerd en geanalyseerd zijn op de verschillende gebieden van het milieu;

Dat het plan de uitvoering van de programmatische gemengdheid in de verschillende aanpalende sites specificeert, met name via de bestemmingen die toegestaan zijn in de gebieden waaruit zij bestaan;

Dat de programmatische gemengdheid wordt opgelegd door het verordenende luik van het plan, dat de verhoudingen en drempels bepaalt van de toegestane bestemmingen in de verschillende gebieden van de perimeter;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de herinrichting van de monofunctionele Delta-, Beaulieu- en Demeysite; om de redenen dat de wijk reeds over veel groene ruimtes beschikt; dat gemengde wijken waarin mensen kunnen wonen en werken geen goede manier is om de stad koolstofvrij te maken en de reistijd van de bewoners te verminderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de perimeter van het plan overeenkomt met de prioritaire interventiepool van de Delta-Hermann-Debroux-site, waarvoor het GPDO functionele gemengdheid als een specifiek aandachtspunt identificeert op de Beaulieusite en voor de winkels van Oudergem, d.w.z. de Demeysite;

Dat de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid het mogelijk maakt de verschillende in het GPDO gedefinieerde strategieën uit te voeren, zoals strategie 2 van thema 1 die een doordachte verdichting beoogt voor te stellen, de strategische doelstellingen van thema 3 die de ontwikkeling van de stedelijke economie beoogt door plaats te bieden aan productieve en logistieke activiteiten en aan geïntegreerde diensten voor bedrijven;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het creëren van nieuwe kantoorruimte;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de doelstelling om woongebieden te ontwikkelen ten nadele van kantoor- en handelsgebieden;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het project omdat het verschillende bedrijven ertoe zal aanzetten Brussel te verlaten voor andere regio's;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan geen minimale bouwoppervlaktes voor kantoren vastgesteld worden, maar wel maxima;

Dat het plan tot doel heeft gemengde wijken te creëren;

Dat de leegstand van kantoren in de tweede kroon van het Gewest aanzienlijk is en in de territoriale observatieperimeter hoger dan het gewestelijke gemiddelde; dat het plan voorziet in de omzetting van bepaalde gebouwen in woningen, met name op de Triomfsite, in het kader van een programmatische gemengdheid om aan de behoeften op het gebied van huisvesting te voldoen;

Dat het plan past in een visie omtrent de gemengde stad, in overeenstemming met de uitdagingen van het GewOP, waarbij huisvesting afgestemd wordt op economische ontwikkelingen en een coherente visie op mobiliteit en economische ontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat de belangrijkste uitdaging van het plan erin bestaat de leefomgeving te verbeteren, wat in het bijzonder de ontwikkeling van een stad en een lokale economie omvat;

Dat de opstellers van het plan dankzij de talrijke gedachtewisselingen met de economische actoren van de wijk en met verschillende groepen buurtbewoners een aangepast project konden uitwerken dat het economische ontwikkelingspotentieel van de wijk in stand houdt en versterkt;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une taxation du profit qu'un promoteur pourrait tirer de la valorisation de son terrain dans le cadre de la mise en œuvre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'instauration d'une taxe ne relève pas du pouvoir du plan;

6.2. Mixité programmatique

Considérant que des réclamants sont favorables au développement d'une plus grande mixité dans le périmètre du plan; que Bruxelles Environnement (BE) salue la mixité des fonctions proposée par le plan;

Considérant que le Conseil économique et social et la Commission régionale de développement demandent que la mixité ne soit pas envisagée uniquement à l'échelle du périmètre mais le soit aussi au sein même des différents projets développés;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a quantifié l'impact de la mise en œuvre du plan sur la population et l'emploi; que les nouvelles fonctions créées par le plan ont été quantifiée est analysées dans les différents domaines de l'environnement;

Que le plan précise la mise en œuvre de la mixité programmatique dans les différents sites en accroche, au travers notamment des affectations autorisées dans les zones qui les composent;

Que la mixité programmatique est imposée par le volet réglementaire du plan, qui détermine les proportions et les seuils d'affectations autorisées dans les différentes zones du périmètre;

Considérant que des réclamants s'opposent au réaménagement des sites monofonctionnels Delta, Beaulieu et Demey; aux motifs que le quartier dispose déjà de beaucoup d'espaces verts; que les quartiers mixtes dans lesquels les gens peuvent vivre et travailleur n'est pas un bon moyen de décarboniser la ville et réduire le temps de trajet des habitants;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre du plan correspond au pôle d'intervention prioritaire du site de Delta-Hermann-Debroux, pour lequel le PRDD identifie la mixité fonctionnelle comme enjeux spécifique sur le site Beaulieu et le site du shopping d'Auderghem, soit le site Demey;

Que le développement d'une mixité programmatique permet de mettre en œuvre les différentes stratégiques définies par le PRDD, telles que la stratégie 2 de l'axe 1 visant à proposer une densification raisonnée, les objectifs stratégiques de l'axe 3 visant à développer l'économie urbaine en offrant une place aux activités productives et logistiques et aux services intégrés aux entreprises;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouvelles surfaces de bureau;

Considérant que des réclamants critiquent l'objectif de développement des surfaces de logement au détriment des surfaces de bureaux et de commerces;

Considérant que des réclamants critiquent le projet au motif qu'il poussera plusieurs entreprises à quitter Bruxelles à destination des autres régions;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan ne fixe pas de surfaces minimales constructibles pour les bureaux mais bien des maximas;

Que l'objectif du plan est de créer des quartiers mixtes;

Que la vacance des bureaux dans la seconde couronne de la Région est importante et supérieure dans le périmètre d'observation territorial à la moyenne régionale; que le plan prévoit de reconvertir certains immeubles en logements, notamment sur le site Triomphe, dans le cadre d'une mixité programmatique de façon à répondre aux besoins en termes de logement;

Que le plan participe à une vision de la ville mixte conformément aux enjeux du PRD, intégrant le logement aux développements économiques ainsi qu'une vision cohérente de la mobilité et du développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale;

Que le plan a pour enjeu principal l'amélioration du cadre de vie, ce qui inclus notamment le développement d'une ville et une économie de proximité;

Que plusieurs échanges avec des acteurs économiques dans le quartier et des différents groupes de riverains ont permis aux auteurs du plan de concevoir un projet adapté qui maintient et renforce le potentiel de développement économique du quartier;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de geplande nieuwbouw een toename van ongeveer 3.000 tot 4.000 inwoners zal meebrengen, wat overeenkomt met 10% van de huidige bevolking van de gemeente Oudergem in een zeer beperkt gebied, hetgeen zij als enorm veel beschouwen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de geplande huisvesting plaats zal bieden aan 15.000 nieuwe inwoners; dat zij dit beschouwen als een wezenlijke verandering ten opzichte van de huidige 30.000 inwoners;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de behoefte aan huisvesting in de perimeter en bij de toereikendheid van het door het plan voorgestelde woningaanbod, gezien het aantal inwoners dat elk jaar het Brusselse Gewest verlaat;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat het plan zal leiden tot een overaanbod van woningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de demografische druk die zal voortvloeien uit de realisatie van een groot aantal wooneenheden, om de redenen dat dit niet zal bijdragen tot de doelstelling om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren; dat Oudergem hierdoor zijn dorpskarakter zal verliezen; dat dit zal bijdragen tot de congestie van de perimeter en zijn omgeving;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Gewest een aanhoudende demografische groei kent; dat deze groei volgens de statistieken en prognoses van de Federale Overheidsdienst (Planbureau) en het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) waarschijnlijk zal aanhouden tot het midden van de 21ste eeuw; dat recente demografische prognoses voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overeenkomen en concluderen dat de Brusselse bevolking op korte, middellange en lange termijn zal toenemen; dat het van essentieel belang is grond vrij te maken en te voorzien in de huidige en toekomstige behoeften op het gebied van huisvesting, voorzieningen en bijbehorende diensten;

Dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 2 van het GPDO, die erop gericht zijn een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brusselse grondgebied te versterken, door een beheerste verdichting van de perimeter voor te stellen;

Dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, met name op het gebied van programmering en dichtheid;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om een grondige studie van de gevolgen voor de mobiliteit van de verschillende geplande nieuwe woningen en voorzieningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het MER een volledig onderzoek verricht is naar de gevolgen van het plan, met name die welke verband houden met de komst van nieuwe inwoners;

Dat de gevolgen van het plan in het MER, gezien de mate van detail ervan, volledig onderzocht zijn; dat in de effectrapporten en -studies die in het kader van de vergunningsaanvragen uitgevoerd zullen worden, de toekomstige projecten en de gevolgen ervan, met name op het gebied van mobiliteit en voorzieningen, gedetailleerd beschreven zullen worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan prioriteit gegeven wordt aan bestaande bebouwde en onbebouwde terreinen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan overeenstemt met een van de prioritaire interventiepolen die in het GPDO vastgesteld zijn; dat het verschillende aanpalende sites omvat waarvan de meeste reeds bebouwd zijn; dat het ook braakliggende terreinen omvat, zoals de Driehoeksite;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan gepreciseerd wordt welk soort woningen gepland is, welke particuliere actoren het plan zullen uitvoeren en welke stedenbouwkundige lasten hen opgelegd zullen worden;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan geen specifieke verdeling van woningtypes voorschrijft, maar dat de verschillende vormen van bebouwbare terreinen en de toegestane bouwprofielen een mengeling van types mogelijk zullen maken; dat de inplanting van openbare huisvesting binnen de perimeter van het plan het voorwerp zal uitmaken van een later regionaal besluit; dat het strategische luik van het plan niettemin gewijzigd is om er de doelstelling in op te nemen dat minimaal 50% van de woningen die gecreëerd worden op grond die eigendom is van het Gewest, sociale woningen moeten zijn, overeenkomstig de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024, die voorziet in de creatie van betaalbare woningen;

Considérant que des réclamants relèvent que les nouveaux immeubles projetés impliqueront un accroissement de quelque 3 à 4.000 habitants, soit 10% de la population actuelle de la commune d'Auderghem sur des zones très restreintes, ce qu'ils jugent énorme;

Considérant que des réclamants relèvent que les logements projetés accueilleront 15.000 nouveaux habitants; qu'ils estiment qu'il s'agit d'un changement substantiel par rapport aux 30.000 habitants actuels;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les besoins en logements dans le périmètre, sur l'adéquation de l'offre de logements proposée par le plan, compte tenu du départ d'habitants de la région bruxelloise chaque année;

Considérant que des réclamants craignent que le plan engendre une suroffre de logements;

Considérant que des réclamants critiquent la pression démographique qui découlera de la création de nombreux logements, aux motifs; que cela ne participera pas à l'objectif d'amélioration de la qualité de vie des habitants; que cela fera perdre à Auderghem son côté village; que cela va participer à la congestion du périmètre et ses environs;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région bruxelloise enregistre une croissance démographique soutenue; qu'eu égard aux statistiques et prévisions du Service public fédéral (Bureau du plan) et de l'Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyses (IBSA), cette croissance a vocation à perdurer jusqu'au milieu du XXIème siècle; que les prévisions démographiques récentes pour la Région de Bruxelles-Capitale concordent et concluent à un accroissement de la population bruxelloise à court, moyen et long terme; que mobiliser le foncier et répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements, équipements et services associés est indispensable;

Que le plan s'inscrit dans les objectifs de l'axe 2 du PRDD qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois, en proposant une densification maîtrisée du périmètre;

Que le plan intègre les recommandations du RIE, notamment en matière de programmation et de densité;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande une étude approfondie de l'impact sur la mobilité des différents nouveaux logements et équipements prévus;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan, notamment celles afférentes à l'arrivée de nouveaux habitants;

Que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan compte tenu de son degré de détail; que les rapports et études d'incidences qui seront réalisés dans le cadre des demandes de permis détailleront les futurs projets et leurs incidences notamment en termes de mobilité et d'équipements;

Considérant que des réclamants demandent que le plan traite en priorité des surfaces construites existantes et inoccupées;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan correspond à l'un des pôles d'intervention prioritaires identifiés par le PRDD; qu'il comporte plusieurs sites en accroche, dont la majorité sont déjà construits; qu'il porte également sur des sites en friche tel que le site Triangle;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise le type de logement projeté, les acteurs privés qui mettront en œuvre le plan et les charges d'urbanisme qui leur seront imposées;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan ne précise pas de répartition spécifique des typologies de logement mais que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront de réaliser une mixité des typologies; que l'implantation de logements publics dans le périmètre du plan fera l'objet d'une décision régionale ultérieure; que le volet stratégique du plan a néanmoins été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 qui prévoit la création de logement abordable;

Dat het niet tot haar bevoegdheid behoort te bepalen welke particuliere actoren het plan zullen uitvoeren; dat het opleggen van stedenbouwkundige lasten niet tot de inhoud van het plan behoort, maar bepaald zal worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen extra woningen te creëren door bestaande eengezinswoningen op te splitsen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat projecten voor extra huisvesting in aanmerking genomen zullen worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de alternatieven van intergenerationele bewoning van bestaande gebouwen; bij de stimulansen voor dit soort huisvesting;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het bieden van stimulansen voor de realisatie van intergenerationele huisvesting niet binnen de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de oprichting van kleine flats of studio's zal leiden tot de verpaupering van de gemeente Oudergem;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de minimumnormen inzake bewoonbaarheid van de woningen, waaronder de normen inzake de minimumoppervlakte van bewoonbare ruimtes, vastgesteld zijn in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en door het plan niet gewijzigd worden; dat zij van toepassing zullen zijn op toekomstige woningen die binnen de perimeter van het plan gebouwd worden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat het probleem van de sociale huisvesting op gewestelijke schaal bekeken moet worden, ten einde een zeker evenwicht te bereiken in het aanbod van sociale huisvesting in alle gemeenten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de uitvoering van een reflectie over de problematiek van de sociale huisvesting op de schaal van het Gewest de bevoegdheid en de perimeter van het plan te buiten gaat; dat zij eraan herinnert dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om er een streefcijfer voor betaalbare huisvesting in op te nemen overeenkomstig de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan drempels oplegt voor rolstoelvriendelijke woningen en aanpasbare woningen, om de Brusselaars in staat te stellen te beantwoorden aan hun veranderende behoeften in de loop van hun leven en om ouderen in staat te stellen zo lang mogelijk thuis te blijven wonen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het opleggen van drempels voor woningen die aangepast zijn aan mensen in een rolstoel en voor aanpasbare woningen niet binnen de inhoud van het plan valt;

Dat normen voor de toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit vastgesteld zijn in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en door het plan niet gewijzigd worden; dat deze normen van toepassing zullen zijn op toekomstige woningen die binnen de perimeter van het plan gebouwd worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het plan bekritiseren omdat het geen enkele woningtypologie voorschrijft;

Overwegende dat het bestuur belast met de territoriale planning (Perspective) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie voorstellen in het plan doelstellingen inzake openbare huisvesting op te nemen, met name op openbare terreinen die in handen zijn van het gewest, zoals de Deltasite en de Driehoeksite, rekening houdend met de grote vraag in de gemeenten ten zuidoosten van Brussel, het gebrek aan betaalbare woningen in de omgeving en de zeldzame kans om meer openbare huisvesting op het grondgebied van het gewest te creëren;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad verlangt dat vooraf een duidelijk aandeel sociale huisvesting vastgelegd wordt; dat in het plan aangegeven wordt welke soorten huisvesting verwacht worden en welk aandeel sociale huisvesting of huisvesting met een sociale bestemming gepland is; dat in het plan gezorgd wordt voor een mix op de schaal van de perimeter en binnen de verschillende ontwikkelde projecten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in het plan gepreciseerd wordt welk soort woningen gepland is; dat het plan quota's oplegt voor sociale woningen en woningen voor middeninkomens, om tegemoet te komen aan de stijgende vraag naar dit soort woningen; dat het plan herzien wordt om het in overeenstemming te brengen met het noodplan van het Gewest voor het beleid inzake sociale huisvesting;

Que la détermination des acteurs privés qui mettront en œuvre le plan ne relève pas de son pouvoir; que l'imposition de charges d'urbanisme ne relève pas du contenu du plan mais sera déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants suggèrent de créer des logements supplémentaires en divisant les maisons unifamiliales existantes;

Considérant que le Gouvernement indique que les projets de création de logements supplémentaires seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les alternatives d'occupation intergénérationnelle des bâtiments existants; sur les incitants à ce type d'habitat;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'incitants à la création d'habitats intergénérationnels ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants craignent que la création de petits logements de type flat ou studio entraîne une paupérisation de la commune d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que des normes minimales d'habitabilité des logements, parmi lesquelles les normes de superficies minimales des locaux habitables, sont définies par le règlement régional d'urbanisme et ne sont pas modifiées par le plan; qu'elles s'appliqueront aux futurs logements créés dans le périmètre du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que la problématique des logements sociaux doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle de la région, pour arriver à un certain équilibre dans la charge de logements sociaux dans toutes les communes;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'une réflexion sur la problématique des logements sociaux à l'échelle de la Région dépasse cependant le pouvoir et le périmètre du plan; qu'il rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire un objectif de création de logement abordable conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) et la Commission régionale de développement demandent que le plan impose des seuils de logements adaptés aux personnes en fauteuil roulant et de logements adaptables, pour permettre aux bruxellois de faire face à l'évolution de leurs besoins en cours de vie et de permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible;

Considérant que le Gouvernement indique que l'imposition de seuils de logements adaptés aux personnes en fauteuil roulant et de logements adaptables ne relève pas du contenu du plan;

Que des normes d'accessibilité des bâtiments par des personnes à mobilité réduite sont définies par le règlement régional d'urbanisme et ne sont pas modifiées par le plan; que ces normes s'appliqueront aux futurs logements créés dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement critiquent le plan en ce qu'il ne prescrit aucune typologie de logement;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) et la Commission régionale de développement suggèrent de fixer des objectifs de logements publics dans le plan, notamment sur les sites fonciers publics aux mains de la région, tels que les sites Delta et Triangle, compte tenu de la forte demande dans les communes du sud-est de Bruxelles, de l'absence d'offre de logements financièrement accessibles à proximité, de la rare opportunité de créer encore du logement public sur le territoire de la région;

Considérant que le conseil économique et social demande qu'une proportion claire de logements sociaux soit définie à l'avance; que le plan précise les types de logements attendus et la proportion de logements sociaux ou à finalité sociale prévue; qu'il assure une mixité à l'échelle du périmètre et au sein même des différents projets développés;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise le type de logement prévu; qu'il impose des quotas de logements sociaux et moyens, afin de répondre à la demande croissante pour ce type de logements; que le plan soit revu afin d'être conforme au plan d'urgence pour la politique sociale du logement de la Région;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan het verwachte type specifieke huisvesting en het aandeel van sociale huisvesting of huisvesting met een sociale bestemming voorschrijft en integreert, naar het voorbeeld van wat ontworpen is voor het RPA Heyvaert (20% sociale huisvesting of gelijkaardig voor elk huisvestingsproject van meer dan 2.000 m²);

Overwegende dat een aantal reclamanten verlangen dat in het plan geëist wordt dat de openbare gronden op de Deltasite en Driehoeksite voor 100% openbare huisvesting bevatten; dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie hiertegen bezwaar maakt om een zekere mate van rentabiliteit voor de overheid mogelijk te maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat de particuliere terreinen op de Triomf-, Beaulieu- en Demeysite minstens 20% sociale woningen bevatten, bovenop de sociale woningen en woningen voor middeninkomens die als stedenbouwkundige last opgelegd worden;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan niettemin gewijzigd is om de doelstelling op te nemen dat minimaal 50% van de woningen voor sociale doeleinden gebouwd moet worden onder de woningen die gebouwd worden op terreinen die eigendom zijn van het Gewest, zoals de Driehoek- en Deltasite; dat het plan dus in overeenstemming is met de doelstelling van het creëren van betaalbare woningen, zoals uiteengezet in de gewestelijke beleidsverklaring 2019-2024; dat het ook in overeenstemming is met de doelstelling van sociale gemengdheid, zoals uiteengezet in het GPDO;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de door het Gewest nagestreefde doelstelling om sociale huisvesting te creëren;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van nieuwe sociale woningen in de buurt van bestaande sociale woningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het niet bevorderlijk zou zijn voor een mix van inwoners en de insluiting van achtergestelde bevolkingsgroepen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan past in het kader van de gewestelijke doelstelling om betaalbare woningen te voorzien, althans op terreinen die eigendom zijn van het Gewest; dat de demografische groei, de dualisering van de bevolking in het gewest en de steeds moeilijkere toegang tot huisvesting het voor de overheid absoluut noodzakelijk maken in te grijpen om de budgettaire lasten van de huishoudens in verband met huisvesting te verlichten, met name door het aanbieden van woningen met een sociale bestemming;

Dat de verschillende vormen van bouwzones en de toegestane afmetingen het mogelijk zullen maken een mix van woningtypologieën, waaronder sociale huisvesting, te realiseren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verlangt dat in het plan het openbare karakter van de grond (erfpacht, oppervlakten enz.) gehandhaafd wordt, om speculatie te voorkomen en een consequente productie van woningen voor sociale doeleinden en middeninkomens te hebben;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de eigendom en de zakelijke rechten die toegekend zijn aan de binnen de perimeter van het plan gelegen gronden, niet onder de bevoegdheden van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de capaciteit van de bestaande infrastructuur om nieuwe inwoners binnen de perimeter van het plan op te vangen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de beschikbare ruimte om de geplande nieuwe voorzieningen, zoals de bioscoop en het sportcentrum, te huisvesten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in overeenstemming is met de doelstellingen van thema 2 van het GPDO, die erop gericht zijn een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door de kwaliteiten die eigen zijn aan het Brusselse grondgebied te versterken, met name door de ontwikkeling van voorzieningen als ondersteuning van het dagelijkse leven; dat zij de realisatie van voorzieningen aanmoedigt in haar strategie van programmatische gemengdheid;

Dat het plan de inplanting van voorzieningen in alle gebieden toestaat; dat het ruimte biedt voor voorzieningen in de aanpalende sites, met name in de Delta-, Driehoek- en Demeysite; dat de inplanting van toekomstige voorzieningen geregeld zal worden in het kader van vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het plan omdat het niet voorziet in voldoende infrastructuur voor de geplande nieuwe gebouwen, zoals scholen;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan prescrive et intègre le type de logements spécifiques attendus et la proportion de logements sociaux ou à finalité sociale prévue, à l'instar de ce qui a été conçu pour le PAD Heyvaert (20% de logements sociaux ou assimilés pour tout projet de logement de plus de 2.000 m²);

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose que les terrains publics des sites Delta et Triangle comportent 100% de logements publics; que la Commission régionale de développement s'y oppose afin de permettre une certaine rentabilité des pouvoirs publics;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que les terrains privés des sites Triomphe, Beaulieu et Demey comportent un minimum de 20% de logements sociaux, en plus des logements sociaux et moyens imposés à titre ce charge d'urbanisme;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a néanmoins été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, tels que les sites Triangle et Delta; que le plan s'inscrit ainsi dans l'objectif de création de logement abordable repris dans la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024; qu'il s'inscrit également dans l'objectif de mixité sociale porté par le PRDD;

Considérant que des réclamants critiquent l'objectif de création de logements sociaux poursuivi par la Région;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouveaux logements sociaux à proximité de logements sociaux existants;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne favorise pas la mixité d'habitants et l'inclusion des populations défavorisées;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans l'objectif régional de création de logements abordables, à tout le moins dans le sites dont la Région est propriétaire; que la croissance démographique, la dualisation de la population régionale et la croissance continue de la difficulté d'accès au logement rendent indispensable l'intervention des pouvoirs publics pour soulager les ménages au niveau de leur poste budgétaire « logement », en proposant notamment des logements à finalité sociale;

Que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront de réaliser une mixité des typologies de logement, en ce compris des logements à finalité sociale;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan maintienne le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies, etc.) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen;

Considérant que le Gouvernement indique que la propriété et les droits réels conférés sur les terrains situés dans le périmètre du plan ne relèvent pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la capacité des infrastructures existantes à accueillir des nouveaux habitants dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'espace disponible pour accueillir les nouveaux équipements projetés, tels que le cinéma et le centre sportif;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les objectifs de l'axe 2 du PRDD qui visent à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en renforçant les qualités propres au territoire bruxellois, en développant notamment les équipements comme support de la vie quotidienne; qu'il encourage la création d'équipement dans sa stratégie de mixité programmatique;

Que le plan autorise l'implantation d'équipements dans l'ensemble des zones; qu'il prévoit des espaces pour des équipements dans les sites en accroche, notamment dans les sites Delta, Triangle et Demey; que l'implantation des futurs équipements sera réglée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne prévoit pas suffisamment d'infrastructures pour les nouveaux logements projetés, tels que des écoles;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in een toename van collectieve voorzieningen om de toename van de dichtheid te begeleiden en om tegemoet te komen aan de vraag naar openbare diensten van de nieuwe inwoners; dat zij vragen naar de oprichting van kinderdagverblijven, scholen, een cultureel centrum, een bibliotheek, een speelotheek, een jeugdcentrum, een buurtbioscoop, een zwembad enz.;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat gemeenschapsvoorzieningen en -diensten (kinderdagverblijven, scholen, gezondheidsdiensten zoals medische centra of praktijken enz.) voldoende ontwikkeld worden om in de behoeften te voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de infrastructuur van het sportcentrum van het Zoniënwoud reeds verzadigd is; dat het plan in nieuwe sportvoorzieningen moet voorzien;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om rekening te houden met de evolutie van de vraag naar sportvoorzieningen; dat zij opmerkt dat er vraag is naar sportvoorzieningen voor de ontwikkeling van nichesporten, naar meer toegankelijke structuren en/of structuren die bestemd zijn voor de inwoners en de vzw's van de gemeente;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de oprichting van nachtopvangcentra voor daklozen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de realisatie van voorzieningen op al zijn sites aanmoedigt;

Dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om de prioritaire voorzieningen aan te geven die binnen de perimeter van het plan gerealiseerd moeten worden, zoals schoolinfrastructuur, opvangvoorzieningen en aangepaste woningen voor bejaarden, een recyclagepark, een stelplaats voor openbaar vervoer, en andere openbare voorzieningen met een lokale invloed naargelang de context, de beschikbare grond en de verenigbaarheid daarvan met de andere reeds aanwezige functies;

Dat de oprichting van nachtopvangcentra voor daklozen niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de noodzaak om nieuwe kantoorruimte te bouwen binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in minder kantoorgebouwen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat de leegstand van kantoren in de tweede kroon van het Gewest aanzienlijk is;

Dat het doel van het plan erin bestaat de kantoorfunctie binnen de perimeter te handhaven, zonder minimumoppervlakte voor kantoren vast te stellen, maar eerder maxima;

Dat het plan voorziet in de verbouwing van bepaalde kantoorgebouwen tot woningen, met name op de Triomfsite, in het kader van een programmatische gemengdheid om in de huisvestingsbehoeften te voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet gericht is op de ontwikkeling van de primaire en secundaire sector; dat het alleen gericht is op beroepen in de tertiaire sector;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in overeenstemming is met de visie en de strategische doelstellingen van thema 3 van het GPDO, die erop gericht zijn het grondgebied in te zetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie; dat het een programmatische gemengdheid ontwikkelt die plaats biedt aan productieve en logistieke activiteiten, en aan geïntegreerde dienstverlening aan bedrijven; dat het met name de ontwikkeling van stadslandbouw en logistieke activiteiten op de Driehoeksite aanmoedigt;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen het begrip 'buurtwinkels' toe te voegen en te definiëren en voor te stellen deze rond het toekomstige openbare plein te situeren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik de vestiging van lokale bedrijven aanmoedigt, met name rond het openbare plein van de Demeysite;

7. Transversaliteit – Verbindende openbare ruimtes (1.b.4.)

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) verheugd is over de kwaliteit van de openbare ruimtes die in het plan voorgesteld worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de wens om de wijken die momenteel door het viaduct afgesneden worden, opnieuw met elkaar te verbinden door nieuwe verbindingen tot stand te brengen; de wens om het effect van de stedelijke barrières te verminderen;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une augmentation des équipements collectifs afin d'accompagner l'augmentation de densité et de répondre aux demandes en service public des nouveaux habitants; qu'ils demandent la création de crèches, écoles, centre culturel, bibliothèque, ludothèque, maison de jeunes, cinéma de quartier, piscine, etc.;

Considérant que le conseil économique et social et la Commission régionale de développement demandent que des équipements et des services collectifs (crèches, écoles, services de soins de type centre ou cabinet médical, etc.) soient développés en suffisance pour répondre aux besoins;

Considérant que des réclamants relèvent que les infrastructures du centre sportif de la forêt de Soignes sont déjà saturées; qu'il est nécessaire que le plan prévoie de nouveaux équipements sportifs;

Considérant que la Commission régionale de développement demande de tenir compte de l'évolution de la demande en matière d'équipements sportifs; qu'elle relève qu'une demande existe en équipements sportifs pour le développement de la pratique de sports de niche, pour des structures plus accessibles et/ou destinées aux habitants et ASBL de la commune;

Considérant que des réclamants demandent la création d'abris de nuit pour les SDF;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage la création d'équipements dans tous ses sites;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les équipements prioritaires à réaliser dans le périmètre du plan, tels que des infrastructures scolaires, des équipements d'accueil et logements adaptés aux personnes âgées, un recypark, un dépôt de transport en commun, et d'autres équipements publics à rayonnement local selon le contexte, le foncier disponible et leur compatibilité avec les autres fonctions déjà présentes;

Que la création d'abris de nuit pour les SDF ne relève pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la nécessite de construire de nouvelles surfaces de bureaux dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie moins d'immeubles de bureaux;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la vacance des bureaux dans la seconde couronne de la Région est importante;

Que l'objectif du plan est de maintenir la fonction de bureau dans son périmètre, sans fixer de surfaces minimales constructibles pour les bureaux mais bien des maximas;

Que le plan prévoit de reconvertir certains immeubles de bureaux en logements, notamment sur le site Triomphe, dans le cadre d'une mixité programmatique de façon à répondre aux besoins en termes de logement;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne vise pas le développement des secteurs primaires et secondaires; qu'il ne vise que des occupations du secteur tertiaire;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans la vision et les objectifs stratégiques de l'axe 3 du PRDD, qui visent à mobiliser le territoire pour le développement de l'économie urbaine; qu'il développe une mixité programmatique offrant une place aux activités productives et logistiques, aux services intégrés aux entreprises; qu'il encourage notamment le développement de l'agriculture urbaine et des activités logistiques sur le site Triangle;

Considérant que des réclamants suggèrent d'ajouter et de définir la notion de « commerces locaux » et de suggérer leur implantation autour de la future place publique;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique encourage l'implantation de commerces de proximité, notamment au pourtour de la place publique du site Demey;

7. Transversalité – Des espaces publics liants (1.b.4.)

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) salue les espaces publics de qualité proposés par le plan;

Considérant que des réclamants sont favorables à la volonté de relier les quartiers coupés actuellement par le viaduc en créant de nouvelles liaisons; à la volonté de réduire l'effet de barrière urbaine;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de ambities van het plan is om talrijke en gediversifieerde verbindingen aan weerskanten van en langs de stadsboulevard voor te stellen; dat deze verbindingen het mogelijk maken om het grote grondgebied te ontsluiten door de belangrijkste entiteiten ervan toegankelijk te maken; dat zij ook, op lokale schaal, de stadsdelen die momenteel gescheiden zijn, met elkaar verbinden en hen aldus een nieuw nabuurschap bieden;

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat het viaduct het stedelijk weefsel niet scheurt omdat er veel kruisingen onderdoor lopen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de oversteekplaatsen van de bestaande wegeninfrastructuur onveilig zijn; dat de bestaande grootstedelijke wegen en de viaducten daarvan onder meer zowel een fysieke als een landschappelijke barrière vormen en een stedelijke scheidslijn creëren die de aangrenzende wijken van elkaar scheidt;

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat de geplande nieuwe gebouwen niet bevorderlijk zijn voor de ontwikkeling van het sociale leven in de wijken die zij zullen vormen en voor de integratie van aan elkaar grenzende wijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de ontwikkeling van actieve gevels langs de structurerende en multimodale openbare ruimtes, teneinde de benedenverdiepingen van de gebouwen te activeren met programma's die toegankelijk zijn voor het publiek, en het commerciële aanbod en de aantrekkingskracht van verschillende sites te versterken;

Dat het plan tevens voorziet in de aanleg van verscheidene structurerende en multimodale openbare ruimtes, die aantrekkelijk en rustig zijn, met inbegrip van een openbaar plein en voorpleinen, en van groene ruimtes van goede kwaliteit; dat het de herverbinding van wijken bevordert door openbare ruimtes met elkaar te verbinden en door de toename en diversifiëring van verbindingen en porositeiten die gereserveerd zijn voor actieve modi;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan transversaliteit, met name tussen de Demey- en Deltasite waar de bestaande bruggen niet versterkt zijn, op het niveau van de nieuwe Deltasite die ingesloten is langs de huidige stelplaats van de MIVB, op het niveau van de nieuwe Driehoeksite die slechts over één enkele toegang beschikt zonder enige verbinding met Elsene;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan voorziet in de verbreding van de Deltabrug via de aanleg van de Delta-esplanade door het vergroten van de overdekking van de spoorweginstallaties op de Deltasite;

Dat het strategische luik van het plan voorziet in een verbinding met Elsene vanaf de Driehoeksite; dat het ook voorziet in verbindingen met de CHIREC-site via de parkway en met de Michiels-zone van de Deltasite onder de bestaande spoorweginstallaties;

Dat het plan de verbindingen tussen de Demey- en Deltasite versterkt via de landschapscontinuïteitszone door een circulatieruimte te reserveren voor actieve modi en openbaar vervoer, terwijl een ruimte voor autoverkeer behouden blijft;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen de metro weg te halen tussen Beaulieu en Demey om de breuk die deze met zich meebrengt tussen de wijken aan weerskanten op te heffen, om nieuwe verbindingsruimtes te creëren en om geluids- en trillingshinder te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de optie om de metro ondergronds te laten gaan geanalyseerd is, maar door het MER niet gekozen is; dat tot de argumenten die aangevoerd zijn om de metro niet ondergronds te laten gaan, met name de beperkingen voor de uitvoering (moeilijkheid in verband met de aanwezigheid van de freatische grondwaterlagen, geraamde kosten van meer dan 200 miljoen euro) en de exploitatie van de dienst in Beaulieu tijdens de bouwwerkzaamheden (beperking op lange termijn) behoren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoekt om de kwestie van de rommelmarkt die momenteel binnen de perimeter van het plan gehouden wordt, in het plan aan de orde te stellen, gezien het gewestelijke belang en de gebruikswaarde ervan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de kwestie van de rommelmarkt die momenteel binnen de perimeter van het plan gehouden wordt, niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het schema op bladzijde 69 van het plan niet de projecties van het strategische en verordenende luik ervan weergeeft; dat het bouwwerken weergeeft die niet gepland waren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de schema's in het plan illustratief en niet-bindend zijn; dat het strategische luik van het plan gewijzigd is om bovengenoemd schema te corrigeren;

Considérant que le Gouvernement indique que l'une des ambitions du plan est de proposer des connexions nombreuses et diversifiées de part et d'autre et le long du boulevard urbain; que ces liaisons permettent de donner accès au grand territoire en rendant accessible ses grandes entités; qu'elles raccordent également, à l'échelle locale, les « pièces urbaines » actuellement séparées en leur offrant ainsi un nouveau voisinage;

Considérant que des réclamants estiment que le viaduc ne déchire pas le tissu urbain au motif qu'il existe de nombreuses traversées en dessous;

Considérant que le Gouvernement indique que les traversées de l'infrastructure routière existante sont insécurisantes; que la voirie métropolitaine existante et ses viaducs constituent entre autres à ce titre une barrière tant physique que paysagère et créent une fracture urbaine qui sépare les quartiers qui les bordent;

Considérant que des réclamants estiment que les nouveaux immeubles projetés sont peu propices au développement de la vie sociale des quartiers qu'ils constitueront et à l'intégration des quartiers voisins;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le développement de façades actives le long des espaces publics structurants et multimodaux, afin d'activer les rez-de-chaussée des immeubles par des programmes accessibles au public, et de renforcer l'offre commercial et l'attractivité de plusieurs sites;

Que le plan prévoit également la création de plusieurs espaces publics structurants et multimodaux, attractifs et pacifiés, dont une place publique et des parvis, et des espaces verts de qualité; qu'il favorise la reconnexion des quartiers au travers d'espaces publics liants et de la multiplication et la diversification des connexions et porosités réservés aux modes actifs;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de transversalité, notamment entre les sites Demey et Delta où les ponts existants ne sont pas renforcés, au niveau du nouveau site Delta enclavé le long de l'actuel dépôt de la STIB, au niveau du nouveau site Triangle qui ne bénéficie que d'un seul accès sans connexion avec Ixelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan prévoit l'élargissement du pont Delta au travers de l'aménagement de l'esplanade Delta en augmentant la couverture des installations de chemins de fer sur le Site Delta;

Que le volet stratégique du plan prévoit une connexion vers Ixelles depuis le site Triangle; qu'il prévoit également des connexions avec le site du CHIREC via le parkway et avec l'espace Michiels du Site Delta sous les installations de chemin de fer existante;

Que le plan renforce les connexions entre les sites Demey et Delta au travers de la zone de continuité paysagère en réservant un espace de circulation aux modes actifs et aux transports en commun, tout en conservant un espace de circulation automobile;

Considérant que des réclamants demandent d'enfuir le métro entre Beaulieu et Demey afin de supprimer la rupture qu'il implique entre les quartiers situés de part et d'autre, de créer de nouveaux espaces liants, de réduire les nuisances sonores et vibratoires;

Considérant que le Gouvernement indique que l'option d'enterrer le métro a été analysée mais non retenue par le RIE; que parmi les arguments avancés pour ne pas enterrer le métro, figurent notamment les contraintes de mise en œuvre (difficulté liée à la présence de la nappe phréatique, coût de réalisation estimé à plus de 200 millions d'euros) et d'exploitation du service à Beaulieu durant le chantier (limitation de longue durée);

Considérant que la Commission régionale de développement demande que la question de la brocante qui se tient actuellement dans le périmètre du plan soit abordée par le plan, étant donné son importance régionale et sa valeur d'usage;

Considérant que le Gouvernement indique que la question de la brocante qui se tient actuellement dans le périmètre du plan ne relève pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que le schéma reproduit en page 69 du plan ne reflète pas les projections de ses volets stratégique et règlementaire; qu'il figure des constructions non prévues;

Considérant que le Gouvernement indique que les schémas du plan sont illustratifs et non contraignants; que le volet stratégique du plan a été modifié afin de rectifier le schéma précité;

8. Mobiliteitsstrategie (1.C.)

8.1. Algemene opmerkingen

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat in een polycentrisch en multipolair gebied ook de bereikbaarheid multipolair en multimodaal moet zijn;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) het voorstel van een langetermijnvisie die rekening houdt met mobiliteit en ruimtelijke ordening waardeert;

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover een wijziging van de mobiliteit in het Brussels Gewest;

Overwegende dat een aantal reclamanten de mobiliteitsstrategie van het plan onrealistisch en aberrant vinden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat het plan deel uitmaakt van een actieve gewestelijke en grootstedelijke mobiliteitsstrategie die het gebruik van het openbaar vervoer bevordert;

Dat het plan ook past in de visie en de strategische doelstellingen van thema 4, die tot doel hebben het grondgebied in te zetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen;

Dat het plan tot doel heeft het aantal ritten met de eigen auto te verminderen en actieve vervoerswijzen tot de belangrijkste vervoerswijze te maken voor trajecten van minder dan 5 km;

Dat het ernaar streeft om het autowegennet tegen 2030 om te vormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors, een gemengde en polycentrische stad te ontwikkelen en een "stad van korte afstanden" te creëren waarin de behoefte aan gemotoriseerd verkeer wordt beperkt door het aanbieden van een maximum aan stedelijke diensten binnen een loopafstand van 5 minuten van de woning;

Dat het rust wil brengen in de wijken door het transitverkeer te verminderen, de stad minder doorlaatbaar te maken voor het verkeer en het wooncomfort met rustige openbare ruimten te verhogen;

Dat het beoogt het gebruik van het openbaar vervoer te intensiveren door het aanbod aan te passen aan de vraag en door de aanwezigheid van een fijnmazige mobiliteitsoplossing, en dat het daartoe de stedelijke ontwikkeling en de rationele verdichting van het Gewest wil combineren met de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur, de oprichting van prioritaire ontwikkelingscentra wil koppelen aan de aanwezigheid van een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, en het netwerk van structurerende openbaarvervoerlijnen wil versterken, waarvan het gebruik, op zich of multimodaal, wordt aangemoedigd voor de middellange en lange afstand;

Dat de aanbevelingen van de milieueffectenstudie, met name op het gebied van mobiliteit, in het plan zijn opgenomen;

Overwegende dat de gemeente Overijse het plan bekritiseert omdat de fundamentele elementen van de mobiliteitsstrategie van het plan niet werden vertaald in het verordenende luik om de nodige juridische zekerheid te garanderen, terwijl de uitvoering van de essentiële elementen van het stadsboulevardscenario dat werd weerhouden door het MER wordt aangeduid als een conditio sine qua non voor de uitvoering van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan is samengesteld uit geschreven voorschriften en grafische voorschriften die op het gepaste niveau de invariabele elementen beschrijft waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplichtend karakter wil geven om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te verzekeren;

Dat het verordenende luik van het plan de verschillende elementen nodig voor de realisatie van de mobiliteitsstrategie van het plan, zoals de plaats van de transitparking en de inplanting van de structurerende ruimten, een bindende kracht geeft;

Overwegende dat een aantal reclamanten het ontwerp bekritiseren omdat het geen visie heeft op de mobiliteit over 20 jaar;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan heeft onderzocht, met name de impact op de mobiliteit; dat in dit kader verschillende hypothesen over de evolutie van de mobiliteit werden geïntegreerd;

Dat de impact van het RPA onder meer werd onderzocht aan de hand van het gewestelijke multimodale model MUST; dat dit model is geijkt op basis van reële verkeers- en sociaaleconomische gegevens; dat deze gegevens kunnen worden gebruikt om de prospectieve scenario's te modelleren;

8. Stratégie de mobilité (1.C.)

8.1. Observations générales

Considérant que la Commission régionale de développement relève que, dans un territoire polycentrique et multipolaire, l'accessibilité doit aussi être multipolaire et multi-centrale;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) apprécie la proposition d'une vision à long terme intégrant mobilité et aménagement du territoire;

Considérant que des réclamants sont favorables à un changement de la mobilité en région bruxelloise;

Considérant que des réclamants jugent la stratégie de mobilité du plan irréaliste et aberrante;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que le plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transports en commun;

Que le plan s'inscrit également dans la vision et les objectifs stratégique de l'axe 4, qui visent à mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal;

Que le plan entend réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km;

Qu'il vise à transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030, développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » pour limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi;

Qu'il entend apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic et augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés;

Qu'il vise à intensifier l'usage des transports publics par l'adaptation de l'offre à la demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité, et pour ce faire lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement, assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance et renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage, seul ou multimodal, est encouragé sur les moyennes et longues distances;

Que le plan intègre les recommandations de l'étude sur les incidences environnementales du plan, notamment en matière de mobilité;

Considérant que la commune d'Overijse critique le plan en ce que les éléments fondamentaux de la stratégie de mobilité du plan n'ont pas été traduits dans le volet règlementaire afin d'assurer une sécurité juridique nécessaire, alors que la mise en œuvre des éléments essentiels du scénario de boulevard urbain retenu par le RIE est identifiée comme une condition sine qua non de la mise en œuvre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan se compose de prescriptions littérales et de prescriptions graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Que le volet réglementaire du plan donne une force obligatoire aux différents éléments indispensables à la réalisation de la stratégie de mobilité du plan, tels que l'emplacement du parking de transit et l'implantation des zones d'espaces structurants;

Considérant que des réclamants critiquent le projet en ce qu'il ne prévoit pas de vision de la mobilité d'ici 20 ans;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan, notamment en ce qui concerne son impact en termes de mobilité; que dans ce cadre, plusieurs hypothèses d'évolution de la mobilité ont été intégrées;

Que les impacts du PAD ont été analysés, en autre, à l'aide du modèle multimodal régional MUSTI; que ce modèle est calibré sur base de données de trafic et socio-économiques réelles; que ces données peuvent servir à modéliser des scénarios prospectifs;

Dat het MER heeft gekozen voor een raming van de effecten op korte termijn (2025), op basis van realistische hypothesen van de modale verdeling; dat het dus gaat om een bindende situatie inzake het autoverkeer; dat in het model rekening werd gehouden met de aangegane projecten inzake vervoersinfrastructuur;

Dat op basis van het model de verschuiving naar het openbaar vervoer (trein, tram, bus), naar de fiets en de trajectwijzigingen voor de auto's konden worden geraamd;

Overwegende dat een aantal reclamanten de mobiliteitsstrategie van het plan bekritiseren om de redenen dat ze geen globale mobiliteitsvisie voorstelt; dat ze de economische ontwikkeling van Brussel zal schaden en Brussel isoleren van Wallonië; dat ze de mobiliteit enkel in Oudergem beschouwt en het fileprobleem zal zich verplaatsen naar de andere buurgemeenten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de mobiliteitsstrategie op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het grootstedelijk gebied van het GPDO en op schaal van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan (GoodMove 2030) dat onder meer het aantal autoverplaatsingen in, naar en vanuit het Brussels Gewest wil verminderen;

Dat het plan onder meer past in de doelstellingen van thema 3 van het GPDO die tot doel hebben het grondgebied in te zetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de perimeter van de mobiliteitsstrategie uit te breiden tot de hele gemeente Oudergem;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de interventie van het plan beperkt is tot haar perimeter; dat ze niet bevoegd is om een gemeentelijk mobiliteitsplan te bepalen voor de gemeente Oudergem;

8.2. De vermindering van het autoverkeer bevorderen (1.c.1)

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) opmerkt dat het ontwerp een vermindering van het zeer drukke verkeer die samenhangt met de afbraak van het viaduct veronderstelt van om en bij de helft van het verkeer dat het Gewest binnenrijdt, maar ook zeer grote investeringen, en dat dit heel wat vragen oproept;

Overwegende dat verschillende reclamanten en de stad Brussel gunstig staan tegenover de doelstelling om het autoverkeer te verminderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het plan een geloofwaardig alternatief biedt om de toenemende stroom van auto's die Brussel binnen- en buitenrijden te verminderen en de mobiliteit en de levenskwaliteit in de doorkruiste wijken te verbeteren; dat het plan strookt met de verstedelijking van grootsteden en steden in Europa en overal in de wereld die erin geslaagd zijn om niet alleen hun koolstofafdruk te verkleinen, maar ook aanzienlijk de autodruk te verlichten, en zo een gezellige en bundelende ruimte te creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat een van de doelstellingen van het plan erin bestaat om de levenskwaliteit te verbeteren, onder meer door het autoverkeer te verminderen, de daaraan verbonden infrastructuren herin te richten en parallel daarmee de actieve vervoerswijzen te ontwikkelen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de doelstelling om het autoverkeer en het aantal auto's die Brussel binnenrijden te verminderen, om de redenen dat deze pendelaars werknemers zijn die bijdragen tot de Brusselse economie; dat de doelstelling een delokalisatie impliceert van de bedrijven buiten het Brussels Gewest en schaadt de economie van het Gewest;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen; met name op het vlak van mobiliteit en economische impact;

Dat het plan wordt geïntegreerd in een visie op de gemengde stad in overeenstemming met de uitdagingen van het GewOP; het integreert huisvesting in de economische ontwikkelingen en biedt een coherente visie op de mobiliteit en de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat verschillende gesprekken met de economische actoren van de wijk en met verschillende bewonersgroepen de auteurs van het ontwerpplan in staat hebben gesteld een aangepast plan voor te stellen dat het economische ontwikkelingspotentieel van de wijk in stand houdt en versterkt;

Overwegende dat enkele reclamanten het plan bekritiseren omdat de verwachtingen inzake de vermindering van het autogebruik niet realistisch zijn;

Que le RIE a opté pour une estimation à court terme (2025) des effets du plan sur base d'hypothèses réalistes en termes de répartition modale; qu'il s'agit donc d'une situation contraignante en termes de trafic automobile; Que les projets engagés en termes d'infrastructure de transport ont été pris en compte dans le modèle;

Que le modèle a permis d'estimer les reports vers les transports en commun (train, trams, bus) vers le vélo, les changements d'itinéraires pour les véhicules automobiles;

Considérant que des réclamants critiquent la stratégie de mobilité du plan, aux motifs; qu'elle ne propose une vision globale de la mobilité; qu'elle va nuire au développement économique de Bruxelles et l'isoler de la Wallonie; qu'elle n'envisage la mobilité qu'au niveau d'Auderghem et va reporter le problème de congestion dans les autres communes voisines;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale et de la zone métropolitaine du PRDD et du nouveau Plan Régional de Mobilité (GoodMove 2030), qui vise entre autres à réduire le volume des déplacements effectués en voiture dans, vers et depuis la région bruxelloise;

Que le plan s'intègre notamment dans les objectifs de l'axe 3 du PRDD qui visent à mobiliser le territoire pour développer l'économie urbaine;

Considérant que des réclamants demandent l'élargissement du périmètre de la stratégie de mobilité à l'ensemble de la commune d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que l'intervention du plan se limite à son périmètre; qu'il n'est pas de son pouvoir de déterminer un plan communal de mobilité pour le territoire de la commune d'Auderghem;

8.2. Favoriser la réduction du trafic automobile (1.c.1.)

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève que le projet implique une réduction de trafic très importante, liée à la suppression du viaduc, de l'ordre de la moitié du trafic entrant dans la Région, des investissements très importants aussi et qu'il soulève de très nombreuses questions;

Considérant que des réclamants et la Ville de Bruxelles sont favorables à l'objectif de réduction de la circulation automobile;

Considérant que des réclamants estiment que le plan offre une alternative crédible de réduction du flux croissant de véhicules entrant et sortant de Bruxelles, associée à une meilleure mobilité et qualité de vie dans les quartiers traversés; que le plan est en adéquation avec l'urbanisation de grandes métropoles et villes en Europe et partout dans le monde, qui, outre leurs efforts à réduire l'empreinte carbone, ont su réduire drastiquement la pression automobile au bénéfice d'une espace convivial et fédérateur;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que l'un des objectifs du plan consiste à améliorer la qualité de vie, entre autres par la réduction du trafic automobile, le réaménagement des infrastructures qui y sont dédiées et le développement parallèle des modes actifs;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'objectif de réduction de la circulation automobile et du nombre de voitures entrant dans Bruxelles, aux motifs; que ces navetteurs sont des travailleurs qui participent à l'économie bruxelloise; que cela impliquera une délocalisation des sociétés en dehors de la région bruxelloise et nuira à son économie;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en termes de mobilité et d'impact économique;

Que le plan s'intègre dans une vision de la ville mixte conformément aux enjeux du PRD, intégrant le logement aux développements économiques ainsi qu'une vision cohérente de la mobilité et du développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale;

Que plusieurs échanges avec des acteurs économiques dans le quartier et des différents groupes de riverains ont permis aux auteurs du projet de plan de faire un plan adapté qui maintient et renforce le potentiel de développement économique du quartier;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce que ses perspectives de réduction de l'usage de la voiture ne sont pas réalistes;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de modal shift wordt geïnduceerd door de vermindering van de capaciteit van de stadstoegang en door de vervoersinfrastructuurprojecten die zijn voorzien om ze te begeleiden;

Dat de impact van de vermindering van de capaciteit werd geëvalueerd door het MER; dat het MER preciseert dat de vermindering van het verkeer het resultaat is van de inrichtingen die voorop worden gesteld;

Dat de vermindering van het autogebruik, ten gunste van het openbaar vervoer, nodig wordt geacht om de doelstellingen van het GPDO te bereiken;

Overwegende dat enkele reclamanten het plan bekritiseren omdat de verwachtingen inzake de vermindering van het autogebruik niet realistisch zijn;

Overwegende dat de gemeente Overijse het plan bekritiseert omdat het niet zeker is dat de beoogde maatregelen om het autoverkeer te verminderen uitvoerbaar zijn, zoals de modal shift en de ontwikkeling van het intergewestelijk vervoer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER preciseert dat de vermindering van de capaciteit van de E411 gevolgen zal hebben die in 2 groepen kunnen worden ingedeeld: modale keuze en trajectverschuiving;

Dat uit de modelleringen blijkt dat het openbaar vervoer (NMBS, TEC, De Lijn) goed is voor 10% van de stromen die het Gewest binnenrijden langs de E411, dat 30% van het autoverkeer de impact ondergaat van de herinrichting;

Dat het ontwikkelingspotentieel van het openbaar vervoer langs de verkeersader en de Ring, gekoppeld aan P+R, uitzicht biedt op een grotere modal shift;

Dat een grote impact valt te voorzien voor de stadsuitgangen; dat er oplossingen moeten worden ontwikkeld om de modal shift te bewerkstelligen van de Brusselaars die de stad moeten verlaten; dat het MER bevestigt dat de mobiliteitshub een interessant instrument is om deze modal shift te bewerkstellingen;

Dat de vermindering van de capaciteit van de E411 trajectverschuivingen zal genereren op de belangrijkste verkeersaders rond de E411; dat het MER aanbeveelt om beschermende maatregelen te voorzien voor de geïmpacteerde wijken, om de trajectverschuiving te beheersen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat sommige gebruikers geen andere vervoermiddelen dan de auto kunnen gebruiken vanwege hun beroepsactiviteit, hun gezinssituatie, hun gezondheidstoestand of hun leeftijd; dat heel wat patiënten van het Delta Ziekenhuis omwille van hun gezondheidstoestand enkel de auto kunnen gebruiken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een vermindering van het autoverkeer beoogt door de ruimten voor de auto, de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer in evenwicht te brengen; dat het ruimten voor het autoverkeer behoudt in het kader van de stadsboulevard; dat Brussel dus bereikbaar zal blijven met de auto;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het onvoldoende rekening houdt met de nieuwe technologieën op het vlak van mobiliteit om de redenen dat over 20 jaar de huidige auto's vervangen zullen zijn door elektrische of hybride en zelfrijdende modellen, elektrische shuttles, enz., wat de vervuiling en de hinder die wordt gegenereerd door de huidige wegeninfrastructuur zal verminderen;

Overwegende dat enkele reclamanten zich afvragen of met de zelfrijdende en elektrische auto rekening werd gehouden bij de verwachtingen inzake het verkeer op middellange en lange termijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen; dat het MER de informatie bevat die redelijkerwijs vereist is rekening houdend met de bestaande kennis en de bestaande evaluatiemethodes;

Dat de modelleringen die werden uitgevoerd om de effecten van het plan te beoordelen rekening hebben gehouden met de verwachte technologische evoluties op het vlak van mobiliteit; dat het momenteel nog hypothetisch is om de impact van de nieuwe technologieën, waaronder de zelfrijdende wagens, op de mobiliteit te kennen; dat de hypotheses voor de modal shift rekening houden met de prospectieve visie op het autogebruik in termen van modaal aandeel; dat deze modale aandelen niet significant worden beïnvloed door de technologieën en motorisaties; dat de verwachte vooruitgang in het domein van onder meer elektrische en hybride wagens een impact zullen hebben op de luchtkwaliteit op lokaal niveau, dat op globale schaal de emissiebalans rekening moet houden met de vervuiling veroorzaakt door de

Considérant que le Gouvernement indique que le report modal est induit par la réduction de la capacité de l'entrée de ville et les projets d'infrastructures de transport prévus pour l'accompagner;

Que l'impact de la réduction de la capacité a été évalué par le RIE; que le RIE précise que la réduction du trafic est le résultat des aménagements ambitionnés;

Que la réduction de l'usage de la voiture au profit des transports collectifs est jugée nécessaire pour atteindre les objectifs visés par le PRDD;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce que ses perspectives de réduction de l'usage de la voiture ne sont pas réalistes;

Considérant que la commune d'Overijse critique le plan en ce qu'il n'est pas certain que les mesures envisagées pour assurer une réduction du trafic automobile soient réalisables, telles que le report modal et le développement des transports interrégionaux;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE précise que la réduction de la capacité de l'axe E411 aura des conséquences qui peuvent être regroupées en 2 ensembles : le choix modal et les reports d'itinéraires;

Que les modélisations montent que les transports publics (SNCB, TEC, De Lijn) intéresseront 10% du flux entrant par l'E411, soit 30% du flux automobile affecté par le réaménagement;

Que le potentiel de développement des transports en commun le long de l'axe et du Ring, couplé à des P+R offre des perspectives de report modal plus important;

Qu'un impact important est à prévoir pour les sorties de ville; que des solutions doivent être développées pour assurer le transfert modal des Bruxellois qui devront sortir de la ville; que le RIE confirme que le HUB de mobilité est un outil performant pour assurer ce transfert modal;

Que la réduction de capacité l'E411 provoque des reports d'itinéraires sur les principaux axes contournant l'axe; que le RIE recommande de prévoir des mesures de protections des quartiers impactés en vue de maitriser le report d'itinéraire;

Considérant que des réclamants relèvent que certains usagers n'ont pas la possibilité de recourir à d'autres moyens de transport de la voiture, en raison de leur activité professionnelle, leur situation familiale, leur état de santé ou leur âge; que de nombreux patients de l'hôpital Delta ne sont pas en mesure de recourir à d'autres modes de transport que la voiture en raison de leur état de santé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise une réduction du trafic automobile au travers d'un rééquilibrage des espaces révolus aux automobiles, aux modes actifs et aux transports en commun; qu'il conserve des espaces de circulation automobile dans le cadre du boulevard urbain; qu'il maintient ainsi l'accessibilité de Bruxelles en voiture;

Considérant que des réclamants qu'ils critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas suffisamment compte des nouvelles technologies en matière de mobilité, aux motifs; que d'ici 20 ans les voitures actuelles seront remplacées par des voitures électriques ou hydrides et autonomes, des navettes électriques, etc. ce qui réduira la pollution et les nuisances générées par l'infrastructure routière actuelle;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la prise en compte de la voiture autonome et électrique dans les perspectives de circulation à moyen et long termes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées; que le RIE contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu notamment des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes;

Que les modélisations réalisées pour évaluer les incidences du plan ont tenu compte des évolutions technologiques attendues en matière de mobilité; qu'à l'heure actuelle, il est encore hypothétique de connaitre l'impact des nouvelles technologies, dont les voitures autonomes sur la mobilité; que les hypothèse de part modale tiennent compte de la vision prospective de l'utilisation de la voiture en termes de part modales; que ces parts modale ne sont pas influencées de manière significative par les technologie et la motorisation; que la progression attendue des voitures électriques, hybrides, entre autres, auront un impact sur la qualité de l'air au niveau local, qu'à l'échelle globale le bilan émissif doit tenir compte de la pollution engendrées par la production (délocalisée) de l'électricité et la construction (délocalisée) des véhicules; que dès lors

(gedelokaliseerde) productie van elektriciteit en de (gedelokaliseerde) constructie van de wagens; dat de voorspellingen van het MER dus rekening houden met de evolutie van het wagenpark en met de effecten ervan op het leefmilieu;

Overwegende dat de gemeente Overijse het MER bekritiseert omdat het de omvang van de resterende autostromen bij mislukking van de modal shift onderschat; dat ze vraagt dat het MER de mogelijke effecten bij het mislukken van de modal shift en bij onvoldoende alternatieve mobiliteitsmaatregelen zoals het gebruik van de transitparking en het openbaar vervoer nader onderzoekt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER zijn analyse baseert op een multimodale modellering op gewestelijke schaal, steunend op tellingen en betrouwbare sociogeografische gegevens; dat ook de projecties betrouwbaar zijn, al is enige onzekerheid onvermijdelijk bij het voorspellen van een toekomstige situatie;

Dat het MER een uitvoeringsvolgorde aanbeveelt om de effecten van het plan te beperken, dat het met name aanbeveelt om alternatieve mobiliteitsoplossingen uit te rollen vóór de interventies aan het wegennet; dat de modal shift bijgevolg gegarandeerd wordt door de verschillende uitvoeringsfasen te realiseren in de juiste volgorde;

Dat de mobiliteitsstrategie zich hoofdzakelijk tot doel stelt om het autoverkeer te verminderen en tot effect zal moeten hebben dat de modal shift wordt aangemoedigd; dat een overgangsfase waarin de gebruikers van de weginfrastructuur hun gedrag moeten aanpassen niet uitgesloten is, maar dat de alternatieve mobiliteitsoplossingen die het plan aanbeveelt de modal shift zullen garanderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten suggereren om verschillende maatregelen te nemen om de autostroom te verminderen, zoals het verplichten van carpoolen om de stad binnen te rijden met minstens 2 personen per voertuig of het heffen van een meertaks per toegang, het creëren van een verkeerstrechter aan de stadstoegang om de debietcapaciteit te verkleinen, het aanleggen van overstapparkings, het creëren van teletol om de stad binnen te rijden via het viaduct, het beperken van het verkeer tot elektrische en/of hybride wagens;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan Good Move voorstelt om meerdere maatregelen te nemen om het autoverkeer te verminderen; dat het plan aansluit bij de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move en verschillende maatregelen aanbeveelt zoals de multimodale wegenspecialisatie, de beperking van het verkeer in de wijken, de herinrichting van bepaalde verkeersaders tot multimodale stadsboulevards, de ontwikkeling van het openbaarvervoersnet, de inrichting van een netwerk van bevoorrechte fietsroutes;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de autostromen vooral te verminderen aan de toegang tot de stedelijke ruimte en om de stromen niet af te leiden naar de aangrenzende wijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een vermindering van het autoverkeer beoogt vanaf de stadstoegang, door de bestaande weginfrastructuur om te vormen tot een stadsboulevard van zodra het Zoniënwoud is doorkruist vanaf het Leonardkruispunt, en door een mobiliteitshub te creëren op de site Stadion-Adeps aan de toegang tot de stedelijke ruimte;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan carpooling en bedrijfspendelbussen aanmoedigt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat bij de doelstellingen van haar mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal het plan de ontwikkeling van carpooling en bedrijfspendelbusjes aanmoedigt;

Overwegende dat enkele reclamanten opmerken dat de doelstelling om het autoverkeer te verminderen niet bereikt is in de mate dat het MER een aanzienlijke toename van de autoverplaatsingen op de Demeysite aantoont;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toename van de autoverplaatsingen op de Demeysite die het MER heeft geëvalueerd miniem is ten opzichte van de vermindering van het autoverkeer aan de stadstoegang op schaal van de perimeter van het plan;

Files

Overwegende dat de Stad Brussel opmerkt dat Brussel een belangrijke woon-, tewerkstellings- en toeristische pool is die, om aantrekkelijk te blijven, makkelijk bereikbaar moet zijn, met het openbaar vervoer maar ook met de auto en dat een kwaliteitsvolle verbinding met het openbaar vervoer moet worden voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan past in de visie en de strategische doelstellingen van thema 4 van het GPDO die tot doel hebben het grondgebied in te zetten om multimodale verplaatsingen te bevorderen;

les prévision du RIE tiennent compte de l'évolution du parc automobile et de ses effets sur l'environnement;

Considérant que la commune d'Overijse critique le RIE en ce qu'il sous-estime l'importance des flux de trafic automobile restants en cas d'échec du report modal; qu'elle demande que le RIE étudie de façon plus précise les incidences possibles en cas d'échec du report modal et d'insuffisances des mesures de mobilité alternatives, telles que le recours au parking de transit et aux transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE repose son analyse sur une modélisation multimodale calibrée à l'échelle régionale par des comptages et des données sociogéographiques fiables; que les projections sont également fiables même si une part d'incertitude est inévitable lorsque l'on se préfigure une situation future;

Que le RIE recommande un ordre dans la mise en œuvre pour limiter les incidences du plan, notamment la mise en service des solutions de mobilité alternatives en amont de l'intervention sur le réseau routier; que, dès lors, le report modal est garanti par la réalisation de différentes étapes de la mise en œuvre du plan dans le bon ordre;

Que la stratégie de mobilité a pour principal objectif la réduction du trafic automobile, et aura nécessairement pour effet d'inciter au report modal; que s'il n'est pas exclu qu'une phase de transition soit nécessaire pour que les usagers de l'infrastructure routière adaptent leur comportement en conséquence de sa réduction, les solutions de mobilité alternative préconisées par le plan garantiront le report modal;

Considérant que des réclamants suggèrent la mise en place de plusieurs mesures pour réduire le flux de circulation automobile, telles que l'imposition du covoiturage pour renter en ville avec un minimum de 2 personnes par véhicule ou d'une surtaxe par entrée, la création d'un entonnoir de circulation à l'entrée pour diminuer la capacité de débit, le création de parkings de dissuasion, la création d'un télépéage pour entrer en ville par le viaduc, la limitation de circulation aux véhicules électriques et/ou hybrides;

Considérant que le Gouvernement indique que le nouveau plan régional de mobilité Good Move suggère la mise en place de plusieurs mesures pour réduire le trafic automobile; que le plan s'inscrit dans les objectifs du plan régional de mobilité Good Move et préconise la mise en place de plusieurs mesures, telles que la spécialisation multimodale de voirie, la limitation du trafic dans les quartiers, le réaménagement de certains axes en boulevards urbains multimodaux , le développement du réseau de transport public, l'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés;

Considérant que des réclamants demandent que la réduction du flux automobile s'opère surtout à l'entrée de l'espace urbain, et n'emporte pas un délestage du flux vers les quartiers limitrophes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise une réduction du trafic automobile dès le début de l'entrée de ville, en réaménageant l'infrastructure routière existante en boulevard urbain dès la traversée de la forêt de Soignes depuis le carrefour Léonard, et en créant un hub de mobilité sur le site Stade-Adeps à l'entrée de l'espace urbain;

Considérant que des réclamants demandent que le plan encourage le covoiturage et les navettes d'entreprise;

Considérant que le Gouvernement indique que parmi les objectifs de sa stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine, le plan encourage le développement du covoiturage et de navettes d'entreprise;

Considérant que des réclamants relèvent que l'objectif de réduction du trafic automobile n'est pas atteint dans la mesure où le RIE démontre une augmentation importante des déplacements en voiture sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que l'augmentation des déplacements automobiles sur le site Demey évaluée par le RIE s'avère minime par rapport à la réduction du trafic automobile de l'entrée de ville à l'échelle du périmètre du plan;

Congestion

Considérant que la Ville de Bruxelles relève que Bruxelles est un pôle d'habitation, d'emploi et touristique important, et que pour rester attractif, il est impératif que son accès soit aisé, que ce soit en transport en commun mais aussi en voiture avec une connexion de qualité aux transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans la vision et les objectifs stratégique de l'axe 4 du PRDD, qui visent à mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal;

Dat het rust wil brengen in de wijken door het transitverkeer te verminderen, de stad minder doorlaatbaar te maken voor het verkeer en het wooncomfort met rustige openbare ruimten te verhogen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat in de perimeter van het plan de wegen tijdens de spitsuren al zijn dichtgeslibd; en dat geen enkele ernstige studie aantoont dat het verkeer in de toekomst zal verminderen;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat op de E411 al files staan op haar grondgebied en dat ze met heel wat vluchtverkeer zal moeten afrekenen, vooral tijdens de ochtendspits; dat dit een impact heeft op de luchtkwaliteit in de gemeente;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de verkeersomstandigheden binnen de perimeter van het plan er op achteruit zullen gaan; dat er permanent files zullen staan, met name op de Waversesteenweg; met alle hinder die daaruit voortvloeit op het vlak van geluidshinder en atmosferische vervuiling;

Overwegende dat een aantal reclamanten, de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe vrezen dat de files binnen de perimeter van het plan zich zullen uitbreiden tot de aangrenzende wijken in het zuidoosten van het Brussels Gewest; dat de automobilisten alternatieve trajecten via deze wijken zullen kiezen; dat dit een impact heeft op de vastgoedwaarde; dat dit de goede uitvoering verhindert van het gewestelijk mobiliteitsplan (GoodMove) dat verschillende wegen onderbrengt in de fiets- en voetgangersnetwerken, dat dit de hinder in de woonwijken verhoogt; dat dit de reistijden verhoogt; dat heel wat bedrijven die werkgelegenheid bieden zullen uitwijken naar de rand van Brussel;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Overijse het ontwerp bekritiseert omdat de enige snelle toegang tot Brussel vanuit Wallonië wordt verstikt; dat het ontwerp het bestaande fileprobleem tijdens de spitsuren binnen de perimeter van het plan zal verergeren en zal uitbreiden tot de omliggende wijken; dat het de mobiliteit in de gemeente Oudergem complexer zal maken en bovendien voorziet in grote vastgoedprojecten die het aantal inwoners en het aantal verplaatsingen zullen doen toenemen; dat het noch de verkeersstroom noch het fileprobleem op de E411 en in de omliggende wijken stroomopwaarts van het Leonardkruispunt niet zal verminderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de impact van het ontwerpplan op de mobiliteit heeft geanalyseerd; dat de analyses de verwachte verkeersverschuivingen hebben aangeduid; dat het MER besluit dat de impact van het ontwerp zal bestaan in de vermindering van het in- en uitrijdend verkeer naar en vanuit Brussel; dat de vermindering van het verkeer zal worden bewerkstelligd door de modal shift en de trajectwijzigingen; dat deze trajectwijzigingen zullen worden gerealiseerd stroomopwaarts van de Ring;

Dat het MER het studiegebied heeft uitgebreid en zich niet beperkt tot het plangebied; dat het MER ook een analyse bevat van de reistijden;

Dat het MER de impact van het plan op de verkeerslast en de reistijden heeft onderzocht; dat het plan weinig significante effecten zal hebben op deze parameters (minder dan 3% verhoging);

Dat de studies en simulaties die werden gerealiseerd in het kader van de uitwerking van het plan aantonen dat de capaciteitsvermindering dankzij de herdefiniëring van de weginfrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren, en dit al lang vóór de as Léonard-Delta;

Dat het MER aanbevelingen formuleert om de geplande modal shift te versterken dankzij alternatieven voor het autoverkeer op grootstedelijke schaal;

Dat het MER ook aanbevelingen formuleert op schaal van het plan en de omliggende wijken;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen; dat het plan onder meer voorziet in sterke openbaarvervoersverbindingen tussen de stadstoegang en het stadscentrum, via metro-, tram- en buslijnen die toegankelijk zijn vanaf de mobiliteitshub;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat het fileprobleem een impact zal hebben op de bereikbaarheid van het Delta Ziekenhuis dat heel wat ziekenhuispersoneel aantrekt; dat de files een impact zullen hebben op de reistijd tussen het Delta Ziekenhuis en het ziekenhuiscentrum Chirec in Eigenbrakel-Waterloo die grote synergieën onderhouden; dat het fileprobleem de activiteit van het Delta Ziekenhuis financieel zal beïnvloeden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het Delta Ziekenhuis bereikbaar zal houden; dat het bereikbaar zal zijn via de stadsboulevard en de openbaarvervoerslijnen die het bedienen, waaronder het metrostation Delta;

Qu'il entend apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic et augmenter le confort de vie par des espaces publics pacifiés;

Considérant que des réclamants relèvent que la circulation est déjà congestionnée aux heures de pointes dans le périmètre du plan; et qu'aucune étude sérieuse ne démontre que la circulation va diminuer à l'avenir;

Considérant que la commune d'Overijse relève que la E411 est déjà congestionnée à hauteur de son territoire, ce qui implique un important trafic furtif sur ce dernier, en particulier aux heures de points du matin, et impacte la qualité de l'air de la commune;

Considérant que des réclamants craignent que les conditions de circulation dans le périmètre du plan se dégradent; que la congestion devienne permanente, notamment sur la chaussée de Wavre; avec toutes les nuisances qui en découlent en termes de pollutions sonore et atmosphérique;

Considérant que des réclamants, la commune de Woluwe-Saint-Lambert et la commune de Woluwe-Saint-Pierre craignent que la congestion dans le périmètre du plan s'étende aux autres quartiers avoisinants du sud-est de la région bruxelloise; que les automobilistes optent pour des itinéraires alternatifs dans ce quartiers; que cela impact leur valeur immobilière; que cela empêche la bonne réalisation du plan régional de mobilité (GoodMove) qui classe plusieurs voiries dans les réseaux vélo et piétons; que cela augmente les nuisances dans les quartiers résidentiels; que cela augmente la durée des temps de parcours; que cela entraine la délocalisation d'une part importante de l'emploi vers la périphérie de Bruxelles;

Considérant que des réclamants et la commune d'Overijse critiquent le projet en ce qu'il consiste à asphyxier le seul accès rapide à Bruxelles depuis la Wallonie; en ce qu'il ne fera qu'aggraver la congestion existante aux heures de pointe dans le périmètre du plan et l'étendre aux quartiers avoisinants, en complexifiant la mobilité au sein de la commune d'Auderghem, tout en prévoyant de grands projets immobiliers en accroche qui accroitrons sensiblement le nombre d'habitants et de déplacements; en ce qu'il ne réduira pas le flux de trafic ni la congestion de la E411 et des quartiers avoisinants en amont du carrefour Léonard;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a analysé les impacts du projet de plan sur la mobilité; que les analyses ont mis en évidence les reports de trafic attendus; que le RIE conclut que l'impact du projet sera la réduction du trafic entrant et sortant vers et depuis Bruxelles; que la réduction du trafic sera le résultat d'un changement modal et d'un changement d'itinéraire; que les changement d'itinéraires seront réalisés en amont du Ring;

Que le RIE a étendu la zone d'étude et ne se limite pas à la zone du plan; que le RIE reprend une analyse des temps de parcours;

Que le RIE a examiné l'impact du plan sur les charges de trafic et sur les temps de parcours; que le plan aura des incidences peu significatives sur ces paramètres (moins de 3% d'augmentation);

Que les études et simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du plan ont montré que la réduction de capacité engendrée par la requalification de l'infrastructure routière induisait de facto un report modal important vers les transports publics, et ce bien en amont de l'axe Léonard-Delta;

Que le RIE formule des recommandations afin de renforcer le report modal projeté, grâce à la mise en place de solutions alternatives au transport automobile à l'échelle métropolitaine;

Que le RIE formule également des recommandations à l'échelle du plan et des quartiers alentours;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées; que le plan prévoit entre autres des connexions fortes de transports en commun entre l'entrée de ville et le centre-ville, au travers de lignes de métro, tram, et bus dont l'accès sera assuré depuis le hub de mobilité;

Considérant que des réclamants craignent que la congestion impacte l'accessibilité de l'hôpital Delta qui constitue un grand facteur d'attractivité pour son personnel; que la congestion impacte le temps de parcours entre l'hôpital Delta et le centre hospitalier du Chirec de Braine-l'Alleud-Waterloo qui entretiennent de grandes synergies; que la congestion impacte financièrement l'activité de l'hôpital Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan maintient l'accessibilité de l'hôpital Delta, qui restera accessible depuis le boulevard urbain et les lignes de transport en commun qui le desservent, dont la station de métro Delta;

Dat de voertuigen van de hulpdiensten voorrang hebben en gebruik zullen kunnen maken van inrichtingen voor het openbaar vervoer die vandaag nog niet bestaan;

Dat het verkeer van deze voertuigen zal worden gegarandeerd via de vele rijstroken die het plan voorbehoudt voor het openbaar vervoer;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vreest voor een verschuiving van het doorgaand verkeer naar de Vorsterielaan, de Vorstlaan en de verschillende wijken van Watermaal-Bosvoorde, zowel tijdens de opeenvolgende fasen van de werken als nadat het plan zal zijn uitgevoerd;

Overwegende dat de gemeente Hoeilaart bezwaar maakt tegen de mobiliteitsstrategie van het plan omdat ze het verkeer en de files zal doen toenemen op haar grondgebied, op het Leonardkruispunt en aan de kruising tussen Groenendaal en de N275;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het mobiliteitsbeheer tijdens de verschillende uitvoeringsfasen van het plan geen deel uitmaakt van het plan;

Dat het plan het transitverkeer niet aanmoedigt; dat het MER de trajectverschuiving heeft geëvalueerd; dat de grote verkeersaders rond de E411 de impact zullen ondergaan; dat het MER aanbeveelt om beschermende maatregelen te nemen om doorgaand verkeer in de wijk te vermijden; dat de beschermende maatregelen die het MER aanbeveelt werden geïntegreerd in de maatregelen voor de opvolging van het plan; dat ze in de eerste uitvoeringsfasen zullen worden ingevoerd; dat deze maatregelen zullen worden getest om hun efficiëntie te meten en om ze bij te stellen indien nodig; dat deze verschillende maatregelen door de overheid zullen worden gemonitord;

Overwegende dat een aantal reclamanten, onder wie de gemeente Overijse, het MER bekritiseren omdat de complexificatie van de mobiliteit in de gemeente Oudergem niet werd onderzocht; die complexificatie vloeit enerzijds voort uit de mobiliteitsstrategie van het plan en anderzijds uit de vastgoedontwikkeling van de aanpalende sites die het aantal inwoners en het aantal verplaatsingen zal doen toenemen; dat het geen rekening houdt met de verwachte bijkomende verkeersstromen; dat het gebaseerd is op onrealistische veronderstellingen, onder meer over de modal shift en de dimensionering van de transitparking; dat het geen duidelijke redenen geeft waarom een vermindering van het verkeer op de E411 kan worden verwacht, noch iets zegt over de omvang van deze vermindering;

Overwegende dat de gemeente Overijse vraagt dat het MER alle cumulatieve effecten onderzoekt die kunnen resulteren uit de inrichting van de E411 tot stadsboulevard, uit het mislukken van de modal shift en de alternatieve mobiliteitsmaatregelen en uit de uitvoering van de inrichtingswerken op de Ring die zijn voorzien door het Vlaams Gewest;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER de impact van het ontwerpplan op de mobiliteit heeft onderzocht; dat het MER de studiezone heeft uitgebreid en zich niet beperkt tot de zone van het plan; dat het MER ook een analyse bevat van de reistijden;

Dat het MER de impact van het plan op de verkeerslast en de reistijden heeft onderzocht; dat het plan weinig significante effecten zal hebben op deze parameters (minder dan 3% verhoging);

Dat het MER de effecten van het plan heeft onderzocht op basis van modellen die rekening houden met de toekomstige evolutie van het verkeer;

Dat de gebruikte modellering rekening houdt met de verwachte evoluties op de verschillende netwerken; dat de nieuwe mobiliteitsbehoeften die worden gegenereerd door projecten op de aanpalende sites zijn geïntegreerd in het multimodaal model; dat de ontwikkeling van de aanpalende sites werd vertaald in termen van verplaatsingen; dat de bijdrage van de sites bijgevolg werd onderzocht en geanalyseerd; dat het plan voldoet aan deze nieuwe vraag door vervoersinfrastructuren te ontwikkelen; dat deze infrastructuren zijn bestemd voor de auto maar ook voor de fietsers en voor het openbaar vervoer; dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op deze ontwikkelingen anticipeert en haar netwerken navenant ontwikkelt, met name door de uitvoering van het plan Good Move;

Overwegende dat enkele reclamanten het MER bekritiseren omdat het de effecten van de mobiliteitsstrategie op het vlak van vervuiling niet heeft bestudeerd;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat de gevolgen en de capaciteitsdaling aan de stadstoegang goed zijn bestudeerd in het MER dat de verdeling van de overtollige voertuigen moduleert; dat het gaat om een weloverwogen strategie;

Que les véhicules d'urgences sont prioritaires et pourront emprunter les aménagements réservés aux transports en commun non existants actuellement;

Que la circulation des véhicules de secours sera garantie via les nombreuses bandes de circulation réservées aux transports en commun prévues par le plan;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort craint un report du trafic de transit sur l'avenue de la Foresterie, le boulevard du Souverain et dans les différents quartiers de Watermael-Boitsfort, tant pendant les phases successives de chantier, qu'une fois le plan mis en œuvre;

Considérant que la commune d'Hoeilaart s'oppose à la stratégie de mobilité du plan en ce qu'elle impliquera une augmentation de la circulation et de la congestion sur son territoire, au carrefour Léonard, à l'intersection entre Groenendaal et la N275;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion de la mobilité lors des différentes phases de mise en œuvre du plan ne relève pas du contenu du plan;

Que le plan n'encourage pas le trafic de transit; que le report d'itinéraire a été évalué par le RIE; que ce sont les grands axes encadrant l'axe E411 qui seront impactés; que le RIE recommande de prendre des mesures de protection pour éviter les trafics de transit dans le quartier; que les mesures de protection préconisées par le RIE ont été intégrées dans les mesure de suivi du plan; qu'elle seront mises en place dans les premières phases de la mise en œuvre du plan; que ces mesures feront l'objet de test afin de mesurer leur efficacité et de les ajuster si nécessaire; que ces différentes mesures seront monitorées par l'autorité publique;

Considérant que des réclamants et la commune d'Overijse critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas la complexification de la mobilité au sein de la Commune d'Auderghem, découlant d'une part de la stratégie de mobilité du plan et d'autre part du développement immobilier des sites en accroche qui augmenteront le nombre d'habitants et de déplacements; qu'il ne tient pas compte de tous les flux supplémentaires de véhicules attendus; qu'il se fonde sur des suppositions irréalistes, notamment à propos du report modal et du dimensionnement du parking de transit; qu'il n'expose pas clairement les raisons pour lesquelles une réduction du trafic sur la E411 peut être attendue ni son ampleur;

Considérant que la commune d'Overijse demande que le RIE étudie toutes les incidences cumulatives qui pourraient résulter de l'aménagement de la E411 en boulevard urbain, de l'échec du report modal et des mesures de mobilité alternatives, et de la réalisation des travaux de réaménagement du ring prévus par la région flamande;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a analysé les impacts du projet de plan sur la mobilité; que le RIE a étendu la zone d'étude et ne se limite pas à la zone du plan; que le RIE reprend une analyse des temps de parcours;

Que le RIE a examiné l'impact du plan sur les charges de trafic et sur les temps de parcours; que le plan aura des incidences peu significatives sur ces paramètres (moins de 3% d'augmentation);

Que le RIE a examiné les incidences du plan à partir de modèles tenant compte de l'évolution future du trafic;

Que la modélisation utilisée intègre les évolution attendues sur les différents réseaux; que les nouveaux besoins de mobilité engendrés par la mise en œuvre des projets sur les sites en accroche sont intégrés dans le modèle multimodal; que le développement des sites en accroche a été traduit en termes de déplacements; que la contribution des sites a dès lors été estimée et analysée; que le plan répond à cette nouvelle demande en développant des infrastructure de transport; que ces infrastructures sont dédiées à la voiture mais également aux vélos et aux transports en commun; que la Région de Bruxelles-Capitale anticipe ces développements et développe ses réseaux en conséquences, notamment par la mise en œuvre du plan Good Move;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas les incidences de la stratégie de mobilité du plan en termes de pollution;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que l'impact et la réduction de capacité en entrée de ville sont bien étudiées dans le RIE, qui modalise la répartition des véhicules excédentaires; qu'il s'agit d'une stratégie volontariste;

Dat het MER de effecten van het plan op de atmosferische vervuiling heeft onderzocht; dat de vervuiling in Brussel een aanzienlijke impact ondergaat van de uitlaatgassen van de automotoren; dat de impact van het plan op de luchtkwaliteit werd gemodelleerd;

Dat de door het plan aangemoedigde vermindering van het verkeer een vermindering van de vervuiling induceert; dat dit een zeer significante verbetering betekent;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met name op het vlak van vervuiling;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het tal van negatieve effecten aantoont zonder geloofwaardige oplossingen te bieden, met name voor de fileproblemen die worden verwacht binnen de perimeter van het plan en in de omliggende wijken;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het geen duidelijke maatregelen beschrijft om verkeersopstoppingen binnen de perimeter van de site en op het omliggende grondgebied van het Vlaams Gewest te vermijden; dat het in dit verband geen duidelijke aanbevelingen formuleert; dat het niet preciseert door wie en hoe deze aanbevelingen zullen worden uitgevoerd en gefinancierd;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het plan vooral tot gevolg zal hebben dat het verkeer binnen de perimeter van het RPA zal worden verminderd; dat deze vermindering het resultaat is van een modal shift en van een trajectwijziging die plaats vindt stroomopwaarts van de site;

Dat het MER aanbevelingen formuleert om de geplande modal shift te versterken dankzij alternatieven voor het autoverkeer op grootstedelijke schaal; dat het MER ook aanbevelingen formuleert op schaal van het plan en de omliggende wijken;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen in het kader van haar strategie op grootstedelijke schaal en op schaal van het plan; dat het plan onder meer voorziet in sterke openbaarvervoersverbindingen tussen de stadstoegang en het stadscentrum, via metro-, tram- en buslijnen die toegankelijk zijn vanaf de mobiliteitshub; dat het plan bovendien de zachte mobiliteit bevordert door de openbare ruimte te herverdelen;

Dat het MER onder meer heeft aangetoond dat de P+R zo stroomopwaarts mogelijk moeten worden aangelegd en dus zo dicht mogelijk bij de plaats van herkomst van de verplaatsingen; dat het Brussels Gewest deze visie ondersteunt, dat het echter maatregelen zal nemen om de modal shift op zijn grondgebied te bevorderen;

Dat het MER aanbeveelt om de P+R te beschouwen als een mobiliteitshub die ook andere mobiliteitsdiensten associeert; dat deze hub interessant is voor de Brusselaars die de stad willen buitenrijden; dat het plan deze aanbeveling in aanmerking neemt en in het kader van haar mobiliteitsstrategie op schaal van het plan een mobiliteitshub wil creëren aan de stadstoegang;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat de trajectwijzigingen en de geplande parkeerplannen geen efficiënte alternatieve oplossing vormen en zullen bijdragen tot het fileprobleem in de andere omliggende wijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de effecten van het plan die door het MER werden geïdentificeerd de trajectverschuiving is; dat deze trajectverschuivingen werden geraamd aan de hand van modellering; dat de grote verkeersaders rond de E411 de invloed zullen ondergaan; dat er nieuwe evenwichten zullen worden gevonden;

Dat de regering herhaalt dat het plan het verkeer in zeer sterke mate zal verminderen; dat het MER maatregelen aanbeveelt voor de bescherming van de wijken; dat deze maatregelen moeten worden gemonitord zodat ze kunnen worden bijgesteld om optimaal te beantwoorden aan dat doel; dat deze aanbevelingen zijn geïntegreerd in de maatregelen voor de opvolging van het plan; dat de uitdaging dus ligt in de prestatie van het openbaar vervoer en van de actieve verplaatsingswijzen; dat het plan voorziet in de ontwikkeling van deze prestaties;

Overwegende dat het Vlaams Gewest vraagt om zeker opstoppingen op de Ring en de E411 te vermijden, om de redenen dat het in het algemeen belang is dat de verkeersstroom op deze internationale verkeersaders op ieder ogenblik zo goed mogelijk wordt gevrijwaard; dat er absoluut moet worden vermeden dat bijkomende files grote verkeersvolumes zullen aantrekken naar het lagere wegennet van de Vlaamse randgemeenten, temeer omdat dergelijk verkeer nu al een grote impact heeft op de levenskwaliteit en de verkeersveiligheid; dat deze opstoppingen een impact zullen hebben op de busnetten die niet over een eigen verkeersruimte beschikken; dat het ook in het belang

Que le RIE a étudié les incidences du plan sur la pollution atmosphérique; que la pollution à Bruxelles est affectée significativement par les gaz d'échappement des moteurs de véhicules automobiles; que les impacts du plan sur la qualité de l'air ont été modélisés;

Que la réduction du trafic encouragée par le plan induit une réduction de la pollution; que cette réduction de la pollution est une amélioration très significative;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en matière de pollution;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il démontre de multiples incidences négatives sans proposer de solutions crédibles, notamment aux problèmes de congestion projetés dans le périmètre du plan et les quartiers avoisinants;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il ne décrit pas clairement les mesures à mettre en œuvre afin d'éviter une congestion de la circulation du périmètre du site et du territoire de la région flamande avoisinant; que ses recommandations en la matière ne sont pas claires; qu'il ne précise pas par qui et comment ces recommandations seront mises en œuvre et financées;

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'effet du plan est principalement la réduction du trafic traversant le périmètre du PAD; que cette réduction est le résultat d'un transfert modal et le changement d'itinéraire qui aura lieu en amont du site;

Que le RIE formule des recommandations afin de renforcer le report modal projeté, grâce à la mise en place de solutions alternatives au transport automobile à l'échelle métropolitaine; que le RIE formule également des recommandations à l'échelle du plan et des quartiers alentours;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées dans le cadre de sa stratégie à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du plan; que le plan prévoit entre autres des connexions fortes de transports en commun entre l'entrée de ville et le centre-ville, au travers de lignes de métro, tram, et bus dont l'accès sera assuré depuis le hub de mobilité; que le plan favorise par ailleurs la mobilité douce en repartageant l'espace public;

Que le RIE a, entre autres, montré que les P+R devaient être placés le plus en amont possible et donc le plus proche possible des lieux d'origine des déplacements; que la Région bruxelloise soutient cette vision; qu'elle envisage néanmoins de prendre des mesures pour favoriser le transfert modal sur son territoire;

Que le RIE commande que le P+R soit considéré comme un hub de mobilité associant d'autres services de mobilité; que ce hub trouve son intérêt pour les bruxellois désirant sortir de la ville; que le plan a intégré cette recommandation et prévoit la création d'un hub de mobilité à l'entrée de la ville dans le cadre de sa stratégie de mobilité à l'échelle du plan;

Considérant que des réclamants estiment que les changements d'itinéraires et les plans de stationnement projetés ne constituent pas une solution alternative efficace et participeront à la congestion des autres quartiers avoisinants;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un des impacts du plan identifiés par le RIE sera le report d'itinéraire; que ces reports d'itinéraires ont été estimés à l'aide de la modélisation; que ce sont les principaux axes de contournement de l'axe E411 qui sont affectés; que de nouveaux équilibres seront trouvés;

Que le Gouvernement rappelle que le plan engendre une diminution très importante du trafic; que le RIE préconise des mesures de protection des quartiers; que ces mesures doivent être monitorées pour qu'elles puissent être ajustée au mieux pour répondre à l'objectif de protection recherché; que ces recommandations sont intégrées dans les mesures de suivi du plan; que l'enjeu repose dès lors sur la performances des transports en commun et des modes actifs; que le plan prévoit le développement de ces performances;

Considérant que la région flamande demande d'éviter absolument un engorgement du ring et la E411, aux motifs; qu'il est de l'intérêt général que le flux de trafic sur ces axes internationaux puisse être sauvegardé autant que possible à tout moment; qu'il faut absolument éviter que les embouteillages supplémentaires n'amènent de grands volumes de trafic à se retrouver sur le réseau routier inférieur des communes périphériques flamandes concernées, d'autant plus que ce trafic furtif pose déjà des problèmes majeurs en termes de qualité de vie et de sécurité routière; que cette congestion va impacter les réseaux de bus qui ne disposent pas d'espace de circulation propre; qu'il est

van het Brussels Gewest is dat deze toegangswegen niet dichtslibben, kwestie van de goede werking van de mobiliteitshub van het Adeps te garanderen en het interne verkeer dat het Gewest doorkruist te verminderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de herkwalificatie van de stadstoegang alleen op het Brusselse grondgebied wordt beoogd;

Dat het plan een impact kan hebben op bepaalde delen van de Ring; dat deze impact zal worden verminderd door het beleid dat de drie gewesten voeren om het autoverkeer en de effecten ervan op de broeikasgasemissies te verminderen; dat het MER aanbeveelt om voor de bussen trajecten in eigen baan te voorzien op de dichtgeslibde verkeersaders;

Dat het MER de trajectverschuiving naar de Ring en vóór de Ring op de E411 heeft geëvalueerd; dat deze verschuiving wordt geraamd op 400 voertuigen/u op de buitenring tijdens de ochtendspits; dat de reistijden zullen worden verlengd met gemiddeld maximaal 3% voor alle betrokken verplaatsingen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het MER de uitgang uit Brussel verder bestudeert;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan wordt vergezeld door maatregelen om het fileprobleem te verminderen, vooral in de uitgaande richting uit Brussel waar het volgens het MER het grootst is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de impact van het plan op het buitenrijden van Brussel in detail heeft bestudeerd; dat het MER na deze analyse aanbeveelt om een hub te creëren om te voldoen aan de noden van de Brusselaars die het Gewest moeten buitenrijden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in maatregelen om een vlot verkeer van de verschillende en gevarieerde verplaatsingswijzen te bevorderen om de mobiliteit te beheersen; dat het voorziet in oplossingen die vermijden dat doorgaand verkeer alternatieve trajecten zoekt, bv. aanpassing van het verkeersplan en adequaat beheer van verkeerslichten, invoering van eenrichtingverkeer op bepaalde wegen, dubbele afsluiting van bepaalde omliggende wijken, verlaging van de verkeerssnelheid, installatie van snelheidsremmers en radars; dat de goede bereikbaarheid van het Delta Ziekenhuis en de snelle verbinding met het ziekenhuiscentrum Chirec van Eigenbrakel-Waterloo gegarandeerd zijn;

Overwegende dat de gemeente Elsene vraagt dat het plan voorziet in begeleidende maatregelen om het doorgaand verkeer als gevolg van de opheffing van het viaduct Herrmann-Debroux te beperken, met name in de Terkamerenboslaan richting Roosevelt of in de Visélaan richting Begraafplaats van Elsene;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het voorzien van systemen of maatregelen om een vlot verkeer te garanderen en doorgaand verkeer te verhinderen om alternatieve trajecten op te zoeken niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar onder de lokale aanleg- en mobiliteitsplannen valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het verkeer op de E411 ter hoogte van het Leonardkruispunt wordt gestopt om een vlot lokaal verkeer in Oudergem te garanderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in een vermindering van het autoverkeer zo vroeg mogelijk, door de weginfrastructuur al vanaf de stadstoegang om te vormen tot stadsboulevard;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat het Gewest duidelijke en precieze maatregelen voorstelt en mee financiert om de verkeersverschuiving te voorkomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling en financiering van maatregelen om een verkeersverschuiving te vermijden geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om ter hoogte van het Leonardkruispunt verkeerslichten te plaatsen om de vlotheid van het verkeer te regelen, met synchronisatie met de andere verkeerslichten die in de stadsboulevard zijn gepland tot aan Delta;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Leonardkruispunt zowel op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als op het grondgebied van het Vlaams Gewest ligt en buiten de perimeter van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de bewoners hun recht behouden om een auto te bezitten en die auto te parkeren en ermee te rijden, aangezien het openbaar vervoer niet overal komt en niet aan alle behoeften kan beantwoorden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan verplaatsingen met de auto en het parkeren niet verbiedt binnen de perimeter;

également de l'intérêt de la région bruxelloise que ces voies d'accès ne soient pas congestionnées afin de garantir le bon fonctionnement du hub de mobilité de l'ADEPS et de réduire le trafic interne qui traverse la région;

Considérant que le Gouvernement indique que la requalification de l'entrée de ville n'est envisagée que sur le territoire bruxellois;

Que le plan pourrait avoir des impacts sur certains tronçons du Ring; que ces impacts seront réduits par les politiques menées par les trois Régions pour réduire le trafic automobile et ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre; que le RIE recommande de prévoir des itinéraires en site propre pour les bus sur les axes congestionnés;

Que le RIE a évalué le report d'itinéraire vers le Ring et en amont du Ring sur l'E411; que ce report est estimé à 400 véhicule/h sur le Ring extérieur en heure de pointe du matin; que les temps de parcours seront allongés de maximum 3% en moyenne pour l'ensemble des déplacements concernés;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le RIE étudie davantage la sortie de Bruxelles;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan s'accompagne de mesures visant à réduire la congestion, en particulier dans le sens de la sortie de Bruxelles où elle sera la plus importante selon le RIE;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié en détail l'impact du plan sur la sortie de Bruxelles, que suite à cette analyse, le RIE recommande la création d'un hub pour assurer les besoins des bruxellois qui doivent sortir de la Région;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des dispositifs favorisant une circulation fluide des moyens de transports divers et variés afin de maîtriser la mobilité; qu'il prévoie des solutions pour empêcher le trafic de transit d'emprunter des itinéraires alternatifs, tels que l'adaptation du plan de circulation et la mise en place d'une gestion des feux adéquate, la mise en sens unique de certaines voiries, la mise en double-clos de certains quartiers avoisinants, la réduction de la vitesse de circulation, l'installation de ralentisseurs et de radars; qu'il assure la bonne accessibilité de l'hôpital Delta et sa liaison rapide avec le centre hospitalier Chirec de Braine-l'Alleud-Waterloo;

Considérant que la commune d'Ixelles demande que le plan prévoie des mesures d'accompagnement pour limiter le trafic de transit induit par la suppression du viaduc Herrmann-Debroux via notamment l'avenue du Bois de la Cambre vers Roosevelt ou via l'avenue de Visée vers le Cimetière d'Ixelles;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place de dispositifs ou de mesures pour assurer une circulation fluide et empêcher le trafic de transit d'utiliser des itinéraires alternatifs ne relève pas du degré de détail du plan, mais de celui de plans d'aménagement et de mobilité locaux;

Considérant que des réclamants demandent que la circulation de la E411 soit arrêtée à hauteur du carrefour Léonard pour assurer la fluidité du trafic local d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une réduction de la circulation automobile le plus en amont possible, en réaménageant l'infrastructure routière en boulevard urbain dès le début de l'entrée de ville;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que la région propose et cofinance des mesures claires et précises à prendre pour éviter ledit report de trafic;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination et le financement de mesures visant à éviter un report de trafic ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent la création de feux à hauteur du carrefour Léonard afin de réguler la fluidité du trafic, avec une synchronisation des autres feux projetés le long du boulevard urbain jusqu'à Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le carrefour Léonard est situé à cheval sur les territoires de la région de Bruxelles-Capitale et de la région flamande, et en dehors du périmètre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que les habitants puissent conserver le droit de posséder une voiture, de la stationner et de circuler avec, au motif que les transports en commun ne vont pas partout et ne savent pas répondre à tous les besoins;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan n'interdit pas les déplacements ni le stationnement automobile dans son périmètre;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de hele wijk Prinsenpark (gelegen tussen de Vorstlaan, de gemeentegrens met Watermaal-Bosvoorde en de E411) opneemt in een beschermzone met lokaal verkeer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling van een beschermzone met lokaal verkeer niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar onder de lokale inrichtings- en mobiliteitsplannen valt; dat de wijk Prinsenpark de perimeter van het plan overschrijdt;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het geen alternatief biedt om de bereikbaarheid van het Brussels Gewest te garanderen voor het goederenverkeer; dat het fileprobleem binnen de perimeter van het plan een impact zal hebben op deze activiteit en de kosten ervan zal doen stijgen en dat die kostenstijging zal worden verhaald op de Brusselse consument; dat de aanwezige logistieke bedrijven het Brussels Gewest zullen verlaten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER rekening heeft gehouden met het goederenvervoer; dat het goederenvervoer geen andere impact zal ondergaan dan het verkeer in het algemeen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een 'congestietaks' heft om doorgaand verkeer en het nemen van binnenwegen langs de lokale wegen te ontraden, maar het verkeer verbonden aan lokale arbeid, de lokale economie of het algemeen belang toelaat; dat de woonwijken of wijken met een school worden beschermd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het heffen van taksen niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

8.3. Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal (1.c.2)

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal, omdat ze een mobiliteitswijziging in de hand werkt en de mobiliteit zal rationaliseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal van het plan zich beperkt tot het herhalen van de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal en van enkele doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid waar het mobiliteitsbeleid op schaal van het plan bij aansluit; dat het niet de taak van het plan is om de mobiliteitsproblemen op gewestelijke of grootstedelijke schaal op te lossen die zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest situeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een mobiliteitsstudie uit te voeren op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een visie op alle toegangen te bieden met horizon 2025-2030; dat deze studie moet worden geïnspireerd op de mobiliteitsstrategieën van Gent en Antwerpen, met netwerken van min of meer ver uit elkaar gelegen transitparkings waar gratis of tegen betaling kan worden geparkeerd en die worden bediend door snel openbaar vervoer dat naar het stadscentrum rijdt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de realisatie van een mobiliteitsstudie op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 5 maart 2020 een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan, het plan Good Move, heeft goedgekeurd; dat dit strategisch en operationeel plan de periode 2020-2030 dekt; dat de mobiliteitsstrategie van het plan aansluit bij de doelstellingen van dit gewestelijk mobiliteitsplan;

Modal shift

Overwegende dat de regering aangeeft dat de impact van het plan op een breder gebied dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd bestudeerd in het milieueffectrapport en dat hieruit voortvloeit dat een deel van de gebruikers die van buiten Brussel komen en die de E411 nemen hun vervoerwijze of hun route zullen moeten wijzigen, gezien de beperking van de capaciteit van de verkeersader om een stadsboulevard te creëren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat de mobiliteitsstrategie van het plan rekening houdt met de evolutie van de mobiliteitspraktijken zoals het delen van parkeerplaatsen, autodelen, de toegankelijkheid voor PBM, de voorrang voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan de evolutie van de mobiliteitshub is in de tijd, rekening houdend met de nood aan andere verplaatsingen dan met de auto;

Dat het plan het gebruik van de actieve verplaatsingswijzen aanmoedigt, evenals het gedeeld gebruik van de parkeerinfrastructuren en carpoolen;

Dat de behoeften van PBM worden beschouwd bij de uitvoering van de mobiliteitsoplossingen;

Considérant que des réclamants demandent que le plan inclue l'ensemble du quartier Parc des Princes (compris entre le boulevard du Souverain, la limite communale avec Watermael-Boitsfort et l'E411) dans une zone de protection à circulation locale;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination d'une zone de protection à circulation locale ne relève pas du degré de détail du plan, mais de celui de plans d'aménagement et de mobilité locaux; que le quartier du Parc des Princes dépasse le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il n'envisage aucune alternative pour assurer l'accessibilité de la région bruxelloise en matière d'acheminement de marchandises; que la congestion du périmètre du plan va impacter cette activité et augmenter son coût, qui sera répercuté sur les consommateurs bruxellois; que cela va impliquer la délocalisation d'entreprises logistiques présentes en région bruxelloise;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a tenu compte du transport de marchandises; que ce transport de marchandises ne sera pas affecté différemment que le trafic en général;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose des « taxes de congestion » afin de décourager le trafic de transit et les raccourcis par les voiries locales, tout en autorisant le trafic lié au travail local, à l'économie local ou à l'intérêt général; afin de protéger les quartiers résidentiels ou accueillant un établissement scolaire;

Considérant que le Gouvernement indique que l'imposition de taxes ne relève pas du pouvoir du plan;

8.3. Stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine (1.c.2.)

Considérant que des réclamants sont favorables à la stratégique de mobilité à l'échelle métropolitaine, aux motifs; qu'elle donne le pas sur les changements de mobilité; qu'elle va rationnaliser la mobilité;

Considérant que le Gouvernement indique que la stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine du plan se limite à rappeler à titre indicatif les enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine et certains objectifs de la politique régionale de mobilité, dans lesquels s'inscrit la politique de mobilité à l'échelle du plan; qu'il n'appartient pas au plan de régler les problèmes de mobilité à l'échelle régionale ou métropolitaine au-delà du territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que des réclamants demandent la réalisation d'une étude de mobilité au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'offrir une vision à l'horizon 2025-2030 de tous ses accès; que cette étude s'inspire des stratégies de mobilité mises en palace à Gand et Anvers avec des réseaux de parkings de transit plus ou moins éloignés, gratuits ou payants, desservis par des transports en commun rapides en direction du centre-ville;

Considérant que le Gouvernement indique que la réalisation d'une étude de mobilité au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale ne relève pas du pouvoir du plan;

Que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté un nouveau plan régional de mobilité GoodMove le 5 mars 2020; que ce plan stratégique et opérationnel couvre la période 2020-2030; que la stratégie de mobilité du plan s'inscrit dans les objectifs de ce plan régional de mobilité;

Report modal

Considérant que le Gouvernement indique que les impacts du plan ont été étudiés sur un territoire plus large que la Région de Bruxelles-Capitale dans le rapport sur les incidences environnementales et qu'il en ressort qu'une partie des utilisateurs venant de l'extérieur de Bruxelles et qui empruntaient l'E411 seront amenés à changer de mode de transport ou d'itinéraire, vu la réduction de la capacité de l'axe pour créer un boulevard urbain;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que la stratégie de mobilité du plan tienne compte de l'évolution des pratiques de mobilité, telles que la mutualisation des parkings, le partage de voitures, l'accessibilité pour les PMR, la priorité aux modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des objectifs de la stratégie de mobilité du plan est l'évolution du hub de mobilité dans le temps, en tenant compte des besoins de déplacements autres qu'automobiles;

Que le plan encourage l'utilisation des modes actifs, la mutualisation des infrastructures de stationnement et le covoiturage;

Que les besoins des PMR sont considérés dans la mise en œuvre des solutions de mobilité;

Dat het plan een planologisch instrument is en niet de inrichtingen bepaalt die moeten worden voorzien om de goede bereikbaarheid voor PBM te garanderen; dat deze kwestie echter wordt behandeld in andere verordeningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vaststellen dat de huidige alternatieven voor het autogebruik niet performant zijn en dat ook in de toekomst niet zullen zijn; dat het GEN niet vóór 2030 in gebruik zal worden genomen, dat de buslijnen die op de E411 rijden zeer beperkt zijn; dat er geen behoorlijke fietspaden zijn die Brussel met Waver verbinden, enz.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de uitdaging om alternatieven voor het autogebruik te ontwikkelen om een modal shift te bewerkstellingen vóór de perimeter, zoals de versterking van het openbaarvervoersaanbod op grootstedelijke schaal, het gecoördineerd creëren van een netwerk van kwaliteitsvolle fietspaden op grootstedelijke schaal, het creëren en verhogen van het aanbod van transitparkings;

Overwegende dat een aantal reclamanten de mobiliteitsstrategie van het plan bekritiseren omdat het is gebaseerd op een modal shift vóór Brussel, dankzij met name de aanleg van een transitparking en de versterking van het openbaar vervoersaanbod (buslijnen, GEN, enz.) in de andere gewesten, terwijl er hierover nog geen onderhandelingen zijn gestart en er geen garantie bestaat dat deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd; dat deze oplossingen onzeker en hypothetisch zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat er met het Vlaams Gewest besprekingen lopen over alternatieven voor het autogebruik die zullen worden uitgerold om de modal shift te bewerkstellingen vóór Brussel; dat deze besprekingen de perimeter van het plan overschrijden en geen deel uitmaken van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten de mobiliteitsstrategie bekritiseren omdat ze de mogelijkheid om Brussel binnen te rijden met de auto beperkt zonder efficiënte alternatieven voor te stellen; dat de huidige alternatieven voor de Brusselaars om Brussel buiten te rijden zeer beperkt zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat volgens het MER de modal shift voor het uitgaande verkeer zeer miniem zal zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER aanbevelingen formuleert om een modal shift te bewerkstellingen voor het autoverkeer dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verlaat binnen de perimeter van het plan;

Dat de versterking van de bestaande mobiliteitsdiensten (bus) en het creëren van nieuwe diensten (autoverhuur, fietsverhuur, autodelen, taxi, enz.) op het Brusselse grondgebied in de mobiliteitshub die het plan voorziet efficiënte oplossingen zijn om de verplaatsingen vanuit Brussel te garanderen;

Overwegende dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe wijzen op de noodzaak om de automobilist een aantal multimodale alternatieven te bieden zodat hij zijn traject comfortabel en snel kan voortzetten, al vóór de versmalling van de weginfrastructuur;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad en de stad Brussel wijzen op de noodzaak om het openbaarvervoersaanbod te ontwikkelen en te versterken - GEN, kwaliteitsvolle mobiliteitshub met een sterke verbinding met de stad en de rand - aangezien de huidige capaciteit zal verminderen na de herkwalificatie van de infrastructuur, wat kan resulteren in een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat het welslagen van de modal shift vooral afhangt van de ontwikkeling van het intergewestelijk openbaar vervoer door de federale staat en de deelstaten, terwijl die niet werden geraadpleegd;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het plan zelf als volgt preciseert "zoals bepaald in het GPDO en het GMP moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het ontwerpplan overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG)";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de uitdaging om gediversifieerde mobiliteitsalternatieven aan te bieden zoals de rationalisering van de verplaatsingen met de auto, het gebruik van het openbaar vervoer, de ontwikkeling van de actieve verplaatsingswijzen; dat het tevens wijst op de uitdaging om het openbaarvervoersaanbod te versterken op grootstedelijke schaal om een modal shift te bevorderen, met name in samenhang met de uitvoering van het GEN (trein- en busaanbod); dat het voorstelt om een aanvullende analyse van de lijnen en de te versterken frequenties uit te voeren);

Que le plan est un outil planologique et qu'il ne définit pas les aménagements à prévoir pour assurer la bonne accessibilité des PMR; que cette question est néanmoins traitée par d'autres règlements;

Considérant que des réclamants constatent que les alternatives actuelles à l'utilisation de la voiture ne sont pas performantes et ne le seront pas plus à l'avenir; que le RER ne sera pas mis en service avant 2030, que les lignes de bus circulant sur la E411 sont très limitées; qu'il n'existe aucune piste cyclable correcte permettant de relier Bruxelles à Wavre, etc.;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle l'enjeu du développement d'alternatives aux déplacements automobiles afin d'assurer un report modal en amont du périmètre, telles que le renforcement de l'offre de transports public à l'échelle métropolitaine, la création coordonnée d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine, la création et la multiplication de l'offre de parkings de transit;

Considérant que des réclamants critiquent la stratégique de mobilité du plan en ce qu'elle se fonde sur un report modal en amont de Bruxelles, grâce notamment à la création de parking de transit et du renforcement des transports en commun (lignes de bus, RER, etc.) dans les autres régions, alors qu'aucune négociation n'a été entamée à ce sujet et qu'il n'y a aucune garantie que ces mesures soient mises en œuvre; que ces solutions sont incertaines et hypothétiques;

Considérant que le Gouvernement indique que des discussions sont en cours avec la région flamande au sujet d'alternatives aux déplacements automobiles à mettre en œuvre pour opérer le report modal en amont de Bruxelles; que ces discussions dépassent le périmètre du plan et son contenu;

Considérant que des réclamants critiquent la stratégie de mobilité en ce que qu'elle limite les possibilités d'entrer en voiture dans Bruxelles sans proposer d'alternatives efficaces; que les alternatives actuelles proposées aux bruxellois pour sortie de Bruxelles sont très limitées;

Considérant que des réclamants relèvent que le RIE précise que le report modal n'interviendra que de façon très minime pour le trafic sortant;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE formule des recommandations pour assurer un report modal pour le trafic automobile sortant de la région de Bruxelles-Capitale dans le périmètre du plan;

Que le renforcement des services de mobilité existants (bus) et la création de services nouveaux (location de voiture, location de vélo, voitures partagées, taxis, etc.) sur le territoire bruxellois dans le hub de mobilité ambitionné par le plan sont des solutions efficaces pour assurer les déplacements depuis Bruxelles;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert et la commune de Woluwe-Saint-Pierre relèvent la nécessité d'offrir à l'automobiliste une palette d'alternatives multimodales lui permettant de poursuivre son trajet confortablement et rapidement, en amont du rétrécissement de l'infrastructure routière;

Considérant que le conseil économique et social et la Ville de Bruxelles insistent sur la nécessité de développer et de renforcer l'offre de transports en commun, tels que le RER, et de créer un HUB de mobilité de qualité en connexion forte avec la Ville et sa périphérie, eu égard à la réduction de la capacité actuelle qui sera engendrée par la requalification de l'infrastructure et qui aura donc pour conséquence un report modal important vers les transports publics;

Considérant que la commune d'Overijse relève que la réussite du report modal dépend principalement du développement des transports en commun interrégionaux par les autres autorités fédérale et fédérées, alors que celles-ci n'ont pas été consultées;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que le plan précise lui-même que « comme repris dans le PRDD et le PRM, de nombreuses solutions sont à développer à des échelles dépassant celle du projet de plan (RER, taxation, réseau cyclable étendu, P+R en dehors de la RBC) »;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle l'enjeu de proposer des alternatives de mobilité diversifiées, telles que la rationalisation des déplacements automobiles, l'utilisation des transports en commun, le développement des modes actifs; qu'il rappelle également l'enjeu du renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine pour favoriser un report modal, notamment en lien avec la mise en œuvre du RER (offre de trains et bus); qu'il suggère la réalisation d'une analyse complémentaire des lignes et des fréquences à renforcer;

Dat de regering erop wijst dat deze maatregelen de perimeter en de inhoud van het plan overstijgen en onder de samenwerking vallen tussen de gewesten en de federale staat;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad benadrukt dat behalve de actieve mobiliteit ook de gedeelde mobiliteit op de voorgrond moet worden geplaatst en bevorderd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de inrichting van een mobiliteitshub met een compleet mobiliteitsaanbod met zowel actieve als gedeelde mobiliteit; dat het carpoolen aanmoedigt en de inrichting van ruimten die daartoe zijn voorbehouden;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat het Gewest duidelijke en precieze maatregelen voorstelt en mee financiert om de realisatie van de gewenste modal shift te garanderen (versterking van het voetgangers- en fietsnet, aantrekkelijk openbaarvervoersplan, doordacht parkeerplan, enz.);

Overwegende dat de regering aangeeft dat de financiering van de maatregelen en de mobiliteitsstrategie van het plan niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat de gemeente Tervuren en de gemeente Kraainem vragen dat alternatieven voor het autoverkeer worden gebruikt om de modal shift te realiseren, vooral efficiënt openbaar vervoer tussen Brussel en de Vlaamse rand; dat de tramlijnen 39 en 44 in dat opzicht worden gemoderniseerd en verlengd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de interventie van het plan beperkt is tot zijn perimeter; dat de ontwikkeling van het intergewestelijk openbaar vervoer door de federale staat en de deelstaten niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om ontradingsparkings aan te leggen aan de rand van Brussel, vóór de Ring, in het Waalse en Vlaamse Gewest en dus vóór de zones waar de Ring en de E411 verzadigd zijn tijdens de spitsuren (met name in Groenendaal, Jezus Eik, Waver, Louvain-la-Neuve), in de buurt van voldoende betrouwbare en efficiënte transgewestelijke openbaarvervoerslijnen naar het Brussels Gewest; en dit voordat het viaduct Herrmann-Debroux wordt afgebroken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het aanleggen van parkings buiten de perimeter van het plan en het grondgebied van het Brussels Gewest niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe zich afvraagt of er een plan bestaat om automobilisten aan te moedigen de transitparkings van de stations in de Brusselse rand te gebruiken en wat de visie van de NMBS is in dit verband;

Overwegende dat de regering aangeeft dat maatregelen om de automobilisten aan te moedigen de transitparkings van de stations in de Brusselse rand te gebruiken niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om een spoorlijn te creëren die een volledige lus maakt op de Grote Ring van Brussel, die langs het Leonardkruispunt passeert en waarbij verschillende 'faunoducten' worden voorzien in het Zoniënwoud; dat dit de automobilisten kan aanmoedigen om de trein te nemen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om een busstrook te materialiseren en te beveiligen tussen de mobiliteitshub en Waver waar een transitparking zou moeten worden aangelegd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om openbaarvervoerslijnen aan te leggen naar Overijse, Hoeilaart en Waver, naast de bestaande buslijnen die van slechte kwaliteit zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de tramlijn tussen Tervuren en Montgomery te moderniseren, een transitparking aan te leggen ter hoogte van het Vierarmenkruispunt in Tervuren en alternatieve mobiliteitsoplossingen te voorzien ter hoogte van de E40 en de luchthaven Brucargo;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het fietsnet wordt doorgetrokken tot voorbij het Leonardkruispunt en Overijse;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de interventie van het plan beperkt is tot zijn perimeter; dat de interventie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beperkt is tot haar grondgebied;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat de projecten voor de heraanleg van de Ring en het Leonardkruispunt die de Werkvennootschap beoogt ook busrijstroken in eigen baan omvatten voor 'een hoog niveau van dienstverlening' op de Ring

Que le Gouvernement rappelle que ces mesures dépassent le périmètre du plan et son contenu, et relèvent de la coopération entre les régions et l'état fédéral;

Considérant que le conseil économique et social insiste pour qu'à côté de la mobilité active, la mobilité partagée soit également mise en valeur et promue;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'un hub de mobilité avec une offre complète de mobilité, incluant la mobilité active et la mobilité partagée; qu'il encourage le covoiturage et l'aménagement d'espaces qui y sont réservés;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que la région propose et cofinance des mesures claires et précises à prendre pour s'assurer de l'accomplissement du report modal souhaité (renforcement du maillage cyclo-piéton, plan de transports publics attractifs, plan de stationnement réfléchi, etc.);

Considérant que le Gouvernement indique que le financement des mesures de mise en œuvre de plan et de sa stratégie de mobilité ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la commune de Tervuren et la commune de Kraainem demandent que des alternatives à la circulation automobile soient utilisées pour réaliser le transfert modal, en particulier des transports publics efficaces entre Bruxelles et la périphérie flamande; que les lignes de tram 39 et 44 soient modernisées et prolongées dans cette perspective;

Considérant que le Gouvernement indique que l'intervention du plan est limitée à son périmètre; que le développement de transports en commun interrégionaux par les autres autorités fédérale et fédérées ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent la création de parkings de dissuasion en périphérie de Bruxelles, en amont du ring en régions wallonne et flamande, en amont des zones de saturation du ring et de la E411 aux heures de pointe (à Groenendael, Jesus Eik, Wavre, Louvain-la-Neuve notamment), à proximité de lignes de transport en commun transrégionales en nombre, fiables, très fréquents et efficaces en direction de la région bruxelloise; et ce avant la démolition du viaduc Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que la création de parkings en dehors du périmètre du plan et du territoire de la région bruxelloise ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre s'interroge sur l'existence d'un plan afin d'encourager les automobilistes à utiliser les parkings de transit des gares situées dans la périphérie bruxelloise, sur la vision de la SNCB à ce sujet;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place de mesures visant à encourager les automobilistes à utiliser les parkings de transit des gares situées dans la périphérie bruxelloise ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent l'aménagement d'une ligne ferroviaire en rocade complète sur le grand ring de Bruxelles et passant par le carrefour Léonard avec plusieurs « faunoducs » en forêt de Soignes, afin d'inciter les automobilistes à prendre le train;

Considérant que des réclamants suggèrent la matérialisation et la sécurisation d'une bande bus entre le hub de mobilité et Wavre, où il faudra créer un parking de transit;

Considérant que des réclamants demandent la création de lignes de transport en commun desservant Overijse, Hoeilaart et Wavre, en plus des lignes de bus de mauvaise qualité existantes;

Considérant que des réclamants suggèrent la modernisation de la ligne de tram reliant Tervuren à Montgomery, la construction d'un parking de transit au niveau du carrefour des quatre-bras de Tervuren, la mise en place de solutions alternatives de mobilité au niveau de la E40 et de l'aéroport Brucargo;

Considérant que des réclamants demandent que le réseau cyclable soit poursuivi au de-là du carrefour Léonard et d'Overijse;

Considérant que le Gouvernement indique que l'intervention du plan est limitée à son périmètre; que l'intervention du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est limitée à son territoire;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que les projets de réaménagement du Ring et du carrefour Léonard envisagé par la Werkvenootschap incluent des bandes de bus en site propre pour une desserte « à haut niveau de service » sur le Ring, au

aangezien de inspanningen op het gebied van openbaar vervoer immers heel beperkt zijn, in tegenstelling tot die voor de nieuwe radiale en tangentiële tramlijnen die in het noordelijke deel (Brabantnet) zijn gepland;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van busrijstroken in eigen baan voor een 'hoog niveau van dienstverlening' op de Ring is opgenomen in de aanbevelingen van het MER, maar niet in het plan zelf aangezien dat niet binnen de interventieperimeter valt;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het geen rekening houdt met de ontwikkeling van het busnet De Lijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de uitrol van het busnet De Lijn niet onder de verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt; dat deze uitrol de oplossingen versterkt die worden aanbevolen door het MER; dat het plan in de doorgang van bussen vanuit Vlaanderen voorziet door eigen banen te reserveren op het Brusselse grondgebied; dat de behoefte aan verplaatsingen met de bus in eigen baan werden geanalyseerd en bevestigd door het MER; dat het MER dus rekening houdt met de huidige en toekomstige behoeften van het busnet de Lijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen hebben bij de samenwerking met Brussel Mobiliteit, de MIVB, TEC en De Lijn;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe vragen heeft bij de medewerking van De Lijn, TEC, de MIVB en de NMBS bij de uitwerking van een grote kaart van het openbaar vervoersnet op grootstedelijke schaal, de promotie van dit net en het aanbod van één enkel vervoersbewijs naar het grootstedelijk gebied met het openbaar vervoer vanaf de rand en omgekeerd, zodat de dienstverlening aantrekkelijk wordt en de concurrentie met de auto kan doorstaan; dat dit een van de belangrijkste doelstellingen is van het gewestelijk mobiliteitsplan "GoodMove", "Mobility as a Service " (MAAS);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de uitdaging om het openbaarvervoersaanbod te versterken op grootstedelijke schaal;

Dat de medewerking van de openbaarvervoersmaatschappijen niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat de regering het initiatief neemt om samen met de gewesten, de betrokken gemeenten, de provincies Vlaams- en Waals-Brabant en de NMBS te zorgen voor de aanleg van 'overtuigingsparking' langs de spoorlijn Brussel-Namen, maar ook voor voldoende aanbod aan bussen voor een goede verbinding met het spoor, omdat alleen met een efficiënt alternatief aanbod aan openbaar vervoer, waaronder TEC en De Lijn, hopelijk de druk van de auto's die Brussel binnenrijden kan worden verminderd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de uitdaging om het P+R-aanbod te creëren en te vermenigvuldigen buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de buurt van de stations of de openbaarvervoershalten, en dat deze P+R's de mobiliteitshub die in het plan is voorzien aanvullen;

Dat het opzetten van een samenwerking tussen de bevoegde overheden voor de realisatie van 'overtuigingsparkings' buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om de mobiliteitsalternatieven die het MER voorstelt concreet vorm te geven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan past in het kader van de aanbevelingen van het MER en deze erin zijn opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen of die niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een stadstol in te voeren om pendelaars ertoe aan te zetten om met het openbaar vervoer naar het stadscentrum te komen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de invoering van een stadstol niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat het Vlaams Gewest voorstelt om het mobiliteitsalternatief te ontwikkelen dat de (elektrische) fiets combineert met het openbaar vervoer, dit ten behoeve van de pendelaars die uit Wallonië komen;

Overwegende dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe voorstelt om intergewestelijke fietssnelwegen te ontwikkelen, waaronder de ontwikkeling en verlenging van de fietsverbinding F204 tussen Jezus-Eik en het sportcentrum van het Adeps op het grondgebied van het Brussels Gewest vanaf de toekomstige multimodale pool;

motif que les efforts en termes de transports publics sont très limités, contrairement aux nouvelles lignes de tram radiales et tangentielles prévues dans la partie Nord (Branbantnet);

Considérant que le Gouvernement indique que la création de bandes de bus en site propre pour une desserte « à haut niveau de service » sur le Ring est reprise dans les recommandations du RIE, mais n'a pas été intégrée au plan dans la mesure où elle ne relève pas son périmètre d'intervention;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il ne tient pas compte du redéploiement du réseau de bus De Lijn;

Considérant que le Gouvernement indique que le déploiement du réseau de bus De Lijn est un élément ne relève pas de la responsabilité de la Région de Bruxelles-Capitale; que ce déploiement renforce les solutions recommandées par le RIE; que le plan prévoit le passage des bus depuis la Flandre en réservant des sites propres sur le territoire Bruxellois; que les besoins de déplacements de bus en site propre ont été analysés et confirmés par le RIE; que le RIE tient donc en compte les besoins actuels et futurs du réseau bus de De Lijn;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la coopération mise en place avec Bruxelles Mobilité, la STIB, le TEC et De Lijn;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre s'interroge sur la coopération de De Lijn, du TEC, de la STIB et de la SNCB sur le développement d'une grande carte du réseau de transports en commune à l'échelle métropolitaine, la promotion de ce réseau et l'offre d'un seul ticket de transport pour rejoindre la zone métropolitaine en transport en commune depuis la périphérie et inversement, afin que le service soit attractif et concurrentiel à la voiture; qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs du projet de plan régionale de mobilité « GoodMove » « Mobility as a Service » (MAAS);

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle l'enjeu du renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine;

Que la coopération des opérateurs de transports en commun ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le Gouvernement prenne l'initiative d'une coopération avec les régions, les communes concernées, les provinces des Brabant flamand et wallon et la SNCB pour obtenir l'aménagement de parkings « de persuasion » le long de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Namur, mais aussi l'offre de bus nécessaire à un bon rabattement vers le chemin de fer; au motif que ce n'est qu'avec une offre alternative efficace en transports publics, de différents opérateurs publics dont le TEC et De Lijn, que l'on peut espérer réduire la pression automobile à Bruxelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle l'enjeu de la création et la multiplication de l'offre de P+R situés hors de la Région de Bruxelles-Capitale, à proximité des gares ou des arrêts de transports publics, en ce que la création de ces P+R est complémentaire à la création d'un hub de mobilité du plan;

Que la mise en place d'une coopération entre les autorités compétentes pour la réalisation de parking de persuasion en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que les alternatives de mobilité proposées par le RIE soient concrétisées;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan ou de son pouvoir;

Considérant que des réclamants demandent la mise en place d'un péage urbain pour inciter les navetteurs à prendre les transports en commun pour rejoindre le centre-ville;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'un péage urbain ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la région flamande suggère le développement de l'alternative de mobilité combinant vélo (électrique) et transports en commun pour les navetteurs en provenance de Wallonie;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert suggère le développement d'autoroutes cyclables interrégionales, dont le développement et le prolongement de la liaison cyclable F204 entre Notre-Dame-au-Bois et le centre sportif de l'ADEPS sur le territoire de la région bruxelloise à partir du futur pôle multimodal;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de uitdaging van de gecoördineerde aanleg van een kwaliteitsvol fietsnet op grootstedelijke schaal dat de gewestgrenzen zou oversteken en van de versterking van het openbaarvervoersaanbod op grootstedelijke schaal; dat het plan voorziet in een fietsroute op de as Leonard-Delta; dat de interventie van het plan beperkt is tot zijn perimeter;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het woon-werkverkeer moet worden verminderd, met name tijdens de spitsuren; dat het Brussels Gewest de aanzet kan geven tot een samenwerking met de publieke en private sector om tussenliggende werkplekken en verschillende diensten te creëren om deze noodzaak te verminderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het opzetten van een samenwerking met de publieke en private sector voor het creëren van tussenliggende werkplekken en verschillende diensten om deze noodzaak te verminderen geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de mobiliteitsstrategie van het plan onderzoekt zonder enige modal shift;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de modal shift niet voor iedereen mogelijk is; dat sommige mensen geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld ouderen, jonge kinderen, personen met beperkte mobiliteit; dat sommige beroepen en activiteiten enkel met de auto kunnen worden uitgeoefend, bijvoorbeeld thuisverpleging, leveringen en vervoer van goederen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de hypotheses inzake de modal shift die het MER in aanmerking neemt realistisch zijn op korte termijn en rekening houden met een modale verdeling die is gebaseerd op de huidige verdeling en de verdeling die is gepland tegen 2025; dat het plan effecten zal hebben op de modal shift gezien de impact ervan op de capaciteit van het autoverkeer; dat het geen zin heeft om de mobiliteitsstrategie te onderzoeken zonder modal shift;

Dat het alternatief 'geen modal shift' niet realistisch is en daarom niet werd onderzocht in het MER;

Dat het plan een vermindering van het autoverkeer beoogt door de ruimten voor de auto, de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer weer in evenwicht te brengen; dat het ruimten voor het autoverkeer behoudt in het kader van de stadsboulevard; dat Brussel dus bereikbaar zal blijven met de auto;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad zich afvraagt wat de gevolgen op het vlak van mobiliteit zullen zijn als deze oplossingen voor de modal shift niet of te laat worden uitgevoerd op deze belangrijke invalsas van het Gewest;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan wijst op de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal om een modal shift te bewerkstellingen; dat zijn interventie echter beperkt is tot zijn perimeter en tot de strategie die het voorstelt in lijn met deze uitdagingen en met de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;

Overleg en samenwerking met de andere spelers

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat een van de belangrijkste doestellingen van het plan, namelijk streven naar een duurzamere mobiliteit, afhangt van de goede samenwerking tussen de verschillende betrokken machtsniveaus; dat ze vragen om een nauwe coördinatie op te zetten voordat het plan wordt gerealiseerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een overleg aanbeveelt tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest over de concrete maatregelen die op grootstedelijke schaal moeten worden genomen om de modal shift te bevorderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten betreuren dat het plan niets vermeldt over een belangrijke vergadering die ESPON op 24/10/2018 organiseerde in de lokalen van Perspective; deze vergadering handelde over de ruimtelijke ordening in België en de verschillende gewesten waren aanwezig; er bleek toen dat ze niet samenwerkten en elk hun eigen projecten uitvoerden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat deze vergadering niet kaderde in het uitwerkingsproces van het plan; dat ze herhaalt dat het plan een overleg aanbeveelt tussen de federale staat en de bevoegde deelstaten;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat de E411 een grensoverschrijdende gewestweg is in de zin van het samenwerkingsakkoord dat op 17 juni 1991 werd gesloten tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat betrekking had op de grensoverschrijdende gewestwegen;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle l'enjeu de la création coordonnée d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine traversant les frontières régionales, ainsi que le renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine; que le plan prévoit un itinéraire cyclable sur l'axe Léonard-Delta; que l'intervention du plan se limite à son périmètre;

Considérant que la Commission régionale de développement relève qu'il est nécessaire d'envisager de réduire les besoins de déplacements domicile/travail en particulier aux heures de point; que la région bruxelloise peut être initiatrice de coopérations avec le secteur public et privé pour créer des espaces de travail intermédiaires et différents services permettant de réduire ces besoins;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en en place de coopérations avec le secteur public et privé pour créer des espaces de travail intermédiaires et différents services permettant de réduire ces besoins ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie la stratégie de mobilité du plan en l'absence total de report modal;

Considérant que des réclamants relèvent que le report modal n'est pas possible pour tous; que certaines personnes ne sont pas en mesure de prendre les transports en commun, telles que les personnes âgées, les enfants en bas âge, les personnes à mobilité réduite; que certaines professions et activités ne peuvent s'exercer qu'avec un véhicule, telles que les soins médicaux à domicile, les services de livraison et de transport de marchandise;

Considérant que le Gouvernement indique que les hypothèses de report modal prises par le RIE sont réalistes à court termes et qu'elles tiennent compte d'une répartition modale basée sur celle observée aujourd'hui et projetée à 2025; que le plan aura des effets sur le report modal de façon certaine vu son impact sur la capacité du trafic automobile; qu'étudier l'absence de report modal n'a pas d'intérêt;

Que l'alternative d'absence de report modale est irréaliste et n'a pas été étudiée par le RIE à ce titre;

Que le plan vise une réduction du trafic automobile au travers d'un rééquilibrage des espaces révolus aux automobiles, aux modes actifs et aux transports en commun; qu'il conserve des espaces de circulation automobile dans le cadre du boulevard urbain; qu'il maintient ainsi l'accessibilité de Bruxelles en voiture;

Considérant que le conseil économique et social s'interroge sur les conséquences en termes de mobilité de la non mise en place ou du retard dans la mise en œuvre de ces solutions de report modal sur cet axe de pénétration majeur de la Région;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan rappelle les enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine afin d'assurer un report modal; que son intervention est cependant limitée à son périmètre et à la stratégie à son échelle qu'il propose dans la droite ligne de ces enjeux et des objectifs de la politique régionale de mobilité;

Concertation et coopération avec les autres acteurs

Considérant que des réclamants relèvent que l'un des objectifs principaux du plan consistant à rendre la mobilité plus durable dépendra de la bonne collaboration entre les différents niveaux de pouvoir concernés et des autres Régions et acteurs concernés; qu'ils demandent qu'une étroite coordination soit mise en place en amont de la réalisation du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise la mise en place d'une concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Région wallonne sur les mesures concrètes à mettre en œuvre à l'échelle métropolitaine afin de favoriser le report modal;

Considérant que des réclamants déplorent que le plan ne fasse pas état d'une réunion importante organisée par ESPON dans les locaux de Perspective le 24/10/2018 sur l'aménagement du territoire en Belgique en présence des différentes régions, lors de laquelle il est apparu que celles-ci ne coopéraient pas et menaient chacune leurs projets de manière distincte;

Considérant que le Gouvernement indique que cette réunion ne s'inscrivait pas dans le processus d'élaboration du plan; qu'il rappelle que le plan préconise la mise en place d'une concertation entre les entités fédérale et fédérées compétentes;

Considérant que la commune d'Overijse relève que la E411 est une route régionale transfrontalière au sens de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes régionales transfrontalières;

Overwegende dat de gemeente Overijse meent dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet voldoet aan de adviesplicht die is voorzien in artikel 4 van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 voor wat de maatregelen aangaande de bestemming van het verkeer betreft, terwijl het plan een aanzienlijke impact zal hebben op het verkeer op de E411; dat de adviesaanvraag bij het Vlaams Gewest niet volstaat om te voldoen aan de raadplegingsplicht van de betrokken gewesten; dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het federale loyauteitsbeginsel schendt;

Overwegende dat de gemeente Overijse meent dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet op de hoogte was van de verdeling van het beheer van de E411 die is vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991, in die zin dat het plan uitgaat van een bevoegdheid die niet toebehoort aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar aan het Vlaams Gewest; dat ze vraagt om het Vlaams Gewest opnieuw te raadplegen over het plan en de elementen die vallen onder het beheer van de E411 dat is toegekend aan het Vlaams Gewest;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het Waals Gewest tijdens het openbaar onderzoek niet heeft gereageerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Hoeilaart aanklagen dat het Vlaams Gewest niet werd geraadpleegd over het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de adviezen van het Waals en het Vlaams Gewest werden gevraagd in overeenstemming met artikel 30/5, §3 van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 december 2010 betreffende de tenuitvoerlegging van de grensoverschrijdende raadpleging die van toepassing is op het richtplan van aanleg, dat in artikel 2 bepaalt dat het ontwerpplan en het MER aan de betrokken gewesten moeten worden voorgelegd tegelijk met het openbaar onderzoek; dat deze adviezen werden gevraagd in overeenstemming met de bepalingen van het samenwerkingsakkoord van 26 november 2012 tot instelling van een Informatieforum Ruimtelijke Ordening; dat deze adviezen werden gevraagd in overeenstemming met de overlegplicht die is voorzien in artikel 5 van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991;

Dat de adviezen van de betrokken gewesten geen deel uitmaken van de documenten die werden onderworpen aan het openbaar onderzoek;

Overwegende dat het Vlaams Gewest wijst op het gebrek aan een intergewestelijke strategische benadering van het parkeren van de pendelaars, het structureel openbaar vervoer en de fietspaden;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat de uitvoering van het plan in grote mate afhangt van de interventie van de federale staat en de deelstaten, met name wat de modal shift en de ontwikkeling van het intergewestelijk vervoer betreft; dat er geen enkele zekerheid bestaat dat de ontwikkeling voldoende zal zijn gerealiseerd bij de uitvoering van het plan en de heraanleg van de E411;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) aangeeft dat de vermindering van het verkeer ook investeringen in de andere gewesten zal vereisen;

Overwegende dat de Vlaamse gemeenten van de rand en het Vlaams Gewest menen dat een ruimer en constant overleg is aangewezen en betreuren dat noch zij noch andere spelers van het Vlaams Gewest van in het begin werden betrokken bij de uitwerking van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het Brussels Gewest samenwerkt met de andere gewesten om de mobiliteit van de pendelaars te organiseren op lange termijn, de inkomende autostroom in te dijken, de economische welvaart van Brussel te garanderen; de toegang tot Brussel via de E411 gezamenlijk herin te richten; om efficiënte mobiliteitsalternatieven te voorzien;

Overwegende dat het Vlaams Gewest, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), de Economische en Sociale Raad, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, de gemeente Hoeilaart, de gemeente Kraainem en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe vragen om overleg en een sterke coördinatie - en de noodzaak daarvan benadrukken - met de twee andere gewesten; met de andere deelstaten en met de federale staat; met de Vlaamse gewestelijke diensten en met de gemeentebesturen van Hoeilaart, Overijse en Tervuren en van de andere grensgemeenten in de Brusselse rand; teneinde een gezamenlijke strategie voor de E411 uit te werken en sterke banden te behouden tussen Brussel en de rand en om te vermijden dat het verkeer verschuift naar de woonwijken; om een betere coördinatie op het vlak van mobiliteit te garanderen; om filevorming in Brussel-Oost te vermijden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan gepaard gaat met samenwerking en coördinatie op grootstedelijk niveau, vooral voor mobiliteitsproblemen maar ook voor

Considérant que la commune d'Overijse estime que la région de Bruxelles-Capitale ignore l'obligation de consultation prévue à l'article 4 de l'accord de coopération du 17 juin 1933 « en ce qui concerne les mesures prévues affectation la circulation », alors que le plan aura un impact significatif sur le flux de trafic de la E411; que la demande d'avis à la région flamande ne suffit pas à remplir l'obligation de consultation des régions concernées; que la région de Bruxelles-Capitale viole ainsi le principe de loyauté fédérale;

Considérant que la commune d'Overijse estime que la région de Bruxelles-Capitale méconnait la répartition de la gestion de l'E411 déterminée par l'accord de coopération du 17 juin 1933, en ce que le plan présuppose l'exercice de pouvoirs qui n'appartiennent pas à la région de Bruxelles-Capitale mais à la région flamande; qu'elle demande la mise en place d'une nouvelle consultation de la région flamande sur le plan et ses éléments qui relèvent de la gestion de la E411 attribuée à la région flamande;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que la région wallonne n'a pas réagi lors de l'enquête publique;

Considérant que des réclamants et la commune d'Hoeilaart critiquent l'absence de consultation de la région flamande sur le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les avis des régions wallonne et flamande ont été sollicités conformément à l'article 30/5, §3 et de l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 décembre 2010 relatif à la mise en œuvre de la procédure de consultation transfrontière applicable au plan d'aménagement directeur, qui dispose en son article 2 que le projet de plan et le RIE sont transmis aux régions concernées simultanément à l'enquête publique; que ces avis ont été sollicités conformément aux dispositions de l'accord de coopération du 26 novembre 2012 instaurant un Forum d'information en aménagement du territoire; que ces avis ont été sollicités conformément à l'obligation de concertation prévue à l'article 5 de l'accord de coopération du 17 juin 1991;

Que les avis rendus par les régions par les régions concernées ne font pas partie des documents soumis à enquête publique;

Considérant que la région flamande critique l'absence d'approche stratégique interrégionale sur le stationnement des navetteurs, les transports publics structurels et les pistes cyclables;

Considérant que la commune d'Overijse relève que la mise en œuvre du plan dépend dans une large mesure de l'intervention des autres autorités fédérale et fédérées, notamment en ce qui concerne le report modal et le développement des transports interrégionaux, sans certitude que ce développement aura été suffisamment réalisé lors de la mise en œuvre du plan et du réaménagement de la E411;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève que la diminution du trafic nécessitera des investissements dans les autres régions;

Considérant que les communes flamandes de la périphérie et la région flamande estiment qu'une concertation plus grande et constante serait appropriée et regrettent de ne pas avoir été impliquées, ni aucun autre acteur de la région flamande, dans le processus d'élaboration du plan dès ses débuts;

Considérant que des réclamants demandent que la région bruxelloise coopère avec les autres régions afin d'organiser la mobilité des navetteurs à long terme, d'endiguer le flot de véhicules entrants, d'assurer la prospérité économique de Bruxelles; de réaménager conjointement l'entrée de Bruxelles par la E411; de prévoir des alternatives de mobilité efficaces;

Considérant que la région flamande, la Commission régionale de Mobilité (CRM), le conseil économique et social, la Commission régionale de développement, la commune d'Hoeilaart, la commune de Kraainem et la commune de Woluwe-Saint-Pierre demandent et insistent sur la nécessité d'une concertation et d'une forte coordination avec les deux autres régions; avec les autres entités fédérées et le niveau fédéral; avec les services régionaux flamandes et les administrations communales d'Hoeilaart, Overijse et Tervuren et des autres communes limitrophes de la périphérie bruxelloise; en vue de l'élaboration d'une stratégie commune pour la E411 en maintenant des liens solides entre Bruxelles et sa périphérie et en évitant le report de circulation dans les quartiers résidentiels; en vue d'assurer une meilleure coordination en matière de mobilité; afin d'éviter une congestion de Bruxelles-Est;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan s'accompagne de coopération et coordination à l'échelle de la métropole principalement pour les problèmes de mobilité mais aussi

uitdagingen inzake territoriale ontwikkeling (Ring, GEN, enz.); dat ze de noodzaak benadrukt om verder te gaan dan louter overleg en een proces van echte samenwerking met de verschillende betrokken partijen op gang te brengen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen hebben bij de samenwerking met de gemeenten Overijse en Hoeilaart, met de provincies Waals- en Vlaams-Brabant, met de Waalse gemeenten waaruit pendelaars komen, zoals Waver;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om een grondige dialoog op gang te brengen tussen de Brusselse gemeenten en de gemeenten die grenzen aan de Rand, om een betere coördinatie te garanderen op het vlak van mobiliteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de raadplegingsprocedure met het Vlaams Gewest werd gerespecteerd in overeenkomstig met artikel 30/5 §3 van het BWRO; dat bezwaren en opmerkingen van verschillende gemeenten van buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de besturen van het Vlaams Gewest bovendien werden verzameld tijdens het openbaar onderzoek;

Dat het plan overleg aanbeveelt en aanbevelingen formuleert in het kader van de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal, om met name de modal shift te bevorderen;

Dat de opstarting van dit grootstedelijke overleg niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen hebben bij de interactie van het plan met de uitbreiding van de verkeersruimten op de Ring en op het Leonardkruispunt die het Vlaams Gewest heeft gepland; dat ze een tegenstrijdigheid vaststellen tussen de doelstelling om een stadsboulevard aan te leggen en alle investeringen van dien die een verhoging van het verkeer met 20% of 54.000 extra voertuigen in deze zone zullen impliceren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de stadsboulevard enkel beoogd wordt op Brussels grondgebied; dat de aanleg van de Ring niet tot doel heeft om het autoverkeer te vermeerderen; dat dit project verenigbaar is met het project van de stadsboulevard zoals voorgesteld door het plan;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) opmerkt dat het Vlaams Gewest, met tussenkomst van de Werkvennootschap, momenteel werkt aan een project om het oostelijke deel van de Ring te reorganiseren, en ruimer gezien om wegen in te richten op de kruising tussen het Brussels en het Vlaams Gewest; dat ze vraagt om een grootstedelijk overleg te voeren om te komen tot coherente en relevante oplossingen om de stadstoegang rustiger te maken en de levenskwaliteit in de wijken binnen de perimeter van het stadsproject te versterken zoals wordt voorgesteld door het ontwerp-RPA;

Overwegende dat het Vlaams Gewest opmerkt dat het project "Werken aan de Ring" (zone ring Oost) van De Werkvennootschap de perimeter van het plan overlapt of kan overlappen, met name aan het Drie Fonteinen-viaduct en op het Leonardkruispunt; dat het plan en de heraanleg van de E411 tot een stadsboulevard een impact zal hebben op de Ring; dat deze projecten voorzien in verschillende inrichtingen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat de projecten van de Werkvennootschap voor de heraanleg van de Ring en de aansluiting van het FietsGEN en een aantal quick wins complementair zijn aan die van het Brussels Gewest; dat de Werkvennootschap zowel de doelstellingen van het plan als die van het toekomstig gewestelijk mobiliteitsplan (Good Move) heeft geïntegreerd in haar modellen; dat de plannen voor de heraanleg van de Ring verschillen naargelang de tracés;

Overwegende dat het Vlaams Gewest vraagt dat de heraanlegprojecten van het Leonardkruispunt en de toegangen in Jezus-Eik die De Werkvennootschap voorziet worden opgenomen in het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het overleg tussen de gewesten werd gevoerd; dat de coherentie van de inrichtingen tussen de projecten moet worden gegarandeerd in het overleg tussen de gewesten;

Dat het Brussels Gewest een stadsboulevard wil inrichten voor zijn stadtoegang; dat de aanleg van de Ring verenigbaar is met de stadsboulevard; dat het detail van de inrichtingen niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat het Vlaams Gewest opmerkt dat het studies uitvoert over de vestiging van transitparkings in Jezus-Eik en Maleizen, maar dat deze studies geen rekening houden met de geplande capaciteitsdaling van de E411;

pour les enjeux de développement territorial (Ring, RER, etc.); qu'elle insiste sur la nécessité de dépasser la seule concertation en entamant une démarche de véritable coopération avec les différentes parties concernées;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la coopération mise en place avec les communes d'Overijse et d'Hoeilaart, avec les provinces du brabant wallon et du brabant flamand, avec les communes wallonnes d'où proviennent les navetteurs come Wavre;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande la mise en place d'un dialogue approfondi entre les communes de Bruxelles et les communes limitrophes de la périphérie en vue d'assurer une meilleure coordination en matière de mobilité;

Considérant que le Gouvernement indique que la procédure de consultation de la Région flamande a été respectée conformément à l'article 30/5 §3 du CoBAT; que les réclamations et observations de plusieurs communes situées en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale et des administrations de la Région flamande ont par ailleurs été recueillies lors de l'enquête publique;

Que le plan préconise la mise en place d'une concertation et formule des recommandations dans la cadre de sa stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine, afin notamment de favoriser le report modal;

Que la mise en place de cette concertation métropolitaine ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'interaction du plan avec l'élargissement des espaces de circulation du ring et du carrefour Léonard projetés par la région flamande; qu'ils constatent une contradiction entre l'objectif d'aménagement du boulevard urbain avec ces investissements qui impliqueront une augmentation du trafic de 20% dans cette zone, soit 54.000 voitures supplémentaires;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement du boulevard urbain n'est envisagé que sur le territoire bruxellois; que l'aménagement du ring n'a pas pour objectif d'augmenter le trafic automobile; que ce projet est compatible avec le projet de boulevard urbain projetée par le plan;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) relève que la région flamande, par l'intermédiaire de Werkvenootschap travaille actuellement à un projet de réorganisation du Ring dans sa partie Est, et de manière plus large à l'aménagement des voiries à la l'interface entre la Région bruxelloise et la Région flamande; qu'elle demande la mise en place d'une concertation métropolitaine qui permettre d'appréhender à cette échelle les solutions cohérentes et concertées pertinentes pour apaiser l'entrée de ville et renforcer comme le propose le projet de PAD la qualité des vie dans les quartiers couverts par le périmètre du projet urbain;

Considérant que la région flamande relève que le projet « Werken aan de Ring » relatif au réaménagement du ring Est mené par De Werkvennoostschap chevauche ou peu chevaucher le périmètre du plan, notamment en ce qui concerne le viaduc des trois fontaines et le carrefour Léonard; que le plan et le réaménagement de la E411 en boulevard urbain aura un impact sur le ring; que ces projets prévoient des aménagements différents;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que les projets de réaménagement sur le Ring et de connexion RER vélo et d'un certain nombre de quick wins menés par la Werkvenootschap sont complémentaires à ceux de la région bruxelloise; que la Werkvenootschap a intégré dans ses modélisations et ses projets tant les objectifs du plan que ceux du futur plan régional de mobilité (GoodMove); que les projets de réaménagement du Ring diffèrent selon les tronçons;

Considérant que la région flamande demande que les projets de réaménagement du carrefour Léonard et des accès à Jesus-Eik prévus par De Werkvennoostschap soient inclus dans le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la concertation entre Régions a été effectuée; que la cohérence des aménagements entre les projets doit être assurée dans la concertation entre les Régions;

Que la Région Bruxelloise souhaite aménager un boulevard urbain pour son entrée de Ville; que l'aménagement du Ring est compatible avec le boulevard urbain; que le détail des aménagements ne relève pas du plan;

Considérant que la région flamande relève qu'elle mène des études quant à l'implantation de parkings de transit à Jesus-Eik et Maleizen mais que ces études ne tiennent pas compte de la réduction de capacité de la E411 prévue;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) opmerkt dat de vestiging van de transitparking in Jezus-Eik en de ontwikkeling van een openbaarvervoerslijn van hoge capaciteit overleg en akkoorden met het Vlaams Gewest en de gemeente Overijse zullen vereisen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de parkingprojecten in Jezus-Eik en Maleizen zullen bijdragen tot de gewenste modal shift;

Dat de regering herhaalt dat de overlegprocedure met de andere gewesten werd uitgevoerd, dat het plan overleg tussen de gewesten aanbeveelt;

Overwegende dat een aantal reclamanten van mening zijn dat de mobiliteitsalternatieven voor de pendelaars niet moeten worden gefinancierd door de Brusselaars aangezien zij deze alternatieven niet zullen gebruiken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het Gewest de fiscale pistes en de subsidiemogelijkheden onderzoekt om de lasten zo goed mogelijk te verdelen, met name via incentives voor carpooling, moduleerbare vignetten of een toegangstaks tot Brussel (behalve voor bepaalde categorieën waaronder de inwoners van Brussel); Overwegend dat een aantal reclamanten vragen dat als de samenwerking tussen de gewesten mislukt, een stadstol zal worden ingevoerd om de werken voor de uitvoering van het plan te financieren;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen dat de stadstol kan worden betaald met een vervoersbewijs van het MIVB-net dat de pendelaars toegang zou verlenen tot het openbaar vervoer;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een kilometerheffing in te voeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de kosten van de geplande inrichtingen voor de pendelaars worden opgenomen in projecten die het belang van de Brusselaars dienen, projecten voor de herwaardering van de openbare ruimten van het plan;

Overwegende dat de regering herhaalt dat de financiering van de maatregelen voor de uitvoering van het plan en de mobiliteitsstrategie niet tot de bevoegdheid van het plan behoren;

Dat ze aangeeft dat de invoering van een stadstol of een kilometerheffing niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

8.4. Mobiliteitsstrategie op schaal van het plan (1.c.3.)

Algemene opmerkingen

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staat tegenover de grote algemene principes van het plan, gericht op de omvorming van de E411 tot een stadsboulevard ter ondersteuning van de multimodale mobiliteit om zo de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers te vergemakkelijken;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde gunstig staat tegenover de doelstelling om het viaduct en de bijhorende infrastructuren af te breken om plaats te maken voor een stadsboulevard met aanpalende sites die gericht zijn op deze nieuwe boulevard;

Overwegende dat de gemeente Oudergem en een aantal reclamanten de plannen voor de omvorming van de mobiliteitsinfrastructuren en de openbare ruimten, en dus ook de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux, toejuichen omdat ze de landschappelijke continuïteit en de biodiversiteit bevorderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten akkoord gaan met de wens om ernstige hinder te verminderen die vooral wordt gegenereerd door druk gemotoriseerd verkeer: luchtvervuiling, milieuhinder, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan zich vooral tot doel stelt om de stadstoegang te herstructureren; dat de verkeersinfrastructuur daarvoor moet worden omgevormd tot een kwalificerende en multimodale landschappelijke infrastructuur die banden creëert op lokale schaal en ruimte vrijmaakt voor beplanting, voor de zachte verplaatsingswijzen en voor het openbaar vervoer;

Dat mobiliteit een belangrijke conditio sine qua non is om de infrastructuur radicaal om te vormen en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren.

Dat de mobiliteitsstrategieën die het plan aanbeveelt het beoogde project aanvullen;

8.5. Mobiliteitshub met sterke aansluiting op het openbaar vervoer (1.c.3.1)

Overwegende dat een aantal reclamanten het idee van de mobiliteitshub toejuichen omdat die de zachte mobiliteit zal verbeteren;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Etterbeek gunstig staan tegenover de aanleg van de transitparking op het Brusselse grondgebied tussen Herrmann-Debroux en de Ring om de

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève que l'implantation du parking de transit à Jesus-Eik et le développement d'une ligne de transport en commune de haute capacité nécessitera une concertation et des accords avec la région flamande et la commune d'Overijse;

Considérant que le Gouvernement indique que les projets de parking à Jesus Eik et à Maleizen participeront au report modal souhaité;

Que le Gouvernement rappelle que la procédure de consultation des autres Régions a été effectuée, et que le plan préconise la mise en place d'une concertation entre ces dernières;

Considérant que des réclamants estiment que le financement des alternatives de mobilité à destination des navetteurs ne doit pas être financée par les bruxellois, qui ne les utiliseront pas;

Considérant que des réclamants demandent que la région examine les pistes fiscales et les possibilités de subsides qui puissent répartir au mieux la charge du budget via notamment des incitants au co-voiturage, vignettes ou taxe d'entrée dans Bruxelles modulables (sauf pour certaines catégories dont les résidents bruxellois); Considérant que des réclamants demandent qu'en cas d'échec de la coopération entre les régions, un péage urbain soit installé afin de financer les travaux de mise en œuvre du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent que le péage urbain puisse être payé avec un ticket de transport du réseau STIB, qui donnerait accès aux transports en commun aux navetteurs;

Considérant que des réclamants demandent l'instauration d'une taxe kilométrique;

Considérant que des réclamants demandent que le coût des aménagements projetés pour les navetteurs soit affecté dans des projets qui répondent à l'intérêt des bruxellois, dans les projets de requalification des espaces publics du plan;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le financement des mesures de mise en œuvre de plan et de sa stratégie de mobilité ne relève pas du pouvoir du plan;

Qu'il indique que la mise en place d'un péage urbain ou d'une taxe kilométrique ne relève pas du pouvoir du plan;

8.4. Stratégie de mobilité à l'échelle du plan (1.c.3.)

Observations générales

Considérant que la Commission régionale de développement est favorable aux grands principes généraux du plan, visant le réaménagement de la E411 en boulevard urbain en support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et les cyclistes;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort est favorable à l'objectif de démolition du viaduc et ses infrastructures connexes pour aménager un boulevard urbain avec des sites en accroche tournés vers ce nouveau boulevard;

Considérant que la commune d'Auderghem et des réclamants sont favorables au projet de transformation des infrastructures de mobilité et des espaces publics prévus, en ce compris la démolition du viaduc Herrmann-Debroux en favorisant les continuité paysagères et l'accueil de la biodiversité;

Considérant que des réclamants apprécient la volonté de réduire les graves nuisances principalement générées par un trafic motorisé important, telles que la pollution de l'air, les nuisances environnementales, le bruit, l'insécurité routière;

Considérant que le Gouvernement indique que l'objectif principal du plan visant à requalifier l'entrée de ville nécessite notamment de passer d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante et multimodale qui permet de tisser des liens à l'échelle locale, qui libère des espaces pour la végétalisation, pour les modes doux et les transports en commun;

Que la mobilité constitue une condition préalable majeure pour le réaménagement radical de l'infrastructure et l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers;

Que les stratégies de mobilité préconisées par le plan sont complémentaires au projet qu'il entend mettre en œuvre;

8.5. Hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics (1.c.3.1.)

Considérant que des réclamants jugent l'idée du hub de mobilité excellente, en ce qu'elle permet d'améliorer les mobilités douces;

Considérant que des réclamants et la commune d'Etterbeek sont favorables à la création du parking de transit sur le territoire bruxellois entre Herrmann-Debroux et le Ring, aux motifs; qu'aucune réponse

redenen dat er momenteel geen antwoord bestaat; dat het inkomende verkeer moet worden verminderd; dat volgens de multimodale modellering MUSTI van het MER de geplande parking een besparing zal opleveren van 30% voertuigen tijdens de ochtendspits;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) gunstig staat tegenover de creatie van een mobiliteitshub aan het Adeps waar mensen hun auto kunnen laten staan om de tram, de fiets, de deelauto te nemen, wat ook een positieve impact zal hebben op de mogelijkheid om op middellange termijn het Rood Klooster volledig verkeersvrij te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mobiliteitshub bedoeld is om de modal shift mogelijk te maken voor automobilisten die geen gebruik kunnen maken van alternatieven op grootstedelijke schaal;

Overwegende dat een aantal reclamanten betreuren dat het plan de aanleg van een transitparking enkel aanbeveelt en niet oplegt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de plaatsing en de kenmerken van de transitparking zullen worden bepaald door de geschreven en grafische voorschriften van het verordenende luik van het plan en zullen worden toegelicht in het strategische luik;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen of de mobiliteitshub wel realistisch is gezien de huidige toestand en de toestand over 15 jaar;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen; met name op het vlak van dimensionering van de mobiliteitshub;

Dat een van de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan de evolutie van de mobiliteitshub is in de tijd, rekening houdend met de nood aan andere verplaatsingen dan met de auto;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat een efficiënte transitparking zo ver mogelijk van de stad moet zijn gelegen, zo dicht mogelijk bij de herkomst van de verplaatsingen en stroomopwaarts van de congestiezones;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende opties voor de locatie van de transitparking heeft onderzocht; dat het MER na een vergelijkende studie van 7 alternatieven heeft bevestigd dat de P+R bij voorkeur op de site van het Stadion-Adeps wordt geplaatst; dat de aanbevelingen van het MER in die zin werden opgenomen in het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een transitparking en daarbij aanvoeren dat de inefficiëntie en de omgekeerde effecten van de inrichting al werden aangetoond; dat dergelijke parkings een toename van het autogebruik in de hand werkt zoals blijkt uit andere voorbeelden in het Brussels Gewest; dat dergelijke parkings veel plaats in beslag nemen en duur zijn qua aanleg (10.000 tot 35.000 EUR per parkeerplaats) en onderhoud (250 EUR per jaar per parkeerplaats); dat de totale kosten van de parking geraamd worden tussen 30 en 52 miljoen euro en niet gerechtvaardigd worden door de efficiëntie; dat dergelijke parkings een bron van vervuiling zijn; dat de reconversiemogelijkheden quasi nihil zijn in tegenstelling tot wat het MER aanbeveelt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de mogelijkheid biedt om de geplande transitparking aan te leggen volgens de voorwaarden die zijn vastgelegd in het verordenende luik;

Dat het MER de nodige capaciteit voor de transitparking heeft bestudeerd; dat de capaciteit die wordt aanbevolen door het ontwerpplan werd bevestigd door het MER; dat het MER bevestigt dat de P+R zo stroomopwaarts mogelijk van het vertrekpunt moeten worden voorzien; dat de voorziene plaats voor de aanleg van de P+R geschikt is gezien het uitgaand verkeer uit Brussel en op de Ring;

Dat het MER de oprichting van de mobiliteitshub heeft geïdentificeerd als een van de belangrijkste maatregelen op schaal van het plan om de modal shift te garanderen en de vermindering van het autoverkeer te bevorderen;

Dat de oprichting van een hub het gebruik van de infrastructuur voor de mobiliteit garandeert; dat het gebruik van andere verplaatsingswijzen dan de auto wordt bevorderd; dat de precieze functies die er moeten worden voorzien niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar dat die zullen worden onderzocht en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat dient opgemerkt dat de hub zal worden aangelegd onder de bestaand verkeersinfrastructuur;

n'existe actuellement; qu'il est nécessaire de réduire le trafic entrant; que la modélisation multimodale MUSTI du RIE permet d'évaluer que le parking projeté permettrait de gagner 30 % des véhicules sur l'heure de pointe du matin;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) est favorable à la création d'un hub de mobilité à ADEPS permettant de lâcher sa voiture pour prendre le tram, le vélo, la voiture partagée, ce qui aura également comme impact positif la possibilité d'interdire à moyen terme toute circulation dans le Rouge-Cloître;

Considérant que le Gouvernement indique que le hub de mobilité prévu par le plan a pour objectif de permettre le report modal pour les automobilistes qui ne peuvent se reporter sur des alternatives à l'échelle métropolitaine;

Considérant que des réclamants regrettent que le plan préconise seulement la création d'un parking de transit sans l'imposer;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation et les caractéristiques du parking de transit sont déterminées par les prescriptions littérale et graphiques du volet réglementaire du plan, et explicitées par son volet stratégique;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du caractère réaliste du hub de mobilité par rapport à la situation actuelle et la situation future, d'ici 15 ans;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment quant au dimensionnement du hub de mobilité;

Que l'un des objectifs de la stratégie de mobilité du plan est l'évolution du hub de mobilité dans le temps, en tenant compte des besoins de déplacements autres qu'automobiles;

Considérant que des réclamants relèvent qu'un parking de transit efficace doit se trouver le plus loin possible de la ville, au plus près des origines de déplacements et en amont des zones de congestion;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié différentes options de localisation du parking de transit; qu'à l'issue de l'étude comparative de 7 alternatives d'emplacements, le RIE a confirmé l'intérêt de placer le P+R au droit du site Stade-Adeps; que les recommandations du RIE à cet égard ont été intégrées au plan;

Considérant que des réclamants s'opposent la création d'un parking de transit, aux motifs que l'inefficacité et les effets pervers de ce système ont déjà été démontrés; que ce type de parking incitent à un usage accru de la voiture, comme en témoignent les autres exemples de parking de transit en région bruxelloise; que ce type de parking mobilise beaucoup de place; que ce type de parking est cher à construire (10.000 à 35.000 EUR par emplacement) et à entretenir (250 EUR par an par emplacement); que le coût total du parking estimé entre 30 et 52 millions d'euros n'est pas justifié au vu de son efficacité; que ce type de parking est source de pollution; que ses possibilités de reconversion sont quasi nulles contrairement à ce que recommande le RIE;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan offre la possibilité de créer le parking de transit projeté, dans les conditions définies par son volet réglementaire;

Que le RIE a étudié la capacité nécessaire pour le parking de transit; que la capacité préconisée par le projet de plan a été validée par le RIE; que le RIE confirme que les P+R doivent être prévus le plus en amont possible par rapport au point de départ; que le P+R positionné à l'endroit prévu est néanmoins une localisation adéquate lorsque l'on considère les déplacements en sortie de Bruxelles et en sortie du Ring;

Que le RIE a identifié la création du hub de mobilité comme l'une des principales mesures à mettre en œuvre à l'échelle du plan pour assurer un report modal et favoriser la réduction du trafic automobile;

Que la création d'un HUB assure l'usage de l'infrastructure pour des besoins de mobilité; qu'il favorisera l'usage d'autres modes que la voiture; que les fonctions précises qui doivent y prendre place ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront étudiées et déterminées dans le cadre des demandes de permis;

Qu'il convient de rappeler que le HUB prendra place dans sous l'assiette de l'infrastructure routière existante;

Dat de transitparking in de mobiliteitshub op zich geen bron van vervuiling zal zijn; dat de vervuiling gegenereerd door het in- en uitrijden van de transitparking ruimschoots zal worden gecompenseerd door de vermindering van het autogebruik in de stad en dus de vermindering van de daaraan verbonden vervuiling die het plan zal induceren;

Overwegende dat het Vlaams Gewest bezwaar maakt tegen de aanleg van de transitparking om de redenen dat ze indruist tegen het Vlaamse beleid inzake transitparkings; dat het Vlaams Gewest een netwerk van verkeerswisselaars, mobiliteitspunten en vrij kleine overstapparkings beoogt op Vlaams grondgebied rond Brussel, zo dicht mogelijk bij de plaats van herkomst van de pendelaars; dat een grote transitparking aan de grens van het Brussels Gewest nodeloos veel verkeer zal aantrekken in het Vlaams Gewest en de problemen bestendigt en verscherpt inzake de levenskwaliteit in dit gebied dat wordt overstelpt door autoverkeer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest soeverein is op zijn grondgebied; dat de Brusselse regering de besprekingen over intergewestelijke mobiliteit met de aangrenzende gewesten en de federale staat zal voortzetten; dat ze gunstig staat tegenover de ontwikkeling van transitparkings op Vlaams grondgebied rond Brussel; dat ze de aangrenzende gewesten sterk aanmoedigt om transitparkings aan te leggen, vooral in de buurt van de stations;

Overwegende dat een aantal reclamanten, de gemeenten Hoeilaart, Sint-Lambrechts-Woluwe en Kraainem en het Vlaams Gewest de ligging van de transitparking bekritiseren om de redenen dat ze veel te dicht bij het stadscentrum ligt; dat ze niet voldoende stroomopwaarts van de congestiezones ligt om aantrekkelijk te zijn voor de pendelaars en hen aan te moedigen om hun auto te laten staan zo dicht bij hun bestemming nadat ze de files op de Ring en de E411 hebben getrotseerd; dat ze niet conform het beleid van het Vlaams Gewest inzake transitparkings is; dat de omgeving van het Adeps en het sportcentrum moet worden beschermd door een zachte mobiliteit;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad zich afvraagt voor welke positionering er werd gekozen om de plaats van de mobiliteitshub binnen de perimeter te bepalen en hoe deze mobiliteitshub zal worden verbonden met de metro, die het openbaar vervoersmiddel is met het grootste absorptievermogen in termen van vervoerde personen;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER heeft aangetoond dat de P+R zo stroomopwaarts mogelijk en dus zo dicht mogelijk bij de plaats van herkomst van de verplaatsingen moet worden geplaatst;

Dat het Brussels Gewest die visie ondersteunt; dat het echter maatregelen zal nemen om de modal shift op zijn grondgebied te bevorderen;

Dat het MER na de vergelijkende studie van 7 alternatieve locaties heeft bevestigd dat de P+R bij voorkeur wordt aangelegd aan de site Stadion-Adeps; dat het MER aanbeveelt om de P+R te beschouwen als een mobiliteitshub die andere mobiliteitsdiensten associeert; dat deze hub belangrijk is voor de Brusselaars die de stad buitenrijden;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat de transitparking vanwege haar ligging meer een mobiliteitshub zal zijn dan een echte transitparking; dat die optie, gekoppeld aan de verlenging van tramlijn 8, realistischer is dan de aanleg van een transitparking stroomopwaarts van het Leonardkruispunt en de bezoekers van het Rood Klooster zal toelaten om niet meer met de wagen te komen;

Overwegende dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe opmerkt dat een transitparking alleen zin heeft als ze is opgevat als een multimodaal knooppunt en wordt gecombineerd met een radiale metrolijn en bijkomend ook met een concentrische tramlijn; dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe vraagt om van de transitparking een echte mobiliteitshub te maken die is verbonden met de metro, tram, bus, fietsen en deelauto's, huurauto's, carpooling, enz.;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad vraagt dat de mobiliteitshub ten volle zijn rol als overstapparking voor voertuigen die het grondgebied van het Gewest binnenkomen en verlaten ten volle zou vervullen, door alle alternatieven voor het autogebruik aan te bieden zodat men zijn traject op een doeltreffende wijze met het openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, deelvoertuigen zou kunnen vervolgen; dat het geen parking zou worden vol met langparkerende voertuigen (bewoners en bij de parking horende activiteiten);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan rekening heeft gehouden met de aanbeveling van het MER om de transitparking niet alleen te beperken tot de functie van overstapparking, maar om er een

Que le parking de transit prévu dans le hub de mobilité ne sera pas en soi source de pollution; que la pollution générée par les entrées et sorties du parking de transit sera largement compensée par la réduction de l'usage de la voiture en ville et la réduction de la pollution y afférente que le parking impliquera;

Considérant que la région flamande s'oppose à la création du parking de transit projeté, aux motifs; qu'il est contraire à sa politique en matière de parking de transit; qu'elle vise un réseau d'échangeurs, de points de mobilité et de parkings d'échange relativement petits dans le territoire de la région flamande entourant Bruxelles, aussi près que possible de la zone d'origine du navetteur; qu'un grand parking de transit au frontière de la région bruxelloise attire inutilement beaucoup de trafic à travers la région flamande et perpétue et exacerbe les problèmes de qualité de vie sur ce territoire inondé par le trafic automobile;

Considérant que le Gouvernement indique que la région de Bruxelles-Capitale est souveraine sur son territoire; que le Gouvernement bruxellois poursuit les discussions propres à la mobilité interrégionale avec les régions voisines et le pouvoir fédéral; qu'il est favorable au développement de parkings de transit sur le territoire de la région flamande entourant Bruxelles; qu'il encourage vivement les régions voisines à entreprendre la construction de parkings de transit, notamment à proximité des gares;

Considérant que des réclamants, la commune d'Hoeilaart, la commune de Woluwe-Saint-Lambert, la commune de Kraainem et la région flamande critiquent la localisation du parking de transit aux motifs; qu'il est beaucoup trop proche du centre-ville; qu'il n'est pas situé suffisamment en amont de la congestion routière pour être un point d'attraction pour les navetteurs et les inciter à abandonner leur véhicules si près de leur destination après avoir passé les zones de congestion du ring et de la E411; qu'il n'est pas conforme à la politique de la région flamande en matière de parking de transit; que les alentours de l'ADEPS et du centre sportif doivent être protégés par une mobilité douce;

Considérant que le conseil économique et social s'interroge sur le positionnement choisi pour localiser le Hub de mobilité au sein du périmètre du plan, sur la manière dont ce Hub de mobilité sera relié au métro qui est le transport en commun avec la plus grande capacité d'absorption en termes de personnes transportées;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a montré que les P+R devaient être placés le plus en amont possible et donc le plus proche possible des lieux d'origine des déplacements;

Que la Région bruxelloise soutient cette vision; qu'elle envisage néanmoins de prendre des mesures pour favoriser le transfert modal sur son territoire;

Qu'à l'issue de l'étude comparative de 7 alternatives d'emplacements, le RIE a confirmé l'intérêt de placer le P+R au droit du site Stade-Adeps; que le RIE commande que le P+R soit considéré comme un hub de mobilité associant d'autres services de mobilité; que ce hub trouve son intérêt pour les bruxellois désirant sortir de la ville;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève que le parking de transit s'apparentera davantage à un HUB de mobilité plutôt qu'à un réel parking de transit au vu de son emplacement; que cette option couplée au prolongement de ligne de tram 8 est plus réaliste que la création d'un parking de transit en amont du Carrefour Léonard et permettra aux visiteurs du rouge cloître de ne plus y accéder en voiture;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert relève qu'un parking de transit n'a d'intérêt que s'il est conçu comme un nœud multimodal, assorti d'une ligne de métro radial et accessoirement d'une ligne de tram concentrique; que la commune de Woluwe-Saint-Pierre demande de faire du parking de transit un véritable hub de mobilité connecté au métro, tram, bus, vélos et voitures partagées, voitures de location, co-voiturage, etc.;

Considérant que le conseil économique et social demande que le hub de mobilité joue pleinement sa fonction de parking relais pour les véhicules entrant et sortant sur le territoire de la Région en offrant toutes les alternatives à l'usage de la voiture afin de pouvoir poursuivre son trajet de manière efficace via les transports en commun, les modes actifs, les véhicules partagés; qu'il ne soit pas qu'un parking rempli de voitures ventouses (habitants et activités connexes au parking);

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré la recommandation du RIE préconisant de ne pas limiter le parking de transit à la seule fonction de parking relais mais d'en faire un hub de

mobiliteitshub van te maken die voldoet aan andere verplaatsingsbehoeften dan met de auto, door parkeerplaatsen aan te bieden die zijn voorbehouden voor deelwagens, evenals beveiligde fietsparkeerplaatsen, zones voor carpooling, intergewestelijke bushaltes en een sterke verbinding met een openbaarvervoersnet met hoge capaciteit door tramlijn 8 te verlengen en toegang te verlenen tot metrolijn 5;

Dat het MER verschillende alternatieven voor de verbinding van de mobiliteitshub met het bestaande openbaarvervoersnet heeft onderzocht; dat de aanbevelingen van het MER de verlenging van metrolijn 5 uitsluit omdat de verlenging tot na het station Herrmann-Debroux, langs het traject van de E411, technisch zeer ingewikkeld is en impliceert dat het bestaande station op de as van de Joseph Chaudronlaan, moet worden herbouwd, wat buitensporige kosten met zich mee zou brengen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de toegang tot de transitparking bekritiseren omdat de enige toegangsstrook tijdens de spits onmiddellijk verzadigd zal zijn, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de dimensionering van de toegang nauwkeurig zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen en de studies van de voorontwerpen van de hub; dat deze dimensionering zal worden voorgelegd aan de vergunnende overheden om de goede werking te garanderen en elke verzadiging tijdens de spitsuren te vermijden;

Overwegende dat een aantal reclamanten als alternatief voorstellen om een kleinere transitparking aan te leggen, vanuit de andere gewesten zelfrijdende en comfortabele bussen in te leggen naar de mobiliteitshub, gemakkelijke verbindingen met het stadscentrum te voorzien met luxueuze en automatische rijtuigen die elke minuut vertrekken; omdat met dit alternatief de busrijstroken langs de stadsboulevard zouden kunnen worden afgeschaft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de inrichting van de mobiliteitshub en de verbindingen met het openbaarvervoersnet heeft onderzocht;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen;

Dat het inleggen van zelfrijdende shuttles in eigen baan naar het stadscentrum geen efficiënte oplossing is; dat deze verbinding al bestaat met de metrolijn die haar efficiëntie al heeft bewezen;

Dat op de stadsboulevard een verkeersruimte moet worden voorbehouden voor de verbinding van de mobiliteitshub met het bestaande openbaarvervoersnet;

Dat het afschaffen van de busrijstroken op de stadsboulevard indruist tegen de doelstelling van de mobiliteitsstrategie die het bestaande openbaarvervoersnet wil versterken;

Overwegende dat de gemeente Overijse voorstelt om een combinatie te onderzoeken van kleinere transitparkings om de reden dat het gemakkelijker is om er plaats voor te vinden en deze parkings meer stroomopwaarts zouden kunnen worden aangelegd dan de geplande parking; dat de capaciteit van 1500 parkeerplaatsen niet gerechtvaardigd is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gunstig staat tegenover de ontwikkeling van transitparkings op Vlaams grondgebied rond Brussel; dat de mobiliteitsstrategie van het plan op grootstedelijke schaal de aanleg aanmoedigt van verschillende transitparkings buiten het grondgebied van het Brussels Gewest, in de buurt van de stations of de openbaarvervoershaltes, als aanvulling op de mobiliteitshub die is voorzien in het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een capaciteit aanbeveelt van 800 à 1500 parkeerplaatsen, wat overeenstemt met de reorganisatie van de al bestaande parkeerplaatsen op de transitparking Delta, onder het viaduct Herrmann-Debroux en het viaduct Drie Fonteinen waarvan de verwijdering zo kan worden gecompenseerd; dat via een bijkomende studie de exacte capaciteit, de locatie en programmatie van de mobiliteitshub zal worden bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om geen transitparking aan te leggen aan het Adeps, maar om de bestaande parkings op de sites Delta en Demey te behouden; dat daardoor de 30 à 45 miljoen euro kosten kan worden bespaard van deze delicate werken die een impact hebben op het water- en bodembeheer in de buurt van woningen en beschermde landschappen; dat ze ook voorstellen om tramlijn 8 niet te splitsen;

mobilité répondant à des besoins de déplacements autres qu'automobiles, en offrant des emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées, des emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos, des zones dédiées au covoiturage, des arrêts des bus interrégionaux, une connexion forte à un réseau de transport public de haute capacité, via le prolongement de la ligne de tram 8 et l'accès à la ligne de métro 5;

Que le RIE a examiné différentes alternatives de connexion du hub de mobilité au réseau de transports en commun existant; que les recommandations du RIE excluent le prolongement de la ligne de métro 5, aux motifs que sa prolongation au de-là de la station Hermann-Debroux en suivant le tracé de l'E411 est techniquement très complexe et implique de reconstruire la station existante implantée dans l'axe de l'avenue Joseph Chaudron, et présente par conséquent un coût démesuré;

Considérant que des réclamants critiquent l'accès au parking de transit au motif que sa seule bande d'accès sera directement saturée aux heures de pointe, que cela nuira à la sécurité routière;

Considérant que le Gouvernement indique que le dimensionnement de l'accès sera examiné précisé dans le cadre des demandes de permis et des études relatives aux avant-projets du HUB; que ce dimensionnement sera soumis à l'appréciation des autorités délivrantes pour assurer le bon fonctionnement de celui-ci et éviter toute saturation aux heures de pointe;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de créer un parking de transit de moindre ampleur, de mettre en place des liaisons de bus autonomes et confortables depuis les autres régions jusqu'au hub de mobilité, d'établir des liaisons aisées vers le centre-ville via des rames luxueuses et automatiques qui démarreraient toutes les minutes; au motif que cette alternative permettrait de supprimer les bandes de circulation réservées au bus le long du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné différentes alternatives d'aménagement du hub de mobilité et de connexions au réseau de transports en commun;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées;

Que la création d'une navette autonome en site propre pour relier le centre-ville n'était pas une solution performante; que cette liaison est déjà assurée par la ligne de métro qui constitue déjà un service performant;

Qu'un espace de circulation doit être réservé sur le boulevard urbain pour assurer la connexion du hub de mobilité au réseau de transports en commun existant;

Que la suppression des bandes de circulation réservés aux bus le long du boulevard urbain s'inscrit à l'encontre de l'objectif de la stratégie de mobilité visant à renforcer le réseau de transports en commun existant;

Considérant que la commune d'Overijse suggère d'étudier une combinaison de plusieurs parkings de transit de la moindre importance, aux motifs qu'il est plus facile de trouver de l'espace disponible pour leur construction, que ces parkings pourraient être construits plus en amont que le parking projeté, que la capacité de 1500 emplacements n'est pas justifiée;

Considérant que le Gouvernement indique que la région de Bruxelles-Capitale est favorable au développement de parkings de transit sur le territoire de la région flamande entourant Bruxelles; que la stratégie de mobilité du plan à l'échelle métropolitaine encourage la création et la multiplication de l'offre de parkings de transit en dehors du territoire de la région bruxelloise à proximité des gares ou des arrêts de transports publics, de façon complémentaire au hub de mobilité prévu par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise une capacité de 800 à 1500 places de stationnement, ce qui correspond notamment à la réorganisation des places de parking actuellement existantes au niveau du parking de transit Delta, sous le Viaduc Herrmann-Debroux et le Viaduc des Trois Fontaines, dont la suppression sera ainsi compensée; qu'une étude complémentaire devra être réalisée pour déterminer la capacité, l'emplacement et la programmation exactes du hub de mobilité;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de ne pas construire de parking de transit au niveau de l'ADEPS mais de maintenir les parkings existants sur les sites Delta et Demey, de façon à économiser les coûts de 30 à 45 millions d'euros de ces travaux délicats au vu de leur impact en termes de gestion des eaux et des sols à proximité d'habitation et de sites protégés et classés, et à ne pas scinder la ligne de tram 8;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de door het plan voorziene mobiliteitshub heeft onderzocht; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen;

Dat het alternatief om de feitelijk bestaande transitparkings te behouden door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden; dat het MER aanbeveelt om de transitparking zo stroomopwaarts mogelijk aan te leggen binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een ondergrondse transitparking aan te leggen aan Herrmann-Debroux, om een bovengrondse metrolijn aan te leggen op het viaduct dat dan wordt behouden, om het viaduct te verlengen tot boven metrostation Demey, om tussen de viaducten beplante geluidsmuren te plaatsen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een ondergrondse transitparking aan metrostation Herrmann-Debroux door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden;

Dat dit alternatief werd afgevoerd vanwege de nadelige ligging, te ver van de stad, en vanwege de impact op de afvloeiing van het grondwater van de Woluwevallei;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een transitparking aan te leggen die gemeenschappelijk is met de parking van het Adeps-centrum, onder de atletiekpiste;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief om onder de atletiekpiste een transitparking aan te leggen die gemeenschappelijk is met die van het Adeps-centrum door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden vanwege de nabijheid met het Natura 2000-gebied en de schade die ze zou kunnen berokkenen aan de soorten en de beschermde habitats;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om een echt multimodaal station te bouwen aan het Adeps en daar de verbindingen met de andere gewesten te centraliseren; dat de bouw van een busstation ter hoogte van de transitparking, verbonden met de metrolijn, zou vermijden dat de bussen van TEC en De Lijn de stad moeten binnenrijden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voor de mobiliteitshub voorziet in haltes voor intergewestelijke bussen en een sterke verbinding met het Brusselse openbaarvervoersnet, naast parkeerplaatsen voor auto's en alternatieve vervoerswijzen; dat de mobiliteitshub dus de rol kan vervullen van een multimodaal station aan de stadstoegang;

Dat de intergewestelijke bussen de mobiliteitshub kunnen bedienen en hun traject in de stad kunnen voortzetten, overeenkomstig de doelstelling van de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal van het plan voor de versterking van het openbaarvervoersnet op grootstedelijke schaal;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een winkelcentrum te bouwen naast een transitparking met 5.000 tot 10.000 plaatsen stroomopwaarts van het Leonardkruispunt, om daar de bestaande winkels van de Demeysite te vestigen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkeling van een bewoond stedelijk handelscentrum al is voorzien op het plan voor de Demeysite, om er de bestaande handelsfunctie te behouden;

Dat het Leonardkruispunt buiten de perimeter van het plan valt en niet tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoort;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een grote bovengrondse transitparking aan te leggen aan het Leonardkruispunt en de verkeersruimten voor auto's te verkleinen; dat het gebouw later kan worden omgeschakeld tot kantoorruimten of woningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het alternatief voorstellen om de transitparking zo dicht mogelijk bij de Ring te plaatsen, in Overijse of Jezus-Eik, onder het deel van de E411 dat op het grondgebied van het Brussels Gewest ligt, in overleg met het Vlaams Gewest en de lokale autoriteiten, met bereikbaarheid via het openbaar vervoer;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) het alternatief voorstelt om de mobiliteitshub en de P+R aan te leggen in Jezus-Eik, op het deel van het terrein dat nog deel uitmaakt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en om rijstroken voorbehouden voor bussen aan te leggen tot aan Delta om het individuele autoverkeer naar de stad te beperken;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné plusieurs alternatives à l'option de création du hub de mobilité prévu par le plan; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées;

Que l'alternative du maintien des parkings de transit de fait existants a été étudiée par le RIE mais non retenue; que le RIE recommande de localiser le parking de transit le plus en amont possible dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de créer un parking de transit sous-terrain à Herrmann-Debroux, de le desservir par une ligne de métro aérienne circulant sur le viaduc maintenu, de prolonger le viaduc au-dessus de la station de métro Demey, de placer des murs anti-bruit végétalisés entre les viaducs;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative de créer un parking de transit sous-terrain à hauteur de la station de métro Herrmann-Debroux a été étudiée par le RIE mais non retenue;

Que cette alternative a été rejetée en raison de sa mauvaise localisation trop en aval de la ville et de ses impacts sur l'écoulement des eaux souterraines de la vallée de la Woluwe;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de créer un parking de transit commun avec le parking du centre ADEPS, en sous-terrain de la piste d'athlétisme;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative de créer un parking de transit commun avec le parking du centre ADEPS en sous-terrain de la piste d'athlétisme a été étudiée par le RIE mais non retenue, en raison notamment de sa proximité à la zone Natura 2000 et de l'atteinte qu'elle pourrait impliquer pour les espèces et habitats protégés;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'une vraie gare multimodale à hauteur de l'ADEPS, où seraient centralisées les connexions vers les autres régions; la création d'une gare des bus au niveau du parking de transit reliée à la ligne de métro afin d'éviter que les bus TEC et De Lijn n'entrent dans la ville;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit que le hub de mobilité comportera des arrêts pour des bus interrégionaux et une connexion forte au réseau de transports publics bruxellois, en plus d'emplacements de stationnement à destination des véhicules automobiles et aux autres modes alternatifs de déplacement; que le hub de mobilité jouera ainsi le rôle de gare multimodale à l'entrée de ville;

Que les bus interrégionaux pourront desservir le hub de mobilité et poursuivre leur trajet dans la ville, conformément à l'objectif de la stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine du plan de renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de créer un centre commercial en plus d'un parking de transit de 5.000 à 10.000 emplacements en amont du carrefour Léonard, d'y implanter les commerces existants sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le développement d'un centre urbain habité et commercial est déjà prévu par le plan sur le site Demey, afin d'y maintenir la fonction commerciale existante;

Que le carrefour Léonard n'est pas repris dans le périmètre du plan et ne relève pas de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de construire un grand parking de transit hors-sol au niveau du carrefour Léonard tout en réduisant les espaces de circulation automobile; que le bâtiment construit puisse être par la suite reconverti en espaces de bureau ou logements;

Considérant que des réclamants, la Commission régionale de mobilité et la Commission régionale de développement suggèrent l'alternative de déplacer le parking de transit le plus en amont possible du ring, à Overijse ou Jesus Eik, sous la portion de la E411 située sur le territoire de la région bruxelloise en concertation avec la région flamande et les autorités locales, avec une accessibilité sur les réseaux de transports publics;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) suggère l'alternative de placer le Hub de mobilité et le P+R à Jesus-Eik, sur la partie de terrain qui fait encore partie de la région de Bruxelles-Capitale, et de créer des bandes réservées à la circulation des bus jusqu'à Delta, afin de limiter le trafic automobile individuel entrant dans la ville;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een transitparking met minstens 3000 plaatsen aan te leggen onder de oostelijke Ring, met een shuttle naar het station Herrmann-Debroux of een tramlijn op de Waversesteenweg;

Overwegende dat de gemeenten Hoeilaart en Kraainem voorstellen om andere locaties voor de transitparking te onderzoeken, meer stroomopwaarts en buiten de Ring, in overleg met de Werkvennootschap van het Vlaams Gewest dat daarvoor al verschillende voorstellen heeft gedaan;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat ze de mogelijkheid onderzoekt om een transitparking aan te leggen op haar grondgebied; dat ook het Vlaams Gewest de mogelijkheid onderzoekt om kleine transitparkings aan te leggen in Maleizen en Jezus-Eik; dat deze alternatieven hadden moeten worden onderzocht of minstens in aanmerking hadden moeten worden genomen in het MER aangezien er voldoende mogelijkheden zijn voor samenwerking en coördinatie tussen de gewesten om ze uit te voeren en te verbinden met het openbaar vervoer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER locaties heeft bestudeerd;

Dat het MER aanbeveelt om P+R te voorzien op Vlaams en Waals grondgebied; dat het plan geen zeggenschap heeft over het grondgebied van de aangrenzende gewesten; dat deze locaties daarom niet werden weerhouden; dat de aanleg van transitparkings in Overijse, Maleizen en Jezus-Eik zich nog in het projectstadium bevindt en wordt onderzocht door de gemeente Overijse en het Vlaams Gewest;

Dat het MER na de vergelijkende studie van 7 alternatieve locaties heeft bevestigd dat de P+R bij voorkeur aan de site Stadion-Adeps wordt geplaatst;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen; dat het een capaciteit tussen 800 en 1.500 parkeerplaatsen aanbeveelt; dat de exacte capaciteit van de mobiliteitshub zal worden bepaald door een aanvullende studie die het plan aanbeveelt;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Overijse vragen dat het MER de alternatieve locaties voor de transitparking en een kwaliteitsvolle oplossing voor de verbinding met het openbaar vervoer grondig onderzoekt;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) vraagt dat het MER ook andere mogelijkheden voor de vestiging van de P+R in Jezus-Eik onderzoekt, rekening houdend met het feit dat de meest rechtstreekse verbinding van een P+R met de metro een succesfactor is voor een P+R;

Overwegende dat het Vlaams Gewest vraagt dat het MER het voorlopige alternatief van een verkeerswisselaar onderzoekt met kleinere parkeerplaatsen, zoals een kleiner intermodaal en meer gelokaliseerd knooppunt op die plaats dat kan dienst doen als wisselaar tussen verschillende vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer, fiets, subsystemen) en enkele honderden parkeerplaatsen zou bevatten die de 578 plaatsen die verdwijnen in Delta en Herrmann-Debroux zouden compenseren, dat buiten de werkuren zou kunnen beantwoorden aan de lokale behoeften; dat deze verkeerswisselaar ook de Brusselaars de mogelijkheid zou bieden om de stad op een andere manier te verlaten dan met de auto;

Overwegende dat de gemeente Overijse het MER bekritiseert omdat de alternatieve locaties voor de transitparking niet voldoende zouden zijn onderzocht;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het slechts twee opties onderzoekt voor de bouw van de transitparking en de optie voor een parking in de Houthakkersdreef, zoals voorgesteld door de studie van de Werkvennootschap en het richtplan Jezus-Eik, niet heeft weerhouden;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het alternatief voor een transitparking op de Demeysite niet werd onderzocht, om de redenen dat ze voordelen zou kunnen bieden ter compensatie van de ligging stroomafwaarts van het kruispunt Herrmann-Debroux; dat ze een onmiddellijke en veilige verbinding met de metro en het nieuwe verkeersvrije voorplein Demey voorstelt; dat ze niet het gebruik impliceert van een tweede openbaarvervoermiddel dat de parking zoals nu voorgesteld weinig aantrekkelijk zou maken; dat de al bestaande structurerende openbaarvervoersinfrastructuren en een al bestaand en zeer efficiënt intermodaal knooppunt zouden worden gebruikt (rechtstreekse verbinding met de metro, tram 94, talrijke buslijnen+ De Lijn) zonder dat er geldrovende nieuwe infrastructuren moeten worden gebouwd; dat ze aansluit bij de gewoonten van de pendelaars die al 40 jaar op de site parkeren; dat ze

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de construire un parking de transit de minimum 3000 places sous le Ring-EST avec une navette de bus jusqu'à la station Herrmann-Debroux ou une ligne de tram longeant la chaussée de Wavre;

Considérant que la commune d'Hoeilaart et la commune de Kraainem suggèrent d'étudier d'autres emplacements du parking de transit plus en amont, à l'extérieur du ring, en concertation avec le Werkvenootschap de la région flamande qui a déjà formulé plusieurs suggestions en la matière;

Considérant que la commune d'Overijse relève qu'elle étudie la possibilité de construire un parking de transit sur son territoire; que la région flamande étudie aussi la possibilité de construire de petits parkings de transit à Maleizen et Jesus-Eik; qu'il s'agit d'alternatives qui auraient dû être étudiées ou à tout le moins prises en compte par le RIE dès lors qu'il existe suffisamment de possibilité pour mettre en place une coopération et une coordination entre les régions pour leur mise en œuvre et leur liaison en transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que des localisations ont été étudiées par le RIE;

Que le RIE recommande de prévoir des P+R sur les territoires flamand et wallon; qu'il n'appartient pas au plan d'intervenir sur les territoires des régions voisines; que dès lors, ces localisations n'ont pas été retenues; que la construction de parkings de transit à Overijse, Maleizen et Jesus Eik est encore au stade de projets à l'étude par la commune d'Overijse et la région flamande;

Qu'à l'issue de l'étude comparative de 7 alternatives d'emplacements, le RIE a confirmé l'intérêt de placer le P+R au droit du site Stade-Adeps;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées; que le plan préconise une capacité comprise entre 800 et 1.500 places de stationnement; que la capacité exacte du hub de mobilité sera déterminée par une étude complémentaire que le plan recommande de réaliser;

Considérant que des réclamants et la commune d'Overijse demandent que le RIE étudie en profondeur les alternatives d'emplacement du parking de transit et une solution de connexion de transports en commun de haute qualité;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) demande que le RIE étudie d'autres possibilités d'implantation de P+R à Jesus-Eik, en tant compte du fait que la connexion la plus directe d'un P+R au métro est un facteur de succès pour un P+R;

Considérant que la région flamande demande que le RIE étudie l'alternative provisoire d'un échangeur avec des places de parking plus petites, tel qu'un nœud intermodal plus petit et plus localisé au même endroit, qui pourrait servir d'échange entre différents modes (voiture, transports publics, vélo, sous-systèmes), qui disposerait de plusieurs centaines de places de stationnement en compensation des 578 places de stationnement qui disparaîtraient à Delta et Herrmann-Debroux, qui pourrait répondre aux besoins locaux en dehors des heures de travail, qui pourrait constituer un échangeur permettant aussi aux bruxellois de quitter la ville autrement qu'en voiture;

Considérant que la commune d'Overijse critique le RIE en ce que les alternatives de localisation du parking de transit n'ont pas été suffisamment étudiées;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il n'étudie que deux options quant à la construction du parking de transit et qu'il ne retient pas l'option de localisation du parking sur la Houthakkersdreef tel que proposé par l'étude de la Werkvennootschap et le plan directeur Jesus-Eik;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas l'alternative d'implantation du parking de transit sur le site Demey, aux motifs; qu'elle pourrait présenter des avantages en compensation de sa situation en aval du carrefour Herrmann-Debroux; qu'elle propose un lien Immédiat et sécurisé avec le métro et le nouveau parvis piéton Demey; qu'elle n'implique pas d'utiliser un second transport public intermédiaire qui rende le parking tel que prévu actuellement peu attractif; qu'elle repose sur l'utilisation d'infrastructures de transport public structurantes déjà existantes et d'un nœud intermodal réellement efficace déjà en place (connexion directe au métro, tram 94, nombreuses lignes de bus+ De Lijn) sans besoin d'en construire de nouvelles à grand coût; qu'elle répond à l'habitude des navetteurs qui se garent actuellement sur le site depuis 40 ans; qu'elle propose une synergie évidente entre le parking d'un centre commercial utilisé

een evidente synergie voorstelt tussen de parking van een winkelcentrum dat vooral op weekdagen vanaf 17 uur en op zaterdag de hele dag wordt gebruikt en een transitparking die vooral op weekdagen tussen 8 en 17u wordt gebruikt; dat een aantal parkeerplaatsen kunnen worden gedeeld tussen de handelsfunctie en de transitparking om de totale oppervlakte van deze parkings te verkleinen, de totale financiële kosten te verlagen en ook de impact van het beheer van dubbele verkeersstromen naar deze twee parkings te beperken; dat ze slechts één werf impliceert op een afgelegen site in plaats van onder een autosnelweg en in een Natura 2000-gebied; dat de bestaande parking die de rol van transitparking vervult niet toegankelijk is vanaf het viaduct Herrmann-Debroux; dat alle pendelaars die er komen parkeren de ingang van de site in de Vorstlaan nu al gebruiken en dat dit vlot verloopt en geen conflicten creëert met het kruispunt met verkeerslichten; dat deze inplanting dus perfect functioneert, met of zonder viaduct;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER verschillende alternatieve locaties heeft onderzocht; dat het de mogelijke locaties voor de transitparking heeft aangegeven: op Delta, op de bestaande parking en een bovengrondse constructie, op Demey, op de parking van het winkelcentrum, aan Herrmann-Debroux, onder de laan, aan het Stadion/Rood Klooster, onder de voetbalvelden, aan het Stadion, onder de verkeersweg, aan het Adeps, onder de verkeersweg, aan Drie Fonteinen, onder het viaduct, aan het Zoniënwoud, onder de verkeersweg, in Jezus-Eik, boven de verkeersweg, in Maleizen, ten noorden van de snelwegafrit en in Groenendaal, naast het station; dat het MER de alternatieve locaties van de transitparking heeft geselecteerd en onderzocht aan Herrmann-Debroux, onder de laan, aan het Stadion/Rood Klooster, onder de voetbalvelden, aan het Stadion, onder de verkeersweg, aan het Adeps, onder de verkeersweg, aan Drie Fonteinen, onder het viaduct, aan het Zoniënwoud, onder de verkeersweg, in Jezus-Eik, boven de verkeersweg en in Maleizen, ten noorden van de snelwegafrit;

Dat het MER besluit dat de beoogde parkings in de gemeente Overijse mogelijke oplossingen zijn; dat ze echter geen waardig alternatief zijn voor een parkeeraanbod op de plaats waar het plan het voorziet; dat dit voorziene parkeeraanbod de pendelaars ten goede komt, maar ook de Brusselaars die het Gewest verlaten; dat het plan geen zeggenschap heeft over het grondgebied van andere gewesten;

Dat het MER bevestigt dat de P+R bij voorkeur zo stroomopwaarts mogelijk van het kruispunt met de Vorstlaan wordt geplaatst; dat de locatie op Demey of op een andere plaats binnen de perimeter van het plan daarom niet werd weerhouden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan erop toeziet dat de transitparking geen vervanging wordt voor meer stroomopwaarts gelegen parkeerplaatsen voor pendelaars;

Overwegende dat de regering aangeeft dat haar interventie beperkt is tot haar grondgebied; dat het MER heeft aangetoond dat de transitparking bij voorkeur tussen de Ring en het kruispunt met de Waversesteenweg wordt geplaatst; dat deze locatie ten goede komt aan de Brusselaars; dat de regering haar intentie bevestigt om een hub te voorzien met een groter aanbod aan mobiliteitsdiensten en niet alleen een P+R, dat ze bevestigt dat deze hub zal worden voorzien op de plaats die is aangegeven in het plan;

Overwegende dat de stad Brussel en de gemeente Etterbeek vragen dat aan de hub wordt voorzien in een sterke verbinding met het openbaar vervoer (hoge frequenties, eigen baan) of het alternatief vervoer (deelwagens, deelfietsen, enz.), zowel naar de stad als in de richting van de rand;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in een sterke verbinding van de mobiliteitshub met het Brussels en intergewestelijk openbaar vervoer en in parkeerplaatsen en zones voor alternatieve vervoerswijzen zoals fietsparkeerplaatsen, plaatsen voor deelwagens;

Dat de bepaling van de frequenties van de openbaarvervoerslijnen geen deel uitmaken van het plan, maar moeten worden bepaald door de openbaarvervoersmaatschappijen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan het parkeertarief voor de transitparking preciseert, dat dit tarief voldoende ontradend moet zijn om van de parking een transitparking te maken en geen bestemming; dat het coherent is met de eindbestemming van de gebruiker, een vervoersbewijs voor het openbaar vervoer heen en terug omvat, hetzij verlaagd naargelang het aantal gebruikers per geparkeerd voertuig, hetzij verlaagd voor de Brusselaars;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de transitparking gratis wordt;

principalement en semaine à partir de 17h et le samedi toute la journée et un parking de transit utilisé principalement en semaine de 8h à 17h; qu'elle permet dès lors de mutualiser un certain nombre de places de parking entre les deux fonctions commerciales et parking de transit afin de réduire la surface totale occupée par ces parkings, d'en réduire le coût financier total et de réduire également l'impact de la gestion de flux doubles de circulations vers ces deux parkings; qu'elle nécessitera un seul chantier sur un site isolé privé plutôt que sur un site sous une autoroute et dans une zone Natura 2000; que le parking existant qui joue ce rôle de parking de transit n'est pas accessible depuis le viaduc Hermann Debroux; que l'ensemble du trafic de navetteurs qui vient s'y garer emprunte déjà actuellement l'entrée du site située sur le boulevard du Souverain de manière plutôt fluide et sans créer de conflit majeur via le carrefour à feux; que cette implantation fonctionne donc parfaitement avec ou sans viaduc;

Considérant que le Gouvernement rappelle que plusieurs alternatives de localisation ont été étudiées par le RIE; que le RIE a listé les localisations potentielles du parking de transit au niveau de Delta, sur le parking existant et une construction hors sol, au niveau de Demey, sur le parking du centre commercial, au niveau d'Herrmann-Debroux, sous l'avenue, au niveau de Stade/Rouge-Cloître, sous les terrains de foot, au niveau de Stade, sous l'axe routier, au niveau de l'Adeps, sous l'axe routier, au niveau de Trois-Fontaine, sous le viaduc, au niveau de la Forêt de Soignes, sous l'axe routier, au niveau de Jezus-Eik, au-dessus de l'axe routier, au niveau de Maleizen, sur le côté nord de la sortie d'autoroute et au niveau de Groenendael, à côté de la gare; que le RIE a sélectionné et à étudié les alternatives de localisation du parking de transit au niveau d'Herrmann-Debroux, sous l'avenue, au niveau de Stade/Rouge-Cloître, sous les terrains de foot, au niveau de Stade, sous l'axe routier, au niveau de l'Adeps, sous l'axe routier, au niveau de Trois-Fontaine, sous le viaduc, au niveau de la Forêt de Soignes, sous l'axe routier, au niveau de Jezus-Eik, au-dessus de l'axe routier et au niveau de Maleizen, sur le côté nord de la sortie d'autoroute;

Que le RIE conclut que les parkings envisagés sur la commune d'Overijse sont des solutions qui peuvent être mise en œuvre; qu'ils ne remplacent pas l'intérêt de prévoir une offre de parking à l'endroit où le prévoit le plan; que cet intérêt concerne les navetteurs mais aussi les Bruxellois qui quittent la Région; qu'il n'appartient pas au plan d'intervenir sur le territoire d'autres régions;

Que le RIE confirme l'intérêt que le P+R soit localisé en amont du carrefour avec le boulevard du Souverain; que, dès lors, la localisation à Demey ou à un autre endroit du périmètre du plan n'a pas été retenue;

Considérant que des réclamants demandent que le plan veille à ce que le parking de transit ne se substitue pas à des emplacements situés plus en amont pour les navetteurs;

Considérant que le Gouvernement indique que son intervention est obligatoirement circonscrite à son territoire; que le RIE a démontré l'intérêt de situer le parking de transit entre le Ring et le carrefour avec la chaussée de Wavre; que pour les Bruxellois cette localisation est judicieuse; que le Gouvernement confirme son intention de prévoir un HUB qui proposera une offre de services de mobilité plus importante qu'un simple P+R, qu'il confirme que la localisation du HUB est celle qui est inscrite dans le plan;

Considérant que la Ville de Bruxelles et la commune d'Etterbeek demandent que le hub de mobilité bénéficie d'une connexion forte aux transports en commun (fréquences élevées, site propre) ou en transports alternatifs (voitures partagées, vélo partagés, etc.) tant vers la Ville qu'en direction de la périphérie;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une connexion forte du hub de mobilité au réseau de transports publics bruxellois et interrégionaux ainsi que des emplacements et zones dédiées aux modes alternatifs de déplacement, tels que des stationnements vélos, des emplacements réservés aux voitures partagées;

Que la détermination des fréquences des lignes de transport public ne relève pas du contenu du plan, mais des sociétés de transport en commun;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise le prix d'accès du parking, que celui-ci soit suffisamment dissuasif pour faire du parking un parking de transit et non de destination; que le prix d'utilisation du parking de transit soit cohérent avec la destination finale de l'utilisateur, inclue un billet de transport en commun aller et retour, soit réduit en fonction du nombre d'utilisateurs par véhicule stationné, soit réduit pour les bruxellois;

Considérant que des réclamants demandent que le parking de transit soit gratuit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de transitparking toegankelijk wordt voor pendelaars en voor daggebruikers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het parkeertarief en de andere toegangsvoorwaarden van de mobiliteitshub niet onder de bevoegdheid van het plan vallen; dat deze voorwaarden later zullen worden bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen welke plaats het plan voorbehoudt voor 'car sharing';

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het gebruik van deelwagens en carpooling aanmoedigt en er voorbehouden parkeerplaatsen en zones voor voorziet, met name in de mobiliteitshub;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de mobiliteitshub wordt beveiligd om aantrekkelijk te blijven; dat ze geen onveilige plaats van misdaad mag worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling van maatregelen voor de beveiliging van de mobiliteitshub niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

8.6. Actieve verplaatsingswijzen en openbaar vervoer (1.c.3.2)

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de wens om het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen te bevorderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het plan aansluit bij een hedendaagse stedelijke visie die het gebruik van het openbaar vervoer en een zachte mobiliteit aanmoedigt, met behoud van een matig en gedeeld autogebruik in een stedelijk milieu;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan bijdraagt tot de mentaliteitswijziging omtrent de vermindering van het aantal verplaatsingen en het gebruik van zachte verplaatsingswijzen op menselijke schaal;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan deel uitmaakt van een actieve gewestelijke en grootstedelijke mobiliteitsstrategie en het gebruik van het openbaar vervoer bevordert;

Dat het plan tot doel heeft het aantal ritten met de eigen auto te verminderen en actieve vervoerswijzen tot de belangrijkste vervoerswijze te maken voor trajecten van minder dan 5 km;

Dat het beoogt het gebruik van het openbaar vervoer te intensiveren door het aanbod aan te passen aan de vraag en door de aanwezigheid van een fijnmazige mobiliteitsoplossing, en dat het daartoe de stedelijke ontwikkeling en de rationele verdichting van het Gewest wil combineren met de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur, de oprichting van prioritaire ontwikkelingscentra wil koppelen aan de aanwezigheid van een verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, en het netwerk van structurerende openbaarvervoerlijnen wil versterken, waarvan het gebruik, op zich of multimodaal, wordt aangemoedigd voor de middellange en lange afstand;

Dat het plan de actieve vervoerswijzen en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbetert;

Openbaar vervoer

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerpplan aanbeveelt om de in titel VIII van de GSV genoemde kaart van de BWLKE-toegankelijkheidszones aan te passen aan de geplande verbeteringen op het vlak van de mobiliteit en de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen op het grondgebied van het ontwerp-RPA en daarbij rekening te houden met de infrastructuur voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat een aantal reclamanten wijzen op het gebrek aan openbaar vervoer en de afwezigheid van het GEN; dat ze de frequentie van de bestaande openbaarvervoerslijnen bekritiseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het GEN een federale materie is waarover het ontwerpplan geen zeggenschap heeft; dat het plan aanbeveelt om het bestaande openbaarvervoersnet binnen zijn perimeter te versterken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de beoordeling van het bestaande openbaarvervoersaanbod door het MER en op het gebrek aan gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER rekening heeft gehouden met de bestaande gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer; dat de methodiek voorgesteld wordt in een apart

Considérant que des réclamants demandent que le parking de transit soit accessible aux navetteurs et aux utilisateurs d'un jour;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination du prix et des autres conditions d'accès au hub de mobilité ne relève pas du pouvoir du plan; que ces conditions seront précisées ultérieurement;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la place réservée au « car sharing » dans le plan, au de-là du parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage le recours aux voitures partagées et au covoiturage, en prévoyant des emplacements de stationnement et de zones qui y sont réservées, notamment dans le hub de mobilité;

Considérant que des réclamants demandent que le hub de mobilité soit sécurisé pour garantir son attractivité; qu'il ne devienne pas un lieu de délinquance non sécurisé;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination de mesures pour assurer la sécurisation du hub de mobilité ne relève pas du degré de détail du plan;

8.6. Modes actifs et transports publics (1.c.3.2.)

Considérant que des réclamants sont favorables à la volonté de favoriser les transports publics et les modes actifs;

Considérant que des réclamants estiment que le plan s'inscrit dans une vision urbaine contemporaine qui favorise l'usage des transports en commun en conjonction avec une mobilité douce, tout en préservant un usage modéré et partagé de la voiture en milieu urbain;

Considérant que des réclamants demandent que le plan participe au changement des mentalités à propos de la réduction des déplacements et de l'utilisation des modes de déplacements doux et à échelle humaine;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transports en commun;

Que le plan entend réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km;

Qu'il vise à intensifier l'usage des transports publics par l'adaptation de l'offre à la demande et par la présence à échelle fine d'une solution de mobilité, et pour ce faire lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement, assortir la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance et renforcer le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage, seul ou multimodal, est encouragé sur les moyennes et longues distances;

Que le plan améliore les modes actifs et l'accessibilités aux transports en commun;

Transports en commun

Considérant que des réclamants sont favorables à l'augmentation de l'offre de transports en commun dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan préconise une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du projet de PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de transports en commun et l'absence de RER; qu'ils critiquent la fréquence des lignes de transports en commun existantes;

Considérant que le Gouvernement indique que le RER est une matière fédérale sur laquelle le projet de plan n'a pas de prise; que le plan préconise le renforcement du réseau de transports en commun existant dans son périmètre;

Considérant que des réclamants critiquent l'évaluation de l'offre de transport en commun existante par le RIE, le manque de données relatives à l'utilisation des transports en commun dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a tenu compte des données existantes relatives à l'usage des transports en commun; que la méthodologie est présentée dans un chapitre dédié (partie 2); que

hoofdstuk (deel 2); dat de gebruikte hypotheses en de parameters van de modelvorming voorgesteld worden; dat de effecten van de mobiliteit gekwantificeerd en duidelijk voorgesteld worden;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan gepaard gaat met de concrete uitvoering van de geplande uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod (GEN, bussen met hoge capaciteit, hoog niveau van dienstverlening);

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het openbaar vervoer drastisch te ontwikkelen, met name in de richting van de andere gewesten, voordat de mobiliteitsstrategie wordt uitgevoerd en het viaduct wordt afgebroken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de versterking van de efficiëntie van het openbaar vervoer aanbeveelt, evenals de aanleg van een eigen baan voor de openbaarvervoerslijnen die de grootstedelijke weg gebruiken en de verbetering van de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van de metrostations;

Dat de concrete verhoging van het openbaarvervoersaanbod niet onder de bevoegdheid van het plan valt maar van de openbaarvervoersmaatschappijen;

Dat het plan wijst op de uitdaging om het openbaarvervoersaanbod te versterken op grootstedelijke schaal;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verbetering van het openbaarvervoersaanbod, het comfort, de stiptheid, de frequentie, de verkeerssnelheid, de interconnectie, de uitbreiding van de dienstroosters;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe zich vragen stelt bij de voorstellen van De Lijn, TEC, de MIVB en de NMBS om de capaciteit van hun lijnen te verhogen en hun aanbod te verbeteren tegen de start van de uitvoering van het plan om de geplande modal shift te realiseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verbetering van het aanbod en de dienstverlening van het openbaar vervoer, zoals comfort, stiptheid, frequentie, snelheid of interconnectie niet onder de bevoegdheid valt van het plan maar van de openbaarvervoersmaatschappijen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het beter is om de trein-, tram- en metrolijnen te ontwikkelen dan de buslijnen aangezien bussen meer vervuilend en minder efficiënt zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling aanmoedigt van bepaalde openbaarvervoerswijzen, in het licht van de bestaande lijnen en hun uitbreidingsmogelijkheden; dat het plan met name de verlenging van tramlijn 8 aanbeveelt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de geluidshinder die zal gepaard gaan met de verhoging van de frequentie van het openbaar vervoer, met name van de metro;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de stadstoegang wil reorganiseren tot een rustige stadsboulevard; dat de capaciteitsdaling van de verkeersinfrastructuren ertoe zal leiden dat er minder hinder is van het autoverkeer, waaronder ook minder geluidshinder;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met name op het vlak van mogelijke geluidshinder door activiteiten van elke aard, met uitzondering van aspecten die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Dat in het kader van de vergunningsaanvragen inrichtingen kunnen worden onderzocht om het geluid van de metro te dempen, zoals de uitbreiding van het groene spoor en de inrichting van taluds die kunnen dienstdoen als akoestische barrière;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor PBM;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor PBM niet tot de bevoegdheid van het plan behoort maar van de openbaarvervoersmaatschappijen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over het beheer van het afval dat wordt gegenereerd door de pendelaars en de gebruikers van het openbaar vervoer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het beheer van het afval van de gebruikers van het openbaar vervoer niet tot de bevoegdheid van het plan behoort;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het gebruik van het openbaar vervoer een bron is van stress en de levenskwaliteit van de pendelaars schaadt; dat ze vragen om daar rekening mee te houden bij het voorstellen van mobiliteitsalternatieven;

les hypothèses utilisées et les paramètres des modélisations sont présentés; que les incidences de la mobilité sont quantifiées et présentées clairement;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le plan s'accompagne de la concrétisation de l'augmentation prévue de l'offre de transports publics (RER, bus haute capacité, haut niveau de service);

Considérant que des réclamants demandent que les transports en commun soient drastiquement développés, notamment en direction des autres régions, avant de mettre en œuvre la stratégie de mobilité et de démolir le viaduc;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le renforcement de l'efficacité des transports en commun, la création de site propre pour les lignes de transports en commun utilisant la voirie métropolitaine, l'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des stations de métro;

Que la concrétisation de l'augmentation de l'offre de transports en commun ne relève pas du pouvoir du plan mais des sociétés de transport en commun;

Que le plan rappelle l'enjeu de renforcement de l'offre de transports en commun à l'échelle métropolitaine;

Considérant que des réclamants demandent une amélioration de l'offre de transports en commun, de leur confort, de leur ponctualité, de leur fréquence, de leur vitesse de circulation, de leurs interconnections; un élargissement des horaires;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre s'interroge sur les propositions de De Lijn, du TEC, de la STIB et de la SNCB pour augmenter la capacité de leurs lignes et améliorer leur offre d'ici le début des travaux de mise en œuvre du plan afin de réaliser le report modal projeté;

Considérant que le Gouvernement indique l'amélioration de l'offre et du service de transports en commun, tel que le confort, la ponctualité, la fréquence, la vitesse ou l'interconnexion des transports ne relève pas du pouvoir du plan mais des sociétés de transport en commun;

Considérant que des réclamants relèvent qu'il est préférable de développer les lignes de trains, trams et métros plutôt que de bus, aux motifs que ces derniers sont les plus polluants et les moins efficaces;

Considérant que le Gouvernement indique le plan préconise le développement de certains modes de transports en commun, au regard des lignes existantes et de leur possibilité d'extension; que le plan préconise notamment le prolongement de la ligne de tram 8;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des nuisances sonores impliquées par l'augmentation de la fréquence des lignes de transport en commun, notamment du métro;

Considérant que le Gouvernement indique que la volonté du plan est de réorganiser l'entrée de ville en un boulevard urbain apaisé; que la réduction de la capacité des infrastructures routières aura pour conséquence une limitation des nuisances impliquées par la circulation automobile, dont les nuisances sonores;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en matière de nuisances sonores potentielles induites par les activités quelles qu'elles soient, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Que des aménagements visant à atténuer le bruit du métro, tels que l'extension de la voie verte et l'aménagement de talus qui pourraient jouer un rôle de barrière acoustique, pourront être examinés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que les transports en commun soient accessibles aux PMR;

Considérant que le Gouvernement indique que l'accessibilité des transports en commun aux PMR ne relève pas du pouvoir du plan mais des sociétés de transport en commun;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la gestion des déchets engendrés par les navetteurs et utilisateurs des transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion des déchets produits par les usagers des transports en commun ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que l'utilisation des transports en commun est une source de stress et nuit à la qualité de vie des navetteurs; qu'ils demandent que ce facteur soit pris en compte dans la proposition d'alternatives de mobilité;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het openbaar vervoer een bron is van overmatige en blijvende stress voor de pendelaars, afhankelijk van de kwaliteit van het openbaarvervoersnet; dat dit een kwestie is van volksgezondheid, net zoals luchtvervuiling; dat in dit alternatief voor het autogebruik moet worden geïnvesteerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de verbetering van de levenskwaliteit beoogt door een rustige stadstoegang in te richten; dat het plan verschillende alternatieven voor het autogebruik aanmoedigt, waaronder actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen wat de kosten zullen zijn van de inrichting van de metrostations Beaulieu en Demey, de verhoging van de frequentie van de openbaarvervoerslijnen, de financiële capaciteit van de MIVB;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling van de uitvoeringskosten van de mobiliteitsstrategie betreffende het openbaar vervoer niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) vraagt dat het MER samen met de optie van een P+R in Jezus-Eik elke mogelijkheid bestudeert van de aanleg van een zeer efficiënte lijn naar deze P+R, zoals de verlenging van tram 8, bus met een hoge frequentie, de verlenging van de metro onder de snelweg, de verlenging van de metro bovengronds, enz.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de verbinding van de mobiliteitshub met het openbaar vervoer heeft onderzocht; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat bij de studies en de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen voor de openbare infrastructuren ook alle voorstellen worden overwogen die technisch uitvoerbaar worden geacht voor de bediening van de transitparking door het openbaar vervoer (tram of metro);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerp van de mobiliteitshub het voorwerp zal uitmaken van een bijkomende effectenstudie in het stadium van de behandeling van de vergunningsaanvragen;

Verlenging van tramlijn 8

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat tramlijn 8 goed functioneert en heel wat scholen bedient;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat tramlijn 8 Brussel doorkruist en geen rechtstreekse en snelle verbinding met het stadscentrum of de tewerkstellingsbekkens biedt; Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de oprichting van twee nieuwe tramlijnen;

Overwegende dat de stad Brussel gunstig staat tegenover de verlenging van tramlijn 8 of van de metrolijn; dat ze echter opmerkt dat deze verlenging een overstap impliceert voor de gebruikers die van Watermaal-Bosvoorde naar Woluwe gaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de efficiëntie van het openbaar vervoer wil versterken door met name het tramaanbod in eigen baan te verlengen tot het Adeps en de mobiliteitshub, zodat die een intermodaal knooppunt wordt met openbaar vervoer en een transitparking;

Dat tram 8 een rechtstreekse en snelle verbinding biedt van de stadstoegang naar het stadscentrum tot aan de halte Louiza; dat de verlenging tot de mobiliteitshub een verbinding mogelijk zal maken met het metrostation Herrmann-Debroux en lijn 5 die eveneens een snelle en rechtstreekse verbinding garandeert met het stadscentrum;

Overwegende dat de stad Brussel wijst op de ambitie van het GPDO om tramlijn 8 te verlengen tot Bordet; dat dit een grote prioriteit is voor de stad die enerzijds meer verplaatsingsmogelijkheden wil bieden aan de inwoners van Haren en anderzijds nog verder wil gaan en de mogelijkheid wil onderzoeken om een openbaarvervoerslijn van hoge capaciteit te creëren van Bordet naar Gevangenis en de site Schaarbeek-Vorming die de komende jaren zal worden ontwikkeld;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) het voorstel ondersteunt om tramlijn 8 op te splitsen en te gebruiken om een verbinding met het Adeps aan te bieden; dat ze voorstelt te onderzoeken of het mogelijk is om enkel de vertakking Louiza naar het Adeps om te leiden en de tramlijn vanaf Bordet te verlengen naar station Bosvoorde om een rechtstreekse verbinding met het S-netwerk te bieden aan de gebruikers van deze tangentiële lijn; dat zou een korte overlapping van de twee lijnen inhouden en een trameindhalte ter hoogte van het station;

Considérant que des réclamants relèvent que les transports en commune sont source d'un stress excessif et durable pour les navetteurs, selon la qualité de réseau de transports en commun; qu'il s'agit d'un enjeu de santé publique au même titre que la pollution de l'air; qu'il est nécessaire d'investir dans cette alternative à la circulation automobile;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise l'amélioration de la qualité de vie, par le réaménagement d'une entrée de ville pacifiée; que le plan encourage plusieurs alternatives de mobilité à la circulation automobile, dont les modes actifs;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur coût de la mise en œuvre des travaux d'aménagement des stations de métro Beaulieu et Demey, de l'augmentation de la fréquence des lignes de transports en commun, de la capacité financière de la STIB;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination du coût des travaux de mise en œuvre de la stratégie de mobilité relative aux transports en commun ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) demande que le RIE étudie toute possibilité de création d'une ligne haute performance en lien avec l'option d'un parking de transit à Jesus-Eik, telles que le prolongement de la ligne de tram 8, la création d'une ligne de bus à haut niveau de service, le prolongement du métro sous l'autoroute, le prolongement du métro en surface, etc.;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié différentes alternatives de connexion du hub de mobilité au réseau de transports en commun; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que lors des études et demandes de permis d'urbanisme des infrastructures publiques, le plan permette d'envisager toutes les propositions identifiées comme techniquement réalisables pour le mode de desserte en transports publics (tram ou métro) du parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de hub de mobilité fera l'objet d'une évaluation de ses incidences complémentaire au stade de l'instruction des demandes de permis;

Prolongement de la ligne de tram 8

Considérant que des réclamants relèvent que la ligne de tram 8 fonctionne bien et dessert de nombreuses écoles;

Considérant que des réclamants relèvent que la ligne de tram 8 fait le tour de Bruxelles et n'offre pas de connexion directe et rapide avec le centre-ville, ni avec des bassins d'emplois; Considérant que des réclamants sont favorables à la création de deux nouvelles lignes de tram;

Considérant que la Ville de Bruxelles est favorable au prolongement de ligne de tram 8, à défaut d'un prolongement de la ligne de métro; qu'elle relève cependant qu'elle impliquera une rupture de charge pour les utilisateurs qui vont de Watermael/Boitsfort vers Woluwe;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise le renforcement de l'efficacité des transports en commun, avec notamment le prolongement de l'offre tram en site propre jusqu'à l'ADEPS et au hub de mobilité, pour en faire un nœud intermodal regroupant transports en commun et parking de transit;

Que la ligne de tram 8 offre une connexion directe et rapide depuis l'entrée de ville vers le centre-ville jusqu'à l'arrêt Louise; que son prolongement jusqu'au hub de mobilité permettra une connexion avec la station de métro Herrmann-Debroux et la ligne 5 qui relie également le centre-ville de façon rapide et directe;

Considérant que la Ville de Bruxelles rappelle l'ambition du PRDD de prolonger la ligne de tram 8 vers Bordet; qu'il s'agit d'une grande priorité pour la Ville qui souhaiterait d'une part, offrir plus de possibilités aux harenois dans leurs déplacements et d'autre part, de penser encore plus loin, en étudiant la possibilité de créer une ligne de transport en commun de haute capacité depuis Bordet en direction de la Prison et du site de Schaerbeek-Formation, qui est appelé à se développer dans les années à venir;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) appuie la proposition de diviser la ligne de tram 8 et de l'utiliser pour offrir une liaison vers l'Adeps; qu'elle suggère d'étudier de laisser uniquement la branche de Louise dévier vers l'Adeps et de prolonger la ligne depuis Bordet vers la gare de Boitsfort pour offrir une connexion directe avec le réseau S aux utilisateurs de cette ligne tangentielle, ce qui impliquera court chevauchement des deux lignes et un terminus tram au niveau de la gare;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verlenging van tramlijn 8 tot Bordet niet binnen de interventieperimeter van het plan valt;

Dat het project voor de verlenging van tramlijn 8 in detail zal worden onderzocht door de MIVB en zal worden gepreciseerd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de stad Brussel vraagt om tramlijn 8 snel te versterken gezien de huidige fileproblemen en de verkeersverschuiving die wordt verwacht in de Vorstlaan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een hogere frequentie te garanderen voor een zo goed mogelijke aansluiting tussen de tramlijn en de metrolijn in het station Herrmann-Debroux;

Overwegende dat de stad Brussel vraagt dat het MER de mogelijkheden onderzoekt om de prestatie van tramlijn 8 te verbeteren; dat ze wijst op de studie van Brussel Mobiliteit over de verhoging van de rijsnelheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de versterking van de efficiëntie van het openbaar vervoer aanbeveelt;

Dat de versterking van tramlijn 8 niet tot de bevoegdheid behoort van het plan maar van de MIVB; dat ze zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de verbintenissen met Brussel Mobiliteit en de MIVB voor de verlenging van de tramlijn preciseert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verbintenissen met Brussel Mobiliteit en de MIVB voor de uitvoering van het plan geen deel uitmaken van het plan;

Dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering erop moet toezien dat de gewestelijke besturen en maatschappijen bijdragen tot de uitvoering van het plan, met dien verstande dat ze al werden geraadpleegd bij de uitwerking ervan;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de opsplitsing van tramlijn 8 om de redenen dat deze compensatiemaatregel belachelijk, niet efficiënt en ontoereikend is; dat de overstap niet strookt met de reizigersstroom; dat de gebruikers afhankelijk van hun bestemming een andere tram zullen moeten nemen; dat de pendelaars van vervoermiddel zullen moeten veranderen om naar het centrum van Brussel te gaan; dat de MIVB het rollend materieel op de lijn zal moeten verdubbelen en het station Herrmann-Debroux moeten herinrichten; dat de stiptheidsproblemen op de lijn nog zullen toenemen; dat er zware, langdurige, dure en nodeloze werken zullen moeten worden uitgevoerd voor slechts één extra halte; dat er 34 miljoen euro zal worden verspild om alleen maar een niet efficiënte transitparking te bedienen;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om de in het RPA voorziene overstap aan Herrmann-Debroux te vermijden en verschillende alternatieven te onderzoeken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor een sterke verbinding van de mobiliteitshub met het openbaarvervoersnet heeft onderzocht;

Dat de MIVB de lijn in twee wil splitsen vanaf de verlenging naar Roodebeek aangezien ze anders te lang wordt om efficiënt te kunnen worden geëxploiteerd; dat deze splitsing impliceert dat de gebruikers die niet willen afstappen aan Herrmann-Debroux zullen moeten overstappen; dat deze splitsing echter geen impact heeft op de verplaatsingen van en naar het stadscentrum; dat lijn 8 een hoog dienstniveau heeft en een frequentie biedt van 10 trams/u en per richting; dat de impact van de overstap dus beperkt zal zijn en aanvaardbaar wordt geacht;

Dat de optie van de tram de beste kosten/batenverhouding biedt; dat de werken voor de bouw van een tram minder duur zijn en minder lang duren dan die voor de bouw van een metro; dat de tram voldoende capaciteit biedt om de pendelaars te vervoeren vanaf de transitparking, in tegenstelling tot een bus of een shuttle;

Dat een toekomstige transformatie van de tram tot metro en een verlenging niet uitgesloten zijn;

Overwegende dat een aantal reclamanten en het Vlaams Gewest de keuze voor de verlenging van de tramlijn tot de transitparking bekritiseren om de redenen dat dit vervoerstype ontoereikend is om aan de verwachte vraag te voldoen; dat de lijn verzadigd zal zijn en stiptheidsproblemen zal kennen; dat de verlenging dit alternatief voor de auto niet aantrekkelijk zal maken; dat er een extra rijstrook zal moeten worden voorzien op de stadsboulevard; dat de technische uitvoerbaarheid niet gegarandeerd is; dat deze optie niet aantrekkelijk is voor de pendelaars;

Considérant que le Gouvernement indique que le prolongement de la ligne de tram 8 vers Bordet ne relève pas du périmètre d'intervention du plan;

Que le projet de mise en œuvre de la prolongation de la ligne de tram 8 sera détaillé par le STIB et précisé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Ville de Bruxelles demande que la ligne de tram 8 soit renforcée rapidement, au vu de la saturation actuelle et du report de trafic prévu sur l'axe du boulevard du Souverain;

Considérant que des réclamants demandent qu'une fréquence élevée soit garantie afin de garantir la meilleure correspondance entre la ligne de tram et la ligne de métro à la station Herrmann-Debroux;

Considérant que la Ville de Bruxelles demande que le RIE étudie les possibilités d'amélioration de la performance de la ligne de tram 8; qu'elle rappelle qu'étude avait été réalisée par Bruxelles Mobilité pour améliorer la vitesse commerciale;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le renforcement de l'efficacité des transports en commun;

Que le renforcement de la ligne de tram 8 ne relève pas de pouvoir du plan mais de la STIB; qu'il sera étudié dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les engagements pris avec Bruxelles Mobilité et la STIB pour le prolongement de la ligne de tram;

Considérant que le Gouvernement indique que les engagements pris avec Bruxelles Mobilité et la STIB pour la mise en œuvre du plan ne relèvent pas de son contenu;

Qu'il appartiendra au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de veiller à ce que les administrations et sociétés régionales participent à la mise en œuvre du plan, étant entendu que ces dernières ont déjà été consultées lors de son élaboration;

Considérant que des réclamants s'opposent à la scission de la ligne de tram 8 aux motifs; que cette mesure de compensation est dérisoire, inefficace et insuffisante; que la rupture de charge ne correspond pas au flux des voyageurs; que cela contraindra les usagers à changer de tram en fonction de sa destination; que cela va contraindre les navetteurs à changer de transport pour rejoindre le centre de Bruxelles; que cela va contraindre la STIB à doubler le charroi de la ligne et à réaménager la station Herrmann-Debroux; que cela va aggraver les problèmes de ponctualité de la ligne; que les navetteurs seront contraints de changer de transport pour rejoindre le centre de Bruxelles; que cela engendrera des chantiers lourds, longs, coûteux et inutiles pour un seul arrêt supplémentaire; que le coût de 34 millions d'euros sera gaspillé pour uniquement desservir un parking de transit inefficace;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande d'éviter la rupture de charge prévue dans le PAD pour le tram 8 à hauteur d'Herrmann-Debroux en étudiant différentes alternatives;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné différentes alternatives pour assurer une connexion forte du hub de mobilité au réseau de transports en commun;

Que la STIB souhaite scinder la ligne en deux parties depuis son prolongement vers Roodebeek qui la rend trop longue pour une exploitation efficace; que cette scission de ligne implique pour les usagers qui ne souhaite pas descendre à Herrmann-Debroux une rupture de charge; que cette scission n'impacte cependant pas les déplacements depuis et vers le centre-ville; que la ligne 8 est à haut niveau de service et qu'elle offre des fréquence de 10 trams/h et par sens; que dès lors l'impact de la rupture de charge sera limité et jugé acceptable;

Que l'option du tram est celle qui présente le meilleur rapport qualité/coût; que les travaux liés à la construction d'un tram sont moins couteux et moins longs que ceux liés à la construction d'un métro; que le tram présente une capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le parking de transit au contraire d'un bus ou d'une navette;

Que dans le futur la transformation du tram en métro n'est pas à exclure, de même que son prolongement;

Considérant que des réclamants et la région flamande critiquent le choix du prolongement de la ligne de tram en extérieur jusqu'au parking de transit aux motifs; ce type de transport est insuffisant pour répondre à la demande projetée; que la ligne sera saturée et connaitra des problèmes de ponctualité; que cela ne rendra pas cette alternative à la voiture attractive; que cela va ajouter une bande de circulation sur le boulevard urbain; que sa faisabilité technique n'est pas garantie; que cette option n'est pas attractive pour les navetteurs;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verlenging van tramlijn 8 tot de mobiliteitshub volgens het MER het beste alternatief is om een sterke verbinding van de transitparking met het openbaarvervoersnet te garanderen, via metrolijn 5 in het station Herrmann-Debroux;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met uitzondering van deze die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat de gemeente Elsene opmerkt dat het huidige traject van lijn 8 langs de Vorstlaan een zeer nuttige ringbediening biedt tussen de universiteitswijk en Boondaal (station), Watermaal-Bosvoorde (Hippodroom, station, Wienerplein), Oudergem (shopping, metro, talrijke scholen, cultureel centrum,...) en Woluwe (shopping, Fallonstadion, Sint-Lucasziekenhuis, cultureel centrum,....); dat ze vraagt dat de bouw van een nieuwe eindhalte verbonden aan de nieuwe pendelparking aan het sportcentrum Adeps van het Zoniënwoud niet tot gevolg heeft dat L8 wordt gesplitst en dat een ontmoedigende overstap wordt gecreëerd in het station Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de inrichtingen van de weginfrastructuur in het plan beter zijn gedetailleerd, in tegenstelling tot de uitvoering van de splitsing van tramlijn 8;

Overwegende dat de regering herhaalt de uitvoering van de verlenging van tramlijn 8, met inbegrip van de verbindingen met de mobiliteitshub en de overstap in het station Herrmann-Debroux, zal worden gedetailleerd door de MIVB en worden gepreciseerd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) opmerkt dat de geplande tramlijn 8 van Louiza naar Bordet via Herrmann-Debroux en Roodebeek erg lang zal zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat tramlijn 8 zal worden gesplitst in twee evenwichtige delen: het deel Louiza-Adeps dat overeenstemt met de radiale functie van de lijn en het deel Adeps-Roodebeek tot aan de verlenging tot Bordet dat overeenstemt met de ringfunctie; dat de aansluitingen tussen deze beide delen efficiënt zullen worden georganiseerd in het station Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten en Leefmilieu Brussel (LB) zich vragen stellen over de technische uitvoerbaarheid van de verlenging van de tramlijn en over de alternatieven;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het niet preciseert welke gegevens in aanmerking werden genomen in de studie van de verlenging en opsplitsing van tramlijn 8;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de technische uitvoerbaarheid van de verlenging van tramlijn 8 door het MER werd onderzocht; dat het MER de technische uitvoerbaarheid van dit alternatief bevestigt en het aanbeveelt ten opzichte van de andere onderzochte alternatieven;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in die zin dat wordt gekozen voor een verlenging van tramlijn 8;

Dat de splitsing en verlenging van tramlijn 8 bijkomend zal worden onderzocht door de MIVB; dat het project ook zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het de optie van de verlenging van tramlijn 8 bovengronds, op de stadsboulevard, niet voldoende heeft onderzocht; omdat het geen rekening houdt met het feit dat dit alternatief werd voorgesteld in de studie van de Werkvennootschap, met haltes in Jezus-Eik en Maleizen (Overijse);

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verlenging van tramlijn 8 tot Jezus-Eik en Maleizen in Overijse, dus buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Dat als deze verlenging voor de toekomst niet gehypothekeerd wordt, aan de vraag niet wordt voldaan om een dergelijke verlenging te rechtvaardigen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om tramlijn 8 te verlengen tot aan de luchthaven, zonder onderbreking ter hoogte van het viaduct; dat anderen voorstellen om ze te verlengen tot voorbij het Adeps, tot het Leonardkruispunt of zelfs Jezus-Eik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verlenging van tramlijn 8 tot de luchthaven van Zaventem niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Considérant que le Gouvernement indique que la prolongation de la ligne de tram 8 jusqu'au hub de mobilité constitue la meilleure alternative identifiée par le RIE pour assurer une connexion forte du parking de transit au réseau de transports en commun, via la ligne de métro 5 à la station Hermann-Debroux;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que la commune d'Ixelles relève que le tracé actuel de la ligne 8 le long du boulevard du Souverain offre une desserte de rocade très utile entre le quartier des universités et Boondael (gare), Watermael-Boitsfort (Hippodrome, gare, place Wiener), Auderghem (shopping, métro, nombreuses écoles, centre culturel, ...) et Woluwe (shopping, stade Fallon, Hôpital Saint-Luc, centre culturel, ...); qu'elle demande que la création d'un nouveau terminus en lien avec un nouveau parking de délestage à hauteur du Centre Sportif ADEPS de la Forêt de Soignes ne doit pas avoir pour conséquence que la L8 soit scindée et qu'une rupture de charge pénalisante soit créée à hauteur de Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants relèvent que les aménagements de l'infrastructure routière sont mieux détaillés dans le plan, au détriment de la mise en œuvre de la scission de la ligne de tram 8;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le projet de mise en œuvre de la prolongation de la ligne de tram 8, en ce compris les liens avec le hub de mobilité et la rupture de charge au niveau de la station Herrmann-Debroux, sera détaillé par le STIB et précisé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève que ligne de tram 8 prévue de Louise à Bordet par Herrmann-Debroux et Roodebeek sera fort longue;

Considérant que le Gouvernement indique que la ligne de tram 8 sera scindée en deux tronçons équilibrés, soit le tronçon Louise-ADEPS correspondant à la fonction radiale de la ligne, et le tronçon ADEPS-Roodebeek jusqu'à sa prolongation jusqu'à Bordet correspondant à la fonction de rocade; que les correspondances entre ces deux tronçons seront efficacement organisés au niveau de la station Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants et Bruxelles Environnement (BE) s'interrogent sur la faisabilité technique du prolongement de la ligne de tram et sur ses alternatives;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne précise pas les données prises en compte dans l'étude du prolongement et de la scission de la ligne de tram 8;

Considérant que le Gouvernement indique que la faisabilité technique du prolongement de la ligne de tram 8 a été étudiée par le RIE; que ce dernier confirme la faisabilité technique de cette alternative, et la préconise par rapport aux autres alternatives étudiées;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations de ce dernier, notamment en ce qui concerne l'option du prolongement de la ligne de tram 8 retenue;

Que le projet de scission et de prolongement de la ligne de tram 8 fera l'objet d'études complémentaires par le STIB; que le projet sera examiné dans le cadre des demandes de permis

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment l'option de prolongement de la ligne de tram 8 à l'air libre le long du boulevard urbain; en ce qu'il ne tient pas compte du fait que cette alternative a été proposée dans l'étude réalisée Werkvennootschap, avec la création d'arrêts près de Jesus-Eik et Maleizen (Overijse);

Considérant que le Gouvernement indique que le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'à Jesus Eik et Maleizen à Overijse, soit en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale, ne relève pas du pouvoir du plan;

Que, si ce prolongement n'est pas hypothéqué à l'avenir, la demande n'est pas rencontrée pour justifier un tel prolongement;

Considérant que des réclamants suggèrent de prolonger la ligne de tram 8 jusqu'à l'aéroport, sans l'interrompre à hauteur du viaduc; que d'autres suggèrent de prolonger la ligne de tram 8 au-delà de l'ADEPS, jusqu'au carrefour Léonard voire Jesus Eik;

Considérant que le Gouvernement indique que le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'à l'aéroport de Zaventem ne relève pas du pouvoir du plan;

Dat de verlenging van tramlijn 8 zich tot doel stelt om de mobiliteitshub en haar transitparking te bedienen; dat de verlenging tot aan het Leonardkruispunt geen zin heeft zonder infrastructuren die de verbindingen met andere mobiliteitswijzen mogelijk maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om een tramlijn in eigen baan te creëren tussen Delta en Herrmann-Debroux, om een rechtstreekse tramverbinding mogelijk te maken tussen het Adeps en de intermodale pool Delta; om een bijkomende tramlijn te creëren tussen het Adeps en de halte Louiza;

Overwegende dat de regering aangeeft dat metrolijn 5 al een efficiënte openbaarvervoersverbinding biedt tussen Delta en Herrmann-Debroux; dat er tussen deze twee punten ook buslijnen in eigen baan rijden op de stadsboulevard;

Dat de verlenging van tramlijn 8 tot de mobiliteitshub een tramverbinding creëert tussen Louiza en het Adeps;

Overwegende dat een aantal reclamanten bovendien voorstellen om de bestaande lijn 95 om te vormen tot een tramlijn en te verlengen tot de transitparking, om op de Waversesteenweg een tramlijn te creëren tot Schuman, via de Oudergemlaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Waversesteenweg niet binnen de interventieperimeter van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een zelfrijdende elektrische shuttle in te leggen op het viaduct tussen de transitparking en de multimodale pool Herrmann-Debroux; dat ze menen dat deze oplossing de regelmatigheid van het vervoer garandeert en toelaat om het aanbod in de loop van de dag te moduleren, dat ze minder duur en beperkend is op het vlak van inrichting;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief van een zelfrijdende shuttle door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden omdat een shuttle onvoldoende capaciteit biedt om de pendelaars van de transitparking naar het station Herrmann-Debroux te vervoeren, in tegenstelling tot de tram die wel voldoende capaciteit biedt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een tramhalte te creëren in de Chaudronlaan of de Schallerlaan die momenteel slecht worden bediend;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de verlenging van tramlijn 8 tussen het station Herrmann-Debroux en de mobiliteitshub langs de stadsboulevard; dat het traject niet langs de Chaudronlaan of de Schallerlaan loopt die niet binnen de interventieperimeter van het plan vallen;

Verlenging van metrolijn 5

Overwegende dat een aantal reclamanten en de stad Brussel het plan bekritiseren omdat het niet voorziet in de verlenging van de metrolijn; dat ze menen dat dit een gigantische fout is; dat het argument dat het plan aanhaalt - dat een verlenging van de metrolijn te duur zou zijn gezien de kosten van alle andere voorziene inrichtingen - niet ernstig is; dat de metro qua snelheid en capaciteit een zeer efficiënt vervoermiddel is; dat deze oplossing geen overstap impliceert, niet voor de mensen die naar de stad komen (met de auto, de bus, per fiets, enz.) maar ook niet voor de Brusselaars die gemakkelijk naar het Adeps, het Rood Klooster willen gaan of die gewoon de stad willen verlaten; dat de ondergrondse infrastructuren van de metro bovengronds openbare ruimte vrijmaken die kan worden aangewend voor andere infrastructuren;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe vragen om de metrolijn te verlengen tot aan de transitparking van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de metrolijn ondergronds of bovengronds te verlengen tot aan de eindhalte Adeps, het Leonardkruispunt of Jezus-Eik om de redenen dat deze optie logischer en rechtvaardiger zou zijn, ook al is ze dan duurder; dat de pendelaars rechtstreeks naar het stadscentrum zouden kunnen vanaf een transitparking; dat ze dus niet zouden worden gedwongen om de tram te nemen voor slechts één halte; dat dit alternatief heel wat pendelaars zou ontraden om de auto te nemen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat de kosten voor de uitbreiding van de metro buitensporig hoog zouden zijn, gezien de technische beperkingen, en dat de reële verplaatsingsbehoeften dit niet rechtvaardigen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief om metrolijn 5 te verlengen tot aan de mobiliteitshub door het MER werd onderzocht;

Que le prolongement de la ligne de tram 8 a pour but de desservir le hub de mobilité et son parking de transit; que sa prolongation jusqu'au carrefour Léonard présente peu d'intérêt à défaut d'infrastructures permettant des connexions avec d'autres modes de mobilité;

Considérant que des réclamants suggèrent de créer une ligne de tram en site propre entre Delta et Herrmann-Debroux afin de permettre une liaison directe entre l'ADEPS et le pôle intermodal Delta en tram; de créer une ligne de tram supplémentaire entre l'ADEPS et l'arrêt Louise;

Considérant que le Gouvernement indique que la ligne de métro 5 offre déjà une connexion efficace en transports en commun entre Delta et Herrmann-Debroux; qu'elle sera déjà doublée de lignes de bus qui circuleront en site propre sur le boulevard urbain entre ces deux points;

Que le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'au hub de mobilité permettra d'assurer une liaison en tram entre Louise et l'ADEPS;

Considérant que des réclamants suggèrent en plus de transformer la ligne 95 existante en ligne de tram et de la prolonger vers le parking de transit, de requalifier la chaussée de Wavre en y créant une ligne de tram à prolonger jusque Schuman par l'avenue d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que la chaussée de Wavre ne relève pas du périmètre d'intervention du plan;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de créer une navette autonome électrique sur le viaduc entre le parking de transit et le pôle multimodal Herrmann-Debroux; qu'ils estiment que cette solution garantira la régularité du transport et permettra de moduler l'offre en cours de journée, qu'elle sera moins coûteuse et contraignante en termes d'aménagement;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative d'une navette autonome a été étudiée par le RIE mais non retenue, au motif qu'une navette ne présente par la capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le parking de transit jusqu'à Herrmann-Debroux, contrairement au tram qui présente une capacité suffisante;

Considérant que des réclamants demandent de créer un arrêt de tram sur l'avenue Chaudron ou l'avenue Schaller, au motif qu'elle est actuellement mal desservie;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit de prolonger la ligne de tram 8 entre la station Herrmann-Debroux et le hub de mobilité le long du boulevard urbain; que son tracé ne passera pas par l'avenue Chaudron ni l'avenue Schaller qui ne relèvent pas du périmètre d'intervention du plan;

Prolongement de la ligne de métro 5

Considérant que des réclamants et la Ville de Bruxelles critiquent le plan en ce qu'il ne prévoie pas le prolongement de la ligne de métro; qu'ils estiment qu'il s'agit d'une erreur monumentale; que l'argument avancé dans le plan que le coût du prolongement de la ligne de métro serait trop important, compte tenu du coût de tous les autres aménagements prévus, n'est pas sérieux; que le métro est un moyen de transport très efficace en termes de rapidité et de capacité; que cette solution n'implique pas de rupture de charge non seulement pour les personnes rentrant en Ville (en voiture, en bus, à vélo, etc.) mais également pour les bruxellois qui souhaitent se rendre facilement à l'ADEPS, au Rouge Cloitre ou qui, tout simplement, souhaitent quitter la Ville; que les infrastructures souterraines liées au métro permettraient de dégager de l'espace public en surface pour le dédier à d'autres infrastructures;

Considérant que des réclamants, la commune de Woluwe-Saint-Lambert et la commune de Woluwe-Saint-Pierre demandent de prolonger la ligne de métro jusqu'au parking de transit du plan;

Considérant que des réclamants demandent de prolonger la ligne de métro, en sous-terrain ou à l'air libre, jusqu'au terminus ADEPS, au carrefour Léonard voire Jesus Eik aux motifs; que cette option serait plus logique et juste, même si elle s'avère plus onéreuse; que les navetteurs pourraient rejoindre directement le centre-ville depuis un parking de transit; que les navetteurs ne seraient ainsi pas contraints de prendre le tram pour un seul arrêt; que cette seule alternative dissuaderait de nombreux navetteurs de prendre leur voiture;

Considérant que la Commission régionale de développement note que les coûts d'un prolongement du métro seraient excessifs, vu les contraintes techniques, et que les besoins réels en déplacement ne le justifient pas;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative d'une prolongation de la ligne de métro 5 jusqu'au hub de mobilité a été étudiée par le RIE;

Dat de werken voor de bouw van een metro duurder zijn en langer duren dan de werken voor de bouw van een tram; dat de optie van de metro een kleinere kosten/batenverhouding oplevert dan de optie van de tram;

Dat de metro inderdaad bijzonder efficiënt is qua snelheid, maar dat de tram in eigen baan, zoals het plan voorziet op de stadsboulevard, een vergelijkbare snelheid heeft; dat de metro inderdaad bijzonder efficiënt is qua capaciteit, maar dat de tram voldoende capaciteit biedt om de pendelaars te vervoeren vanaf de transitparking;

Dat de metro en de tram beide ondergronds kunnen worden gebouwd, maar dat ondergrondse infrastructuren veel duurder zijn dan bovengrondse terwijl de versmalling van de weginfrastructuur sporen in eigen baan kan vrijmaken op de stadsboulevard;

Dat een toekomstige transformatie van de tram tot metro en een verlenging niet uitgesloten zijn;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) het MER bekritiseert omdat het de mogelijkheid van een verlenging van de metro naar Jezus-Eik verwerpt omdat die te duur zou zijn, zonder dit echter aan te tonen met een becijferde analyse;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER een becijferde evaluatie geeft (Deel 3, punt 3.5); dat deze cijfers afkomstig zijn van een haalbaarheidsanalyse die alternatieven van het MER met elkaar vergelijkt; dat deze cijfers een orde van grootte geven die de evaluatie mogelijk maakt; dat deze analyse in het stadium van het plan voldoende is opdat de regering een standpunt zou kunnen innemen; dat ze kiest voor het alternatief van de verlenging van tramlijn 8;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de metrolijn ondergronds te leggen tussen de stations Herrmann-Debroux en Beaulieu, hetzij door ze in te graven, hetzij door ze in de hoogte te leggen om deze onoversteekbare barrière tussen de wijken weg te werken; dat ze opmerken dat de geplande passages moordend zijn voor de voetgangers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ondergronds maken en de constructie boven de metrolijn 5 tussen de stations Herrmann-Debroux en Beaulieu door het MER werd bestudeerd maar niet werd weerhouden; dat de redenen van deze keuze verband houden met de exploitatiebeperkingen van de metrolijn (halte stroomopwaarts van Beaulieu) en met de technische beperkingen (aanwezigheid van de collector van de Woluwe); dat het boven grondniveau brengen van de metro indruist tegen de doelstelling van het plan (afbraak van het viaduct), dat de kosten van een dergelijke infrastructuur niet opwegen tegen de verwachte voordelen;

Dat het toezicht op de passages om de metrolijnen over te steken niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de verlenging van de tramlijn of de metrolijn tot het Adeps en verder, om de redenen dat het schadelijk zou zijn voor het Zoniënwoud en het nu al kwetsbare ecosysteem; dat het een uitnodiging zou zijn voor projectontwikkelaars om projecten te realiseren op niet-beboste of minder beschermde terreinen; dat er mobiliteitsalternatieven bestaan om pendelaars te vervoeren zonder het bosmilieu te schaden zoals zelfrijdende shuttles of overdekte mechanische voetpaden/loopbanden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met name aangaande de plaatsing van de mobiliteitshub, de verbinding met het openbaarvervoersnet en de impact op de fauna en flora;

Dat het aanleggen van een efficiënte openbaarvervoerslijn tussen de mobiliteitshub en het metrostation Herrmann-Debroux noodzakelijk is om de pendelaars toegang te verlenen tot het openbaarvervoersnet dat hen naar het stadscentrum brengt; dat via deze verbinding ook de Brusselaar zich naar de infrastructuren van het Adeps en de sites van het Rood Klooster en het Zoniënwoud kunnen begeven; dat ze geen impact zal hebben op het niet-bebouwbare statuut van deze beschermde landschappen;

Dat ze aangeeft dat het alternatief van de zelfrijdende shuttle door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden;

Dat het alternatief van overdekte mechanische voetpaden/loopbanden niet realistisch is en niet voldoende efficiënt gezien de afstand tussen de mobiliteitshub en het station Herrmann-Debroux;

Que les travaux liés à la construction d'un métro sont plus couteux et plus longs que ceux liés à la construction d'un tram; que l'option du métro présente un rapport qualité/cout moindre que l'option du tram;

Que si le métro offre une grande efficacité en termes de rapidité, le tram présente une rapidité comparable en circulation propre, tel que le plan le prévoit le long du boulevard urbain; que si le métro offre une grande efficacité en termes de capacité, le tram présente une capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le parking de transit;

Que le métro et le tram peuvent tous deux être construits en sous-terrain, mais que les infrastructures souterraines s'avèrent beaucoup plus onéreuses que celles en surface, alors que la réduction de l'infrastructure routière permet de dégager des voies de circulation en site propre le long du boulevard urbain;

Que dans le futur la transformation du tram en métro n'est pas à exclure, de même que son prolongement;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) critique le RIE en ce qu'il rejette la possibilité de prolonger le métro vers Jesus-Eik parce qu'elle serait trop chère sans pour autant la justifier par une analyse chiffrée;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE présente une évaluation chiffrée (Partie 3, point 3.5); que ces chiffres sont issus d'une analyse de faisabilité visant l'objectif de comparaison des alternatives à réaliser par le RIE; que ces chiffres fournissent un ordre de grandeur permettant l'évaluation; que cette analyse est suffisante au stade du plan pour que le Gouvernement se positionne et retienne l'alternative du prolongement de la ligne de tram 8;

Considérant que des réclamants demandent que la ligne de métro soit mise en sous-terrain entre les stations Herrmann-Debroux et Beaulieu, soit en l'enterrant, soit en construisant par-dessus, afin de supprimer cette barrière infranchissable entre les quartiers; qu'ils relèvent que les passages projetés seront des coupe-gorges pour les piétons;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en sous-terrain et la construction au-dessus de la ligne de métro 5 entre les stations Herrmann-Debroux et Beaulieu a été étudiée par le RIE mais non retenue; que les raisons de ce choix sont liées aux contraintes d'exploitation de la ligne de métro (arrêt en amont de Beaulieu), et de contraintes techniques (présence du collecteur de la Woluwe); que faire passer le métro en hauteur au-dessus du niveau du sol est contraire au objectif du plan (suppression du viaduc), que le coût d'une telle infrastructure ne se justifie pas au regard des gains attendus;

Que la surveillance des passages permettant de franchir les lignes de métro ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants s'opposent au prolongement de la ligne de tram ou de métro jusqu'à l'ADEPS et au-delà, aux motifs; que cela serait dommageable pour la forêt de Soignes et son écosystème déjà fragilisé; que cela constituera une invitation pour les promoteurs immobiliers à envisager des projets sur des terrains non boisés ou les moins protégés; qu'il existe des alternatives de mobilité qui pourront assurer le transfert de navetteurs tout en respectant le milieu forestier, telles que des navettes autonomes ou des couloirs de trottoirs mécaniques/tapis-roulants couverts;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en ce qui concerne l'implantation du hub de mobilité, sa connexion au réseau de transports en commun et leur impact sur la faune et la flore;

Que la création d'une ligne de transports en commun efficace entre le hub de mobilité et la station de métro Herrmann-Debroux est indispensable pour permettre aux navetteurs d'accéder au réseau de transports en commun et rejoindre le centre-ville; que cette connexion permettra également aux bruxellois d'accéder aux infrastructures de l'ADEPS, et aux sites du Rouge Cloître et de la forêt de Soignes; qu'elle n'aura aucun impact sur le statut non constructibles de ces sites protégés;

Qu'il rappelle que l'alternative de navette autonome a été étudiée par le RIE mais non retenue;

Que l'alternative de couloirs de trottoirs mécaniques/tapis-roulants couverts n'est pas réaliste ni suffisamment efficace au vu de la distance qui sépare le hub de mobilité de la station Herrmann-Debroux;

Busverkeer

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat slechts één busrijstrook is voorbehouden op het deel van de E411 dat wordt beheerd door het Vlaams Gewest; dat de delen stroomop- en stroomafwaarts die worden beheerd door het Brussels Gewest deze strook niet verlengen; dat de aanleg van deze busrijstrook snel zou kunnen worden uitgevoerd in de beide rijrichtingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van voorbehouden busrijstroken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van een voorbehouden busrijstrook aan weerszijden van de stadsboulevard, en dit vanaf het Leonardkruispunt:

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het busverkeer van TEC en De Lijn afkomstig uit de andere gewesten eindigt aan de stadstoegang van Brussel, aan de toekomstige transitparking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het beheer van de buslijnen van TEC en De Lijn niet tot de bevoegdheid van het plan behoort maar van de vervoersmaatschappijen;

Overwegende dat de gemeente Elsene vraagt om een sterke en rechtstreekse openbaarvervoersverbinding te behouden en te ontwikkelen tussen de Campus Solbosch en het Adeps-centrum; dat ze erop wijst dat deze lijn de verplaatsing van de sportinfrastructuren van de universiteit naar het sportcentrum van het Zoniënwoud moest compenseren (momenteel bus 72);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het deel van tramlijn 8 dat de Campus Solbosch verbindt met Herrmann-Debroux zal worden behouden; dat de aansluiting tussen dit ringdeel en het deel dat Louiza verbindt met het Adeps zal worden gegarandeerd in het station Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een rechtstreekse en regelmatige verbinding te voorzien tussen de Generaal Jacqueslaan en het Adeps, via Delta; dat ze vaststellen dat de bestaande lijn 72 te weinig gebruikt wordt om nuttig te zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het beheer van lijn 72 en de aanleg van een regelmatige openbaarvervoerslijn tussen de Generaal Jacqueslaan en het Adeps, via Delta, niet behoort tot de bevoegdheid van het plan maar van de MIVB;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een elektrische shuttle in te richten langs de verkeersruimten voorbehouden voor actieve vervoerswijzen, zodat oudere mensen zich makkelijker kunnen verplaatsen, aangezien deze mensen zich niet gemakkelijk te voet of met de fiets kunnen verplaatsen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat tramlijn 8 en de buslijnen in eigen baan de gebruikers die dit willen kunnen vervoeren op de stadsboulevard en in de verkeersruimten voorbehouden voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om een buseindstation te voorzien aan het station van Etterbeek;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Delta-esplanade is ontworpen als een intermodale pool waarin een buseindhalte kan worden voorzien in verbinding met het Deltastation; dat de bouw van een dergelijke buseindhalte echter niet tot de bevoegdheid van het plan behoort maar van de openbaarvervoersmaatschappijen;

Overwegende dat de stad Brussel en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staan tegenover het voorstel om op de Ring buslijnen in een lus aan te leggen met een hoog niveau van dienstverlening, die de transitparkings verbonden aan de Ring zouden bedienen, ook als de verwachte modal shift op de Ring aanvaardbaar wordt geacht en er geen risico bestaat dat de problemen zouden verschuiven naar andere stadstoegangen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt om stromen in een lus op de Ring aan te moedigen en om het openbaarvervoersaanbod te versterken op grootstedelijke schaal, in het kader van haar mobiliteitsstrategie op die schaal;

Actieve vervoerswijzen

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat alle gebruikers harmonieus een plaats krijgen op de openbare weg;

Overwegende dat een aantal reclamanten tevreden zijn met het bestaande zachte mobiliteitsaanbod en zich afvragen of het wel moet worden gewijzigd;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen wat er het nut van is om nieuwe verkeersruimten voor actieve vervoerswijzen in te richten gezien de bestaande fietspaden en de groene wandeling tussen Delta en Herrmann-Debroux;

Circulation bus

Considérant que des réclamants relèvent qu'il n'existe qu'une bande réservée au bus sur le tronçon de la E411 géré par la région flamande, que ses parties en amont et en aval gérées par la région bruxelloise ne prolongent pas cette bande; que l'aménagement de cette bande de bus pourrait être rapidement mise en œuvre dans les deux sens de circulation;

Considérant que des réclamants sont favorables à la création de voies de circulation réservées aux bus;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'une bande de circulation réservée aux bus de part et d'autre du boulevard urbain, et ce depuis le carrefour Léonard;

Considérant que des réclamants demandent que la circulation des bus TEC et De Lijn en provenance des autres régions soit arrêtée à l'entrée de Bruxelles, au futur parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion des lignes de bus TEC et De Lijn ne relève pas du pouvoir du plan, mais des sociétés de transports;

Considérant que la commune d'Ixelles demande de maintenir et développer une liaison de transport public forte et directe entre le campus du Solbosch et le centre ADEPS; qu'elle rappelle que cette ligne fut mise en place en compensation du déplacement des infrastructures sportives universitaires vers le centre sportif de la Forêt de Soignes (actuel bus 72);

Considérant que le Gouvernement indique que le tronçon de la ligne de tram 8 qui relie le campus du Solbosch à Herrmann-Debroux sera maintenu tel quel; que la correspondance entre ce tronçon en rocade et le tronçon reliant Louise à l'ADEPS sera assurée au niveau de la station Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une liaison directe et régulière entre le boulevard Général Jacques et l'ADEPS en passant par Delta; qu'ils constatent que la ligne 72 existante est trop peu fréquente pour être utile;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion de la ligne 72 et la création d'une ligne de transport en communes entre régulière entre le boulevard Général Jacques et l'ADEPS en passant par Delta ne relève pas du pouvoir du plan mais de la STIB;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une navette électrique le long des espaces de circulation réservés aux modes actifs pour permettre aux personnes âgées de se déplacer plus facilement; aux motifs que ces personnes ne savent pas facilement se déplacer à pied ou à vélo;

Considérant que le Gouvernement indique que la ligne de tram 8 et les lignes de bus circulant en site propre permettront aux usagers qui le souhaitent de se déplacer le long du boulevard urbain et des espaces de circulation réservés aux modes actifs;

Considérant que la Commission régionale de développement demande de prévoir un terminus de bus à la gare d'Etterbeek;

Considérant que le Gouvernement indique que l'esplanade Delta est conçue comme un pôle intermodal capable d'accueillir un terminus de bus en lien avec la gare Delta; que la création d'un tel terminus de bus ne relève cependant pas du pouvoir du plan mais des sociétés de transports en commun;

Considérant que la Ville de Bruxelles et la Commission régionale de développement sont favorables à la proposition de mettre en place des lignes de bus de rocade sur le ring à haut niveau de service et desservant les parkings de transit en lien avec celui-ci, même si le report de trafic attendu sur le ring est jugé acceptable et s'il n'y a pas de risque de report vers d'autres entrées de ville;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan recommande d'encourager les flux de rocade sur le ring et de renforcer l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine dans le cadre de sa stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine;

Modes actifs

Considérant que des réclamants estiment que tous les usagers ont actuellement leur place de façon harmonieuse en voirie;

Considérant que des réclamants jugent que l'offre de mobilité douce actuelle est bonne et s'interrogent sur la nécessité de la modifier;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'utilité de la création de nouveaux espaces de circulation pour les modes actifs, au vu des pistes cyclables et de la promenade verte existantes entre Delta et Herrmann-Debroux;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) toejuicht dat het plan veel ruimte voorziet voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de inrichting van eigen banen voor voetgangers en fietsers op de stadsboulevard;

Overwegende dat de stad Brussel gunstig staat tegenover de ontwikkeling van comfortabele fietspaden die bijdragen tot de ontwikkeling van een kwaliteitsvol fietsnetwerk op grootstedelijke schaal en ook de gewestgrenzen oversteken, wat bijdraagt tot de aanmoediging van het fietsgebruik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan tot doel heeft de levenskwaliteit te verbeteren;

Dat het plan het autoverkeer wil verminderen en parallel de actieve vervoerswijzen wil ontwikkelen; dat het tot doel heeft om het aantal ritten met de eigen auto te verminderen en actieve vervoerswijzen tot de belangrijkste vervoerswijze te maken voor trajecten van minder dan 5 km;

Dat het plan de voor auto's en voor actieve vervoerswijzen bestemde ruimten weer in evenwicht wil brengen en de actieve vervoerswijzen wil bevorderen door de verbindingen en de porositeit tussen de wijken en de bindende openbare ruimten te vermenigvuldigen en te diversifiëren;

Dat het plan voorziet in een grote aaneengesloten ruimte langs het traject van de E411, een grootstedelijke weg die op een kwaliteitsvolle manier infrastructuren voor actieve vervoersmodaliteiten zal ontvangen, en tegelijkertijd de infrastructuren bestemd voor het autoverkeer wil verminderen;

Dat het plan de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van de vier metrostations binnen de perimeter van het RPA met de actieve vervoerswijzen wil verbeteren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan meer verkeersruimte voorziet voor de actieve vervoerswijzen om te anticiperen op de toekomstige mobiliteitsbehoeften;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen welke maatregelen worden gepland om de veiligheid van de actieve vervoerswijzen te garanderen gezien de verwachte toename van het autoverkeer;

Overwegende dat een aantal reclamanten het feit bekritiseren dat de verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen zich op verkeersaders bevinden die voortdurend dichtgeslibd en vervuild zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de wegen en de verschillende verkeersruimten, waaronder die voor de actieve vervoerswijzen, de scheidings- en beveiligingsinrichtingen, enz. niet binnen de mate van detail van het plan vallen en zullen worden gepreciseerd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) van mening is dat het strategische luik van het plan relatief vaag blijft wat de actieve vervoerswijzen betreft en verwijst naar een gelijkstelling van het fiets- en voetgangersverkeer en van de doeleinden (nutswegen, wandelwegen, vrijetijdsruimte, enz.), terwijl de as-het kruispunt Leonard – Delta een belangrijk tracé is voor verplaatsingen met de fiets, met een grote capaciteit inzake modal shift, met name voor intergewestelijke verplaatsingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in een beveiliging van het verkeer door de verschillende vervoerswijzen van elkaar te scheiden, door fietspaden aan te leggen, eigen banen voor het openbaar vervoer en wegen voor de andere voertuigen; dat de openbaarvervoershalten het verkeer van de actieve vervoerswijzen niet hinderen;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) vraagt dat het plan een fietsinrichting voorziet die is afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer en van de voetgangersstroom, met een standaardbreedte van 4m, om zijn bestemming als structurerende as (as fiets-GEN nr. 11) te concretiseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in assen voor actieve vervoerswijzen van minstens 3 of 4 meter breed, naargelang het geval; dat het plan niet verhindert dat de verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen breder worden gemaakt; dat deze assen de actieve vervoerswijzen op een kwaliteitsvolle manier ontvangt, zonder onderlinge conflicten of conflicten met het autoverkeer; dat de inrichting van deze verkeersruimten, de scheidingsinrichtingen niet binnen de mate van detail van het plan vallen en zullen worden gepreciseerd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) salue la place faite aux modes actifs dans le plan;

Considérant que des réclamants sont favorables à la création de sites propres pour les piétons et les cyclistes le long du boulevard urbain;

Considérant que la Ville de Bruxelles est favorable au développement de cheminements cyclistes confortables, participant au développement d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine, traversant les frontières régionales pour encourager la pratique du vélo;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan a pour objectif d'améliorer la qualité de vie;

Que le plan vise une réduction du trafic automobile et le développement parallèle des modes actifs; qu'il entend réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km;

Que le plan vise à rééquilibrer les espaces révolus aux automobiles et aux modes actifs, et faciliter la circulation de ces derniers au travers de la multiplication et la diversification des connexions et porosités entre les quartiers et les espaces publics liants;

Que le plan prévoit la création d'un large espace continu le long du tracé de la voirie métropolitaine de la E411 destiné à accueillir de manière qualitative des infrastructures dédiées aux modes actifs, parallèlement à la réduction des infrastructures dédiées au trafic automobile;

Que le plan vise l'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des quatre stations de métro présentes dans son périmètre par les modes actifs;

Considérant que des réclamants demandent que le plan réserve davantage d'espaces de circulation aux modes actifs, afin d'anticiper les besoins de mobilité futurs;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les mesures projetées pour assurer la sécurité des modes actifs au vu de l'augmentation de la circulation automobile attendue;

Considérant que des réclamants critiquent le fait que les espaces de circulation dédiés aux modes actifs soient situés le long d'artères qui seront constamment embouteillées et polluées;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des voiries et des différents espaces de circulation, dont ceux réservés aux modes actifs, des dispositifs de séparation et de sécurisation, etc. ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) estime que le volet stratégique du plan est relativement vague concernant les modes actifs, en ce qu'il opère une assimilation systématique des circulations cyclistes et piétonnes ainsi que des usages (axe utilitaire, promenade, espace séjour, etc.), alors que l'axe carrefour Léonard – Delta est un tracé majeur pour les déplacements à vélo, avec une grande capacité de report modal notamment pour les déplacements interrégionaux;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie de sécuriser la circulation en séparant nettement les divers transports au travers de l'aménagement de pistes cyclables, voies propres pour les transports en commun et voies pour les autres véhicules; que les arrêts de transports en commun ne gênent pas la circulation des modes actifs;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) demande que le plan prévoit un aménagement cyclable séparé du trafic motorisé et du flux piéton d'une largeur standard de 4m, afin de concrétiser sa vocation d'axe structurant vélo (axe RER-vélo n°11);

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit des axes modes actifs faisant au minimum 3 ou 4 mètres de large selon les cas; que le plan n'empêche pas que les espaces de circulation réservés aux modes actifs soient plus larges; que ces axes modes actifs permettent d'accueillir la circulation des modes actifs de manière qualitative et sans conflit avec les circulations automobiles ou entre eux; que l'aménagement de ces espaces de circulation, des dispositifs de séparation ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de tussen de actieve vervoerswijzen gedeelde verkeersruimten de zwakke weggebruikers in gevaar brengen; dat ze vragen om de fietspaden te scheiden van de verkeersruimten voor voetgangers, ook op het voorplein, door verschillende grondbedekkingen, lichte niveauverschillen, visuele en/of fysieke afbakeningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerpplan de zone rustiger wil maken en in een lagere rijsnelheid voorziet dan vandaag; dat dit zal bijdragen tot de beveiliging van de verkeersruimten voorbehouden voor de voetgangers en fietsers op de stadsboulevard;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het geen rekening houdt met ouderen en PBM die niet in staat zijn om de fiets te gebruiken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om te voorzien in verkeersruimten die uitsluitend zijn voorbehouden voor voetgangers; dat ze van de andere verkeersruimten worden gescheiden door fysieke inrichtingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in een brede verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen die door alle gebruikers kunnen worden gebruikt; dat langs deze ruimten openbaarvervoerslijnen in eigen baan of voorbehouden rijstroken voor het openbaar vervoer zullen lopen die toegankelijk zijn vanaf verschillende multimodale punten om de toegankelijkheid voor de actieve vervoerswijzen te garanderen;

Dat ze herhaalt dat de inrichting van deze ruimten en de eventuele scheiding tussen de verschillende gebruikers zullen worden onderzocht en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat cohabitatie tussen voetgangers en fietsers in de praktijk niet vanzelfsprekend is; dat de groene ruimten een rol moeten vervullen bij de ontwikkeling van de actieve vervoerswijzen, maar ook rustige plaatsen, rustige functies, ruimte voor biodiversiteit en veilige speelmogelijkheden moeten bieden;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt dat de groene ruimten niet worden opgenomen als fietspaden maar als 'groene wandeling' en dat vanaf het fietsnetwerk 'groene verbindingen' worden voorzien; dat de actieve vervoerswijzen op de boulevards en openbare wegen worden bestudeerd en ontvangen om een voluntaristisch beleid te bevestigen conform de mentaliteitswijziging op het vlak van mobiliteit die de regering nastreeft;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het eens is met het advies van Leefmilieu Brussel en aandringt op de scheiding van het 'promenade'-netwerk en het fietspad; dat ze vraagt om meer aandacht te besteden aan de gelijktijdige ontwikkeling van het zachte promenadenetwerk, het groene en blauwe netwerk en het fietsnetwerk; dat ze opmerkt dat de snelheden en de gedragingen van de gebruikers onverenigbaar worden gezien het moeilijk is voor fietsers om de voorzieningen tegelijkertijd te gebruiken en dat het plan het snelle netwerk niet lijkt te willen scheiden van het promenadenetwerk;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om te verduidelijken dat aan het gezamenlijke gebruik van de groene ruimten tussen fietsers en voetgangers bijzondere aandacht zal worden besteed om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen zonder dat dit ten koste gaat van de ontwikkeling van het Fiets Plus-net dat door het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move wordt voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om aan weerszijden van de stadsboulevard een eenrichtingsfietspad aan te leggen; dat anderen vragen om te voorzien in een tweerichtingsfietspad aan weerszijden van de boulevard, om te vermijden dat fietsers de eenrichtingsfietspaden gebruiken in de verkeerde rijrichting;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een tweerichtingsfietspad aan te leggen aan de zuidkant van de stadsboulevard, minstens waar de metro bovengronds rijdt, omdat het voor fietsers onmogelijk zal zijn om op die plaats het fietspad aan de noordkant te bereiken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een goed verbonden fietsnetwerk tot stand wil brengen;

Dat het plan voorziet in een kwaliteitsvol fietsnetwerk op grootstedelijke schaal;

Dat in het kader van het plan een fietsroute is voorzien voor de as Leonard-Delta; dat de fietsinfrastructuren daar zullen worden aangelegd waar de openbare ruimte het breedst is, namelijk in het noordelijke deel, langs de infrastructuur van het openbaar vervoer;

Considérant que des réclamants craignent que les espaces de circulation partagés entre les modes actifs mettent en danger les usagers faibles; qu'ils demandent que les pistes cyclables soient séparées des espaces de circulation des piétons, en ce compris sur les parvis, par des revêtements de sol différents, une légère différence de niveau, des délimitations visuelles et/ou physiques;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan vise un apaisement de la zone et une vitesse de roulage réduite par rapport à aujourd'hui; que cela contribuera à la sécurisation des espaces de circulation réservés aux piétons et cyclistes le long du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas compte des personnes âgées et des PMR, qui ne sont pas en mesure d'utiliser le vélo;

Considérant que des réclamants demandent la création d'espaces de circulations réservés uniquement aux piétons; qu'ils soient séparés des autres espaces de circulation par des dispositifs physiques;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit un large espace de circulation réservé aux modes actifs permettant la circulation de l'ensemble des usagers; que ces espaces seront longés par de lignes de transports en commun en site propre ou circulant sur des bandes de circulation réservée, qui seront accessibles au départ de plusieurs places multimodales visant à assurer leur accessibilité aux modes actifs;

Qu'il rappelle l'aménagement de ces espaces et la séparation éventuelle des différents usagers seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève que la cohabitation entre les piétons et les cyclistes n'est pas aisée en pratique; que les espaces verts doivent jouer un rôle dans le développement des modes actifs mais également permettre des lieux de quiétude, des fonctions calmes, des espaces propices à la biodiversité, la possibilité de jouer en toute sécurité;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande que les espaces verts ne soient pas repris en piste cyclable mais en « promenade verte » et que les liens soient établis depuis le réseau de pistes cyclables par des « liaisons promenade verte »; d'étudier et de faire apparaitre les modes actifs sur les boulevards et voiries afin d'affirmer une politique volontariste conforme au changement de paradigme en termes de mobilité voulu par le gouvernement;

Considérant que la Commission régionale de développement rejoint l'avis de Bruxelles Environnement et insiste sur la séparation du réseau « Promenade » de celui de la piste cyclable; qu'elle demande d'être plus attentif à développer en parallèle le réseau de promenade douce avec le maillage vert et bleu et le réseau mobilité cyclable; qu'elle relève que les vitesses et les comportements des usagers deviennent incompatibles vu la difficulté de cohabitation entre les cyclistes et que le plan n'a pas la volonté de séparer le réseau rapide de celui de la promenade;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser qu'au sein des espaces verts, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus prévu par le plan régional de mobilité Good Move;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre du boulevard urbain; que d'autres demandent la création d'une piste cyclable bidirectionnelle de chaque côté du boulevard, de façon à éviter que des cyclistes empruntent les pistes unidirectionnelles à contre-sens;

Considérant que des réclamants demandent qu'une piste cyclable bidirectionnelle soit aménagée le long de la rive sud du boulevard urbain, au minimum où le métro circule en surface, au motif qu'il sera impossible pour les cyclistes de rejoindre la piste de la rive nord à cet endroit;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région de Bruxelles-Capitale vise la mise en place d'un réseau cyclable bien connecté;

Que le plan vise la création d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine;

Qu'un itinéraire cyclable est prévu dans le cadre du plan pour l'axe Léonard-Delta; que les infrastructures cyclables seront créées là où l'épaisseur d'espaces publics est la plus importante, à savoir dans sa partie nord, le long des infrastructures de transport public;

Dat de inrichting van fietspaden niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de fietsinrichtingen minstens voldoen aan de standaardnormen die zijn bepaald in het vademecum ″gescheiden fietsinfrastructuur' in het Brussels Gewest;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de fietspaden een gepaste breedte krijgen, vooral die van het FietsGEN en de verbindingen tussen de wijken; dat ze een breedte krijgen van 1,5 m of 3 m als het gaat om tweerichtingsfietspaden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt dat de actieve vervoerswijzen minstens moeten beschikken over een breedte van 3 of 4 meter, naargelang het geval;

Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de doelstelling te preciseren voor de inrichting van kwaliteitsvolle fiets- en voetgangersinfrastructuren die met name moeten voldoen aan de eisen van de vademecums gepubliceerd door Brussel Mobiliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de fietspaden niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerde voertuigen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting van fietsstraten niet uitsluit; dat deze fietsstraten toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer maar dat de fietsers er voorrang hebben;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de fietspaden goed worden verlicht zodat ze ook 's nachts veilig kunnen worden gebruikt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de fietspaden en de grondbedekking uniform te behandelen;

Overwegende at een aantal reclamanten vragen dat de grondbedekking van de fietspaden glad wordt, en niet met as of betegeld;

Overwegende dat de regering herhaalt dat de inrichting van fietspaden niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat het strategische luik van het plan een verlichting van de stadsboulevard aanbeveelt; dat het werd gewijzigd om de realisatie aan te bevelen van infrastructuren die voldoen aan de eisen van de vademecums gepubliceerd door Brussel Mobiliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om verschillende dringende inrichtingen te realiseren om het fietsgebruik te bevorderen voordat de stadsboulevard in gebruik wordt genomen, bijvoorbeeld: een oprit voor de fietsers afkomstig van het fietspad in de Louis Dehouxstraat (afkomstig van de winkel

Carrefour) zodat ze rechtstreeks het groene spoor van de voormalige spoorweg kunnen bereiken zonder volledig rechtsomkeer te moeten maken op de Invalidenlaan; het asfalteren van het groene spoor tussen de brug over de Invalidenlaan en het metrostation Beaulieu; de invoering van maatregelen die auto's verhinderen om te parkeren op het fietspad in de Beaulieulaan (tussen de Japanse school en de showroom van Fiat); de wijziging van de verkeerslichten op het Delta-kruispunt zodat fietsers en voetgangers in één keer van de Beaulieulaan naar de Triomflaan kunnen, in plaats van te moeten wachten aan de verkeerslichten zoals nu het geval is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de gevraagde inrichtingen niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER alternatieve routes bestudeert voor de fietsers, met name de bospaden in het Zoniënwoud, zodat ze de stadsboulevard kunnen vermijden; dat ze vragen dat het MER de mogelijkheid onderzoekt om de bestaande paden te verlichten zonder het ecosysteem te hinderen, zodat ze ook 's nachts kunnen worden gebruikt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan zich niet tot doel stelt om een snel fietspad aan te leggen tussen het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest; dat het plan echter voorziet in de inrichting van een as voor actieve vervoerswijzen op de stadsboulevard, met mogelijke verbindingen met het Vlaams Gewest;

Dat ze herhaalt dat het strategische luik van het plan de verlichting van de stadsboulevard aanbeveelt; dat de verlichting van de fietspaden geen deel uitmaakt van het plan, maar zal worden onderzocht en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het verwijst naar een modaal aandeel van de fietsverplaatsingen dat erg verschilt van de ene wijk van het plan tot de andere en niet

Que l'aménagement des pistes cyclables ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que les aménagements cyclables respectent, au minimum, les normes standards définies dans le vadémécum ″aménagements cyclables séparés″ en région bruxelloise;

Considérant que des réclamants demandent que les pistes cyclables bénéficient d'une largueur adéquate, en particulier celles du réseau RER vélo et des liaisons à créer entre quartiers; qu'elles aient une largeur de 1,5 m ou de 3 m si elles sont bidirectionnelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise que les axes modes actifs bénéficient d'une largeur minimale de 3 ou 4 mètres selon les cas;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y préciser l'objectif d'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclistes qualitatives, qui doivent notamment répondre aux exigences des vademecums publiés par Bruxelles-Mobilité;

Considérant que des réclamants demandent que les pistes cyclables ne permettent pas l'accès des véhicules motorisés;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan n'exclut pas l'aménagement de rues cyclables, accessibles aux véhicules motorisées mais dans lesquelles les cyclistes ont priorité;

Considérant que des réclamants demandent que les pistes cyclables soient bien éclairées pour garantir leur utilisation de nuit;

Considérant que des réclamants demandent un traitement uniforme des pistes cyclables et de leur revêtement;

Considérant que des réclamants demandent que le revêtement des pistes cyclables soit lisse, et non cendré ou dallé;

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'aménagement des pistes cyclables ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Que le volet stratégique du plan recommande un éclairage du boulevard urbain; qu'il a été modifié afin de recommander la réalisation d'infrastructures conformes aux exigences des vademecums publiés par Bruxelles-Mobilité;

Considérant que des réclamants demandent la réalisation de plusieurs aménagements urgents pour favoriser l'utilisation du vélo avant la mise en œuvre du boulevard urbain; tels que la mise en place d'une bretelle d'accès permettant aux vélos arrivant par la piste cyclable de la rue Louis Dehoux (en provenance du magasin

carrefour) de monter directement sur la voie verte de l'ancienne voie de chemin de fer sans avoir à effectuer un demi-tour complet au carrefour avec le boulevard des invalides; le goudronnage de la voie verte entre le pont enjambant le boulevard des Invalides et la station de métro Beaulieu; la mise en place des mesures empêchant les véhicules en stationnement d'empiéter sur la piste cyclable longeant l'avenue de Beaulieu (entre l'école japonaise et le show-room Fiat); la modification des feux au carrefour Delta afin de permettre aux vélos et aux piétons de passer de l'avenue de Beaulieu au boulevard du triomphe d'une seule traite, au lieu du passage en deux temps qui leur est actuellement imposé;

Considérant que le Gouvernement indique que les aménagements sollicités ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie des itinéraires alternatifs pour les cyclistes, notamment les chemins forestiers de la forêt de Soignes, afin de leur éviter d'emprunter le boulevard urbain; qu'ils demandent que le RIE étudie l'opportunité d'éclairer les chemins existants sans troubler l'écosystème pour qu'ils puissent être pratiqués même de nuit;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan n'a pas pour objet de créer une piste cyclable rapide entre le territoire de la région de Bruxelles-Capitale et celui de la région flamande; que le plan prévoit néanmoins l'aménagement d'un axe mode actifs tout le long du boulevard urbain, avec des connexions possibles vers la région flamande;

Qu'il rappelle que le volet stratégique du plan recommande un éclairage du boulevard urbain; que l'éclairage des pistes cyclables ne relève pas du contenu du plan mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il fait état de pourcentage de part modale des déplacements à vélo très différents d'un quartier à l'autre du plan et des objectifs fixés par le projet de plan

strookt met de doelstellingen van het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan (GoodMove); dat ze zich vragen stellen bij de doelstellingen van het plan op het vlak van fietsmobiliteit en bij de methodes die worden gebruikt om de modale aandelen te becijferen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER rekening heeft gehouden met de verplaatsingen per fiets; dat de hypothesen voor deze verplaatsingen zijn gebaseerd op de verwachtingen tegen 2025; dat deze verplaatsingen worden geraamd op 5% van het verkeer dat wordt gegenereerd door de nieuwe functies waarin het RPA voorziet;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen welke inrichtingen gepland zijn om het onveiligheidsgevoel van de gebruikers van het groene spoor te verminderen als ze er alleen rijden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de toegangen tot de groene wandeling en de spoorwegpromenade verbetert en vermenigvuldigt;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om de middelen op te nemen voor een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM);

Overwegende dat de regering aangeeft dat de spoorwegpromenade binnen de perimeter van het plan zal worden verbreed tot een parkgebied ten noorden van de E411; Dat dit parkgebied in het oosten wordt verlengd in een landschapscontinuïteitszone; Dat het plan voorziet in een as voor actieve vervoerswijzen op de noordelijke vleugel van het viaduct van Watermaal; Dat het plan bijgevolg voorziet in een continuïteit van wegen voor actieve vervoerswijzen langs de E411; Dat deze continuïteit de toegankelijkheid van het groene spoor zal verbeteren;

Dat de inrichtingen van het groene spoor om het potentiële onveiligheidsgevoel van de gebruikers te verminderen geen deel uitmaakt van het plan; dat ze zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat de verbinding tussen het groene spoor en de site van de ULB/VUB in het kader van het plan wordt behouden;

Dat de toegankelijkheid van de verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen in aanmerking zal worden genomen bij het uittekenen van de wegen; dat ze niet binnen de mate van detail valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan de verplichting oplegt dat de belangrijkste stations van het openbaar vervoer toegankelijk zijn voor fietsers en PBM;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegankelijkheid van de stations van het openbaar vervoer niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

8.7. Versmalling van de weginfrastructuur (1.c.3.3)

Overwegende dat de gemeente Elsene gunstig staat tegenover de omvorming van de autosnelweg E411 tot een bewoonde stadsboulevard zoals is beschreven in het plan en tegenover de verwijdering (of reconversie) van de snelweginfrastructuur van het viaduct Herrmann-Debroux;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de E411 als stadstoegang een infrastructuur is die momenteel uitsluitend bestemd is voor auto's en diverse overlast veroorzaakt, met name op het vlak van lawaai en luchtvervuiling;

Dat deze grootstedelijke weg met zijn viaducten een fysieke en landschappelijke barrière vormt en een stedelijke breuklijn schept die de aangrenzende wijken scheidt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen bij de hypothesen op 10-15 jaar waarmee rekening werd gehouden om de elementen van de infrastructuur te dimensioneren; dat deze elementen werden voorgesteld als beste alternatief om te vermijden dat ze al bij de ingebruikname verouderd zijn; dat ze wijzen op het gebrek aan elementen en nauwkeurigheid van het MER over het basisscenario en het gedegradeerde scenario die werden onderzocht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stadstoegang van de E411 moet worden heringericht op basis van een meer stedelijke en actuele visie, door meer plaats te bieden aan het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen;

Dat ze herhaalt dat de effecten van het RPA onder meer werden geanalyseerd aan de hand van het gewestelijke multimodale model MUSTI; dat dit model is geijkt op reële verkeers- en sociaaleconomische gegevens; dat deze gegevens kunnen worden gebruikt om prospectieve scenario's te modelleren; dat het MER heeft gekozen voor een kortetermijnraming (2025) van de effecten van het plan op basis van régional de mobilité (GoodMove); qu'ils s'interrogent sur les objectifs du plan en matière de mobilité vélo et sur les méthodes utilisées pour chiffrer les parts modales;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a pris en considération les déplacements en vélos; que les hypothèses prises en compte pour ces déplacements se base sur les projections à l'horizon 2025; que ces déplacements en vélo sont estimés à 5% du trafic générés par les nouvelles fonctions prévues par le PAD;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les aménagements projetés pour réduire le sentiment d'insécurité des usagers de la voie verte lorsqu'ils y circulent seuls;

Considérant que des réclamants demandent que le plan améliore et multiplie les accès à la promenade verte et à la promenade du chemin de fer;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) et la Commission régionale de développement demandent d'inscrire les moyens pour une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR);

Considérant que le Gouvernement indique que la voie verte ou promenade du chemin de fer sera élargie dans le périmètre du plan à une zone de parc occupant l'assiette nord de l'E411; Que cette zone de parc se prolonge à l'est dans une zone de continuité paysagère; Que le plan prévoit qu'un axe modes actifs puisse occuper l'aile nord du viaduc de Watermael; Que dès lors le plan prévoit une continuité de cheminement des modes actifs à niveau le long de l'E411; Que cette continuité est de mesure à faciliter l'accessibilité de la voie verte;"

Que les aménagements de la voie verte pour réduire le potentiel sentiment d'insécurité de ses usagers ne relèvent pas contenu du plan; qu'ils seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Que le lien entre la voie verte et le site de l'ULB/VUB est maintenu dans le cadre du plan;

Que l'accessibilité des espaces de circulation réservés aux modes actifs sera prise en compte dans le dessin des voiries, qui ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose l'accessibilité des principales stations de transport en commun aux vélos et aux PMR;

Considérant que le Gouvernement indique que l'accessibilité des stations de transports en commun aux vélos et aux PMR ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

8.7. Réduire l'infrastructure routière (1.c.3.3.)

Considérant que la commune d'Ixelles est favorable au projet de transformation de l'autoroute E411 en boulevard urbain habité tel que décrit dans le plan, et la suppression (ou la reconversion) de l'infrastructure autoroutière du viaduc Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que l'entrée de ville de la E411 est une infrastructure actuellement uniquement destinée aux voitures, qu'elle est à l'origine de diverses nuisances, notamment en matière de bruit et de pollution;

Que cette voirie métropolitaine et ses viaducs constituent une barrière tant physique que paysagère et créent une fracture urbaine qui sépare les quartiers qui les bordent;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les hypothèses à 10-15 ans qui ont été prises en compte afin de dimensionner les éléments d'infrastructure proposés comme étant la meilleure alternative pour éviter qu'ils ne soient obsolètes et inadaptés lors de leur entrée en service; qu'ils critiquent le manque d'éléments et de précision du RIE quant au scénario de base et au scénario dégradé étudiés;

Considérant que le Gouvernement indique que l'entrée de ville de l'E411 doit être reconfigurée sur la base d'une vision plus urbaine et actuelle, en donnant une place aux transports en commun et aux modes actifs;

Qu'il rappelle que les impacts du PAD ont été analysés, en autre, à l'aide du modèle multimodal régional MUSTI; que ce modèle est calibré sur base de données de trafic et socio-économiques réelles; que ces données peuvent servir à modéliser des scénarios prospectifs; que le RIE a opté pour une estimation à court terme (2025) des effets du plan sur base d'hypothèses réalistes en termes de répartition modale; qu'il

realistische hypotheses op het vlak van modale verdeling; dat het dus gaat om een beperkende situatie op het vlak van autoverkeer; dat de plannen voor de vervoersinfrastructuur in aanmerking werden genomen in het model;

Dat het model een vereenvoudiging is van de voorspelde situatie; dat het niet de bedoeling is om een nauwkeurige toekomstvisie te geven die de facto een grote fout zou bevatten; dat het MER bijgevolg zijn rol vervult door nuttige gegevens te verstrekken zodat de regering een standpunt kan innemen;

Dat de door het plan aanbevolen infrastructuurelementen het voorwerp uitmaken van bijkomende studies in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de inrichting van een gloednieuwe infrastructuur die de plaats inneemt van een bestaande weginfrastructuur omdat deze zeer zware werken bijzonder duur zullen zijn en veel tijd in beslag zullen nemen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bestaande infrastructuur de belangrijkste verbindingsweg is tussen Brussel en Wallonië;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan tot doel heeft de levenskwaliteit te verbeteren;

Dat het plan het autoverkeer wil verminderen en tegelijkertijd de actieve vervoerswijzen wil ontwikkelen; dat het tot doel heeft om het aantal ritten met de eigen auto te verminderen en actieve vervoerswijzen tot de belangrijkste vervoerswijze te maken voor trajecten van minder dan 5 km;

Dat het ernaar streeft om de infrastructuren voor het autoverkeer heraan te leggen; dat het het autowegennet tegen 2030 wil omvormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors, een gemengde en polycentrische stad wil ontwikkelen en een ″stad van korte afstanden″ wil creëren waarin de behoefte aan gemotoriseerd verkeer wordt beperkt door het aanbieden van een maximum aan stedelijke diensten binnen een loopafstand van 5 minuten van de woning;

Dat het de wijken verkeersluw wil maken door het doorgaand verkeer te verminderen en het rijden in de stad te bemoeilijken.

Dat het plan de ruimten voor auto's en actieve vervoerswijzen weer in evenwicht wil brengen en het verkeer van deze laatste wil vergemakkelijken;

Afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux, zowel omwille van de mobiliteit als om stedenbouwkundige en landschappelijke redenen, om de reden dat het viaduct een breuklijn is in de gemeente Oudergem; dat het tekenen van veroudering vertoont; dat de afbraak plaats zal vrijmaken voor een heringerichte en kwaliteitsvolle openbare ruimte;

Overwegende dat een aantal reclamanten toejuichen dat het Gewest de moed heeft om deze sterke beslissing te nemen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de doelstellingen van het plan erin bestaat om een verkeersinfrastructuur om te vormen tot een kwalificerende en multimodale landschappelijke infrastructuur die banden creëert op lokale schaal en ruimte vrijmaakt voor beplanting, voor de zachte verplaatsingswijzen en voor het openbaar vervoer;

Dat het plan in dit perspectief aanbeveelt om het viaduct Herrmann-Debroux af te breken;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat verkeer dat over een viaduct rijdt veel minder luchtvervuiling en geluidsoverlast veroorzaakt dan wanneer het op wegniveau rijdt waar de auto's vaak moeten stoppen en weer vertrekken;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat de afbraak van het viaduct een grote impact zal hebben op het verkeer, op het vlak van geluidsoverlast en vervuiling;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat het naar beneden halen van het verkeer aan Herrmann-Debroux positieve effecten zal hebben op het vlak van landschappelijke kwaliteit en heraansluiting met de wijken en dat het geluidsniveau in sommige wijken zal dalen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux het autoverkeer zal verminderen, wat strookt met de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan; dat de luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer zal worden verminderd; dat deze vermindering volgens het MER zeer groot zal zijn; dat ook het verkeerslawaai zal afnemen; dat de evolutie van het wagenpark (elektrificatie) een grote positieve impact zal hebben op de geluidsoverlast;

s'agit donc d'une situation contraignante en termes de trafic automobile; que les projets engagés en termes d'infrastructure de transport ont été pris en compte dans le modèle;

Que le modèle est une simplification de la situation présagée à termes; qu'il n'a pas pour objectif de fournir une vision précise du futur qui serait de facto entachée d'une erreur importante; que le RIE rempli dès lors son rôle en fournissant les données utiles pour que le Gouvernement prenne position;

Que les éléments d'infrastructure préconisés par le plan feront l'objet d'études complémentaires dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une toute nouvelle infrastructure à la place de l'infrastructure routière existante aux motifs que ces travaux très lourds seront excessivement couteux et longs;

Considérant que des réclamants relèvent que l'infrastructure existante constitue la principale voie de communication entre Bruxelles et la Wallonie;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan a pour objectif d'améliorer la qualité de vie;

Que le plan vise une réduction du trafic automobile et le développement parallèle des modes actifs; qu'il entend réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et faire des modes actifs le mode de déplacements principal pour les trajets de moins de 5km;

Qu'il vise un réaménagement des infrastructures dédiées au trafic automobile; qu'il entend transformer le réseau de type autoroutier en boulevards urbains et corridors de mobilité à l'horizon 2030, développer une ville mixte et polycentrique et donner vie au principe de « ville des courtes distances » pour limiter les besoins de déplacements motorisés en offrant un maximum de services urbains à 5 minutes à pied de chez soi;

Qu'il entend apaiser les quartiers en réduisant le trafic de transit, en rendant la ville moins perméable au trafic;

Que le plan vise à rééquilibrer les espaces révolus aux automobiles et aux modes actifs, et faciliter la circulation de ces derniers;

Démolition du viaduc Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants sont favorables à la destruction du viaduc Herrmann-Debroux; tant pour des raisons de mobilité que d'un point de vue urbanistique et paysager; aux motifs qu'il fracture la commune d'Auderghem; qu'il présente des signes de vétusté; qu'il laissera place à un espace public réaménagé et valorisé;

Considérant que des réclamants saluent le courage de la région pour cette prise de décision forte;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des principaux objectifs du plan est de passer d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante et multimodale qui permet de tisser des liens à l'échelle locale, qui libère des espaces pour la végétalisation, pour les modes doux et les transports en commun;

Que dans cette perspective, le plan préconise la démolition du viaduc Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants relèvent que la pollution atmosphérique et sonore émanant de la circulation est bien moindre lorsque qu'elle passe sur un viaduc qu'en contrebas plusieurs traversées qui forcent l'arrêt et le redémarrage des véhicules;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève que la démolition du viaduc aura un impact conséquent sur la circulation, avec des incidences en termes de nuisances sonores et de pollution;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève que la remise à niveau de la circulation au niveau d'Herrmann-Debroux aura des incidences positives en termes de qualité paysagère et de reconnexion des quartiers et permettra à certains quartiers de voir leur niveau sonore baisser;

Considérant que le Gouvernement indique que la démolition du viaduc Herrmann-Debroux engendrera une diminution du trafic automobile, conformément aux objectifs de la stratégie de mobilité du plan; que les émissions de polluants atmosphériques seront réduites par la diminution du trafic; que cette diminution est très significative comme l'a démontré le RIE; que le bruit sera également réduit pas la diminution du trafic; que l'évolution du parc automobile (électrification du parc) aura une incidences positive importante sur les émission de bruit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vaststellen dat het viaduct het pendelverkeer omleidt dat via lokale wegen naar het centrum van Brussel wil rijden; dat de pendelaars via het viaduct vlot en snel naar het centrum kunnen rijden zonder files te veroorzaken op de lokale wegen;

Overwegende dat de regering aanduidt dat dankzij de herinrichting van de stadsboulevard op grondniveau het verkeer rechtstreeks naar het centrum van Brussel zal kunnen rijden;

Dat het plan het doorgaand verkeer wil verminderen door de wegcapaciteit binnen zijn perimeter te verminderen; dat het de modal shift van het autoverkeer aanmoedigt en een aantal mobiliteitsalternatieven aanbeveelt, met name voor de pendelaars;

Overwegende dat een aantal reclamanten twijfelen of het viaduct wel zo verouderd is dat het moet worden afgebroken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER het alternatief van het behoud van het viaduct heeft onderzocht; dat het niet werd weerhouden omdat de bestaande infrastructuur verouderd is; dat er nog andere, belangrijkere redenen zijn om het viaduct te ontmantelen; dat de afbraak het leefmilieu en de openbare ruimte zal verbeteren binnen de hele perimeter van het plan en behalve alternatieven voor de auto ook het groene en blauwe netwerk zal ontwikkelen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux om de redenen dat deze afbraak is niet realistisch; dat het verkeer van deze snelweg de wegen op grondniveau zal overspoelen; dat het auto- en vrachtwagenverkeer dat nu over het viaduct rijdt zal verschuiven naar de verkeersruimten op grondniveau die nu worden gebruikt door fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer; dat de files een impact zullen hebben op de verplaatsingen van de bewoners binnen de perimeter; dat het niet bewezen is dat de luchtkwaliteit zal verbeteren; dat de geluidsoverlast en de luchtvervuiling zullen toenemen in de onmiddellijke omgeving van de toekomstige stadsboulevard en zeker in Brussel en Oudergem vanwege de files op grondniveau; Dat ook de bestaande verkeersruimten onder het viaduct zullen verdwijnen en dat er geen markten en rommelmarkten meer zullen kunnen worden gehouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met name op het vlak van mobiliteit;

Dat het plan naast de afbraak van het viaduct een aantal maatregelen aanbeveelt om het gebruik van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen aan te bevelen en er eigen verkeersruimten voor voorbehoudt; dat het verschillende maatregelen aanbeveelt om de modal shift te bevorderen en het autoverkeer binnen de perimeter van het plan te verminderen; Dat het plan de afschaffing van de bestaande parkeerplaatsen onder het viaduct zal compenseren door aan de stadstoegang een mobiliteitshub te creëren met een transitparking met 800 tot 1.500 plaatsen;

Dat al eerder werd uitgelegd in hoeverre de afbraak van het viaduct de geluidsoverlast en de luchtvervuiling binnen de perimeter van het plan zal verminderen;

Dat de verplaatsing van de activiteiten onder het viaduct geen deel uitmaakt van het plan;

Dat er evenwel nieuwe openbare ruimten waar deze activiteiten eventueel zouden kunnen plaatsvinden zullen worden gecreëerd; dat het plan met name voorziet in de inrichting van een openbare ruimte op de Demeysite waar markten en rommelmarkten kunnen worden georganiseerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het viaduct geen barrière vormt tussen de wijken en de bewoners niet verhinderen om van de ene wijk naar de andere te gaan; maar dat de files die zullen ontstaan na de afbraak van het viaduct wel een barrière zullen vormen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de grootstedelijke weg en de viaducten in de huidige configuratie zowel een fysieke als een landschappelijke barrière vormen een stadsbreuk zijn die de aangrenzende wijken van elkaar scheidt; dat het verkeer onder het viaduct door kan, maar dat het een visuele barrière vormt dat zowel de landschappelijke gehelen als de wijken en het gebruik ervan opdeelt en zo bijdraagt tot de ruimtelijke versnippering van het grondgebied;

Dat het MER de impact van de afbraak van het viaduct heeft onderzocht, met name op het vlak van mobiliteit en files; dat het MER na deze analyse aanbeveelt om het viaduct af te breken in plaats van het te behouden; dat de afbraak van het viaduct zeer nauwkeurig zal worden georganiseerd om de impact te beperken; dat deze organisatie geen deel uitmaakt van het plan;

Considérant que des réclamants constatent que le viaduc permet de détourner le trafic de navetteurs souhaitant accéder au centre de Bruxelles des voiries locales; qu'il permet un passage fluide et rapide des navetteurs vers le centre de Bruxelles sans encombrer les voiries locales;

Considérant que le Gouvernement indique que le réaménagement du boulevard urbain au sol permettra d'assurer un accès direct vers le centre de Bruxelles;

Que le plan entend réduire le trafic de transit au travers de la réduction de la capacité routière de son périmètre; qu'il encourage le report modal du trafic automobile, et préconise plusieurs alternatives de mobilité, pour les navetteurs notamment;

Considérant que des réclamants mettent en doute l'état de vétusté du viaduc qui justifierait sa démolition;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié l'alternative du maintien du viaduc; que celle-ci n'a pas été retenue, notamment en raison de la vétusté de l'infrastructure existante; Qu'il rappelle les autres raisons plus importantes qui justifient le démentiellement du viaduc; qu'il s'agit d'améliorer l'environnement de tout le périmètre du plan, d'améliorer sensiblement l'espace public et de développer les alternatives à la voiture, ainsi que le maillage vert et bleu;

Considérant que des réclamants s'opposent à la destruction du viaduc Herrmann-Debroux aux motifs que; cette suppression est irréaliste; Que le trafic de cette autoroute va inonder les voiries au sol; que le trafic de voitures et de camions circulant sur le viaduc va se reporter sur les espaces de circulation au sol actuellement empruntés par les cyclistes, piétons, et transports en commun; que la congestion qui en résultera impactera les déplacements de habitants dans le périmètre; Qu'il n'est pas démontré que cela améliorera la qualité de l'air; Que cela va augmenter la pollution sonore et la pollution atmosphérique dans les alentours immédiats du futur boulevard urbain et la partie sur de Bruxelles et Auderghem en raison de la congestion des voiries au sol; Que cela va entraîner la suppression des espaces de stationnement existants en dessous, qui ne pourront plus accueillir les marchés et brocantes qui s'y tiennent;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en matière de mobilité;

Que le plan propose, en parallèle de la destruction du viaduc, une série de mesures pour encourager l'utilisation des transports en commun et des modes actifs et leur réserve des espaces de circulation propres; qu'il préconise plusieurs mesures pour favoriser le report modal et réduire le trafic automobile dans le périmètre du plan; Que le plan compense la suppression des emplacements de stationnement existants sous le viaduc par la création d'un hub de mobilité à l'entrée de la ville comprenant un parking de transit d'une capacité de 800 à 1.500 emplacements;

Qu'il a été exposé ci-avant en quoi la démolition du viaduc permettra de réduire les nuisances sonores et la pollution dans le périmètre du plan;

Que la relocalisation des activités ayant lieu sous le viaduc ne relève pas du contenu du plan;

Que toutefois de nouveaux espaces publics, qui pourraient accueillir le cas échéant ces activités, seront créés; que le plan prévoit notamment la création d'une place publique sur le site Demey, qui pourra accueillir la tenue de marchés et de brocantes;

Considérant que des réclamants estiment que le viaduc ne constitue actuellement pas une barrière entre les quartiers qui empêche les habitants de circuler de l'un à l'autre; mais que la congestion qui résultera de la démolition du viaduc en sera une;

Considérant que le Gouvernement indique que dans sa configuration actuelle, la voirie métropolitaine et ses viaducs constituent une barrière tant physique que paysagère et créent une fracture urbaine qui sépare les quartiers qui les bordent; que si des franchissements sont possibles sous le viaduc, ce dernier constitue une barrière visuelle qui segmente tant des ensembles paysagers que les quartiers et leurs usages, participant ainsi à la fragmentation spatiale du territoire;

Que le RIE a examiné l'impact de la démolition du viaduc, notamment en termes de mobilité et de congestion; qu'au terme de son analyse, le RIE préconise la démolition plutôt que le maintien du viaduc; que la démolition du viaduc fera l'objet d'une organisation précise visant à limiter son impact; que cette organisation ne relève pas du contenu du plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het viaduct het mogelijk maakt om verkeerswegen te behouden als de wegen op grondniveau worden gebruikt bij grote evenementen zoals marathons of wielerwedstrijden; dat ze zich vragen stsellen over de verkeersmogelijkheden na de afbraak van het viaduct;

Overwegende dat de regering aangeeft dat er maatregelen zullen worden genomen om het verkeer van personen mogelijk te maken tijdens uitzonderlijke evenementen; dat de bepaling van die maatregelen geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten de esthetische kwaliteiten van het viaduct benadrukken; dat ze vragen om een deel te behouden als 'monument' dat deel uitmaakt van de stedenbouwkundige geschiedenis, net als de voormalige omwalling;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de erkenning van de esthetische kwaliteiten of het historische aspect van het viaduct geen deel uitmaakt van het plan; dat het plan niet verhindert dat een deel kan worden behouden zolang dit niet indruist tegen de doelstellingen van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het de ecologische voetafdruk van de afbraak en het verdwijnen van het viaduct niet heeft onderzocht; dat ze de opmerken dat het MER de negatieve effecten van de afbraak van het viaduct minimaliseert; dat het de effecten van de afbraak van het viaduct op de mobiliteit, de luchtvervuiling, het leefmilieu onvoldoende heeft onderzocht; dat het de eindbestemming van het verkeer afkomstig van de E411 niet heeft onderzocht;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de aanwezigheid van asbest in het viaduct en over de gevolgen van de afbraak op de gezondheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de afbraak van het viaduct heeft onderzocht, met name op de mobiliteit, de luchtvervuiling en het leefmilieu; dat het MER de effecten van de afbraak van het viaduct heeft onderzocht in de verschillende domeinen van het leefmilieu, en dit op schaal van het plan; dat de ecologische voetafdruk van de afbraak al deze effecten integreert; dat ze werden bestudeerd in de verschillende domeinen van het leefmilieu; dat de vermindering van het autoverkeer het grootste effect zal zijn van de afbraak; dat deze vermindering positieve effecten heeft in de meeste domeinen van het leefmilieu, vooral op de luchtkwaliteit, het microklimaat, het klimaat, de fauna, de flora en de biodiversiteit;

Dat het MER de eindbestemming van het autoverkeer afkomstig van de E411 heeft onderzocht in zijn diagnose (deel 2, punt 3.1.3.2); dat de eindbestemming van de inkomende stromen vooral Watermaal-Bosvoorde-Elsene-ULB Plaine, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe is voor de automobilisten en de Vijfhoek, de Europese wijk, Watermaal-Bosvoorde- Elsene- ULB Plaine, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe voor de gebruikers van het openbaar vervoer;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen, met uitzondering van deze die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat de effecten van de werken en de organisatie ervan moeten worden geëvalueerd in een aanvullende effectenstudie in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en Leefmilieu Brussel (LB) vragen dat de afbraak van het viaduct gepaard gaat met ambitieuze, consequente, praktische en pragmatische mobiliteitsalternatieven die worden bepaald in overleg met de andere gewesten; dat het MER deze functionele oplossingen grondig bestudeert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende mobiliteitsalternatieven heeft onderzocht in het kader van de analyse van de effecten van de afbraak van het viaduct; dat deze aanbevelingen van het MER werden opgenomen in het plan dat, parallel met de afbraak van het viaduct, een aantal maatregelen voorstelt om het gebruik van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen en de modal shift aan te moedigen;

Dat het plan in dit verband de mobiliteitsuitdagingen aangeeft op grootstedelijke schaal; dat de maatregelen van de mobiliteitsstrategie op schaal van de perimeter aansluiten bij deze uitdagingen en bij de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het viaduct te behouden, te versterken, te moderniseren en te verfraaien om onnodige, zware, langdurige en dure werken te vermijden; om afvalproductie en verspilling van hulpbronnen te vermijden; om de hinder voor de buurtbewoners te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat ze de stadstoegang wil reorganiseren als een stadsboulevard;

Considérant que des réclamants relèvent que le viaduc permet de maintenir des voies de circulation lorsque les voies au sol sont utilisées lors de grands évènements, tels que des marathons ou des courses cyclistes; qu'ils s'interrogent sur les possibilités de circulation une fois le viaduc démoli;

Considérant que le Gouvernement indique que des mesures seront prises pour permettre la circulation des personnes lors d'évènements exceptionnels; que la détermination de telles mesures ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants soulignent les qualités esthétiques du viaduc; qu'ils demandent qu'un tronçon soit conservé comme « monument » faisant partie de l'histoire urbanistique de Bruxelles, comme son ancienne enceinte;

Considérant que le Gouvernement indique que la reconnaissance des qualités esthétiques ou de l'aspect historique du viaduc ne relève pas du contenu du plan; que le plan n'empêche pas qu'un tronçon soit conservé tant que celui-ci ne contrevient pas à la réalisation des objectifs du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne procède pas à l'analyse de l'empreinte écologique de la destruction et de la disparition du viaduc; en ce qu'il minimise les effets négatifs de la démolition du viaduc; en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les incidences de la démolition du viaduc en termes de mobilité, de pollution, d'impact sur l'environnement; en ce qu'il n'étudie pas la destination finale du trafic provenant de l'E411;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la présence d'amiante dans le viaduc et des conséquences en termes de santé lors de sa démolition;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences de la démolition du viaduc, notamment en termes de mobilité, de pollution et d'impact sur l'environnement; que le RIE a étudié les incidences de la démolition du viaduc dans les différents domaines de l'environnement, et ce à l'échelle du plan; que l'empreinte écologique de la démolition du viaduc intègre tous ces effets; qu'ils ont été étudié dans les différents domaines de l'environnement; que l'impact de la démolition que la réduction du trafic automobile est l'effet le plus important; Que cette réduction a des impacts positifs dans la plupart des domaines environnementaux et principalement sur la qualité de l'air, le microclimat, le climat, la faune, la flore et la biodiversité.

Que la destination finale du trafic automobile provenant de l'E411 a été étudiée par le RIE dans son diagnostic (Partie 2, point 3.1.3.2); que la destination finale des flux entrants sont principalement Watermael-Boitsfort- Ixelles ULB Plaine, Woluwé Saint-Pierre, Woluwé Saint-Lambert pour les automobilistes et le Pentagone, le Quartier européen, le Quartier Nord, Watermael-Boitsfort- Ixelles ULB Plaine, Woluwé Saint-Pierre, Woluwé Saint-Lambert pour les usagers des transports en commun;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; que les incidences du chantier et son organisation devront faire l'objet d'une évaluation des incidences complémentaire dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants et Bruxelles Environnement (BE) demandent que la démolition du viaduc s'accompagne d'alternatives de mobilité ambitieuses, conséquentes, pratiques et pragmatiques, concertées avec les autres régions; que le RIE étudie en profondeur ces solutions fonctionnelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné plusieurs alternatives de mobilité dans le cadre de l'analyse des incidences de la démolition du viaduc; que ces recommandations du RIE ont été intégrées au plan qui propose, en parallèle de la destruction du viaduc, une série de mesures pour encourager l'utilisation des transports en commun et des modes actifs et le report modal;

Que le plan rappelle les enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine à cet égard; que les mesures de sa stratégie de mobilité à l'échelle de son périmètre s'inscrivent dans ces enjeux et les objectifs de la politique régionale de mobilité;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du viaduc, son renforcement, sa modernisation et son embellissement, afin d'éviter des travaux inutiles, lourds, longs et onéreux; afin d'éviter la production de déchet et le gaspillage de ressources; afin de limiter les nuisances pour les riverains;

Considérant que le Gouvernement rappelle sa volonté de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain;

Dat de stadstoegang moet worden aangepast en rustiger moet worden gemaakt;

Dat de afbraak van het viaduct het gezicht van de gemeente Oudergem zal veranderen en het gebied aantrekkelijker zal maken en dus de economische ontwikkeling zal bevorderen; dat er bij de afbraak van het viaduct schaduwzones zullen verdwijnen waar geen sociale controle is;

Dat het behoud van het viaduct en zijn omvorming tot parking de landschappelijke en visuele kwaliteit van het gebied niet ten goede zullen komen; dat de parkings onder het viaduct zullen worden vervangen door een transitparking die is geïntegreerd in de mobiliteitshub aan de stadstoegang;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat er alternatieven worden gezocht voor de afbraak van het viaduct; dat het MER de scenario's van het behoud en de afbraak van het viaduct met elkaar vergelijkt op het vlak van geluidsoverlast en luchtvervuiling en daarbij een lagere rijsnelheid weerhoudt; dat het viaduct moet worden behouden, gerepareerd en verfraaid of vergroend als de afbraak geen significante verbetering wordt vastgesteld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux en de effecten ervan heeft onderzocht, met name op het vlak van mobiliteit, stedenbouw en landschap, afval, geluidsoverlast en luchtvervuiling, microklimaat, enz.;

Dat het MER de afbraak van het viaduct aanbeveelt vanwege de impact van het bestaande viaduct op het landschap, het behoud van een verharde ruimte, de niet-verenigbaarheid met de doortocht van de tram, de slechte kwaliteit van de ruimten voor fietsers en voetgangers, de slagschaduw, het behoud van openbare ruimten van slechte kwaliteit; Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen, met uitzondering van deze die niet binnen de mate van het detail van het plan vallen;

Dat het plan een gefaseerde uitvoering van de werken aanbeveelt waardoor tijdelijke projecten kunnen worden georganiseerd;

Dat in dit kader langs het viaduct tijdelijke artistieke maatregelen of verfraaiingsprojecten kunnen plaatsvinden;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om een tunnel te bouwen die de autodruk en de hinder van de werken zou verminderen; dat ze voorstellen om die tunnel te bouwen onder het kruispunt tussen Herrmann-Debroux en de Vorstlaan; dat ze voorstellen om een tunnel te bouwen die evenwijdig loopt met de metro tussen Beaulieu en Herrmann-Debroux en bovengronds een stadsboulevard aan te leggen voor de zachte mobiliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de bouw van een tunnel, of die zou worden gebouwd voordat het viaduct wordt afgebroken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief om een tunnel te bouwen door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden om de redenen dat er tot 11,7 m diep zou moeten worden gegraven om onder de collector van de Woluwe te passeren; dat de impact op de grondwaterlaag bijzonder hoog is en dat een tunnel permanente effecten genereert zonder dat het autoverkeer wordt verminderd; dat de bouw van een tunnel bijzonder duur is terwijl een tunnel niet strookt met de ambities van de regering;

Dat de kosten van de bouw van een tunnel zeer hoog zijn; dat ook het onderhoud van een tunnel aanzienlijke financiële middelen vergt;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en te voorzien van geluidsschermen en een dak zodat het een modern en nuttig kunstwerk wordt;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en de toegang te beperken tot voertuigen van minder dan 3,5 ton die voldoen aan bepaalde criteria (carpooling, teletol, elektrische motor, enz.), één rijstrook voor te behouden voor een zelfrijdende elektrische shuttle van de transitparking naar de multimodale pool Herrmann-Debroux met een reistijd van hoogstens 3 minuten en, twee rijstroken op grondniveau, vanuit het Leonardkruispunt, voor te behouden voor de toegang tot de transitparking in de richting van de Ring om een zo groot mogelijk evacuatiedebiet te garanderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden, het vanaf het station Beaulieu herin te richten tot een promenade voor de zachte mobiliteit, de bovengrondse metrolijn te verlengen vanaf het station Herrmann-Debroux tot aan de toegang tot het Brussels Gewest en een metrostation Adeps en een station Oudergemsepoort te bouwen met een transitparking;

Que l'entrée de ville doit être revue et apaisée;

Que la démolition du viaduc va changer le visage de la commune d'Auderghem et augmenter l'attractivité de ce territoire et donc sur son développement économique; que la démolition du viaduc engendrera la suppression de zones d'ombre et sans contrôle social;

Que le maintien du viaduc et sa transformation en parking n'amélioreront pas la qualité paysagère et visuelle de la zone; que les parkings situés sous le viaduc seront remplacés par un parking de transit intégré au hub de mobilité à l'entrée de ville;

Considérant que des réclamants demandent que des alternatives à la démolition du viaduc soient recherchées; que le RIE comparent des scénarios de maintien et de démolition du viaduc avec une limitation de la vitesse de circulation en termes de pollution sonore et de pollution de l'air; que le viaduc soit conservé, réparé et embelli voire végétalisé si aucune amélioration significative n'est constatée en cas de démolition;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié plusieurs alternatives à la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et leurs incidences, notamment en termes de mobilité, d'urbanisme et de paysage, de déchets, de pollution sonore et atmosphérique, de microclimat, etc.;

Que le RIE recommande la démolition du viaduc plutôt que son maintien; que les raisons de cette décision sont l'impact du viaduc existant sur le paysage, le maintien d'un espace minéralisé, la non compatibilité avec le passage du tram, la mauvaise qualité des espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons, les ombres portées, le maintien d'espaces publics de mauvaise qualité;Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des celle qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Que le plan préconise un phasage d'opérationnalisation des travaux, permettant la mise en place de projets temporaires;

Que des mesures transitoires artistiques ou des projets d'embellissement pourraient prendre place sur/le long du viaduc dans ce cadre;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de construction d'un tunnel, qui permettrait de réduire la pression automobile et les nuisances de chantier; l'alternative de construction d'un tunnel sous le croisement entre Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain; l'alternative de construction d'un tunnel parallèle au métro entre Beaulieu et Herrmann-Debroux en aménageant un boulevard urbain dédié à la mobilité douce en surface;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la probabilité de la construction d'un tunnel, sur sa construction avant la destruction de l'actuel viaduc;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative de construction d'un tunnel a été analysée par le RIE mais non retenue; que les raisons de ce choix sont la nécessité de plonger à 11,7 m de profondeur pour passer sous le collecteur de la Woluwe; que l'impact sur la nappe phréatique est important et provoque des impacts permanents, sans que le tunnel ne permette de réduire le trafic automobile; que son coût est élevé alors qu'il ne répond pas aux ambitions du Gouvernement;

Que le coût de construction d'un tunnel est important; que l'entretien d'un tunnel nécessite également des moyens financiers conséquents;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc en y ajoutant des barrières anti-bruit et un toit, afin d'en faire un ouvrage d'art moderne et utile;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc, de limiter son accès aux véhicules de moins de 3,5 tonnes et répondant à des critères spécifiques (de covoiturage, de télépéage, de motricité électrique, etc.), d'affecter une de ses bandes à une navette autonome électrique reliant le parking de transit au pôle multimodal Herrmann-Debroux dont le temps de trajet serait limité à 3 minutes, de maintenir deux bandes de circulation au sol en provenance du carrefour Léonard pour accéder au parking de transit et atteindre le carrefour Herrmann-Debroux, de maintenir les bandes de circulations en direction du ring afin de garantir le plus grand débit d'évacuation possible;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc, de le réaménager depuis la station ADEPS jusqu'à la station Beaulieu en promenade dédiée à la mobilité douce, d'y prolonger la ligne de métro en aérien depuis la station Herrmann-Debroux jusqu'à l'entrée de la région bruxelloise, de créer une station de métro ADEPS et une station porte d'Auderghem avec un parking de transit;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en voor te behouden voor het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit, door er verschillende alternatieve vervoerswijzen te concentreren op één hoofdas en door een reëel multimodaal knooppunt in te richten aan de stadstoegang; door het zware verkeer om te leiden via de Ring of de wegen op grondniveau;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en onder het viaduct culturele ruimten in te richten voor kiosken, rommelmarkten, concerten, theater, film, beurzen en tentoonstellingen in de open lucht en op het viaduct een promenade en ruimten voor stadslandbouw in te richten;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en te verlengen als bovengrondse brug tot in Jezus-Eik, om er ruimten in te richten voor de zachte mobiliteit, een bovengrondse metro en een ontradingsparking met 10.000 plaatsen;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het alternatief van het behoud van het viaduct door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden gezien de impact op het landschap, het behoud van een verharde ruimte, de niet-verenigbaarheid met de doortocht van de tram, de slechte kwaliteit van de ruimten voor fietsers en voetgangers, de slagschaduw, het behoud van openbare ruimten van slechte kwaliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten het alternatief voorstellen om het viaduct te behouden en er een hangende tuin in te richten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER heeft aangetoond dat het met name om ecologische redenen niet opportuun is om het viaduct om te bouwen tot een hangende tuin; dat het ontwerp voorziet in de omvorming van de weginfrastructuur tot een stadsboulevard waarvan bepaalde zones zullen worden voorbehouden voor groene openbare ruimten;

Andere viaducten

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan homogeniteit van het ontwerp aangaande de bestaande viaducten; dat ze menen dat de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux en het behoud van de andere viaducten aanzienlijke stedenbouwkundige incoherenties zal impliceren;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het niet voorziet in de afbraak van de andere viaducten; dat deze viaducten nochtans dezelfde gebreken vertonen als het viaduct Herrmann-Debroux, met name op esthetisch vlak;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen waarom de andere viaducten worden behouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de configuraties van de viaducten Watermaal en Drie Fonteinen sterk verschillen van de configuratie van het viaduct Herrmann-Debroux;

Dat het MER de impact van de alternatieven voor behoud en afbraak van deze viaducten heeft onderzocht; dat de aanbevelingen zijn opgenomen in het plan;

Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de geplande herinrichting van de infrastructuren om de E411 over te steken te preciseren;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over het belang om de verkeersstromen ter hoogte van het Watermaalviaduct naar beneden te brengen als het viaduct toch wordt behouden;

Overwegende dat een aantal reclamanten het behoud van het Watermaalviaduct bekritiseren omdat het indruist tegen de doelstelling om de wijken van Oudergem weer met elkaar te verbinden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het Watermaalviaduct af te breken om de redenen dat er al 7 rijstroken zijn en na de aanleg van de stadsboulevard er op deze plaats 8 rijstroken zullen liggen; dat het een gevaarlijke verkeerszone is waar veel zwakke weggebruikers passeren die moet worden beveiligd; dat de overlast veroorzaakt door het behoud van het viaduct en aanleg van de stadsboulevard een impact zal hebben op de Pinoywijk, de dichtstbevolkte wijk van het gebied;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om het Watermaalviaduct te behouden, het viaduct te versmallen door de zuidelijke rijstroken te schrappen, er de metro over te laten rijden op centrale pijlers en in het noorden een rijstrook voor te behouden voor de zachte mobiliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het Watermaalviaduct en zijn toegang voor het autoverkeer te behouden om een makkelijke verbinding te laten tussen de Sint-Juliaans- en de Pinoywijk en een verdere verzadiging van de wegen op grondniveau te vermijden;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc en le réservant aux transports publics et à la mobilité douce, en y concentrant les différents moyens de transports alternatifs sur un axe principal, et en créant un réel nœud multimodal à l'entrée de la ville; en détournant le trafic lourd vers le ring ou les voiries au sol;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc afin d'y aménager des espaces culturels en dessous pour accueillir des kiosques, brocantes, concerts, théâtres, cinémas, foires et expositions en plein air, et d'aménager une promenade et des espaces d'agriculture urbaine au-dessus;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien et de prolongement du viaduc en pont aérien jusqu'à Jesus-Eik afin d'y aménager des espaces dédiés à la mobilité douce, un métro aérien et un parking de dissuasion de 10.000 emplacements;

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'alternative de maintien du viaduc a été analysée par le RIE mais non retenue; que les raisons de cette décision sont l'impact sur le paysage, le maintien d'un espace minéralisé, la non compatibilité avec le passage du tram, la mauvaise qualité des espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons, les ombres portées, le maintien d'espaces publics de mauvaise qualité;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintien du viaduc afin d'y aménager un jardin suspendu;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a montré qu'il n'était pas opportun de transformer le viaduc en un jardin suspendu, notamment pour des raisons écologiques; que le projet prévoit le réaménagement de l'infrastructure routière en boulevard urbain dont certaines zones seront affectées aux espaces publics végétalisés;

Autres viaducs

Considérant que des réclamants critiquent le manque d'homogénéité du projet à propos des viaducs existants; qu'ils estiment que la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et le maintien des autres impliqueront des incohérences urbanistiques majeures;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il ne prévoie pas la démolition des autres viaducs; alors que ceux-ci sont présentent les mêmes défauts que le viaduc Herrmann-Debroux, esthétiques notamment;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les raisons du maintien des autres viaducs;

Considérant que le Gouvernement indique que les configurations des viaducs de Watermael et des Trois-Fontaines sont très différentes de la configuration du viaduc Herrmann-Debroux;

Que le RIE a examinés l'impact des alternatives de maintien et de démolition de ces viaducs; que le plan a intégré ses recommandations;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser le réaménagement projeté des infrastructures de franchissement de la E411 existantes;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'intérêt de ramener les flux de circulation au sol au niveau du viaduc de Watermael alors que celui-ci est conservé;

Considérant que des réclamants critiquent le maintien du viaduc de Watermael aux motifs; qu'il contrevient à l'objectif de recréer des liaisons entre les quartiers d'Auderghem;

Considérant que des réclamants demandent la démolition du viaduc de Watermael aux motifs; qu'il existe déjà 7 bandes de circulation, et qu'il en existera 8 à cet endroit après l'aménagement du boulevard urbain; que c'est une zone de circulation dangereuse fréquentée par beaucoup d'usagers faibles qu'il convient de sécuriser; que les nuisances engendrées par le maintien du viaduc et l'aménagement du boulevard urbain impacteront le quartier Pinoy, soit le quartier le plus densément peuplé de la zone;

Considérant que des réclamants suggèrent le maintien du viaduc de Watermael, d'en réduire la largeur en supprimant les voies sud, d'y implanter le métro sur les piliers centraux, et de conserver une bande de circulation au nord pour la mobilité douce;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du viaduc de Watermael et de son accès à la circulation automobile afin de permettre une liaison facile entre les quartiers Saint Julien et Pinoy, d'éviter une saturation plus importante des voies au sol;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER alternatieven voorstelt voor de inrichting van het Watermaalviaduct;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het snelwegviaduct Watermaal gedeeltelijk zal worden verwijderd; dat de zuidelijke vleugel zal worden verwijderd om het autoverkeer en het kruispunt tussen de stadsboulevard, de Invalidenlaan en de Watermaalse Steenweg op grondniveau te reorganiseren en daarbij de capaciteit van de weginfrastructuur en de daaraan verbonden hinder te verminderen, in overeenstemming met de doelstellingen van het plan; dat het kruispunt beveiligde oversteekplaatsen bevat voor de actieve vervoerswijzen;

Dat het gedeeltelijke behoud van het Watermaalviaduct gerechtvaardigd is om de bestaande metro-infrastructuren te kunnen behouden;

Dat het behoud van het noordelijke deel van het Watermaalviaduct zal toelaten om een eigen verkeersruimte te creëren voor de actieve vervoerswijzen en de relaties tussen de wijken te structureren via een verbindingsplaats tussen de verkeersruimten voor actieve vervoerswijzen, door met name de Visserijwijk te verbinden met het station Delta; dat het in het verlengde van de landschapscontinuïteitszone landschappelijk zal worden ingericht;

Dat het heringerichte noordelijke deel van het viaduct een beveiligde en makkelijke oversteekplaats van de stadslaan zal bevatten voor de actieve vervoerswijzen, ter hoogte van het kruispunt met de Invalidenlaan en de Watermaalse Steenweg;

Dat de ruimte die wordt gewonnen onder het noordelijke deel van het viaduct zal worden heringericht tot overdekte ruimte waar stedelijke activiteiten kunnen worden georganiseerd;

Dat het plan dus aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen, met name op het vlak van mobiliteit; dat het MER verschillende alternatieven voor het behoud van het noordelijke deel van het Watermaalviaduct en de effecten ervan heeft onderzocht;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om ter hoogte van het Watermaalviaduct een linksafstrook aan te leggen voor lijn 41;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de openbare wegen en van de linksaf-stroken niet binnen de mate van detail van het plan vallen en dat dit in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden onderzocht;

Overwegende dat een aantal reclamanten wijzen op een incoherentie in de weergave van de verkeersruimten op het Watermaalviaduct tussen de doorsnedes en vooraanzichten op de pagina's 95 en 166 van het strategische luik;

Overwegende dat de regering vaststelt dat pagina 95 van het plan geen weergave bevat van het Watermaalviaduct; dat ze herhaalt dat de projecties van het strategische luik louter ter illustratie dienen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) gunstig staat tegenover het behoud en de herstructurering van het viaduct Drie Fonteinen omdat er onder meer een zuiveringsbekken kan worden geïnstalleerd stroomopwaarts van de vijvers van het Rood Klooster dat voorkomt dat vijver RK-1 in de toekomst nog wordt vervuild door dit water;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) voorstelt om het viaduct Drie Fonteinen te herwaarderen met een geïntegreerd regenwaterbeheer zoals aangegeven op pagina 88 van het plan, geïnspireerd op de stadstoegang van Bordeaux of de op de Woluwelaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het behoud van het viaduct Drie Fonteinen is gerechtvaardigd om de continuïteit van de weginfrastructuur te garanderen;

Dat de ruimte onder het viaduct Drie Fonteinen zal worden aangelegd als ecologische verbinding en landschappelijk zal worden behandeld; dat het plan aanbeveelt om te voorzien in een bufferbekken voor de duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiingswater van het viaduct;

Stadsboulevard

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de omvorming van de weginfrastructuur tot stadsboulevard; tegenover de vermindering van de autodruk, met name doordat de toegelaten snelheid op de laan zal worden verlaagd en er minder plaats zal worden toebedeeld voor de auto;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) gunstig staat tegenover de grote algemene principes van het plan, gericht op de omvorming van de E411 tot een stadsboulevard ter ondersteuning van de multimodale mobiliteit om zo de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en de verplaatsingen van voetgangers en fietsers te vergemakkelijken en bepaalde strategische sites ambitieuzer te behandelen;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie des alternatives d'aménagement du viaduc de Watermael;

Considérant que le Gouvernement indique que le viaduc autoroutier de Watermael sera partiellement supprimé; que la suppression de l'aile sud du viaduc permet de réorganiser la circulation automobile et le carrefour entre le boulevard urbain, le boulevard des Invalides et la chaussée de Watermael au sol, tout en réduisant la capacité de l'infrastructure routière et les nuisances qui y sont liées, conformément aux objectifs du plan; que le carrefour intègre des traversées sécurisées pour les modes actifs;

Que le maintien partiel du viaduc de Watermael se justifie pour conserver les infrastructures existantes du métro;

Que le maintien de la partie nord du viaduc de Watermael permettra de créer un espace de circulation propre aux modes actifs et de structurer les relations interquartiers au travers d'un lieu de connexion et de jonction entres les espaces de circulation réservés aux modes actifs, en reliant notamment le quartier des Pêcheries à la station Delta; qu'il recevra un aménagement paysager dans le prolongement de la zone de continuité paysagère;

Que la partie nord du viaduc réaménagée assurera une traversée sécurisée et aisée du boulevard urbain par les modes actifs au niveau du carrefour avec le boulevard des Invalides et la chaussée de Watermael;

Que l'espace gagné en dessous de la partie nord du viaduc sera réaménagé en espace public couvert pour accueillir des activités urbaines;

Que le plan s'inscrit ainsi dans les recommandations du RIE et les a intégrées, notamment en matière de mobilité; que le RIE a examiné plusieurs alternatives au maintien de la partie nord du viaduc de Watermael et leurs incidences;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un tourne-à-gauche au profit de la ligne 41 au hauteur du viaduc de Watermael;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin des voiries et l'aménagement de tourne-à-gauche ne relève pas du degré de détail du plan, et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants relèvent une incohérence dans les représentations des espaces de circulation au niveau du viaduc de Watermael entre les coupes et plans des pages 95 et 166 du volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement constate que la page 95 du plan ne reprend pas de représentations du viaduc de Watermael; qu'il rappelle que les projections du volet stratégique sont illustratives;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) est favorable au maintien avec restructuration du viaduc des 3 fontaines, ce qui permettra, entre autres, de placer un bassin d'épuration en amont des étangs du rouge cloitre et évitera à l'avenir que l'étang RC 1 ne soit pollué par ces eaux;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) suggère de mettre en valeur le viaduc des trois fontaines avec une gestion intégrée des eaux de pluies, tel que référencé en page 88 du plan, en s'inspirant de l'entrée de ville de Bordeaux ou du boulevard de la Woluwe;

Considérant que le Gouvernement indique que le maintien du viaduc des Trois-Fontaines se justifie pour assurer la continuité de l'infrastructure routière;

Que l'espace sous le viaduc des Trois-Fontaines sera réaménagé en zone de reconnexion écologie et bénéficiera d'un traitement paysager; que le plan préconise la création d'un bassin-tampon pour assurer le traitement des eaux de ruissellement du viaduc de manière durable et naturelle;

Boulevard urbain

Considérant que des réclamants sont favorables à la requalification de l'infrastructure routière en boulevard urbain; à la réduction de la pression automobile, notamment en réduisant la vitesse permise sur l'axe et l'espace dévolu à l'automobile;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) est favorable aux grands principes généraux du plan visant le réaménagement de l'axe E411 en boulevard urbain en support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et cyclistes, et de traiter de manière plus ambitieuse certains sites stratégiques;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de auteur van het plan de stadstoegang wil reorganiseren als een rustige stadsboulevard en tegelijk het aantal auto's die het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden te verminderen;

Dat het plan voorziet in de heraanleg van de grootstedelijke E411 tot stadsboulevard, in overeenstemming met de doelstelling om de weginfrastructuur om te vormen tot een kwalificerende en herstructurerende landschappelijke infrastructuur;

Dat de stadslaan een structurerende weg is die aan beide kanten wordt afgezoomd door bebouwde continuïteiten met eenzelfde bouwprofiel; dat deze ruimte bestaat uit centrale wegen afgezoomd met brede voetgangersruimten; dat ze 2x2 rijstroken voor autoverkeer bevat; dat de aansluitingen van de boulevard op de dwarswegen zullen worden heraangelegd als kruispunt met verkeerslichten;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) vraagt dat er in het bijzonder op toegezien wordt dat de bevestigde doelstellingen 'verankering' en 'aanvullende verstedelijking' en 'landschap', die in het plan moeilijk te meten of zelfs maar te garanderen zijn, bereikt worden;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het strategische luik werd gewijzigd om de maatregelen te versterken voor de verwezenlijking van het doel om de door de bestaande weginfrastructuur doorkruiste landschappen te herbevestigen;

Dat het strategische luik verschillende illustraties bevat van de mogelijke toekomstige toestand van de stadsboulevard en aanbeveelt om er beplanting te voorzien;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) wijst op de noodzaak om de stadstoegang om te vormen tot stadsboulevard, een rustige verkeersader die in de eerste plaats bestemd is voor het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de omvorming van de grootstedelijke E411 tot stadsboulevard voorziet in de aanleg van brede verkeersruimten voor de actieve vervoerswijze en het openbaar vervoer;

Overwegende dat de gemeente Overijse opmerkt dat het grondgebied en de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de E411 verkeerd wordt voorgesteld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de interventieperimeter van het plan beperkt is tot het grondgebied dat onder haar bevoegdheid valt;

Dat ze herhaalt dat de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal van het plan zich beperkt tot het herhalen van de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal en van enkele doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid waar het mobiliteitsbeleid op schaal van het plan bij aansluit; dat het niet de taak van het plan is om de mobiliteitsproblemen op gewestelijke of grootstedelijke schaal op te lossen die zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest situeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over het vermogen van de stadsboulevard om een vlot verkeer, de veiligheid van de gebruikers, minimale achteruitbouwstroken, aangename voetgangerswegen, minder vervuiling door frequent stoppen en herstarten te garanderen; over het aantal rijstroken voor auto's gezien de rijstrook die voor bussen is voorbehouden tot aan het station Delta;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stadsboulevard met 2x2 rijstroken dezelfde configuratie zal hebben als bijvoorbeeld de Vorstlaan of de Woluwelaan; dat de tekening van de wegen niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de toename van de geluidsoverlast veroorzaakt door de stadsboulevard, de files en de vervuiling die ze zal genereren en de onaangepastheid van de secundaire wegen; over het feit dat deze hinder pas in het stadium van de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunningen zal worden bestudeerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stadsboulevard de vermindering van de weginfrastructuur en van het autoverkeer beoogt, evenals van de daaraan verbonden geluidshinder en luchtvervuiling;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een "lage-emissiezone" heeft ingesteld om het verkeer van de meest vervuilende voertuigen te verbieden;

Dat het ontwerpplan een snelheidslimiet van 50 km/u vanaf het Leonardkruispunt aanbeveelt;

Considérant que le Gouvernement indique que la volonté de l'auteur du plan est de réorganiser l'entrée de ville dans une optique de boulevard urbain apaisé, en réduisant parallèlement le nombre de voitures entrant sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Que le plan prévoit de réaménager la voirie métropolitaine de l'E411 en boulevard urbain, conformément à ses objectifs de réaménagement de l'infrastructure routière en une infrastructure paysagère qualifiante et structurante;

Que le boulevard urbain représente un voirie structurante bordée des deux côtés par des continuités bâties de même gabarit; que cet espace se compose de zones de voiries centrales bordées par de larges espaces piétons; qu'il comprend 2x2 bandes de circulation automobile; que les jonctions du boulevard avec les voiries transversales sont réaménagées sous forme de carrefour à feux;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) demande qu'un soin particulier soit apporté à la concrétisation des objectifs affirmés d' « ancrage », et d'« urbanisation en complément » et de « paysage » liés au boulevard urbain, que le plan permet difficilement de mesurer voire de garantir;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique a été modifié afin de renforcer les mesures de mise en œuvre son objectif de réaffirmation des paysages traversés par l'infrastructure routière existante;

Que le volet stratégique comprend plusieurs illustrations de la situation future possible du boulevard urbain, préconisant une végétalisation de celui-ci;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) souligne la nécessité de requalifier l'entrée de Ville en boulevard urbain, axe apaisé et dédié en premier lieu aux transports en commun et aux modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le réaménagement de la voirie métropolitaine de la E411 en boulevard urbain prévoit la création de larges espaces de circulation propres aux modes actifs et aux transports en commun;

Considérant que la commune d'Overijse relève que le territoire et la compétence de la région de Bruxelles-Capitale sur l'E411 est faussement représentée;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre d'intervention du plan est limité au territoire qui relève de sa compétence;

Qu'il rappelle que la stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine du plan se limite à rappeler à titre indicatif les enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine et certains objectifs de la politique régionale de mobilité, dans lesquels s'inscrit la politique de mobilité à l'échelle du plan; qu'il n'appartient pas au plan de régler les problèmes de mobilité à l'échelle régionale ou métropolitaine au-delà du territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la capacité du boulevard urbain à garantir la fluidité du trafic, la sécurité des usagers, les espaces de recul minimum, les traversées piétonnes agréables, la diminution de la pollution engendrée par les arrêts et redémarrages fréquents; sur les nombre de bandes de circulation accessibles aux voitures, compte tenu de la bande réservée au bus jusqu'à la station Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le boulevard urbain de 2x2 bandes aura une configuration semblable par exemple au Boulevard du Souverain ou au Boulevard de la Woluwe; que le dessin des voiries ne relève pas du degré de détail du plan et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de l'augmentation des nuisances sonores au niveau du boulevard urbain, des embouteillages engendrés et de la pollution qui résulteront de ce boulevard et de l'inadaptation des voiries secondaires; du fait que ces nuisances ne seront étudiées qu'au stade des demandes de permis d'urbanisme;

Considérant que le Gouvernement indique que le boulevard urbain vise une réduction de l'infrastructure routière et du trafic automobile qui l'emprunte, ainsi que des nuisances qui y sont liées notamment en matière de bruit et de pollution;

Que la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place une « zone de basses émission » visant à interdire la circulation des véhicules les plus polluant;

Que le projet de plan préconise une limitation de la vitesse à 50 km/h dès le Carrefour Léonard;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze in aanmerking heeft genomen, met uitzondering van deze die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de stadsboulevard niet zal worden gerealiseerd zoals is aangegeven in het plan; dat hij lelijk, druk, lawaaierig en ongezellig zal zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan indicatieve bepalingen bevat over de stadsboulevard en richtlijnen bevat om ontwerpers te begeleiden, zonder echter de uitvoering van projecten die er niet exact mee overeenstemmen te verhinderen, omdat er desgevallend, mits motivatie, van afgeweken kan worden terwijl de essentie zelf van de vastgestelde strategische opties blijft gerespecteerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de stadsboulevard een breuk blijft in de wijk, net als de Vorstlaan; dat ze een niet over te steken barrière zal vormen tussen de stadscentra en de woonwijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stadsboulevard een drastische vermindering van het aantal rijstroken voor het autoverkeer impliceert; dat er gemakkelijke en veilige oversteekplaatsen worden voorzien voor de actieve vervoerswijzen;

Dat de stadsboulevard ook landschappelijke ruimten en verkeersruimten voor actieve vervoerswijzen zal bevatten; dat ze de wijken aan weerszijden van de grootstedelijke weg weer met elkaar zal verbinden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de verbreding van de weg in het kader van de aanleg van de stadsboulevard elke ruimte tussen de voetpaden en de gebouwen zal wegnemen; dat het niet meer mogelijk zal zijn om langs de voetpaden te stoppen; dat de verkeersruimten dichter bij de woningen komen te liggen en meer hinder zullen veroorzaken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stadsboulevard zal worden aangelegd in de openbare ruimte die nu al wordt ingenomen door autoverkeer; dat de bedding van de grootstedelijke weg zal worden behouden maar heraangelegd, waarbij de ruimte voor het autoverkeer zal worden verkleind ten voordele van verkeersruimten voor actieve vervoerswijzen;

Dat de tekening van de wegen niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de stadsboulevard bekritiseren om de redenen dat hij zal bijdragen tot permanente files van het verkeer dat de perimeter van het plan binnen- en buitenrijdt; dat deze inrichting geen garanties biedt voor een vlot verkeer of een vermindering van de vervuiling veroorzaakt door het veelvuldig stoppen en herstarten van auto's; dat hij een bron is van geluidsoverlast, luchtvervuiling, lichtpollutie, enz. voor de buurtbewoners; dat hij het verkeer van de 8 bestaande rijstroken niet zal kunnen absorberen, te meer omdat hij wordt onderbroken door kruispunten en verkeerslichten; dat hij meer auto's zal tellen dan zwakke weggebruikers; dat hij gevaarlijker zal zijn dan het huidige viaduct en gevaarlijk voor de huidige lokale fauna;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat het grondgebied binnenrijdt wil verminderen; dat een van de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan de vermindering van de weginfrastructuur is;

Dat het MER de impact van verschillende inplantingen van de stadsboulevard heeft vergeleken;

Dat de microsimulaties hebben aangetoond dat om een vlot verkeer in Brussel te garanderen twee rijstroken nodig zijn op deze stadsboulevard; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Dat het plan voorstelt om de 4 rijstroken van de stadsboulevard te verenigen aan de zuidkant van de metro-infrastructuur; Dat het aantal rijstroken dus drastisch zal worden verminderd;

Dat om te voorkomen dat het kruispunt met de Vorstlaan een knelpunt wordt, de stromen aan de stadstoegang naar het kruispunt beperkt zullen worden tot één strook op het traject Leonard-Adeps en dat de andere strook gereserveerd zal worden voor gebruikers die naar de P+R gaan;

Dat het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze boulevard zal afnemen ten opzichte van vandaag;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants craignent que le boulevard ne soit pas réalisé tel que projeté dans le plan; qu'il soit moche, encombré, bruyant et manque de convivialité;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan contient des dispositions relatives au boulevard urbain à valeur indicative et comprend dès lors des balises appelées à guider les auteurs de projets, sans toutefois empêcher la réalisation d'un projet qui n'y correspond pas précisément, puisqu'il est possible, le cas échéant, de s'en départir moyennant motivation et tout en respectant l'essence même des options stratégiques établies;

Considérant que des réclamants craignent que le boulevard urbain reste une coupure du quartier, au même titre que le boulevard du Souverain; qu'il constitue une barrière infranchissable entre les centres-villes et les quartiers résidentiels;

Considérant que le Gouvernement indique que le boulevard urbain implique une réduction drastique des bandes de circulation automobile; qu'il sera ponctué de traversées aisées et sécurisées pour les modes actifs;

Que le boulevard urbain inclut la création d'espaces publics paysagers et d'espaces de circulation réservés aux modes actifs; qu'il permettra de reconnecter entre eux les quartiers de part et d'autre de la voirie métropolitaine;

Considérant que des réclamants craignent que l'élargissement de l'assiette de la voirie dans le cadre de l'aménagement du boulevard urbain supprime tout espace entre les trottoirs et les immeubles; qu'il ne soit plus possible de s'arrêter le long des trottoirs; que les espaces de circulations se rapprochent des habitations et impliquent davantage de nuisances;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement du boulevard urbain se fera sur l'espace public déjà occupé actuellement par la circulation automobile; que l'assiette de la voirie métropolitaine sera maintenue mais réaménagée en réduisant les espaces de circulation automobile au profit d'espaces de circulation réservés aux modes actifs;

Que le dessin de voiries ne relève pas du degré de détail du plan et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le boulevard urbain aux motifs; qu'il participera à une congestion permanente du trafic entrant et sortant par le périmètre du plan; que cet aménagement n'apporte pas de garanties en termes de fluidité du trafic, de diminution de la pollution engendrée par les arrêts et redémarrages des véhicules automobiles; qu'il sera source de pollutions sonore, atmosphérique, lumineuse, etc. pour les riverains; qu'il ne permettra pas d'absorber la circulation des 8 voies existantes d'autant plus qu'il sera coupé par plusieurs carrefours et feux; qu'il est mal structuré; qu'il sera plus accueillant pour les voitures que pour les usagers faibles; qu'il sera plus dangereux que l'actuel viaduc; qu'il sera dangereux pour la faune locale;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire; que l'un des objectifs de la stratégie de mobilité du plan vise la réduction de l'infrastructure routière :

Que le RIE a comparé l'impact de différentes implantations du boulevard urbain;

Que les microsimulations ont montrés que pour assurer la fluidité du trafic dans Bruxelles, deux bandes de circulation sont nécessaires sur ce boulevard urbain; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Que le plan propose de réunir les 4 bandes de circulation du boulevard urbain au « sud » de l'infrastructure métro; Que le nombre de bande de circulation sera ainsi drastiquement réduit;

Qu'afin d'éviter que le carrefour avec le Boulevard du Souverain ne soit un goulet d'étranglement, les flux en entrée de ville vers le carrefour seront limités à une bande sur le tronçon Léonard-Adeps et que l'autre bande sera réservée pour les usagers se rendant au P+R;

Que le nombre de véhicules empruntant ce boulevard sera réduit par rapport à aujourd'hui;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het feit dat de capaciteit van de stadstoegang en de uitgang uit Brussel ongeveer zal worden gehalveerd met een stadsboulevard met 2 x 2 rijstroken en één rijstrook tussen het Leonardkruispunt en de transitparking; dat ze vragen om de acht bestaande rijstroken te behouden om de verkeersstromen te absorberen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een bijkomende rijstrook te voorzien voor de organisatie van het links en rechts afslaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen en van de rijstroken niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de rijstroken voor auto's te beperken tot één rijkstrook in elke rijrichting, aan weerszijden van de metro, om de reden dat het de enige manier is om de automobilisten ertoe aan te zetten om het openbaar vervoer te gebruiken; dat de vier geplande rijstroken een bron van hinder blijven voor de buurtbewoners en het oversteken van de boulevard zullen verhinderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegang tot het stadscentrum tussen het Leonardkruispunt en de mobiliteitshub wordt beperkt tot één rijstrook voor auto's; dat de tweede rijstrook zal worden voorbehouden voor auto's die de transitparking van de mobiliteitshub willen oprijden;

Dat het MER aanbeveelt om een stadsboulevard aan te leggen van 2x2 rijstroken gezien de capaciteit van het kruispunt met de Vorstlaan; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om één rijstrook te behouden tussen de verkeerslichten en aan elk verkeerslicht één rijstrook per richting te verbreden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen en van de rijstroken op de kruispunten niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een intelligent beheer van de rijstroken oplegt, afhankelijk van de variaties van de verkeersstromen op de verschillende tijdstippen van de dag;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe voorstelt om te voorzien in een dynamisch beheer van de rijstroken voor het binnen- en buitenrijdende verkeer, zodat het profiel van de snelweg in de loop van de dag kan worden aangepast om te beantwoorden aan de verkeersbehoeften, door 's morgens 2 rijstroken te voorzien voor auto's die de stad binnenrijden en 1 rijstrook voor auto's die de stad buitenrijden, en door 's avonds die situatie om te draaien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een dynamisch beheer van de rijstroken voor auto's niet verhindert; dat een dergelijke inrichting niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de gemeente Hoeilaart vraagt om tussen het Leonardkruispunt en het centrum van Brussel wee rijstroken aan te leggen plus een rijstrook voor het busverkeer;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de rechterrijstrook in de richting van het stadscentrum voor te behouden voor bussen en voor de voertuigen van de hulpdiensten die naar het Delta Ziekenhuis tussen de Demeysite en de Deltasite rijden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in een busstrook in eigen baan op de stadsboulevard, naast de rijstroken voor het autoverkeer;

Dat het plan voorziet in een busstrook in eigen baan die onafhankelijk is van de rijstroken voor het autoverkeer en ook kan worden gebruikt voor de voertuigen van de hulpdiensten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verkeerstromen komende van de Ring en van de omliggende wijken van elkaar te scheiden; om prioritaire lokale rijstroken in te richten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de inrichting van één rijstrook in de richting van het stadscentrum vanaf het Leonardkruispunt; dat voorbij de mobiliteitshub een tweede rijstrook wordt toegevoegd; dat deze inrichting het mogelijk maakt om de verkeersstroom afkomstig van de ring en de E411 te verkleinen en ervoor zorgt dat het verkeer komende van de omliggende wijken vlot toegang krijgt tot de stadsboulevard;

Dat de inrichting van prioritaire lokale rijstroken geen deel uitmaakt van het plan, maar moet worden behandeld in een gemeentelijk mobiliteitsplan;

Considérant que des réclamants s'opposent à la réduction de la capacité d'entrée et de sortie de Bruxelles d'environ 50 % avec un boulevard urbain réduit à 2 x 2 bandes, voire à une bande entre le carrefour Léonard et le parking de transit; qu'ils demandent le maintien des huit bandes de circulation existantes afin d'absorber les flux de circulation;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout d'une bande de circulation supplémentaire pour aménager des tourne-à-gauche/droite;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin de la voirie et des bandes de circulation ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que les bandes de circulation des voitures soient réduites à une seule bande dans chaque sens de circulation, de part et d'autre du métro aux motifs; que cela sera le seul moyen d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun; que les quatre bandes de circulation projetées resteront une source de nuisances pour les riverains et empêcheront les traversées;

Considérant que le Gouvernement indique que l'accès au centre-ville est réduit à une seule bande de circulation automobile entre le carrefour Léonard et le hub de mobilité; que la seconde bande prévue sera limitée à l'accès au parking de transit du hub de mobilité;

Que le RIE recommande l'aménagement d'un boulevard de 2x2 bandes compte tenu de la capacité du carrefour avec le boulevard du Souverain; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Considérant que des réclamants demandent le maintien d'une seule bande de circulation entre les feux rouges, et l'élargissement à une bande de circulation par direction à chaque feu;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin de la voirie et des bandes de circulation aux carrefours ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose une gestion intelligente des bandes de circulation, selon les variations du flux de trafic aux différents moments de la journée;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre suggère la mise en place d'une gestion dynamique des voies de circulation entrante et sortante de la ville, afin de de pouvoir modifier le profil de l'autoroute au fil de la journée pour répondre aux besoins en termes de circulation, en prévoyant 2 bandes de circulation automobile entrantes et 1 bande sortante aux heures de pointe du matin, et l'inverse aux heures de pointe du soir;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan n'empêche pas la mise en place d'une gestion dynamique des bandes de circulations automobiles; qu'un tel aménagement ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la commune d'Hoeilaart demande d'aménager deux bandes de circulation en plus d'une bande réservée à la circulation des bus, depuis le Carrefour Léonard vers le centre de Bruxelles;

Considérant que des réclamants demandent que la bande de circulation de droite en direction du centre-ville soit réservée aux bus et aux véhicules d'urgence qui se rendent à l'hôpital Delta entre la site Demey et le site Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'une bande bus en site propre le long du boulevard urbain, en plus des bandes de circulation automobile;

Que le plan prévoit une bande de circulation en site propre pour les bus, indépendante des bandes de circulation automobile, et qui pourra être empruntée par les véhicules de secours;

Considérant que des réclamants demandent la séparation des flux de circulation venant du ring et des quartiers avoisinants; la création de bandes de circulation locales prioritaires;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'une seule bande de circulation en direction du centre-ville depuis le carrefour Léonard; qu'une seconde bande de circulation est ajoutée après le hub de mobilité; que cet aménagement permet de réduire le flux de circulation en provenance du ring et de la E411 et d'assurer l'accès du flux de circulation en provenance des quartiers avoisinants au boulevard urbain;

Que la création de bandes de circulation locale prioritaires ne relève pas du contenu du plan mais de celui d'un plan communal de mobilité;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER deze alternatieven onderzoekt voor de inrichting van de stadsboulevard;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het geen alternatief onderzoekt voor de inrichting van de stadsboulevard, noch voor het profiel dat wordt gekozen voor het deel tussen het Adeps en het Leonardkruispunt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de inrichting van de stadsboulevard heeft goedgekeurd; dat verschillende alternatieven voor de inrichting van de stadsboulevard mogelijk zijn maar dat ze niet binnen de mate van detail van het plan vallen en zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen; dat het MER punctuele aanpassingen van de werking van de verkeersader heeft aanbevolen waar nodig; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat het MER de alternatieven voor het vervoer heeft bestudeerd en dat de beperkingen op het autogebruik moeten worden gecompenseerd door een nieuw openbaarvervoersaanbod op dit deel van de stadsboulevard;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het plan de opsplitsing en verlenging van tramlijn 8 aanbeveelt vanaf het station Herrmann-Debroux tot de mobiliteitshub; dat het andere, bijkomende mobiliteitsalternatieven aanbeveelt;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad zich afvraagt of het gebruik van de stadsboulevard het verkeer vlotter zal doen verlopen en of de noodzakelijke efficiënte doorstroming van hulpverlenings- of prioritaire voertuigen gewaarborgd zal zijn;

Overwegende dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe zich afvraagt welke maatregelen worden voorzien opdat de voertuigen van de hulpdiensten snel de plaats van een ongeval op de snelweg en de Ring zouden kunnen bereiken;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan rekening houdt met de regelgeving inzake de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten, met name in de rustige gebieden en lokale bediening.

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de verkeersbehoeften van de voertuigen van de hulpdiensten heeft opgenomen in zijn onderzoek van de verschillende alternatieven voor de inrichting van de stadsboulevard;

Dat de voertuigen van de hulpdiensten de busstrook in eigen baan kunnen gebruiken die onafhankelijk is van de rijstroken voor het autoverkeer;

Dat ze bovendien aangeeft dat de tekening van de openbare wegen niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen, rekening houdend met de regelgeving betreffende d toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad vraagt dat er een impactstudie naar de heraanleg van de E411 in een stadsboulevard zou worden verricht en dat de resultaten ervan openbaar zouden worden gemaakt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van de heraanleg van de 'E411 tot stadsboulevard heeft onderzocht; dat het MER werd onderworpen aan het openbaar onderzoek;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de toegang tot de verschillende aanpalende sites voor het autoverkeer; dat ze vrezen dat de auto's de verkeersruimten voorbehouden voor het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen niet zullen kunnen oversteken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen en van de toegangen tot de aanpalende sites niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen waarom de stadsboulevard slechts aan één kant van de metrolijn wordt aangelegd;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van de geplande stadsboulevard ter hoogte van de Demeysite, om de redenen dat hij wordt aangelegd aan de kant en in de nabijheid van de woningen en de groene ruimten aan de noordkant; dat hij de gebruikers zal verplichten om ze over te steken om de openbare ruimten, het fietspad te bereiken; dat hij elke toegang tot de Carrefourwinkel voor auto's, verhindert wat zal bijdragen tot het fileprobleem op de Vorstlaan; dat het verkeer afkomstig van de Pinoywijk en de Florealwijk zal worden geconfronteerd met opstoppingen;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie ces alternatives d'aménagement du boulevard urbain;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il n'étudie pas d'alternative à l'option d'aménagement du boulevard urbain et son profil retenu pour la section du boulevard urbain entre l'ADEPS et le carrefour Léonard;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a validé l'aménagement du boulevard urbain; que plusieurs alternatives d'aménagement du boulevard urbain sont possibles mais ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront étudiées dans le cadre des demandes de permis; que le RIE a recommandé des adaptations ponctuelles du fonctionnement de l'axe lorsque cela s'avérait nécessaire; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le RIE a étudié les alternatives au transport et que les restrictions à la voiture doivent être compensées par une nouvelle offre de transport public sur cette section du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan préconise la scission et le prolongement de la ligne de tram 8 depuis la station Herrmann-Debroux jusqu'au hub de mobilité; qu'il préconise d'autres alternatives de mobilité supplémentaires;

Considérant que le conseil économique et social s'interroge sur la capacité du boulevard urbain à fluidifier le trafic et garantir la nécessaire circulation efficace des véhicules d'urgence ou prioritaires;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Pierre s'interroge sur les mesures prévues pour permettre aux véhicules de secours d'atteindre rapidement les lieux d'accidents sur l'autoroute et le ring;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le plan tienne compte de la règlementation relative à l'accessibilité des véhicules de secours, notamment dans les zones apaisées et de desserte locale du projet;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a intégré les besoins de circulation des véhicules de secours dans son examen des différentes alternatives d'aménagement du boulevard urbain;

Que les véhicules de secours pourront circuler sur la bande de circulation en site propre des bus, indépendant des bandes de circulation automobile;

Que pour le surplus, il rappelle que le dessin des voiries ne relève pas du degré de détail du plan, et sera examiné dans le cadre des demandes de permis en tenant compte de la règlementation relative à l'accessibilité des véhicules de secours;

Considérant que le conseil économique et social demande qu'une étude d'impacts du réaménagement de l'E411 en boulevard urbain soit réalisée et que les résultats de celle-ci soient rendus publics;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et du réaménagement de l'E411 en boulevard urbain; que le RIE a été soumis à enquête publique;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les accès aux différents sites en accroche pour les voitures; qu'ils craignent que les voitures ne doivent traverser les espaces de circulation réservés aux transports en commun et aux modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin des voiries et des accès aux sites en accroches ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les raisons de l'implantation du boulevard d'un seul côté de la ligne de métro;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'implantation du boulevard urbain projetée à hauteur du site Demey aux motifs; qu'il s'implante du côté et à proximité des habitations et des espaces verts situés au nord; qu'il contraindra les usagers à la traverser pour atteindre les espaces publics, la piste cyclable; qu'il empêche tout accès automobile au magasin Carrefour ce qui va participer à la congestion du boulevard du Souverain; qu'il va congestionner le trafic provenant du quartier Pinoy et du quartier Floréal;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verkeersruimten van de stadsboulevard in te richten aan de noordkant van de weg, met name langs de handelszaken Brico en Carrefour tussen het kruispunt met de Vorstlaan en het metrostation Beaulieu; dat ze aan de zuidkant enkel worden aangelegd ter hoogte van de kantoorgebouwen van de Beaulieusite om de woningen van de Pinoywijk te vrijwaren; dat de leefruimten aan de zuidkant worden aangelegd om de reden dat aan de noordkant al een groene wandeling loopt; dat de toegang tot de handelszones aan de noordkant gegarandeerd moet worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de inplanting van de stadsboulevard heeft onderzocht;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Dat het plan voorziet om de 4 rijstroken van de stadsboulevard te verenigen aan de zuidkant van de metro-infrastructuur; dat deze inrichting zal gebeuren in een openbare ruimte die al wordt ingenomen door het verkeer;

Dat met deze inrichting een grote openbare ruimte zal vrijkomen aan de 'noordkant' die momenteel wordt ingenomen door rijstroken, in het verlengde van de groene wandeling en de landschapscontinuïteitszone om de as voor actieve vervoerswijzen aan te vullen die langs de stadsboulevard loopt;

Dat de stadsboulevard zich zal uitstrekken langs de gebouwen die momenteel door de Europese Commissie worden gebruikt, zodat er geen breuk ontstaat in de boulevard aan het eind van de Van Nieuwenhuyselaan; dat de nieuwe stadsboulevard de wijken aan weerszijden van de E411 weer met elkaar zal verbinden; dat de toegang tot de verschillende aanpalende sites vanaf de stadsboulevard voor auto's zal gegarandeerd worden;

Dat het aantal rijstroken drastisch zal worden verminderd; dat bijvoorbeeld de zeven rijstroken voor auto's tussen de Carrefourwinkel en het Pinoyplein zullen worden verminderd tot vier rijstroken;

Dat de verkleining van de infrastructuur een vermindering van het autoverkeer en de daaraan verbonden hinder zal veroorzaken, met name voor de omliggende woonwijken;

Dat verschillende beveiligde en makkelijke oversteekplaatsen zullen worden voorzien zodat de actieve vervoerswijzen van de zuidkant naar de noordkant kunnen; dat het Watermaalviaduct zal worden heringericht voor de actieve vervoerswijzen en een veilige oversteek van het kruispunt met de Invalidenlaan mogelijk maakt; dat ook een beveiligde oversteekplaats is voorzien vanaf de Pinoywijk naar de Demeysite en zijn toekomstige stadscentrum met woningen en handelszaken;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de vier rijstroken van de stadsboulevard aan te leggen binnen de grondinname van de huidige E411, om aan elke kant van de weg groene bufferzones te creëren en een groen scherm tegen de hinder, met behoud van de andere verkeersruimten voor het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen en de inrichting van groene bufferzones en een groen scherm niet binnen de mate van detail van het plan vallen en zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de rijstroken van de stadsboulevard aan weerszijden van de metrolijn te plaatsen zodat de buurtbewoners aan de zuidkant minder hinder ondervinden en over een bredere openbare ruimte beschikken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de alternatieven voor de inplanting van de stadsboulevard onderzoekt; dat de eventuele verwerping ervan wordt gerechtvaardigd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief voor de inplanting van de stadsboulevard aan de noordkant van de metro-infrastructuur door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden; dat het alternatief voor de inplanting van de stadsboulevard aan weerszijden van de metro-infrastructuur door het MER werd onderzocht maar niet werd weerhouden; dat dit alternatief onvoldoende ruimte vrijmaakt voor de aanleg van de voor het publiek toegankelijke openbare ruimte; dat het het park van de voormalige spoorweg op de Beaulieusite slechts beperkt vergroot; dat het kruispunt van het Beaulieuplein zeer breed is en dus complex aangezien de stadsboulevard aan weerszijden van het station loopt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen te plaatsen aan de zuidkant van de stadsboulevard, dus aan de kant van het Adeps, de boekhandel UOPC, de school op het Pinoyplein, de klimzaal New Rock, enz.;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces de circulation du boulevard urbain s'implantent au nord de la voirie, notamment le long des magasins Brico et Carrefour existants entre le carrefour avec le boulevard du Souverain et la station de métro Beaulieu; qu'ils ne s'implantent au sud qu'à hauteur des immeubles de bureaux du site Beaulieu afin de préserver les habitations du quartier Pinoy; que les espaces à vivre s'implantent au sud; aux motifs que la rive nord bénéficie déjà de la promenade verte, qu'il faut garantir l'accès aux zones commerciales situées le long de la rive nord;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié différentes alternatives d'implantation du boulevard urbain;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Que le plan prévoit de réunir les 4 bandes de circulation du boulevard urbain au « sud » de l'infrastructure métro; que cet aménagement se fera sur l'espace public déjà occupé actuellement par la circulation;

Que cet aménagement permettra de dégager un large espace public sur la partie « nord » actuellement occupée par des bandes de circulation, dans le prolongement de la promenade verte et de la zone de continuité paysagère de façon à compléter l'axe modes actifs qui longe le boulevard urbain;

Que le boulevard urbain se prolongera le long des bâtiments actuellement occupé par la commission européenne, ne créant donc pas de rupture du boulevard au bout de l'avenue Van Nieuwenhuyse; que le nouveau boulevard urbain permettra de reconnecter entre eux les quartiers de part et d'autre de la E411; que les accès aux sites en accroche seront assurés aux véhicules automobiles depuis le boulevard urbain;

Que le nombre de bande de circulation sera drastiquement réduit; qu'à titre d'exemple, les sept bandes de circulation dédiées aux voitures se trouvant entre le magasin Carrefour et la place Pinoy seront réduites à quatre;

Que la réduction de l'infrastructure impliquera une réduction du trafic automobile et des nuisances qui y sont liées, notamment pour les quartiers d'habitation avoisinants;

Que plusieurs traversées sécurisées et aisées du boulevard urbain sont prévues pour permettre aux modes actifs de passer de la rive sud à la rive nord du boulevard urbain; que le viaduc de Watermael réaménagé à destination des modes actifs permettra une traversée sécurisée du carrefour avec le boulevard des Invalides; que la traversé Pinoy permettra une traversée sécurisée depuis le quartier Pinoy vers le site Demey et son futur centre urbain habité et commercial;

Considérant que des réclamants suggèrent d'implanter les quatre futures bandes du boulevard urbain dans l'emprise de l'actuelle E411, afin de créer des zones vertes tampon de chaque côté de la voirie et créer un écran vert contre les nuisances tout en maintenant les autres espaces de circulation réservés aux transports en commun et aux modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin des voiries et l'aménagement de zone verte tampon et d'écran vert ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants suggèrent d'implanter les bandes de circulation du boulevard urbain de part et d'autre du métro afin que les riverains situés au sud subissent moins de nuisances et bénéficient d'un espace public plus large;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie les alternatives d'implantation du boulevard urbain; que son rejet éventuel soit justifié;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative d'implantation du boulevard urbain au nord de l'infrastructure du métro a été étudiée par le RIE mais non retenue; que l'alternative d'implantation du boulevard urbain de part et d'autre de l'infrastructure du métro a été étudiée par le RIE mais non retenue; que cette alternative ne permet pas de libérer suffisamment de place pour créer l'espace vert public; qu'elle ne permet qu'une augmentation limitée de la taille du parc de l'ancienne voie de chemin de fer du Site Beaulieu; que le carrefour de la place Beaulieu est très large et donc complexe vu que le boulevard est de part et d'autre de la station;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces de circulation réservés aux modes actifs s'implantent le long de la rive sud du boulevard urbain, soit du côté de l'ADEPS, la librairie UOPC, l'école de la place Pinoy, la salle d'escalade New Rock, etc.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van een as voor actieve vervoerswijzen in de landschapscontinuïteitszone aan de noordkant van de stadslaan; dat het ook voorziet in de aanleg van een fietspad en voetpaden aan de zuidkant van de boulevard;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat bij de studie en de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen voor de openbare infrastructuren ook alle voorstellen worden overwogen die technisch uitvoerbaar worden geacht voor de inplanting van de toekomstige stadsboulevard;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen; dat de bepalingen van het plan over de stadsboulevard zijn opgenomen in het strategische luik en er mits motivatie van kan worden afgeweken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de rijsnelheid van het autoverkeer te verlagen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt om de rijsnelheid op de stadsboulevard vanaf het Leonardkruispunt te beperken tot 50 km/u;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de snelheid van de vrachtwagens, bestelwagens en andere leveringsvoertuigen te beperken; om hen bepaalde tijdsperiodes op te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling van de verkeersvoorwaarden voor verschillende types voertuigen geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de geplande inrichtingen om de geluidshinder veroorzaakt door de stadsboulevard te verminderen, met name voor de wijken aan de kant van het Zoniënwoud en de Tervurense Steenweg;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de heraanleg van de grootstedelijke weg tot stadsboulevard een vermindering van de weginfrastructuur, het autoverkeer en de daarmee verband houdende hinder impliceert;

Dat het plan aanbeveelt om de rijsnelheid op de stadsboulevard te beperken tot 50 km/u, wat de geluidshinder zal verminderen;

Dat de geluidsschermen maatregelen zijn die het bestaande lawaai verminderen, terwijl het plan de bron van het bestaande lawaai, namelijk de capaciteit van de E411-as, drastisch wil verminderen;

Dat inrichtingen om de geluidshinder te verminderen in overweging kunnen worden genomen, maar geen deel uitmaken van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten de esthetische en landschappelijke kwaliteiten van de stadsboulevard bekritiseren om de reden dat ze te stedelijk blijft; dat ze niet voldoende beplanting bevat;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de stadsboulevard te vergroenen; om bomen en planten toe te voegen langs de stadsboulevard;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om hoge hagen te plaatsen om de boulevard visueel te scheiden van de woningen en de verkeersruimten voor de actieve vervoerswijzen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg aanbeveelt van een beboomde stadsboulevard, met name ter hoogte van de oversteek aan het Zoniënwoud;

Dat de landschappelijke inrichting van de stadsboulevard en het planten van bomen, beplanting, hagen, enz. niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar zullen worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) voorstelt om een profiel van de stadsboulevard toe te voegen en een voor-en-navergelijking voor elke aanpalende site, zoals werd gedaan op pagina 216 en 217 van het strategische luik van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik werd gewijzigd om illustraties van de mogelijke toekomstige toestand van de stadsboulevard toe te voegen;

Kruispunten

Overwegende dat een aantal reclamanten het ontwerp bekritiseren omdat de opvatting van de kruispunten en de vermindering van de geluidshinder niet werden bestudeerd of geëvalueerd in het kader van het MER en ook niet meer zullen worden bestudeerd en geëvalueerd na de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'un axe modes actifs dans la zone de continuité paysagère implantée au nord du boulevard urbain; qu'il prévoit parallèlement la création d'une piste cyclable et de trottoirs au sud du boulevard;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que, lors des études et demandes de permis d'urbanisme des infrastructures publiques, le plan permette d'envisager toutes les propositions identifiées comme techniquement réalisables pour l'implantation du futur boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin des voiries ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné dans le cadre des demandes de permis; que les dispositions du plan relative au boulevard urbain et son implantation sont reprises dans son volet stratégique, auquel il peut être dérogé moyennant motivation;

Considérant que des réclamants demandent que la vitesse de circulation des voitures soit réduite;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise de limiter la vitesse de circulation à 50 km/h sur le boulevard urbain dès le carrefour Léonard;

Considérant que des réclamants demandent de limiter la circulation des camions, camionnettes et autres véhicules de livraison; de leur imposer une circulation à horaire décalé;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination des conditions de circulation des différents types de véhicules ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les aménagements projetés pour limiter les nuisances sonores engendrées par le boulevard urbain, notamment pour les quartiers situés du côté de la forêt de Soignes et de la chaussée de Tervuren;

Considérant que le Gouvernement indique que le réaménagement de la voirie métropolitaine en boulevard urbain implique une réduction de l'infrastructure routière, de la circulation automobile et des nuisances qui y sont liées;

Que le plan préconise une réduction de la vitesse de circulation à 50 km/h sur le boulevard urbain, qui impliquera une réduction des nuisances sonores;

Que les murs anti-bruit sont des mesures qui atténuent le bruit existant alors que le plan entend diminuer drastiquement la source du bruit existant; à savoir, la capacité de l'axe E411;

Que des aménagements visant à atténuer les nuisances sonores peuvent être envisagées mais ne relèvent pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants critiquent les qualités esthétiques et paysagères du boulevard urbain, aux motifs; qu'il reste trop urbain; qu'il ne comporte pas assez de végétation;

Considérant que des réclamants demandent une verdurisation du boulevard; l'ajout d'arbres et de végétation le long du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants suggèrent la création de hautes haies pour isoler visuellement le boulevard des habitations et des espaces de circulation des modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise l'aménagement d'un boulevard urbain arboré, notamment au niveau de la traversée de la forêt de Soignes;

Que l'aménagement paysager du boulevard urbain et la plantation d'arbres, de végétation, de haies, etc. ne relève pas du degré de détail du plan et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère d'ajouter un profil du boulevard urbain et une comparaison avant/après pour chaque site en accroche, tel que réalisé en pages 216 et 217 du volet stratégique du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y ajouter des illustrations de la situation future possible du boulevard urbain;

Carrefours

Considérant que des réclamants critiquent le projet au motif que la conception des carrefours et la minimisation des nuisances sonores n'ont pas été étudiées ni évaluées dans le cadre du RIE et ne le seront qu'une fois le viaduc Herrmann-Debroux démoli;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de aanleg van kruispunten met verkeerslichten op grondniveau voor de knooppunten met de hoofdwegen langs de grootstedelijke weg E411: Waversesteenweg, Vorstlaan, Invalidenlaan en Beaulieulaan;

Dat de precieze inrichting van deze kruispunten niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bestudeerd in het kader van de vergunningsaanvragen; dat de geluidshinder van de verschillende alternatieven voor de inrichting van de kruispunten in datzelfde stadium zullen worden bestudeerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de vele verkeerslichten aan elke aanpalende site, om de reden dat dit bijdraagt tot de permanente opstoppingen in de zone en in de aangrenzende zones, het rustige karakter van de gemeente Oudergem schaadt, de vervuiling vanwege de verkeersopstoppingen verhoogt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verkeerslichten te vervangen door rotondes om de automobilisten niet te vertragen en hen toe te laten om de zijwijken gemakkelijk te bereiken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om op het Leonardkruispunt een linksafstrook toe te voegen voor de auto's afkomstig van de E411 die naar Watermaal-Bosvoorde en Ukkel rijden, zodat ze niet verplicht zijn om de E411 te volgen tot aan het kruispunt Herrmann-Debroux en daar rechtsomkeer te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de inrichting van de stadsboulevard en zijn kruispunten heeft onderzocht; dat de aanbevelingen van het MER werden opgenomen in het plan;

Dat de inrichting van rotondes in plaats van kruispunten met verkeerslichten, de aanleg van linksafstroken, enz. niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar zullen worden onderzocht en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de geplande oversteekplaatsen van de stadsboulevard bekritiseren om de reden dat ze geen garanties bieden voor de veiligheid van de zwakke weggebruikers; dat ze meer complex zijn gezien het aantal verschillende verkeersruimten die moeten worden overgestoken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om op de stadsboulevard verkeerslichten te voorzien aan elke oversteekplaats voor voetgangers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tekening van de openbare wegen en de nadere regels voor de verplaatsing van personen (lokalisatie van de voetgangerswegen, verkeerslichten, rotondes, enz.) het voorwerp uitmaken van een grondige technische studie in het kader van de vergunningsaanvragen; dat de tekening van de wegen en de op de stadsboulevard voorziene oversteekplaatsen voor de actieve vervoerswijzen niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de aanvragen van de stedenbouwkundige vergunningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten he MER bekritiseren omdat het de oversteekplaatsen op de stadsboulevard onvoldoende heeft bestudeerd, en met name de impact ervan op de reis- en wachttijden voor de verschillende gebruikers gezien de bijkomende verkeersstromen die het ontwerp zal genereren; dat ze vragen dat het MER in die zin wordt aangevuld, met name voor het kruispunt met de Vorstlaan;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER de verschillende alternatieven voor oversteekplaatsen op de stadsboulevard, evenals de effecten ervan, heeft bestudeerd, rekening houdend met de vermindering van de autostromen die wordt verwacht;

Dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de oversteekplaatsen boven de metrolijnen te verbeteren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om op de stadsboulevard beveiligde oversteekplaatsen te voorzien, zoals voetgangersbruggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ervoor gekozen heeft om oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op grondniveau te bevorderen en er de kwaliteit van te garanderen bij de aanleg van de stadsboulevard; dat het MER bovendien aanbeveelt om toe te zien op de kwaliteit van de oversteekplaatsen op grondniveau ter hoogte van de openbare ruimten; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création de carrefours à feux au niveau du sol pour les jonctions du boulevard urbain avec les voiries principales ponctuant le parcours de la voirie métropolitaine de l'E411: Chaussée de Wavre, Boulevard du Souverain, Boulevard des Invalides et Avenue de Beaulieu;

Que l'aménagement précis de ces carrefours ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié dans le cadre des demandes de permis; que les nuisances des différentes alternatives d'aménagement des carrefours seront étudiées au même stade;

Considérant que des réclamants s'opposent à la multiplication des feux de signalisation à chaque site en accroche, aux motifs; que cela contribuera à la congestion permanente de la zone et de zones voisines, nuira au caractère paisible de la Commune d'Auderghem, augmentera la pollution du fait de l'engorgement de voitures;

Considérant que des réclamants demandent que les feux soient remplacés par des ronds-points afin de ne pas ralentir les automobilistes et leur permettre d'accéder facilement aux quartiers latéraux;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout d'un tourne-à-gauche au carrefour Léonard pour les véhicules en provenance de la E411 en direction de Watermael-Boitsfort et Uccle, afin de leur éviter de devoir suivre la E411 jusqu'au carrefour Herrmann-Debroux pour y faire demi-tour;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences de l'aménagement du boulevard urbain et de ses carrefours; que les recommandations du RIE ont été intégrées dans le plan;

Que l'aménagement de ronds-points en lieu et place de carrefours à feux, de tourne à gauche, etc. ne relève pas du degré de détail du plan, mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent les traversées du boulevard urbain projetées aux motifs; qu'elles n'apportent aucune garantie en termes de sécurité des usagers faibles; qu'elles seront plus compliquées au vu du nombre d'espaces de circulation différents à traverser;

Considérant que des réclamants demandent la mise en place de feux à chaque traversée piétonne du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin des voiries et les modalités précises relatives aux déplacements des personnes (localisation des passages piétons, feux de circulations, rondpoint, etc.) feront l'objet d'une étude technique approfondie dans le cadre des demandes de permis; que le dessin des voiries et des traversées du boulevard par les modes actifs ne relève pas du degré de détail du plan, et sera examiné dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les traversées du boulevard urbain, et notamment leur impact en termes de temps de parcours et d'attente pour les différents usagers, en tenant compte des flux de circulation supplémentaires engendrés par le projet; qu'ils demandent que le RIE soit complété à cet égard, notamment pour le carrefour avec le boulevard du Souverain;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a étudié différentes alternatives de traversées du boulevard urbain et leurs incidences, en tenant compte de la diminution du flux de circulation automobile attendue;

Que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Considérant que des réclamants demandent d'améliorer les traversées au-dessus de la ligne de métro;

Considérant que des réclamants demandent la création de traversées sécurisées du boulevard urbain, telles que des passerelles;

Considérant que le Gouvernement indique que l'option a été prise dans le plan de favoriser les traversées cyclo-piétonnes au niveau du sol, et d'en assurer la qualité dans le cadre de l'aménagement du boulevard urbain; que le RIE a d'ailleurs recommandé de s'assurer de la qualité des traversées au niveau des espaces publics au sol; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées;

Dat een oversteek van de metro-infrastructuren werd behouden ter hoogte van het station Beaulieu waar het viaduct deels werd behouden voor de actieve vervoerswijzen, rekening houdend met het hoogteverschil van de site;

Dat het MER aanbeveelt om ter hoogte van de Beaulieusite minstens één noord-zuidverbinding te creëren voorbij de as van de metro voor de zachte vervoerswijzen; dat deze aanbeveling niet in het plan werd opgenomen omdat die aansluiting grote kosten met zich brengt terwijl daar slechts een relatief beperkt voordeel tegenover staat; dat voor die aansluiting steile hellingen zouden moeten worden aangelegd om de niveaus en de sporen van de metro aan de zuidkant te overbruggen, die een negatieve impact zullen hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte; dat de niveaus aan weerszijden van de metrosporen een aanzienlijk hoogteverschil vormen en dat voor de aansluiting aan de noordzijde dan ook hellingen zouden nodig zijn waarbij die aansluiting met het Beaulieuplein of de Watermaalse Steenweg zou worden verbonden; dat de herinrichting van het Beaulieuplein en de openbare ruimte onder het Watermaalviaduct de mogelijkheid zal bieden om de relevante aansluitingen tussen het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van de Beaulieusite te versterken; dat bovendien voor een aansluiting met de Mulderslaan huizen zouden moeten worden onteigend;

Dat voor het overige het plan de aanleg van een dergelijke oversteekplaats boven de metro-infrastructuren in de open lucht, tussen de stations Beaulieu en Demey, niet verhindert maar ze ook niet aanbeveelt omdat ze om de voormelde redenen niet wenselijk worden geacht;

8.8. Parkeren (1.c.3.4.)

Autoparkeerplaatsen

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) gunstig staat tegenover de afschaffing van de bestaande transitparkings waardoor openbare ruimten kunnen worden gecreëerd en de stad op bepaalde sites kan worden herontwikkeld;

Overwegende dat een aantal reclamanten vaststellen dat binnen de perimeter van het plan bijna 500 parkeerplaatsen zullen verdwijnen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Brussels Gewest het aantal auto's dat zijn grondgebied binnenkomt wil verminderen;

Dat het plan tot doel heeft om een parking aan te leggen die zo ver mogelijk van de stad ligt; dat auto's best zo weinig mogelijk kilometers afleggen in de stad om hun milieu-impact te beperken;

Dat het plan voorziet in de aanleg van een mobiliteitshub met een transitparking aan de stadstoegang, onder de stadsboulevard ter hoogte van het Adeps;

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat de parkeervraag binnen de perimeter van het plan een impact zal hebben op de omliggende woonwijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan heeft bestudeerd, met name op het vlak van parkeren; dat de parkeervraag die wordt gegenereerd door de aanpalende sites op die sites zal worden ingevuld; dat de impact op het parkeren in de omliggende wijken dus niet significant zal zijn; dat het MER evenwel maatregelen aanbeveelt om de omliggende wijken te beschermen; dat deze aanbevelingen werden opgenomen in de maatregelen voor de opvolging van het plan; Dat de bescherming van de wijken tegen het parkeren van auto's deel uitmaken van de aanbevelingen die werden opgenomen in de maatregelen voor de opvolging van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de verwijdering van de bestaande grote parkings binnen de perimeter van het plan, zoals de parkings op de Deltasite, de Demeysite en onder het viaduct Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten de afschaffing van de bestaande parkings bekritiseren en daarbij aanvoeren dat dit de parkeervraag op de openbare weg zal verhogen, wat nadelig is voor de bewoners; dat in de transitparking onvoldoende parkeerplaatsen zullen worden voorzien om de afschaffing van de bestaande grote parkings te compenseren; dat dit de gebruikers van deze parkings zal uitnodigen om met de auto naar het stadscentrum te rijden; dat deze parkings overdag en 's avonds ook worden gebruikt door de buurtbewoners; dat het aantal resterende parkeerplaatsen ruim onvoldoende is voor de geplande nieuwe woningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de parking op de Demeysite dienst doet als 'feitelijke' transitparking; dat de parkingfunctie er wordt behouden;

Dat de bestaande parking op de Deltasite momenteel niet functioneert als een overstapparking en verzadigd is; dat ze al in het stadscentrum ligt en te ver in het Gewest; dat ze bijgevolg niet correct functioneert als transitparking;

Qu'une traversée des infrastructures du métro a été maintenue au niveau de la station de métro Beaulieu en maintenant partiellement le viaduc à destination des modes actifs, compte tenu du dénivelé du site;

Que le RIE recommande de créer, au niveau du site Beaulieu, au minimum une connexion nord-sud par-delà l'axe du métro pour les modes doux; que cette recommandation n'a pas été intégrée au plan au motif que cette connexion présente un coût important pour un bénéfice relatif; que cette connexion nécessiterait des rampes importantes permettant de franchir les niveaux et les voies du métro côté sud qui auront un impact négatif sur la qualité de l'espace public; que les niveaux de part et d'autre des voies de métro seront fort différents et que dès lors la connexion côté nord nécessitera des rampes qui reviendront à connecter cette connexion à la Place Beaulieu ou à la chaussée de Watermael; que le réaménagement de la place Beaulieu et de l'espace public sous le viaduc de Watermael permettra de renforcer les connexions pertinentes entre les parties nord et sud du site Beaulieu; que de plus une connexion vers l'Avenue des Meuniers nécessiterait des expropriations;

Que pour le surplus, le plan n'empêche pas la création d'une telle traversée au-dessus des infrastructures du métro à ciel ouvert entre les stations Beaulieu et Demey, mais ne le préconise pas dans la mesure où elles ne sont jugées souhaitables pour les raisons ainsi exposées;

8.8. Stationnements (1.c.3.4.)

Stationnement automobile

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) est favorable à la suppression des parkings de transit existants afin de récréer des espaces publics et de redévelopper la ville sur certains sites;

Considérant que des réclamants constatent que près de 500 emplacements de stationnement seront supprimés dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la Région Bruxelloise souhaite réduire le nombre de voitures entrant sur son territoire;

Que l'objectif est de créer un parking le plus en amont de la ville; que pour limiter l'impact environnemental, les voitures doivent parcourir le moins de kilomètres possibles en villes;

Que le plan prévoit la création d'un hub de mobilité comportant un parking de transit à l'entrée de la ville, sous l'assiette du boulevard urbain à hauteur de l'ADEPS;

Considérant que des réclamants craignent que la demande de stationnement dans le périmètre du plan impacte les quartiers résidentiels avoisinants;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan, notamment en matière de stationnement; que le stationnement généré par les projets sur les sites en accroche sera réalisé sur ces sites; que, dès lors l'impact sur le stationnement dans les quartiers voisins ne sera pas significatif; que le RIE recommande néanmoins des mesures de protection des quartiers voisins; que ces recommandations ont été intégrées dans les mesures de suivi du plan; Que la protection des quartier vis-à-vis du stationnement fait partie de ces recommandations qui ont été intégrées dans les mesures de suivi du plan;

Considérant que des réclamants s'opposent à la suppression des grands parkings existants dans le périmètre du plan, tel que les parkings du site Delta, du site Demey et sous le viaduc Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants critiquent la suppression des parkings existants aux motifs; que cela va augmenter la demande de stationnement en voirie, au détriment des habitants; que les emplacements créés dans le parking de transit sont insuffisants pour compenser la suppression des grands parkings existants; que cela va inviter les utilisateurs de ces parkings à rentrer dans le centre-ville en voiture; que ces parkings sont aussi utilisés par les riverains en journée et en soirée; que le nombre d'emplacements restants est largement insuffisant pour les nouveaux logements projetés;

Considérant que le Gouvernement indique que le parking du site Demey joue le rôle de parking de transit « de fait »; que la fonction de parking y est maintenue;

Que le parking existant sur le site Delta ne fonctionne actuellement pas comme un parking relais et est saturé; qu'il est déjà situé au cœur de la ville et implanté trop en aval dans la Région; qu'il ne remplit dès lors pas adéquatement sa fonction de parking de transit;

Dat de parkings onder het viaduct ook verzadigd zijn;

Dat het plan de afschaffing wil compenseren door in de mobiliteitshub een transitparking aan te leggen met een capaciteit van 800 à 1.500 plaatsen; dat de capaciteit en de werking ervan (met name de lokalisatie van de toegangen, de beheerswijze, ...) grondig zullen worden bestudeerd door de bevoegde gewestelijke diensten;

Dat het plan de beperking aanmoedigt van het toegelaten aantal parkeerplaatsen op basis van de reële behoeften en rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Dat voor elke site eigen parkings zullen worden voorzien, terwijl het aantal toegestane parkeerplaatsen zal worden beperkt volgens de werkelijke behoeften, rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Dat het parkeeraanbod verbonden aan de nieuwe woningen en andere projecten zal worden omkaderd door de GSV waarvan de herziening zich in de goedkeuringsfase bevindt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parkings onder de viaducten te behouden; dat ze worden heraangelegd, worden geoptimaliseerd; dat hun toegangen en het interne verkeer worden herzien; dat er groenschermen worden geplaatst tussen de parkeerplaatsen en de verkeersruimten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de bestaande transitparking op de Deltasite te behouden om de reden dat die goed gelegen is als betalende transitparking binnen het Gewest; dat de toegangen tot de parking worden gecontroleerd en worden beperkt tot de gebruikers van het MIVB-net;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parking van het grootwarenhuis Carrefour te behouden en het bovenste deel, op het dak van de handelszaak, om te vormen tot transitparking, door een bijkomende verdieping toe te voegen en ze te verbinden met het metrostation Demey;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parking van het grootwarenhuis Delhaize te behouden en om te vormen tot transitparking, door een bijkomende verdieping toe te voegen en ze te verbinden met het metrostation Herrmann-Debroux;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de alternatieven voor het behoud van de bestaande parkings en de effecten ervan heeft onderzocht, maar ze niet heeft weerhouden; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER in dit verband en ze heeft opgenomen;

Dat het alternatief om de bestaande transitparking op de Deltasite niet werd weerhouden omdat de parking dan niet stroomopwaarts (in het oosten) van het kruispunt Herrmann-Debroux ligt en dus niet coherent is met de vermindering van het verkeer in de projectzone die de kwaliteit van de stadslaan bepaalt, en omdat ze door die ligging niet efficiënt het verkeer afkomstig van de E411 kan opvangen;

Dat de parkingfunctie op de Demeysite wordt behouden in het kader van de programmatische gemengdheid die het plan er wil ontwikkelen; dat de inrichting van parkeerplaatsen op de Demeysite niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsvragen, met naleving van de regels van de GSV inzake parkeren;

Dat het alternatief om de bestaande parking van het grootwarenhuis Delhaize niet werd weerhouden als rationale alternatieve oplossing; dat de ligging van die parking niet optimaal is en de site niet geschikt is om er een grote P+R-parking aan te leggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in voldoende strategische parkeerplaatsen om een gunstig economisch en sociaal perspectief te garanderen in de gemeente Oudergem;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het parkeeraanbod binnen de perimeter van het plan zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, overeenkomstig de bepalingen van de GSV betreffende de parkeermogelijkheden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om drie overdekte transitparkings met elk 500 plaatsen aan te leggen op de aanpalende sites Demey, Delta Triomf en Deltadriehoek, naast de geplande parking op de site Adeps, om te beantwoorden aan de huidige en toekomstige parkeerbehoeften;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER verschillende alternatieven voor de aanlag van transitparkings heeft onderzocht; dat het aanbeveelt om één transitparking aan te leggen in een mobiliteitshub aan de stadstoegang, overeenkomstig de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move;

Que les parkings situés sous le viaduc sont également saturés;

Que le plan prévoit de compenser leur suppression par la création du parking de transit du hub de mobilité, d'une capacité de 800 à 1.500 places; que sa capacité et son fonctionnement (notamment la localisation de ses accès, son mode de gestion,...) feront l'objet d'étude approfondie par les services régionaux compétents;

Que le plan encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles;

Que des parkings propres à chaque site seront aménagés tout en limitant les nombres de places de parking autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles;

Que l'offre de stationnement liée aux nouveaux logements et aux autres projets sera encadrée par le RRU, dont la révision est en cours d'approbation;

Considérant que des réclamants demandent le maintien des parkings sous les viaducs; qu'ils soient réaménagés, optimisés; que leur accès et circulation interne soient revus; que des écrans végétaux soient placés entre les emplacements et les espaces de circulation;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du parking de transit existant sur le site Delta, au motif que celui-ci est bien situé en tant que parking de transit payant à l'intérieur de la région; que les accès au parking soient contrôlés et limités aux usagers du réseau de la STIB;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du parking du magasin Carrefour et la transformation de sa partie supérieure située sur le toit du magasin en parking de transit, en ajoutant un étage supplémentaire et en le reliant à la station de métro Demey;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du parking du magasin Delhaize et sa transformation en parking de transit, en ajoutant un étage supplémentaire et en le reliant à la station de métro Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les alternatives de maintien des parkings existants et leurs incidences, mais ne les a pas retenues; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées à cet égard;

Que l'alternative du maintien du parking de transit existant sur le site Delta n'a pas été retenue en ce qu'elle ne se situe pas en amont (à l'est) du carrefour HerrmannDebroux, pour être cohérent avec la réduction du trafic sur la zone du projet, qui détermine la qualité du boulevard urbain, et que sa localisation ne permet pas de capter le trafic en provenance de l'axe de l'E411 de manière effective;

Que la fonction de parking est maintenue sur le site Demey, dans le cadre de la mixité programmatique que le plan entend y développer; que l'aménagement d'emplacements de stationnement sur le site Demey ne relèvent pas du degré de détail du plan, et sera déterminés dans le cadre des demandes de permis, au regard des règles du RRU en matière de stationnement;

Que l'alternative d'agrandissement du parking existant au-dessus du magasin Delhaize n'a pas été retenue comme solution de substitution raisonnable ; que sa localisation n'est pas optimale, que le site est incapable d'accueillir un parking P+R de grande dimension;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie suffisamment de parkings dans des emplacements stratégiques pour garantir une perspective économique et sociale prospère dans la commune d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que l'offre de stationnement dans le périmètre du plan sera déterminée dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement;

Considérant que des réclamants demandent la création de trois parkings de transit couverts de 500 emplacements chacun sur les sites en accroche Demey, Delta Triomphe et Delta Triangle, en plus de celui projeté sur le site ADEPS, afin de répondre aux besoins en stationnement actuels et futurs;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié plusieurs alternatives de création de parkings de transit; qu'il recommande la création d'un seul parking de transit au sein d'un hub de mobilité à l'entrée de la ville, conformément aux objectifs du plan régional de mobilité Good Move;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om een ondergrondse parking met meerdere verdiepingen aan te leggen op de Demeysite, met verbindingen met de bestaande openbaarvervoersnetten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorstelt om een ondergrondse parking op de Demeysite te bouwen met verbindingen met het openbaarvervoersnet; dat de aanleg van deze parking niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om parkeerplaatsen te voorzien langs de stadsboulevard;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van parkeerplaatsen langs de stadsboulevard niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om parkeerplaatsen 'met zelfbediening' aan te leggen in de buurt van de woonwijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van parkeerplaatsen 'met zelfbediening' en het beheer van het parkeren op de openbare weg niet onder de inhoud van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan aanmoedigt om parkeerplaatsen te creëren in de gebouwen zodat er minder ruimte op de openbare weg wordt ingenomen door parkeerplaatsen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de parkeerplaatsen in verband met de toekomstige projecten niet valt binnen de mate van detail van het plan en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, overeenkomstig de bepalingen van de GSV betreffende het parkeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een minimumaantal parkeerplaatsen oplegt dat kleiner is dan het aantal dat is vastgelegd in de GSV, met name in de aanpalende sites die goed worden bediend door de openbaarvervoersnetten;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad het belangrijk acht om het aantal toegestane parkeerplaatsen te beperken naargelang de reële behoeften, rekening houdend met de beschikbare of geplande alternatieven; dat hij vraagt om deze maatregel te faseren volgens de alternatieven die worden ingesteld;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) gunstig staat tegenover de gekozen optie voor het beheer van de parkeerplaatsen voor woningen en dat deze oplossing de complexe visie op het parkeerbeheer zal doen evolueren naarmate de site verder wordt ontwikkeld en volgens de nieuwe oriëntaties van de regering;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan deel uitmaakt van een actieve gewestelijke en grootstedelijke mobiliteitsstrategie en het gebruik van het openbaar vervoer bevordert;

Dat het plan aanbeveelt de in titel VIII van de GSV genoemde kaart van de BWLKE-toegankelijkheidszones aan te passen aan de geplande verbeteringen op het vlak van de mobiliteit en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen op het grondgebied van het ontwerp-RPA en daarbij rekening te houden met de infrastructuur voor de actieve vervoerswijzen;

Dat het plan aanmoedigt om het aantal toegelaten parkeerplaatsen af te stemmen op de reële behoeften en rekening houdend met de beschikbare mobiliteitsalternatieven; dat het paarkeeraanbod verbonden aan de toekomstige projecten zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, overeenkomstig de bepalingen van de GSV op het vlak van parkeren;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om de alternatieven voor het parkeren geval per geval te onderzoeken bij het onderzoek van de projecten;

Overwegende dat een aantal reclamanten betreuren dat het plan niet oplegt om voor elke site een mobiliteitsstudie uit te voeren om de parkeerbehoeften te bepalen, zich aan te passen aan de evolutie van de mobiliteit op het ogenblik van het project, rekening te houden met het parkeeraanbod op grotere schaal en met de mogelijkheden van onder meer gedeeld gebruik;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) voorstelt om de kwestie van het parkeren van privévoertuigen in het project te behandelen in het verordenende luik dat er het concept en de prioriteiten van zou kunnen bepalen bij ontstentenis van een vast aantal parkeerplaatsen;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'un parking de plusieurs niveaux en sous-sol du site Demey avec des connexions aux réseaux de transports en commun existants;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan suggère la création d'un parking en sous-sol du site Demey avec des connexions au réseau de transport en commun; que l'aménagement de ce parking ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent la création d'emplacements de stationnement le long du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement de stationnement en voirie le long du boulevard urbain ne relève pas du degré de détail du plan, et sera examiné dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que des emplacements de stationnement « en libre-service » soient aménagés à proximité des quartiers résidentiels;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'emplacements de stationnement « en libre-service », et la gestion du stationnement en voirie ne relèvent pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan incite à la construction d'emplacements dans les constructions afin de réduire les emplacements de stationnement en voirie;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des emplacements de stationnement liés aux futurs projets ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose un nombre minimum d'emplacements de stationnement inférieur à celui fixé par le RRU; notamment dans les sites en accroche bien desservis par les réseaux de transports en commun;

Considérant que le conseil économique et social estime important que la mesure de limitation du nombre de places de parkings autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles ou prévues; qu'il demande qu'elle soit phasée en fonction des alternatives qui sont mises en place;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) est favorable à l'option retenue pour la gestion du stationnement des logements en ce que cette solution permet de faire évoluer la vision complexe de la gestion du stationnement, au fur et à mesure des développements et des nouvelles orientations du Gouvernement;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transports en commun;

Que le plan préconise une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du projet de PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs;

Que le plan encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles; que l'offre de stationnement liée aux futurs projets sera déterminée dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement;

Considérant que la Commission régionale de développement demande d'examiner les alternatives de stationnement au cas par cas lors de l'examen des projets;

Considérant que des réclamants regrettent que le plan n'impose pas la réalisation d'une étude de mobilité propre à chaque site afin de déterminer ses besoins en stationnement, de s'adapter aux évolutions de mobilité au moment du projet, et de tenir compte des offres de stationnement à l'échelle plus élargie et des possibilités de mutualisation, entre autres;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère que la question du stationnement des véhicules privés dans le projet soit abordée dans le volet règlementaire, qui pourrait en définir le concept et les priorités, à défaut d'un nombre fixe d'emplacements de parcage;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om te preciseren dat de vergunningsaanvragers in een nota bij hun aanvraag moeten aantonen in hoeverre hun projecten verenigbaar zijn met of bijdragen tot de mobiliteitsambities van het plan;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de uitvoering van de mobiliteitsstrategie te versterken door er een algemeen voorschrift 00.18 aan toe te voegen waarin wordt bepaald dat moet worden aangetoond dat het project verenigbaar is met de mobiliteitsambities van het plan in het kader van de effectenbeoordelingen;

Dat voor het overige de regering herhaalt dat de bepalingen van de GSV op het vlak van parkeren verordenende waarde hebben en in aanmerking moeten worden genomen bij het onderzoek van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspectieve) opmerkt dat het symbool voor het Cambiostation op de kaarten op pagina's 83, 93 en 101 van het strategische luik kan worden verplaatst naar een relevantere plaats; dat ze vraagt dat een symbool voor het Cambiostation wordt toegevoegd ter hoogte van de mobiliteitshub;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik de plaatsen bepaalt waar de inrichting van Cambiostations in de openbare ruimte wordt aanbevolen; dat de hub bestemd is voor autodelen zoals Cambio; dat het programma van de hub niet binnen de mate van detail van het plan valt maar zal worden bestudeerd en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen bij het toekomstige beleid inzake parkeerplaatsen en parkeren op het grondgebied van de gemeente Oudergem, over de aanleg van bewonerszones en blauwe zones;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het feit dat het parkeren betalend wordt (retributie of bewonerskaart);

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een coherente tarifering voorziet die rekening houdt met de tarieven op de openbare weg, om het gebruik van parkings buiten de openbare weg aan te moedigen en een verschuiving van het parkeren naar de openbare weg te vermijden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het beheer van het parkeren op het grondgebied van de gemeente Oudergem en de inrichting van bewonerszones en blauwe zones niet onder de inhoud van het plan vallen maar onder die van een gemeentelijk mobiliteits- of verplaatsingsplan; dat de tarifering voor de parkeerplaatsen en het opleggen van retributies voor het gebruik ervan niet onder de bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om nieuwe parkeerplaatsen voor buurtbewoners te voorzien onder de toekomstige geplande gebouwen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in een prioritering van parkeerplaatsen voor buurtbewoners;

Overwegende dat de regering herhaalt dat de bepalingen van de GSV inzake parkeren verordenende waarde hebben en in aanmerking moeten worden genomen bij het onderzoek van de vergunningsaanvragen; dat ook rekening moet worden gehouden met de aanbevelingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move inzake parkeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in borden en verlichtingssystemen die de beschikbare plaatsen en het aantal ervan aangeven om onnodig verkeer te vermijden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in regelmatig onderhoud en inspecties van de parking om onderhoud en reparaties te vermijden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de parkings en de lichtsystemen om de bezettingsgraad aan te duiden, het onderhoud en de inspectie van de parkings niet binnen de mate van detail van het plan vallen en zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen tussen woningen en andere activiteiten a priori geen optie is die de voorkeur verdient om de reden dat het de inwoners verplicht om overdag hun auto te nemen om de plaatsen vrij te maken voor de bezoekers; dat het beperkt is tussen de verschillende bestemmingen (woningen en voorzieningen) die door verschillende actoren (eigenaars, projectontwikkelaars, publiek, privé, enz.) worden gedragen;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser que les demandeurs de permis doivent démontrer dans une note accompagnée à leur demande dans quelles mesures leurs projets sont compatibles ou contribuent aux ambitions de mobilité du plan;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de renforcer la mise en œuvre de sa stratégie de mobilité, en ajoutant la prescription générale 00.18 qui impose de démontrer la compatibilité du projet avec les ambitions de mobilité du plan dans le cadre des évaluations des incidences;

Que pour le surplus, le Gouvernement rappelle que les dispositions du RRU en matière de stationnement ont valeur réglementaire et devront être prises en compte dans l'examen des demandes de permis;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) relève que le symbole représentant la station Cambio repris sur les cartes aux pages 83, 93 et 101 du volet stratégique pourrait être relocalisé à un emplacement plus pertinent; qu'elle demande qu'un symbole représentant une station Cambio soit ajouté au niveau du hub de mobilité;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique précise les endroits où il préconise l'aménagement de stations Cambio dans l'espace public; que le HUB est destiné à accueillir des services de voiture partagé, tels que Cambio; que le programme du hub de mobilité ne relève pas de degré de détail du plan, mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la futur politique d'emplacement et de stationnement sur le territoire de la commune d'Auderghem, sur la création de zones riverains et de zones bleues;

Considérant que des réclamants s'opposent à ce que les emplacements de stationnement soient payants (redevance ou carte riverain);

Considérant que des réclamants demandent que le plan propose une tarification cohérente prenant en considération les tarifs à appliquer en voirie afin d'encourager l'utilisation des parkings hors voiries, afin d'éviter un report de stationnement vers la voie publique;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion du stationnement sur le territoire de la commune d'Auderghem, la création de zones riverains et de zones bleues ne relève pas du contenu du plan mais de celui d'un plan communal de mobilité ou d'un plan communal de déplacement; que la tarification des emplacements de stationnement et l'imposition de redevances pour leur utilisation ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants demandent la création des emplacements de nouveaux parkings réservés aux riverains sous les futurs immeubles projetés;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une priorisation des emplacements de stationnement en faveur des riverains;

Considérant que le Gouvernement rappelle que les dispositions du RRU en matière de stationnement ont valeur réglementaire et devront être prises en compte dans l'examen des demandes de permis; qu'il devra également être tenu compte des recommandations du plan régional de mobilité Good Move en matière de stationnement;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie dans les parkings des panneaux d'affichage et des systèmes d'éclairage indiquant les places disponibles et leur nombre, afin d'éviter les circulations inutiles;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des entretiens et des inspections réguliers des parkings afin de prévenir des entretiens et réparations à faire;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des parkings et de dispositifs lumineux pour indiquer leur taux de remplissage, l'entretien et l'inspection des parkings, ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront examinés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement relèvent que la mutualisation du stationnement entre les logements et les autres activités n'est pas a priori une piste à privilégier au motif que cela contraint les habitants à prendre leur véhicule en journée afin de libérer les places au profit des visiteurs; qu'elle est limitée entre des affectations différentes (logement et équipements) portées par différents acteurs (propriétaires, développeurs, public, privé, etc.);

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen zoveel mogelijk tussen de verschillende andere functies dan woningen wordt overwogen; dat de parkeerplaatsen voor bewoners afgescheiden worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de samenstelling van een parkeeraanbod buiten de openbare weg aanmoedigt in reconverteerbare gebouwen, onder meer om het gedeeld gebruik van deze infrastructuren te vergemakkelijken;

Dat het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere functies in eenzelfde gebouw niet valt binnen de mate van detail van het plan en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan zichtbare en toegankelijke plaatsen aanbiedt voor vaste CAMBIO-stations; dat 'freefloating' alleen zogenaamde 'klassieke' parkeerplaatsen vereist, maar waarvan de parkeermogelijkheden moeten worden ingekaderd binnen de parkings van de perimeter;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de bezinning over de integratie van het aanbod voor autodelen aanmoedigt;

Dat het de inrichting aanmoedigt van verschillende Cambiostations voor autodelen langs met name de stadsboulevard; dat het aanbeveelt om in de programmatie van de mobiliteitshub te voorzien in mobiliteitsdiensten zoals parkeerplaatsen voorbehouden voor autodelen;

Fietsparkeren

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) de afwezigheid benadrukt van een verwijzing naar beveiligde fietsenstallingen aan de voornaamste intermodale knooppunten, zoals de transitparking en de metro- en tramstations, terwijl dit een essentieel punt is voor het bevorderen van intermodale praktijken;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan de nodige ruimten voorbehoudt voor de aanleg van beveiligde fietsenstallingen aan de belangrijkste intermodale knooppunten aangezien dit een essentieel punt is om de intermodale praktijken te bevorderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om beveiligde fietsparkeerplaatsen te voorzien in de buurt van het metrostation Herrmann-Debroux, om pendelaars aan te moedigen het openbaar vervoer te combineren met de fiets in plaats van de auto te nemen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om 300 beveiligde fietsparkeerplaatsen te voorzien in de buurt van de metrostations tussen Delta en Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om fietsparkeerplaatsen in te richten in de buurt van de woonwijken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om fietsparkeerplaatsen te installeren zo dicht mogelijk bij de plaatsen van bestemming, om de ontwikkeling van wild parkeren ter hoogte van het stadsmeubilair, de barrières en de hekken van de gebouwen te vermijden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om er de aanbeveling aan toe te voegen om beveiligde fietsstallingen te voorzien op de belangrijkste intermodale knooppunten;

Dat het fietsparkeeraanbod zal worden onderzocht en bepaald, overeenkomstig de bepalingen van de GSV, in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het ontwerp-Masterplan Fietsparkeren in Delta (station en metro) ongeveer 860 fietsparkeerplaatsen voorziet waaronder 520 beveiligde plaatsen, in Beaulieu ongeveer 300 fietsparkeerplaatsen waaronder 180 beveiligde plaatsen, in Demey ongeveer 480 fietsparkeerplaatsen waaronder 260 beveiligde plaatsen en in Herrmann-Debroux ongeveer 1100 fietsparkeerplaatsen waaronder 700 beveiligde plaatsen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in fietsstallingen met voldoende capaciteit gezien de verplaatsingen van actieve vervoerswijzen die worden verwacht in het kader van het project en de korte afstanden tussen de site van Overijse en Rixensart die de pendelaars met de fiets zouden kunnen afleggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat de capaciteit van de fietsenstallingen voldoende groot en evolutief is om rekening te houden met de evolutie van het aandeel van de fiets binnen alle vervoerswijzen in Brussel;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que l'objectif de mutualisation du stationnement du plan soit envisagé entre les différentes autres fonctions que le logement; que le stationnement à destination des habitants soit séparé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage la création d'une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertibles pour faciliter la mutualisation de ces infrastructures, entre autres;

Que la mutualisation des emplacements de stationnement entre plusieurs fonctions au sein d'un même immeuble ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le plan offre des places visibles et accessibles pour les stations fixes de type CAMBIO; que les offres de « freefloating » bénéficient de places dites « classiques » mais dont les possibilités de parcage devraient être cadrées au sein des parkings du périmètre;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage la réflexion sur l'intégration des offres de véhicules partagés;

Qu'il préconise l'aménagement de plusieurs stations de véhicules partagés « Cambio » le long du boulevard urbain notamment; qu'il préconise que la programmation du hub de mobilité propose des outils de mobilité servicielle, notamment des emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées;

Stationnement vélo

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) relève l'absence de référence au stationnement sécurisé vélo aux principaux nœuds intermodaux, tels que le parking de transit et les stations de métro et tram, alors qu'il s'agit d'un point essentiel pour favoriser les pratiques intermodales;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) et la Commission régionale de développement demandent que le plan s'assure de réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'emplacements de stationnement vélo sécurisés aux principaux nœuds intermodaux, au motif qu'il s'agit d'un point essentiel pour favoriser les pratiques intermodales;

Considérant que des réclamants demandent la création d'emplacements vélos sécurisés à proximité de la station de métro Herrmann-Debroux, afin d'inciter les navetteurs à combiner les transports en commun et le vélo plutôt que la voiture;

Considérant que des réclamants demandent la création de 300 emplacements vélos sécurisés aux alentours des stations de métro entre Delta et Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants demandent que les emplacements de stationnement vélo soient aménagés à proximité des quartiers résidentiels;

Considérant que des réclamants demandent que les emplacements vélo soient placés au plus proche des lieux de destination afin d'éviter le développement du stationnement sauvage au niveau du mobilier urbain, des barrières et des grilles des bâtiments;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifier afin d'y ajouter la recommandation de la création de stationnements vélo sécurisés aux principaux nœuds intermodaux;

Que l'offre de stationnement vélo sera examinée et déterminée au regard des dispositions du RRU dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants relèvent que le projet de masterplan stationnement vélo prévoit à Delta (gare et métro) environ 860 emplacements dont 520 emplacements sécurisés, à Beaulieu environ 300 emplacements dont 180 emplacements sécurisés, à Demey environ 480 emplacements dont 260 emplacements sécurisés, à Herrmann-Debroux environ 1100 emplacements dont 700 emplacements sécurisés;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des parkings vélos d'une capacité suffisante au vu des déplacements de modes actifs attendus dans le cadre du projet; des faibles distances qui séparent le site d'Overijse et de Rixensart et pourraient être parcourue en vélo par les navetteurs;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que la capacité de stationnement soit suffisante et évolutive afin de tenir compte de l'évolution de la part modale du vélo à Bruxelles;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een fietsparkeeraanbod te voorzien dat strookt met de voorgestelde activiteiten; dat de reconversiemogelijkheden voor gebouwen ook de reconversie tot fietsparkings includeren, rekening houdend met de toenemende vraag naar dit gebruik;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de normen van de toekomstige GSV inzake fietsparkeren in de gebouwen oplegt; dat rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van grotere fietsen zoals bakfietsen, zowel voor kortdurend als voor langdurig parkeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de nodige grond voorziet voor de inrichting van fietsparkeerplaatsen volgens de bepalingen van het ontwerp-GSV, namelijk één fietsparkeerplaats per slaapkamer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de inrichting van fietsparkeerplaatsen in de mobiliteitshub; dat een bijkomende studie moet worden verricht om de capaciteit en de exacte programmatie van de mobiliteitshub te bepalen;

Dat het plan aanbeveelt om multimodale parkeerplaatsen te voorzien om de verandering van vervoerswijze tussen actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer aan te moedigen; dat het aanbeveelt om de metrostations op de site aantrekkelijker en beter toegankelijk te maken voor de actieve vervoerswijzen;

Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de opwaardering van de mobiliteitsalternatieven te versterken door grote fietsparkeerplaatsen te creëren in de gebouwen;

Dat de inrichting van fietsparkeerplaatsen nauwkeurig zal worden bestudeerd en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, overeenkomstig de bepalingen van de GSV inzake fietsparkeren;

Dat het fietsparkeeraanbod later kan worden bijgesteld in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan voorziet in inrichtingen voor de verdeling met bakfietsen, zoals opslagpunten, voorbehouden parkeerplaatsen, laad- en loszones, enz.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de plaatsing van inrichtingen voor de verdeling met bakfietsen niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen; dat het plan echter de ontwikkeling van grote fietsparkeerplaatsen in de gebouwen aanmoedigt;

8.9. Uitvoering van de mobiliteitsstrategie

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de uitvoering van de mobiliteitsstrategie, de uitvoeringstermijn en de fasering van de uitvoering;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in een operationeel luik een gefaseerde uitvoering van de werken zal voorstellen; dat dit document geen juridische waarde heeft;

Dat de diensten belast met de werkzaamheden zullen moeten zorgen voor een goede coördinatie van de werken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de mobiliteitsstrategie uit te voeren vóór de vastgoedstrategie en de ontwikkeling van de aanpalende sites;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de stad Brussel vragen dat de stedenbouwkundige ontwikkelingen, met inbegrip van de bouw van nieuwe woningen, pas plaatsvinden na de invoering van nieuwe mobiliteitsoplossingen;

Overwegende dat het MER voorziet in een gefaseerde uitvoering van het plan; dat het MER in dit verband voor elke aanpalende site aangeeft of hij los van de uitvoering van bepaalde maatregelen van de mobiliteitsstrategie, gelijktijdig of later dan die maatregelen kan worden uitgevoerd;

Dat het strategische luik van het plan deze aanbeveling heeft opgenomen door aan te bevelen dat ontwikkelingen die kunnen leiden tot een aanzienlijke toename van de verplaatsingen (zonder specifieke mobiliteitsoplossing) pas worden toegelaten als de weginfrastructuur is omgevormd (met inbegrip van een aanbod aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg) en het openbaar vervoer en de infrastructuren voor de actieve vervoerswijzen operationeel zijn, zodat ze een modal shift genereren die coherent is met de mobiliteitsvisie van het plan en het Gewest;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un nombre d'emplacements vélo cohérent par rapport aux activités proposées; que les possibilités de reconversion des immeubles bâti incluent la reconversion en parking à vélo compte tenu de la demande croissante de cet usage;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose les normes du futur RRU en matière de stationnement vélo dans les immeubles; qu'il soit tenu compte du développement de vélos de plus grand gabarit, tels que les vélos cargos, tant dans le stationnement de courte durée que de longue durée;

Considérant que des réclamants demandent que le plan réserve l'emprise nécessaire à la création d'emplacements vélo selon les dispositions du projet de règlement régional d'urbanisme, soit un ratio d'un emplacement par chambre;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'emplacements de stationnement vélo dans le hub de mobilité; qu'une étude complémentaire devra être réalisée pour déterminer la capacité et la programmation exacte du hub de mobilité;

Que le plan préconise la création de places multimodales destinées à favoriser les changements de modes de transport entre modes actifs et transports en commun; qu'il préconise l'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des stations de métro présentes sur le site pour les modes actifs;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin de renforcer la valorisation des alternatives de déplacement en créant des emplacements de stationnements pour les vélos de grandes dimensions dans les immeubles;

Que l'aménagement d'emplacements de stationnement vélo sera étudié de manière précise et déterminé dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement vélo;

Que l'offre d'emplacements de stationnement vélo pourra être ajustée ultérieurement dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoit des dispositifs alloués à la distribution par vélos cargos, tels que des points de stockage, lieux de stationnement dédié, zone de chargement et déchargement, etc.;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation de dispositifs réservés à la distribution par vélos cargos ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis; que le plan encourage néanmoins le développement d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension dans les immeubles;

8.9. Mise en œuvre de la stratégie de mobilité

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la mise en œuvre de la stratégie de mobilité de plan, son délai et son phasage;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan proposera un phasage d'opérationnalisation des travaux dans un volet opérationnel; que ce document n'a pas de valeur juridique;

Que les services en charge des travaux seront tenus d'opter pour la bonne coordination de ceux-ci;

Considérant que des réclamants demandent la mise en œuvre de la stratégie de mobilité avant la stratégie immobilière et le développement des sites en accroche;

Considérant que des réclamants et la Ville de Bruxelles demandent que les développements urbanistiques, en ce compris la création de nouveaux logements, n'interviennent qu'après la mise en place de nouvelles solutions de mobilité;

Considérant que le RIE prévoit un phasage de la mise en œuvre du plan; que dans ce cadre, le RIE indique pour chacun des sites en accroche si leur mise en œuvre peut intervenir indépendamment de la réalisation de certaines mesures de la stratégie de mobilité, ou en parallèle, ou encore postérieurement;

Que le volet stratégique du plan a intégré cette recommandation en préconisant que les développements pouvant générer une augmentation des déplacements substantielle (sans solution de mobilité ad hoc) ne devraient être autorisés qu'une fois l'infrastructure routière recalibrée (en ce compris avec une offre de stationnement hors-voirie), les transports en commun et les infrastructures pour les modes actifs opérationnels, afin qu'ils soient acteurs d'un transfert modal en cohérence avec la vision de mobilité portée par le plan et la région;

Dat deze aanbeveling van het MER werd opgenomen in het strategische luik van het plan zodat ze bij de uitvoering van het plan nog aanpasbaar is en om te vermijden dat er conditio's sine qua non worden opgelegd die de geleidelijke uitvoering van het plan zouden kunnen blokkeren;

Dat de regering aangeeft dat ze een operationeel beheersorgaan wil oprichten dat belast is met de uitvoering van het plan; dat de nadere regels van dit beheer niet onder de inhoud van het plan vallen;

Dat voor het overige de strategie voor de inrichting en ontwikkeling van de aanpalende sites afhangt van de privé-eigenaars van deze sites; dat deze ontwikkelingen echter zullen worden omkaderd door procedures die rekening moeten houden met het plan en met de mobiliteitsstrategie;

Dat het plan in dit opzicht aanbeveelt om een algemene begeleiding van de vergunningaanvragers te voorzien opdat ze een mobiliteitsbeleid zouden uitwerken dat coherent is met de doelstellingen van het plan;

Dat het strategische en het verordenende luik van het plan werden gewijzigd om de aanvragers van stedenbouwkundige vergunningen te verplichten een nota bij te voegen waarin ze aantonen in hoeverre hun project verenigbaar is met of bijdraagt tot de mobiliteitsambities van het plan; dat dit moet worden aangetoond in het MER verbonden aan de toekomstige vergunningsaanvragen;

Dat het plan aanbeveelt om bij de afgifte van vergunningen voor parkeerplaatsen bijzondere aandacht te besteden aan de gewenste capaciteit op het vlak van autostromen op de stadsboulevard;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad van mening is dat de kwestie van de fasering essentieel zal zijn voor de heraanleg van deze stadstoegang; dat zonder een coherente en doordachte fasering tijdens het hele proces dít grote gevolgen voor de mobiliteit op en rond het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen hebben; dat de mobiliteit op dit weggedeelte levensvatbaar moet blijven en er ruim van tevoren alternatieven moeten worden overwogen; dat het belangrijk is om overgangsfasen te voorzien die het mogelijk moeten maken om de genomen maatregelen te evalueren en eventueel aan te passen aan de realiteit op het terrein;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie nogmaals herinnert aan de dringende noodzaak om de behoefte aan verkeer te verminderen en om een intergrootstedelijk overleg te houden, vooral bij de uitvoering van de transitparking;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de fasering van de uitvoering van de mobiliteitsstrategie van het plan goed uit te denken om de negatieve impact voor de personen afkomstig van buiten Brussel te beperken en om ze te preciseren in het plan;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat de concrete uitvoering van het plan begint met de realisatie van een grote P+R (met minstens 1.500 parkeerplaatsen), een gepaste organisatie van het openbaar vervoer en de inrichting van veilige verbindingen voor de actieve vervoerswijzen; dat de inrichting van de stadsboulevard tussen het Leonardkruispunt en deze P+R tegelijk met de inrichting van de P+R gebeurt om het succes ervan te garanderen en de latere realisatie van de andere voorziene infrastructuren mogelijk te maken; dat de realisatie van deze inrichtingen (P+R, openbaar vervoer en stadsboulevard) elke ontwikkeling van de aanpalende sites voorafgaat;

Overwegende dat de stad Brussel, de gemeente Hoeilaart, de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, het Vlaams Gewest en een aantal reclamanten vragen om de weginfrastructuur en het autoverkeer pas te verminderen als er alternatieven zijn gerealiseerd voor de zachte mobiliteit en een ambitieuze en kwaliteitsvolle modal shift, zoals de uitvoering van het GEN, de aanleg van een fietsostrade en een openbaarvervoerslijn tussen Waver en Herrmann-Debroux, de verbetering van het openbaarvervoersaanbod en de aanleg van de transitparking als mobiliteitshub;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het in- en uitgaande verkeer in Brussel geleidelijk aan te verminderen in verhouding tot de verhoging van de capaciteit van de alternatieve mobiliteitsoplossingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het viaduct pas af te breken nadat de transitparking is aangelegd; na de inbedrijfstelling van de ontradingsparkings stroomopwaarts van de congestiezones van de Ring en de E411 tijdens de spitsuren; of na de invoering van een stadstolsysteem om het aantal wagens dat Brussel binnenrijdt via de E411 te verminderen;

Qu'il a été jugé préférable de limiter l'intégration de cette recommandation du RIE au volet stratégique, pour permettre une certaine adaptabilité dans la mise en œuvre du plan et éviter l'imposition de condition sine qua non, au risque de bloquer la mise en œuvre progressive du plan;

Que le Gouvernement indique qu'il compte mettre en place un organe de gestion opérationnel en charge de la mise en œuvre du plan, dont les modalités de cette gestion ne relèvent pas du contenu du plan;

Que pour le surplus la stratégie d'aménagement et le développement des sites en accroche dépend des propriétaires privés de ces sites; que ces développements seront néanmoins encadrés par des procédures qui devront tenir compte du plan et de sa stratégie de mobilité;

Qu'à cet égard, le plan préconise de mettre en place un accompagnement en général des demandeurs de permis afin qu'ils élaborent une politique de mobilité cohérente avec les objectifs du plan;

Que les volets stratégique et réglementaire du plan ont été modifiés afin d'imposer aux demandeurs des futurs permis d'urbanisme de produite une note démontrant dans quelles mesures leur projet est compatible ou contribue aux ambitions de mobilité du plan; que cela devra être démontrer dans le RIE lié aux futures demandes de permis;

Que le plan préconise qu'une attention particulière soit portée à la capacité désirée en termes de flux automobile du boulevard urbain lors de la délivrance des permis autorisant des emplacements de stationnement;

Considérant que le conseil économique et social estime que la question du phasage va être primordiale pour le réaménagement de cette entrée de Ville; que sans un phasage cohérent et bien pensé tout au long du processus, les conséquences en termes de mobilité dans et autour du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale risquent d'être importantes; que la mobilité doit rester viable sur ce tronçon et les alternatives doivent être envisagées bien en amont; qu'il est important de prévoir des phases de transition qui doivent permettre d'évaluer les mesures mises en place et d'éventuellement les adapter à la réalité du terrain;

Considérant que la Commission régionale de développement rappelle l'urgence de diminuer les besoins de circuler et d'avoir une concertation métropolitaine, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre du parking de transit;

Considérant que des réclamants demandent que le phasage de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité du plan soit dûment réfléchi pour minimiser l'impact négatif pour les personnes venant de l'extérieur de Bruxelles, et précisé dans le plan;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la concrétisation du plan débute par la réalisation d'un vaste P+R (au moins 1.500 places) accompagné de la mise en place de transports publics adéquats et de liaisons sûres pour les modes actifs; que l'aménagement du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et ce P+R se réalise de manière concomitante au P+R afin d'en assurer le succès et de permettre la réalisation ultérieure des autres infrastructures prévues; que la réalisation de ces aménagements (P+R, Transports publics et boulevard urbain) précède tout développement des sites en accroche;

Considérant que la Ville de Bruxelles, la commune d'Hoeilaart, la commune de Woluwe-Saint-Pierre, la région flamande et des réclamants demandent que la réduction de l'infrastructure routière et de la circulation automobile n'intervienne que quand des alternatives de mobilité douce et de report modal ambitieuses et de qualité auront été mises en place, telles que l'opérationnalisation du RER, la création d'une autoroute cyclable, d'une ligne de transport en commune entre Wavre et Herrmann-Debroux, l'amélioration de l'offre en transports publics, la mise en œuvre du parking de transit en tant que hub de mobilité;

Considérant que des réclamants demandent que la réduction du trafic rentrant et sortant de Bruxelles soit mise en place graduellement et proportionnellement à l'augmentation de la capacité des solutions de mobilité alternative;

Considérant que des réclamants demandent que la démolition du viaduc n'intervienne qu'après la construction du parking de transit; qu'après la mise en service de de parkings de dissuasion en amont des zones de congestion du ring et de la E411 aux heures de pointe; ou qu'après la mise en place d'un système de péage urbain afin de réduire les nombres de voiture entrant dans Bruxelles par la E411;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om zo vlug mogelijk het viaduct af te breken en de ruimten rond de verkeersader te herwaarderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan zal worden vergezeld van een operationeel luik; dat dit document zonder juridische waarde een fasering zal voorstellen voor de uitvoering van de mobiliteitsstrategie van het plan;

Dat het delicaat is om de vermindering van de weginfrastructuur ondergeschikt te maken aan de realisatie van andere infrastructuren die bijdragen aan de mobiliteitsalternatieven en omgekeerd; dat de operatoren een zekere flexibiliteit moet worden geboden bij de uitvoering van het plan en de mobiliteitsstrategie om elke blokkerende situatie te vermijden; dat de vermindering van de weginfrastructuur en de realisatie van andere infrastructuren die bijdragen tot de mobiliteitsalternatieven zullen worden onderzocht in een of meerdere grote projecten van openbare infrastructuren, in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat ze herhaalt dat de invoering van een stadstol niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen of de twee bestaande 'feitelijke' transitparkings worden behouden in afwachting van de aanleg en de ingebruikname van de transitparking ter hoogte van het Adeps; dat ze opmerken dat het Parkeeragentschap de twee bestaande parkings in actief beheer zal nemen zodat ze ten volle de rol van transitparking kunnen vervullen en dat het op basis van de verzamelde gegevens zal helpen om de behoeften aan transitparkings te preciseren om de reële behoeften van de toekomstige transitparking van het plan te objectiveren;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het plan voorziet in de afschaffing van de bestaande parkings op de sites en de aanleg van een transitparking in de mobiliteitshub waarvan de capaciteit het verlies aan afgeschafte parkeerplaatsen moet compenseren; dat de capaciteit en de precieze programmatie van de mobiliteitshub moet worden onderzocht in een aanvullende studie;

Overwegende dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om op korte termijn busbanen aan te leggen voor de hele toegang tot de stad, om de reden dat de mobiliteitsstudies hebben aangetoond dat er een capaciteit voor verkeer op het viaduct overblijft; dat deze rijstroken voorbehouden aan bussen in twee richtingen worden aangelegd vanaf de gewestgrens tot aan Delta; dat afhankelijk van de locatie van hun eindhaltes de bussen in eigen baan moeten kunnen rijden tot aan de metrostations; dat deze lijnen aan beide zijden verlengd kunnen worden tot aan Louvain-la-Neuve en naar het station van Etterbeek en de Waversesteenweg;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de tijdelijke of voorlopige inrichting van de wegen geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het Parkeeragentschap op de hoogte wordt gehouden van elke eventuele evolutie in de plannen om parkeerplaatsen op de openbare weg af te schaffen, en dit voordat de werken worden aangevat; dat deze kennisgeving moet vergezeld gaan van elk plan waarmee zo nauwkeurig mogelijk kan worden uitgemaakt welke parkeerplaatsen definitief zullen verdwijnen en welke wijzigingen worden aangebracht in de configuraties, temeer omdat de faseringen niet uitdrukkelijk zijn aangegeven in het ontwerp-MER;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het informeren van het Parkeeragentschap over de evoluties van het parkeeraanbod binnen de perimeter van het plan geen deel uitmaakt van het plan;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om een communicatiecel gebaseerd op het Reyers-model op te richten om de risico's van de bouwplaats bij de afbraak van het viaduct zo goed mogelijk te beheren; dat ze voorstelt om aan het mobiliteitsbeheer tijdens de werkzaamheden dezelfde aandacht te besteden als aan de afbraak van het Reyers-viaduct die goed lijkt te zijn verlopen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de oprichting van een communicatiecel voor het beheer van de risico's van de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux geen deel uitmaakt van het plan;

Considérant que des réclamants demandent que la démolition du viaduc et la requalification des espaces qui entourent l'axe routier soient réalisées le plus rapidement possible;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan sera accompagné d'un volet opérationnel; que ce document dénué d'effet juridique proposera un phasage pour la mise en œuvre de la stratégique de mobilité du plan;

Qu'il est délicat de subordonner la réduction de l'infrastructure routière à la réalisation d'autres infrastructures participant à la mise en place d'alternatives de mobilité, et vice et versa; qu'il est nécessaire d'offrir une certaine souplesse aux opérateurs dans la mise en œuvre du plan et de sa stratégie de mobilité, afin d'éviter toute situation de blocage; que la réduction de l'infrastructure routière et la réalisation d'autres infrastructures participant à la mise en place d'alternatives de mobilité seront examinées dans un ou plusieurs grands projets d'infrastructures publics, dans le cadre des demandes de permis;

Qu'il rappelle que la mise en place d'un péage urbain ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le maintien des deux parkings de transit existants « de fait » dans l'attente de la construction et de la mise en service du parking de transit au niveau de l'ADEPS; qu'ils relèvent que l'Agence du stationnement va mettre en gestion active les deux parkings existants, ce qui permettra de leur faire jouer pleinement leur rôle de parking de rabattement et aidera également, grâce aux données récoltées, à préciser les besoins en matière de parking de transit pour objectiver les besoins réels du futur parking de transit du plan;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan prévoit la suppression des parkings existants sur les sites et la création d'un parking de transit au sein du hub de mobilité dont la capacité devrait compenser la perte des emplacements de stationnement supprimés; que la capacité et la programmation précise du hub de mobilité devra faire l'objet d'une étude complémentaire;

Considérant que la Commission régionale de Mobilité (CRM) et la Commission régionale de développement demandent la mise en place à court termes de bandes de circulation réservées aux bus pour toute l'entrée de ville, au motif que les études de mobilité ont montré une capacité de trafic restante sur le viaduc; que ces bandes réservées au bus soient réalisées dans les deux sens et continues depuis la limite régionale jusqu'à Delta; qu'en fonction de la localisation de leurs terminus, les bus puissent circuler en site propre jusqu'aux stations de métro; que ces lignes de bus puissent se prolonger de part et d'autre jusqu'à Louvain-la-Neuve et vers la gare d'Etterbeek et la chaussée de Wavre;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement temporaire ou transitoire des voiries ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que l'Agence du stationnement soit tenue au courant de toute évolution éventuelle de projets de suppression de places de stationnement en voirie, au travers de notifications préalables aux travaux; que ces notifications soient accompagnées de tout plan permettant d'identifier le plus précisément possible les suppressions définitives visées ainsi que les éventuels changements de configuration du stationnement d'autant plus que les phasages ne sont pas explicites dans le projet de RIE;

Considérant que le Gouvernement indique que la notification à l'Agence du stationnement des évolutions de l'offre de stationnement dans le périmètre du plan ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement demande la mise en place d'une cellule de communication sur le modèle Reyers pour gérer au mieux les aléas du chantier de démolition du viaduc; qu'elle suggère d'avoir la même attention pour la gestion de la mobilité durant la période de travaux que pour la démolition du viaduc Reyers qui semble s'être bien déroulée;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'une cellule de communication pour gérer les aléas du chantier de démolition du viaduc Herrmann-Debroux ne relève pas du contenu du plan;

C.II. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE

1. Site 1: Delta (2.1.)

1.1. Algemene opmerkingen

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de interacties tussen de Deltasite en de naburige universitaire pool;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het informatieve luik van het plan werd gewijzigd door de toevoeging van een referentie naar de definitiestudie 'Campus Pleinlaan en zijn omgeving' en het herstructureringsproces van de infrastructuren van deze universitaire wijk die is opgenomen in de pool Delta-Vorst die door het GPDO werd geïdentificeerd; dat het strategische luik verduidelijkt dat de herinrichting van de ingang tot de stad in het zuidoosten de mogelijkheid zal bieden om verbindingen en aansluitingen te creëren met dit stedelijke hart dat door de 'universitaire wijk' wordt gevormd als schakel van een structurerend stedelijk geheel voor het Gewest en zijn ontwikkeling;

Overwegende dat bepaalde reclamanten gunstig staan tegenover de uitbreiding van de doorlaatbare oppervlakken op de site;

Overwegende dat sommige reclamanten bezwaar maken tegen het schrappen van het bestaande talud omdat ze het belangrijk vinden om de bestaande gebieden met volle grond in stand te houden;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt om greppels en sloten op de site aan te leggen, zodat het regenwater naar de Watermaalbeek kan worden afgevoerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de afname van de ondoorlaatbare oppervlakken ten gevolge van de aanleg van wegen en parkings voorziet; Dat het plan de mogelijkheid biedt om wijken die momenteel door de E411 worden gescheiden, met elkaar te verbinden; Dat de totstandbrenging van de verbinding Brasem-Javaux alleen mogelijk is na herziening van de bestaande topografie en dus het talud, zodat er gemakkelijk bruikbare paden tussen de wijken kunnen worden aangelegd; Dat het plan de aanleg voorziet van een landschapsruimte die zich uitstrekt van de L26 tot aan het Beaulieuplein en die onder meer de Michielsruimte in volle grond omvat;

Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd met de bedoeling om er de doelstelling op het vlak van het regenwaterbeheer en de valorisatie van het groene en het blauwe netwerk van de Watermaalbeek te versterken; dat de doelstelling van het geïntegreerde waterbeheer ook in het verordenende luik werd opgenomen;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen dat op de site de bestaande Carrefour-winkel van de Demeysite zal worden gevestigd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Deltasite de mogelijkheid biedt om er de handelsfunctie te ontwikkelen - en dan meer bepaald in het sterk gemengde gebied en het administratieve gebied van de site;

Dat het plan de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid aanmoedigt en langs de linten van de actieve gevels de inplanting van handelszaken - en dan meer bepaald van buurtwinkels - op de benedenverdieping aanbeveelt;

1.2. Delta-esplanade - een openbare ruimte op de schaal van een intermodale pool (2.1.a)

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat een zuinig gebruik van de bodem onverenigbaar is met de aanleg van een grote ondoorlaatbare esplanade die naar een metrostation leidt;

Overwegende dat sommige reclamanten bezwaar maken tegen de inrichting van de Delta-esplanade omdat dit een grote open en lege ruimte is, die een gevoel van onveiligheid opwekt en die aan de wind en de weerselementen wordt blootgesteld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Delta-esplanade noodzakelijk is om de verbinding en de intermodaliteit te verzekeren tussen de verschillende mobiliteitswijzen die daar samenkomen;

Dat de precieze inrichting van de Delta-esplanade niet binnen de mate van detail van het plan valt en dat dit tijdens de fase van de vergunningsaanvragen zal worden onderzocht; dat de doorlaatbaarheid van de esplanade afhankelijk zal zijn van de daarvoor gebruikte materialen; Dat het plan streeft naar een maximalisatie van de doorlaatbare en begroeide oppervlakken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om groene en gezellige openbare ruimten op mensenmaat buiten de drukke plaatsen aan te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Deltasite de ontwikkeling van de groene landschapsruimte Michiels als ontspanningsruimte van de wijk omvat, verwijderd van de stadsboulevard;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de aanleg van een grote ovalen rotonde op de Deltasite te bestuderen;

C.II. OPTIONS STRATEGIQUES PAR SITE

1. Site 1 : Delta (2.1.)

1.1. Observations générales

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les interactions entre le site Delta et le pôle universitaire voisin;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet informatif du plan a été modifié en y ajoutant une référence à l'étude de définition « Grande Plaine » et au processus de restructuration des infrastructures de ce quartier universitaire repris dans le pôle Delta-Souverain identifié par le PRDD; que le volet stratégique précise que le réaménagement de l'entrée de ville sud-est permettra de créer des liens et des connexions avec cette centralité urbaine que représente le "quartier universitaire" en tant que maillon d'un ensemble urbain structurant pour la Région et son développement;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'augmentation des surfaces perméables sur le site;

Considérant que des réclamants sont opposés à la suppression du talus existant, aux motifs; qu'il est important de conserver les zones de pleine terre existantes;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande de créer des noues et fossés sur le site afin de renvoyer les eaux de pluies vers le Watermaelbeek;

Considérant que le Gouvernement indique le plan prévoit la diminution des surfaces imperméables liées aux voiries et parkings; Que le plan permet de relier des quartiers aujourd'hui coupés par l'E411; Que la création de la liaison Brême Javaux nécessite de revoir la topographie existante, et donc le talus, afin de permettre des cheminements aisés entre les quartiers; Que le plan prévoit la création d'un espace paysager s'étendant de la L26 jusqu'à la place Beaulieu, comprenant notamment l'espace Michiels en pleine terre;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y renforcer l'objectif de gestion intégrée des eaux de pluies et la valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek; que l'objectif de gestion intégrée des eaux de pluie a également été repris dans le volet règlementaire du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le site accueille l'actuel magasin Carrefour existant sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Delta permet le développement de la fonction de commerce, notamment dans sa zone de forte mixité et sa zone administrative;

Que le plan encourage le développement d'une mixité programmatique, et préconise l'implantation de commerces au rez-de-chaussée le long des liserés de façades actives, notamment des commerces de proximité;

1.2. Esplanade Delta – un espace public à l'échelle d'un pôle intermodal (2.1.a)

Considérant que des réclamants estiment qu'un usage parcimonieux du sol est incompatible avec la création d'une grande esplanade imperméable menant à une station de métro;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'aménagement de l'esplanade Delta, aux motifs; qu'il s'agit d'un grand espace ouvert et vide, insécurité et en proie au vent et aux intempéries;

Considérant que le Gouvernement indique que l'esplanade Delta est nécessaire pour assurer l'articulation et l'intermodalité entre les différents modes de mobilité qui s'y rencontrent;

Que l'aménagement précis de l'esplanade Delta ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné au stade des demandes de permis; que la perméabilité de l'esplanade dépendra des matériaux utilisés; Que le plan encourage la maximalisation des surfaces perméables et végétalisées;

Considérant que des réclamants demandent la création d'espaces verts et d'espaces publics conviviaux, à échelle humaine et en dehors des lieux de passage;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Delta inclut le développement de l'espace vert paysager Michiels comme espace d'agrément et de respiration du quartier, à l'écart du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants demande d'étudier l'aménagement d'un grand rond-point ovalisé sur le site Delta;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de wegen en de verschillende verkeersruimten niet binnen de mate van detail van het plan vallen en dat deze ingrepen in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden verduidelijkt;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan de verplichting oplegt dat de perrons van het NMBS-station toegankelijk zijn voor fietsers en PBM's;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegankelijkheid van de perrons van het NMBS-station niet binnen de inhoud van dit plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een rechtstreekse toegang aan te leggen tussen het Delta-metrostation en de CHIREC-ziekenhuisgroep zonder dat men daarvoor de openbare weg moet gebruiken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting voorziet van een porositeit voor fietsers en voetgangers over de Triomfsite die aansluit op de Delta-esplanade; dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de alternatieven voor de inrichting van die porositeit te verduidelijken afhankelijk van de verbreding van de Deltabrug;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om tussen de campus Pleinlaan en de Delta-esplanade een brug voor fietsers en voetgangers te bouwen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan geen aanleg van een brug voor fietsers voorziet rekening houdend met de inrichting van een oversteekbare esplanade;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen om een fietspad aan te leggen langs de spoorweg tussen het Delta/Driehoek-station en het station van Etterbeek;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een fietspad langs de spoorweg tussen het Delta/Driehoek-station en het station van Etterbeek niet binnen het bestek van dit plan noch van zijn perimeter valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de verkeersruimten voor de fietsers verduidelijkt en de mogelijkheden die ze bieden om links af te slaan, omdat deze ingewikkeld lijken en niet voldoende worden beschreven;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om het fietspad dat de Groene Wandeling verbindt, te verbreden;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen dat de manoeuvreerruimten voor de bussen van de MIVB behouden blijven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de wegen en de verschillende verkeersruimten van de verschillende mobiliteitswijzen niet binnen de mate van detail van dit plan vallen en dat deze ingrepen in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden verduidelijkt;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het MER niet voldoende rekening houdt met de Driebruggenstraat, die heel wat fietsers gebruiken om de Waversesteenweg te bereiken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Driebruggenstraat niet binnen de perimeter van het plan valt; dat de studieperimeter van het MER wordt gedefinieerd met betrekking tot de perimeter van het plan en de effecten ervan; dat het MER de impact van het ontwerpplan heeft geanalyseerd voor een ruimer gebied dan het gebied van het ontwerpplan;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om het aantal parkeerplaatsen te beperken omdat de site toch uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parkeerplaatsen voor het personeel van de MIVB te behouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het parkeeraanbod binnen de perimeter van het plan zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen, overeenkomstig de bepalingen van de GSV betreffende de parkeermogelijkheden;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de inrichting van een carpoolruimte om de redenen dat dit in de huidige configuratie van de locatie niet wenselijk is en zal bijdragen aan de congestie van de wijk; dat die ruimte het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal beperken die door de buurtbewoners worden gebruikt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op het vlak van de mobiliteit en de parkeermogelijkheden heeft onderzocht; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat het plan het gebruik

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des voiries et des différents espaces de circulation ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose l'accessibilité des quais de la gare SNCB aux vélos et aux PMR;

Considérant que le Gouvernement indique que l'accessibilité des quais de la gare SNCB ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un accès direct entre la station de métro Delta et le CHIREC sans devoir emprunter la voirie;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'une porosité cyclo-piétonne au travers du site Triomphe en lien avec l'esplanade Delta; que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les alternatives d'aménagement de cette porosité cyclo-piétonne selon l'élargissement du pont Delta;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une passerelle cyclo-piétonne entre le campus de la plaine et l'esplanade Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan ne prévoit pas l'aménagement de passerelle cyclable compte tenu de l'aménagement d'une esplanade franchissable;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une piste cyclable le long de la ligne de chemin de fer entre la gare Delta/Triangle et la gare d'Etterbeek;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une piste cyclable le long de la ligne de chemin de fer entre la gare Delta/Triangle et la gare d'Etterbeek ne relève pas du contenu du plan ni de son périmètre;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les espaces de circulation des cyclistes et les possibilités de tourne-à-gauche qui leur sont offertes, aux motifs que celles-ci semblent compliquées et ne sont pas assez décrites;

Considérant que des réclamants demandent l'élargissement de la piste cyclable qui relie la promenade verte;

Considérant que des réclamants demandent que des espaces de manœuvre soient maintenus pour les bus de la STIB;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des voiries et des espaces de circulation des différents modes de mobilité ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE qu'il ne tient pas suffisamment compte de la rue des Trois Ponts, empruntée par de nombreux cyclistes pour rejoindre la chaussée de Wavre;

Considérant que le Gouvernement indique que la rue des Trois Ponts ne relève pas du périmètre du plan; que le périmètre d'étude du RIE est défini au regard du périmètre du plan et de ses incidences; que le RIE a analysé l'impact du projet de plan sur une zone étendue par rapport à celle du projet de plan;

Considérant que des réclamants demandent que le nombre d'emplacements de stationnement soit réduit en raison de l'excellente connexion du site aux transports en commun;

Considérant que des réclamants demandent que des emplacements de stationnement soient conservés pour le personnel de la STIB;

Considérant que le Gouvernement indique que l'offre de stationnement dans le périmètre du plan sera déterminée dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'aménagement d'un espace de covoiturage, aux motifs; qu'il n'est pas souhaitable dans la configuration actuelle des lieux et va participer à la congestion du quartier; que cet espace va réduire les emplacements de stationnement en voirie utilisés par les riverains;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan en termes de mobilité et de stationnement; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; que le plan encourage le recours aux voitures partagées et au covoiturage,

van autodelen en carpooling aanmoedigt, door voorbehouden parkeerplaatsen en gebieden te voorzien om zo de druk van het autoverkeer te verlichten in overeenstemming met de doelstellingen van haar mobiliteitsstrategie;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagt dat het plan beveiligde en toegankelijke fietsstallingen voorziet ondanks het schrappen van de bestaande transitparking;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd met de bedoeling om er de aanbeveling aan toe te voegen om beveiligde fietsstallingen te voorzien op de belangrijkste intermodale knooppunten zoals de Deltaesplanade;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om de Deltasite met een tramlijn te verbinden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Deltasite via de metrolijn al goed verbonden is met het openbaarvervoersnet;

1.3. Triomf: gemengde afzonderlijke gebouwen (2.1.b)

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de uitgang in tegengestelde richting van de 'Omega Court'-gebouwen te schrappen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de openbare wegen en van de toegangen niet binnen de mate van detail van het plan vallen en dat dit in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden verduidelijkt;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om de kleine weg die de Ginette Javeauxlaan met de toekomstige stadsboulevard zal verbinden, te behouden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de mogelijkheid te behouden om de toekomstige stadsboulevard in de richting van de voorsteden vanaf de Invalidenlaan te bereiken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het behoud van de weg tussen de Ginette Javeauxlaan en de toekomstige stadsboulevard voorziet, evenals van de verbinding tussen de stadsboulevard en de Invalidenlaan;

Overwegende dat meerdere reclamanten voorstellen om een weg aan te leggen langs de gebouwen van de MIVB, waarlangs de Deltabrug aan het einde van de E411 zou kunnen worden bereikt, zodat de Jules Cockxstraat kan worden veranderd in een voetgangersruimte voorbehouden aan de actieve modi;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een weg langs de bestaande gebouwen van de MIVB aanleiding zou geven tot verkeersconflicten met de bussen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de verkeerslichten op het bestaande kruispunt te veranderen, zodat de fietsers en de voetgangers in één keer van de Beaulieulaan naar de Triomflaan kunnen oversteken in plaats van de huidige regeling, waarbij ze in twee keer moeten oversteken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het beheer van de verkeersstromen door de verkeerslichten niet binnen het bestek van het plan valt;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen dat het plan de toegankelijkheid van het naburige CHIREC-ziekenhuis en de vlotheid van het verkeer tot aan de toegangen verzekert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de toegankelijkheid van het Delta Ziekenhuis behoudt, dat bereikbaar zal blijven vanaf de stadsboulevard en de openbare vervoerslijnen, waaronder het Delta-metrostation; dat het plan bijdraagt aan de bevordering en de vergemakkelijking van de toegankelijkheid van het Delta Ziekenhuis voor de actieve modi door de creatie van een porositeit voor fietsers en voetgangers op de Triomfsite; dat het plan overigens de verbetering van de toegankelijkheid van het Delta Ziekenhuis vanaf het zuiden voorziet, via de Driehoeksite - en dit zowel voor de actieve modi als voor de voertuigen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het voorschrift betreffende de lokalisatie van de toegang tot de ondergrondse parkeergarage in het Triomfgebied op de Triomflaan in het verordenende luik wordt verplaatst, zodat de effecten ervan kunnen worden gegarandeerd;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik van het plan bestaat uit geschreven en grafische voorschriften die op het gepaste niveau de invariabele elementen beschrijft waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplichtend karakter wil geven om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te verzekeren; dat de inrichting van de toegangen tot de parking niet binnen de mate van detail van het plan valt;

en prévoyant des emplacements de stationnement et de zones qui y sont réservées, afin de diminuer la pression automobile, conformément aux objectifs de sa stratégie de mobilité;

Considérant que des réclamants demande que le plan prévoit des emplacements vélos sécurisés et accessibles, malgré la suppression du parking de transit existant;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y ajouter la recommandation de créer de stationnements vélo sécurisés aux principaux nœuds intermodaux, tel que sur l'esplanade Delta;

Considérant que des réclamants demandent que le site Delta soit relié à une ligne de tram;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Delta bénéficie déjà d'une connexion forte au réseau de transport en commun via la ligne de métro;

1.3. Triomphe : immeubles singuliers mixtes (2.1.b)

Considérant que des réclamants demandent de supprimer la sortie en contre-sens des bâtiments « Omega Court »;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des voiries et des accès ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent de maintenir le petit chemin qui relie l'avenue Ginette Javeaux au futur boulevard urbain;

Considérant que des réclamants demandent de maintenir la possibilité de rejoindre le futur boulevard urbain en direction de la sortie de ville depuis le boulevard des Invalides;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le maintien du chemin reliant l'avenue Ginette Javeaux au futur boulevard urbain, et de la jonction entre le boulevard urbain et le boulevard des Invalides;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'une voirie le long des bâtiments de la STIB qui permettrait de relier le pont Delta à la fin de la E411; afin de transformer la rue Jules Cockx en espace piétonnier, réservé aux modes actifs;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une voirie le long des bâtiments existants de la STIB impliquerait des conflits de circulation avec les bus;

Considérant que des réclamants demandent que les feux du carrefour existant soient modifiés pour permettre aux cyclistes et aux piétons de passer de l'avenue de Beaulieu au boulevard du triomphe d'une seule traite, au lieu du passage en deux temps qui leur est actuellement imposé;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion des flux par les feux de circulation ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan assure l'accessibilité de l'hôpital CHIREC voisin et la fluidité du trafic jusqu'à ses accès;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan maintient l'accessibilité de l'hôpital Delta, qui restera accessible depuis le boulevard urbain et les lignes de transport en commun qui le desservent, dont la station de métro Delta; Que le plan contribue à favoriser et faciliter l'accessibilité de l'hôpital Delta par les modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne au sein du site Triomphe; que par ailleurs le plan prévoit l'amélioration de l'accessibilité de l'hôpital Delta par le sud, via le site Triangle, tant pour les modes actifs que pour les véhicules;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription relative à la localisation de l'accès au parking souterrain de la zone Triomphe sur le boulevard du Triomphe soit déplacée dans le volet réglementaire, afin de garantir qu'elle sorte ses effets;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet réglementaire du plan se compose de prescriptions littérales et de prescriptions graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi; que l'aménagement des accès de parking ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het plan bekritiseert omdat op pagina 117 van het verordenende luik sprake is van de behandeling 'van de eerste bouwlagen', terwijl dit verordenende voorschrift alleen betrekking heeft op de benedenverdiepingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik, naast het lint van actieve gevels op de benedenverdieping van de gebouwen erlangs, een vergelijkbare behandeling aanbeveelt van de laagste verdiepingen van die gebouwen, rekening houdend met het specifieke karakter van de site, die gelegen is in de nabijheid van een belangrijke openbare ruimte en zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer;

1.4. Jules Cockxstraat (2.1.c)

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op het MER omdat het het kruispunt tussen de Jules Cockxstraat en de Invalidenlaan niet correct onderzoekt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de wegen en de verkeersruimten niet binnen de mate van detail van het plan vallen en dat deze ingrepen, evenals hun effecten, in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden verduidelijkt;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek formuleren over het gebrek aan groene continuïteit wanneer men de wegen niet oversteekt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan naast het gebied van landschappelijke continuïteit dat de Beaulieusite met de Deltasite verbindt via de groene ruimte Michiels en de verbinding Brasem-Javaux, een landschappelijke aanleg voorziet van de Jules Cockxstraat als 'met bomen omzoomde boulevard met grote voetgangersruimte' in het verlengde van de landschappelijke continuïteit tot aan de Deltaesplanade;

Overwegende dat sommige reclamanten vragen dat het plan een bijzondere aandacht besteedt aan de afstand ten opzichte van de gevels voor de zones die toegankelijk zijn voor de autoladders van de brandweer; dat de bomen, de lantaarnpalen en het andere stadsmeubilair de toegang van de voertuigen van de brandweer niet belemmeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een doorgang voor de voertuigen van de brandweer voorziet tussen de Charles Michielslaan en de Beaulieulaan, rekening houdend met de dichtheid van de geplande bebouwing; dat die doorgang in normale omstandigheden eventueel door een verplaatsbare voorziening kan worden afgesloten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de naleving van de normen op het vlak van brand en toegang van voertuigen van de hulpdiensten niet binnen de mate van detail van het plan valt en tijdens de fase van de vergunningsaanvragen zal worden onderzocht;

1.5. Jules Cockxwijk (2.1.d)

Overwegende dat reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staan ten opzichte van de verdichting en de verstedelijking van de Deltasite om de reden dat dit een mogelijkheid biedt tot sterkere verdichting met de bouwwerken in de hoogte, zodat vloerruimten kunnen vrijkomen; dat dit een meerwaarde vormt voor het stadskader;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de Deltasite wordt gekenmerkt door grote ruimten en daardoor een gevoel van luchtigheid creëert die zich over alle sites verspreidt;

Overwegende dat reclamanten kritiek formuleren op de verdichting van de Deltasite om de reden dat de geplande gebouwen de wijk en de Cockxstraat in het algemeen volledig zullen aantasten; dat dit geluidshinder zal veroorzaken; dat de afstand tussen de geplande bouwwerken niet coherent is; dat de oriëntatie van de bouwwerken niet kwalitatief is; dat dit de levenskwaliteit van de buurtbewoners niet zal verbeteren; dat dit zal leiden tot een ingesloten wijk zonder continuïteit met de naburige wijken; dat dit zal leiden tot delinquentie; dat de site te zeer wordt verstedelijkt; dat ze niet beantwoordt aan de doelstellingen van het plan en niet in de bestaande bebouwing wordt geïntegreerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat de bebouwbare oppervlakte aan de kant van de Jules Cockxstraat is verkleind, maar de schaal van het plan dit moeilijk zichtbaar maakt; dat het strategische luik op pagina 74 erop lijkt te wijzen dat het bebouwbare gebied ook zal worden beperkt langs de spoorweg; dat ze het verbod betwisten om op die plaatsen te bouwen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling voorziet van een gemengde wijk met de bedoeling om "de stad te vervolledigen" en stads- en kwalitatieve verbindingen mogelijk te maken in plaats van de bestaande openluchtparking;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement critiquent le plan en ce qu'il parle du traitement « des premiers niveaux » en façades actives en page 117 du volet stratégique, alors que cette prescription réglementaire ne concerne que les rez-de-chaussée;

Considérant que le Gouvernement indique qu'en plus du liseré de façade actives applicables aux rez-de-chaussée des immeubles bordés par celui-ci, le volet stratégique préconise un traitement similaire des premiers niveaux de ces immeubles, compte tenu de la spécificité du site, localisé à proximité d'un espace public majeur et très bien connecté aux transports publics;

1.4. Rue Jules Cockx (2.1.c)

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'examine pas correctement le carrefour entre la rue Jules Cockx et le boulevard des Invalides;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des voiries et des espaces de circulation ne relèvent pas du degré de détail du plan et seront précisés dans le cadre des demandes de permis, au même titre que leurs incidences;

Considérant que des réclamants critiquent l'absence de continuité verte sans devoir traverser les voies de circulation;

Considérant que le Gouvernement indique qu'en plus de la zone de continuité paysagère reliant le site Beaulieu au site Delta via l'espace vert Michiels et la liaison Brème-Javaux, le plan prévoit un aménagement paysager de la rue Jules Cockx en tant que « boulevard arboré comprenant de larges espaces piétons » dans le prolongement de la zone de continuité paysagère jusqu'à l'esplanade Delta;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prête une attention particulière aux distances aux façades pour les zones accessibles aux auto-échelles du Service d'incendie; que les arbres, lampadaires et autre mobilier urbain n'entravent pas l'accès aux véhicules du Service d'incendie;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoit un passage pour les véhicules du Service Incendie entre l'Avenue Charles Michiels et l'Avenue Beaulieu, compte tenu de la densité du bâti projeté; que ce passage puisse éventuellement être fermé en temps normal par un dispositif amovible;

Considérant que le Gouvernement indique que le respect des normes en matière d'incendie et d'accès des véhicules de secours ne relève pas du degré de détail du plan et sera examiné au stade des demandes de permis;

1.5. Quartier Jules Cockx (2.1.d)

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement sont favorables à la densification et à l'urbanisation du site Delta aux motifs; que cela offre une possibilité de densification plus forte avec des constructions en hauteur de façon à libérer des espaces au sol; que cela constitue une plus-value pour le cadre urbain;

Considérant que des réclamants relèvent que le site Delta se caractérise par de grands espaces et imprime une sensation d'aération qui se dégage sur l'ensemble des sites;

Considérant que des réclamants critiquent la densification du site Delta aux motifs; que les bâtiments projetés vont complétement dégrader le quartier et la rue Cockx en particulier; que cela va engendrer des nuisances sonores; que la distance entre les constructions projetées est incohérente; que l'orientation des constructions n'est pas qualitative; que cela ne va pas améliorer la qualité de vie des riverains; que cela va impliquer un quartier enclavé et sans continuité avec les quartiers avoisinants; que cela va générer de la délinquance; que l'urbanisation du site est excessive; qu'elle ne rencontre pas les objectifs du plan et ne s'intègre pas au bâti existant;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement relèvent que la surface constructible est réduite côté rue Jules Cockx, mais que l'échelle du plan rend sa lecture difficile; que le volet stratégique semble montrer en page 74 que la zone constructible serait également réduite le long du chemin de fer; qu'ils contestent l'interdiction de construire à ces endroits;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le développement d'un nouveau quartier mixte afin de « compléter la ville » et permettre des connexions urbaines et qualitatives à la place du parking à ciel ouvert existant;

Dat het kadert in de doelstellingen van het GPDO en de algemene beleidsverklaring 2014-2019;

Dat in het plan de aanbevelingen van het MER - en dan meer bepaald op het vlak van de geluidshinder, de inplanting en de integratie van de bouwwerken - zijn geïntegreerd;

Dat het plan bouwzones en de inplanting van bouwwerken op de rooilijn voorziet; dat het de verluchting en de aansluiting van de nieuwe wijk met de bestaande bebouwing verzekert via de Brasem-Javaux-verbinding, het landschappelijke continuïteitsgebied en verschillende verkeersruimten;

Dat de schema's die in het strategische luik zijn opgenomen, illustratief zijn; dat het MER geen incoherentie bevat met betrekking tot de afstanden tussen de gebouwen; dat het bebouwbare potentieel wordt bepaald door de bouwzones die in het strategische luik van het plan zijn opgenomen en de toegelaten maximale hoogten door het verordenende luik van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van woningen op de site omdat die toegang tot de stad weinig kwalitatief is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling aanmoedigt van een programmatische gemengdheid in de Jules Cockxwijk, met inbegrip van de bouw van betaalbare en aangepaste woningen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale mix, in combinatie met nieuwe openbare ruimten en voorzieningen;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van openbare woningen op de site; dat ze vragen dat het percentage openbare woningen niet meer dan 25 % bedraagt; dat dit soort woningen over de volledige site worden gespreid, teneinde gettovorming te voorkomen;

Overwegende dat het bestuur dat verantwoordelijk is voor de territoriale planning (Perspective), voorstelt om voor de Deltasite - een openbaar terrein waarvan het Gewest eigenaar is - doelstellingen vast te leggen voor openbare woningen, rekening houdend met de grote vraag naar dat soort woningen in de gemeenten in het zuidoosten van Brussel, het beperkte aanbod van betaalbare woningen in de nabijheid en de zeldzame kans om nog openbare huisvesting op het grondgebied van het Gewest te creëren;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd met de bedoeling om op de terreinen waar het Gewest eigenaar is (zoals de Deltasite), minstens 50 % woningen met een sociaal doeleinde te bouwen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie nota heeft genomen van de mogelijkheid om een school te bouwen op de Deltasite;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) kritiek formuleert op de aanleg van een logistieke weg en sport- of schoolvoorzieningen op de site omdat deze nog meer geluidshinder zullen veroorzaken bovenop de geluidshinder waaraan de woningen in de Michielsstraat en in de omliggende straten nu al worden blootgesteld door de spoorweg, de MIVB-stelplaats en het Delta Ziekenhuis;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de mogelijkheid biedt om school- of sportvoorzieningen te realiseren ten zuiden van de nieuwe Jules Cockxwijk; dat over de inplanting nog geen definitieve beslissing is genomen en dat dit in voorkomend geval tijdens de fase van de vergunningsaanvragen zal worden onderzocht;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie nota neemt van het feit dat de uitbreiding van de MIVB-stelplaats nog altijd door het plan wordt voorzien (uitbreiding met 30 %);

Overwegende dat een aantal reclamanten de verplaatsing van de remise van de MIVB vragen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan meerdere varianten van inrichting van de nieuwe Jules Cockxwijk voorstelt; dat variant B de mogelijkheid omvat van de uitbreiding van de stelplaats van de MIVB; dat variant A het behoud van de stelplaats op haar huidige plaats voorziet; dat beide varianten streven naar de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid rond een ruim huisvestingsprogramma, in overeenstemming met de doelstellingen van het plan;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op de geplande verbindingswegen voor fietsers en voetgangers omdat deze slechts weinig tussenliggende toegangspunten hebben;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in de hele Jules Cockxwijk de realisatie van porositeiten voor fietsers en voetgangers aanbeveelt; dat hun toegangspunten zullen worden bepaald tijdens de fase van de vergunningsaanvragen, afhankelijk van de bouwzones op de site;

Qu'il s'inscrit dans les objectifs du PRDD et de la Déclaration de politique régionale (2014-2019);

Que le plan intègre les recommandations du RIE notamment en matière de nuisances sonores, d'implantation et d'intégration des constructions;

Que le plan prévoit des zones de bâtisse et l'implantation des constructions à l'alignement; qu'il assure l'aération et la connexion du nouveau quartier avec le bâti existant au travers de la liaison Brème-Javaux, de la zone de continuité paysagère et de différents espaces de circulation;

Que les schémas repris dans le volet stratégique du plan sont illustratifs; que le RIE n'a pas relevé d'incohérence en termes de distances entre bâtiments; que le potentiel constructible est défini par les zones de bâtisses reprises dans le volet stratégique du plan, et les hauteurs maximales autorisées par le volet réglementaire du plan;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de logements sur le site, aux motifs; que cette entrée de ville est peu qualitative;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage le développement d'une mixité programmatique dans le Quartier Jules Cockx, incluant la création de logement accessibles et adaptés répondant à l'objectif de mixité sociale, accompagnés de nouveaux espaces publics et d'équipements;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de logements publics sur le site; qu'ils demandent que le taux de logements publics ne dépasse pas 25 %; que ce type de logements soit réparti sur le site afin d'éviter de créer un ghetto;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère de fixer des objectifs de logements publics pour le site Delta, foncier public aux mains de la région, compte tenu de la forte demande dans les communes du sud-est de Bruxelles, de l'absence d'offre de logements financièrement accessibles à proximité, de la rare opportunité de créer encore du logement public sur le territoire de la région;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, tels que le site Delta;

Considérant que la Commission régionale de développement a pris note de la possibilité d'implanter une école sur le site Delta;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) critique l'implantation d'une voirie logistique et d'un équipement sportif ou scolaire sur le site, au vu des nuisances sonores déjà impliquées par le chemin de fer, le dépôt de la STIB, et l'hôpital Delta pour les logements de la rue Michiels et avoisinants;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan relève la possibilité de réaliser un équipement de type scolaire ou sportif au sud du nouveau quartier Jules Cockx; que son implantation n'est pas arrêtée ni définie, et sera examinée au stade des demandes de permis le cas échéant;

Considérant que la Commission régionale de développement prend note que l'agrandissement du dépôt de la STIB est toujours prévu par le plan (agrandissement de 30%);

Considérant que des réclamants demandent le déplacement du dépôt de la STIB;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan propose plusieurs variantes d'aménagement du nouveau quartier Jules Cockx ; que la variante B inclut la possibilité d'extension du dépôt de la STIB; que la variante A prévoit le maintien du dépôt dans son emprise actuelle; que les deux variantes visent le développement d'une mixité programmatique autour d'un large programme de logements, conformément aux objectifs du plan;

Considérant que des réclamants critiquent les liaisons cyclo-piétonnes projetées en ce qu'elles ne comportent que peu de point d'accès intermédiaires;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise la réalisation de porosités cyclo-piétonnes au travers du quartier Jules Cokcx; que leurs points d'accès seront déterminés au stade des demandes de permis, selon les zones de bâtisses du site;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de bestaande transitparking te behouden, uit te breiden en de verbinding ervan met het openbaar vervoer te verbeteren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om een parking aan te leggen verder afgelegen van de stad; dat auto's best zo weinig mogelijk kilometers afleggen in de stad om hun milieu-impact te beperken;

Dat de Deltaparking momenteel niet als relaisparking functioneert en verzadigd is; dat deze al in het hart van de stad ligt;

Dat het schrappen ervan zal worden gecompenseerd door de aanleg van de mobiliteitshub aan de toegang tot de stad;

1.6. Michielsruimte (2.1.e)

Overwegende dat meerdere reclamanten gunstig staan ten opzichte van de landschappelijke aanleg van het Michielsplein;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op de geplande groene ruimten omdat ze te klein zijn, ingesloten liggen tussen de gebouwen en door overvolle openbare wegen worden doorkruist;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de Deltasite bijdraagt aan de ontwikkeling van het groene netwerk tussen de campus Pleinlaan en het Zoniënwoud;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Michielsruimte door het plan wordt beschouwd als een ontspanningsruimte voor de bewoners van de wijk; dat het de bedoeling is om een aansluiting te vormen voor de actieve modi tussen het naburige nieuwe park L26, de parkway van de Driehoeksite en het gebied van landschappelijke continuïteit;

Dat de herinrichting van de Deltasite past in de transversale doelstelling van het plan om te vergroenen en bij te dragen aan de versterking van het groene netwerk, en dan meer bepaald tussen de campus Pleinlaan en het Zoniënwoud;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een ondergrondse parkeergarage in de Michielsruimte aan te leggen, met een ondergrondse verbinding tussen de Driehoeksite en de Beaulieusite; tussen het CHIREC-ziekenhuis, de brandweerkazerne en de Herrmann-Debrouxlaan; dat in die parkeergarage parkeerplaatsen worden voorzien voor deelauto's, huurauto's, elektrische fietsen en voertuigen van personen met een handicap;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de bouw van een ondergrondse parkeergarage aanbeveelt met voldoende parkeerplaatsen voor de werknemers van de MIVB; dat de ligging en de toegang tot die parkeergarage niet binnen de mate van detail van het plan vallen en dat deze elementen in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald;

Dat het plan aanbeveelt om de parkeerplaatsen behorend bij de nieuwe Jules Cockxwijk te beperken door het parkeren aan te moedigen voor gedeelde vervoersmodi, rekening houdend met het feit dat de site uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de Michielsruimte op een plaat wordt ingericht;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de weg ten zuiden van het fietspad tussen de Driehoeksite en de Beaulieusite aan te leggen, om zo een kruising te voorkomen op de plaats waar de snelheid van de fietsers wegens de hoogteverschillen het hoogst zal liggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de precieze aanleg van de Michielsruimte, de wegen en de verkeersruimten van de verschillende mobiliteitswijzen niet binnen de mate van detail van het plan valt en tijdens de fase van de vergunningsaanvragen zal worden bepaald;

2. Site 2: Driehoek (2.2.)

2.1 Algemene opmerkingen

Overwegende dat meerdere reclamanten gunstig staan tegenover de geplande aanleg van de Driehoeksite;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaren maken tegen de verstedelijking en de 'betonnering' van de Driehoeksite omdat de vestiging van een sorteercentrum van Bpost een negatief effect zal hebben op het verkeer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Driehoeksite een braakliggend spoorwegterrein is, eigendom van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, dat wordt gekenmerkt door een duidelijk aanwezige spoorweginfrastructuur; dat de vraag bestaat om daar meer bepaald openbare logistieke functies van gewestelijk belang te vestigen;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du parking de transit existant, son agrandissement et l'amélioration de sa connexion aux lignes de transport en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que l'objectif du plan est de créer un parking le plus en amont de la ville; que pour limiter l'impact environnemental, les voitures doivent parcourir le moins de kilomètres possibles en ville;

Que le parking de Delta ne fonctionne actuellement pas comme un parking relais et est saturé; qu'il est déjà situé au cœur de la ville;

Que sa suppression sera compensée par la création du hub de mobilité à l'entrée de la ville;

1.6. Espace Michiels (2.1.e)

Considérant que des réclamants sont favorables à l'aménagement paysager de la place Michiels;

Considérant que des réclamants critiquent les espaces verts projetés, aux motifs; qu'ils sont trop petits, enclavés entre des immeubles et traversés par des voiries congestionnées;

Considérant que des réclamants demandent que le site Delta contribue un développement du maillage vert entre le campus de la plaine et la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique que l'espace Michiels est envisagé par le plan comme un espace d'agrément et de respiration pour le quartier; qu'il vise à assurer une connexion pour les modes actifs entre le nouveau parc L26 voisin, le parkway du site Triangle, et la zone de continuité paysagère;

Que le réaménagement du site Delta s'inscrit dans l'objectif transversal du plan de végétaliser et de contribuer au renforcement du maillage vert, notamment entre le campus de la plaine et la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un parking en sous-sol de l'espace Michiels, avec une jonction souterraine entre le site Triangle et le site Beaulieu; entre l'hôpital CHIREC, la caserne de pompiers et le boulevard Herrmann-Debroux; que ce parking accueille des emplacements réservés aux voitures partagées, voitures de location, vélos électriques, personnes handicapées;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise l'aménagement d'un parking souterrain comprenant un nombre d'emplacements de stationnement suffisant pour les employés de la STIB; que l'emplacement et l'accès de ce parking ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Que le plan recommande de limiter les espaces de stationnement afférents au nouveau quartier Jules Cockx en encourageant le stationnement dédié aux modes de transports partagés, compte tenu de la très bonne accessibilité du site au réseau de transports en commun :

Considérant que des réclamants demandent que l'espace Michiels soit aménagé sur dalle;

Considérant que des réclamants demandent de placer la voirie au sud de la piste cyclable reliant le site Triangle au site Beaulieu afin d'éviter un croisement au point où la vitesse des cyclistes sera la plus élevée au vu des dénivelés;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement précis de l'espace Michiels, des voiries et des espaces de circulation des différents modes de mobilité ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé au stade des demandes de permis;

2. Site 2 : Triangle (2.2.)

2.1. Observations générales

Considérant que des réclamants sont favorables à l'aménagement projeté du site Triangle;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'urbanisation et à la « bétonisation » du site Triangle, aux motifs; que l'installation d'un centre de tri de Bpost aura un effet pervers sur la circulation;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Triangle est une friche ferroviaire, propriété de la société d'aménagement urbain, caractérisée par une infrastructure ferroviaire très présente; que la demande existe d'y accueillir notamment des fonctions logistiques publiques d'importance régionale; qu'il est essentiel pour la Région de

dat het voor het Gewest van essentieel belang is om een stedelijke vorm te vinden die het mogelijk maakt om grote infrastructuur en voorzieningen in de moeilijke topografische context van de Driehoek te integreren;

Overwegende dat verschillende reclamanten opmerken dat de aanleg van een gemengde wijk met activiteiten en woningen en meerdere openbare groene ruimten de kans zal bieden om animatie, leefbaarheid en levenskwaliteit te introduceren in deze zone die momenteel braakliggend terrein is, in overeenstemming met de investeringen die voor het Delta Noord-gebied werden gedaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de reconversie voorziet van de Driehoeksite om er productie- en logistieke activiteiten te vestigen met geïntegreerde diensten voor ondernemingen en gelijktijdig het bestaan van die activiteiten met andere stedelijke functies te verzekert; dat die economische ontwikkeling nieuwe werkgelegenheid zal scheppen;

Dat het plan bedoeld is om de site te ontsluiten en te integreren in de stedelijke dynamiek door de ontwikkeling van een gemengde wijk (stadsvoorzieningen, woningen en groene ruimten) en de aanleg van groene ruimten (parkway en plaat) te bevorderen; dat de aanleg van die groene ruimten de uitsluiting rechtvaardigt van de Driehoeksite uit het toepassingsgebied van het algemene voorschrift nummer 6 (AV6) van het huidige verordenende luik;

Overwegende dat het bestuur dat verantwoordelijk is voor de territoriale planning (Perspective) opmerkt dat de site, die eigendom is van de MSI, al het voorwerp heeft uitgemaakt van een architectuurwedstrijd en verschillende overheidsopdrachten met het oog op de leefbaarheid ervan; dat het vraagt om te waarborgen dat deze laatste verenigbaar blijven met het programma van het plan;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie eraan herinnert dat op elk moment moet worden gewaarborgd dat de projecten in verband met de Driehoeksite die momenteel worden gedefinieerd, verenigbaar blijven met het algemene kader dat door het plan werd vastgelegd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat bij de opstelling van het MER rekening werd gehouden met de haalbaarheidsstudies die op dat moment beschikbaar waren; dat het plan het kader van de realisatie van de projecten die zullen worden uitgevoerd, zal verzekeren; dat de projecten dan ook verenigbaar zijn met het plan;

2.2 Park L26 (2.2.a.)

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Watermaal-Bosvoorde gunstig staan tegenover de aanleg van een park dat deel zal uitmaken van het groene netwerk;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het park L26 bedoeld is als groene ontspanningsruimte die de kans biedt om het bijzondere landschap van de taluds van de spoorweg van L26 kwalitatief te ontwikkelen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het park van lijn 26 moet worden gezien in de continuïteit van het groene spoor langs lijn 26 vanaf Ukkel; dat het veeleer een groene continuïteit betreft die slechts beperkt kan worden gevaloriseerd op het vlak van de recreatie, maar wel een pad en wilde natuur kan bevatten; dat het dus niet een park betreft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het park L26 de mogelijkheid zal bieden om de verbindingen voor de 'actieve modi' tussen het station van Watermaal en de Arcaden en Oudergem te verbeteren; dat de taluds van het park ook de steun kunnen vormen voor een innoverende programmering van openbare ruimte op een helling door er een bestemmingsruimte van te maken; dat het plan daarom bedoeld is om het bestaande spoorwegtalud om te vormen tot een volwaardig uitgerust landschapspark; dat het plan de ontwikkeling aanbeveelt van programma's en activiteiten die aansluiten op de context van de omliggende wijk en de bijzondere topografie van de locatie, teneinde er een wandel- en ontspanningsruimte van te maken, maar ook een ontmoetings- en recreatieruimte met speelpleinen en sportterreinen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vaststelt dat de spoorwegaansluiting L26/3 wordt geschrapt en zal worden heraangelegd als fietspad, waardoor een aanzienlijk hoogteverschil tussen beide uiteinden ontstaat; dat ze opmerkt dat die optie het voorwerp zal moeten uitmaken van een grondig onderzoek en topografische metingen, dat ze in het onderzoek van Leefmilieu Brussel is geïntegreerd dat momenteel wordt uitgevoerd naar het FietsGEN tussen Moensberg en Delta;

trouver une forme urbaine qui permette d'intégrer de grandes infrastructures et équipements dans le contexte topographique difficile du Triangle;

Considérant que des réclamants relèvent que la création d'un quartier mixte d'activités et de logements, ainsi que plusieurs espaces publics verts, permettra d'offrir de l'animation, de l'habitabilité et de la qualité de vie dans cette zone actuellement en friche, en lien avec les investissements réalisés pour la zone Delta Nord;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la reconversion du site Triangle pour y accueillir des activités productives et logistiques, aux services intégrés aux entreprises tout en assurant leur cohabitation avec les autres fonctions urbaines; que ce développement économique sera source de création de nouveaux emplois;

Que le plan entend désenclaver le site et l'intégrer aux dynamiques urbaines en aménageant des espaces publics et en favorisant le développement d'un quartier mixte (équipements à la ville, logements et espaces verts) ainsi que la création d'espaces verts (parkway et dalle); que la création de ces espaces verts justifie l'exclusion du site Triangle du champ d'application de la prescription générale numéro 6 (PG6) du présent volet réglementaire;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) relève que le site propriété de la SAU a déjà fait l'objet d'un concours d'architecture et de différents marchés publics en vue de sa viabilisation; qu'elle demande de garantir que ces derniers restent compatibles avec le programme du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement rappelle qu'il convient de garantir à tout moment que les projets en cours de définition sur le site Triangle restent compatibles avec le cadre général fixé par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a considéré les études de faisabilités disponibles au moment de sa réalisation; que le plan assurera le cadre de la réalisation des projets qui seront mis en œuvre; que les projets seront dès lors compatibles avec le plan;

2.2. Parc L26 (2.2.a.)

Considérant que des réclamants et la commune de Watermael-Boitsfort sont favorables à la création d'un parc participant au maillage vert;

Considérant que le Gouvernement indique que le parc L26 a pour vocation d'être un espace vert d'agrément permettant notamment de développer qualitativement le paysage particulier des talus de chemin de fer de la L26;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que le parc de la ligne 26 doit être vu dans la continuité de la voie verte le long de la ligne 26 depuis Uccle; qu'il s'agit plus d'une continuité verte peu valorisable en termes de récréation mais qui peut abriter un cheminement et de la nature sauvage; qu'il ne s'agit donc pas d'un parc;

Considérant que le Gouvernement indique que le parc L26 permettra d'améliorer les connexions « modes actifs » entre les gares de Watermael et des Arcades et Auderghem; que les talus du parc pourront également être le support d'une programmation innovante d'espace public en pente en faisant un espace de destination; que le plan entend ainsi réaménager le talus ferroviaire existant en un véritable parc paysager équipé; que le plan préconise le développement de programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant et la topographie particulière des lieux, afin d'en faire un espace de promenade, de détente mais aussi de rassemblement et de loisir avec des plaines de jeux et terrains de sports;

Considérant que la Commission régionale de développement constate que le raccord ferroviaire L26/3 est supprimé et récupéré pour une piste cyclable, ce qui créé une différence de niveau considérable entre les deux extrémités; qu'elle relève que cette option devra faire l'objet d'une étude approfondie et de relevés topographique, qu'elle est intégrée à l'étude de Bruxelles Environnement en cours concernant le RER vélo entre Moensberg et Delta;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de aanleg van het park zal impliceren dat de grond over een grote oppervlakte met 10 m zal moeten worden opgehoogd; dat het park in de schaduw zal liggen van de geplande bouwwerken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van het park en de grondwerken die daarmee verband houden, niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in de fase van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht;

Dat het MER de ophoging voor de aanleg van het park heeft onderzocht en die verhoging niet als problematisch heeft beschouwd;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een park omdat dit volgens hen tot delinquentie zal leiden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling aanbeveelt van een park met meerdere programma's en activiteiten met de bedoeling om er de sociale controle te verzekeren; dat de beveiliging van de openbare ruimten en de strijd tegen delinquentie en vandalisme niet binnen de bevoegdheden van het plan vallen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om de bestaande bomen te behouden, aangezien deze de geluidshinder veroorzaakt door de spoorweginstallaties beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op het vlak van de geluidshinder en de flora heeft onderzocht; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en deze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat de bomenrijen geen effect hebben op de verspreiding van het lawaai; Dat het effect van vegetatie op geluidsoverlast een breedte van enkele tientallen meter impliceert, hetgeen niet het geval is bij beplanting in een rij;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Watermaal-Bosvoorde positief staan tegenover de inrichting van porositeiten voor fietsers en voetgangers langs de spoorweg L26;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van een porositeit voor fietsers en voetgangers door het park L26 met de bedoeling om de stations van Watermaal en de Arcaden met de groene ruimte Michiels en de Deltasite te verbinden;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om in de Briljantstraat voldoende parkeerplaatsen op de openbare weg te voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de heraanleg aanbeveelt van de Briljantstraat langs het park L26 tot een plaatselijke en rustige weg, aangepast aan de aanwezigheid van een park in een lint; dat het MER de parkeerbehoeften heeft geëvalueerd; dat het detail van het plan het niet mogelijk maakt om zich uit te spreken over de bijzondere inrichtingen van de wegen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op het gebrek aan geplande groene ruimten op de Driehoeksite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling voorziet van twee kwaliteitsvolle groene ruimten op de Driehoeksite, door het park L26 en de parkway;

Overwegende dat het MER aanbeveelt om een verbinding te creëren tussen het Park L26 en de Briljantstraat (verbinding in de richting van Hof ter Coigne en het Reigerbospark (IJsvogellaan);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van het spoorwegtalud van de L26 voorziet als uitgerust landschapspark en de heraanleg van de Briljantstraat erlangs tot plaatselijke en rustige weg, aangepast aan de aanwezigheid van een park in een lint; dat het Park L26 met de Briljantstraat zal verbonden zijn; dat de gedetailleerde informatie over de aanleg van het Park L26 niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Dat de aanleg van het Park L26 de deklassering van de spoorweginfrastructuur vereist; dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om een alternatieve aanleg te verduidelijken indien de deklassering van de spoorweginfrastructuur onmogelijk zou blijken; dat dit alternatief de programmering voorziet van het gedeelte van het talud dat toegankelijk zou kunnen zijn voor het publiek en hun toegang via de Briljantstraat; dat in dat alternatief het Park L26 ook met de Briljantstraat zal worden verbonden; dat de gedetailleerde informatie over de inrichting van dit alternatief niet binnen de mate van detail van het plan valt;

2.3 Parkway (2.2.b.)

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat bepaalde delen van het bestaande braakliggende terrein worden opgenomen als ontwikkelingsgebied in het Brusselse ecologische net; dat het project dat erin bestaat om een gebied in volle grond te betonneren om er een sokkel te plaatsen en daarboven een groendak, niet kan worden beschouwd als een verbetering van het gebied op het vlak van de biodiversiteit;

Considérant que des réclamants relèvent que l'aménagement du parc impliquera la rehausse du niveau des terres de 10 m sur une surface importante; que le parc sera ombragé par les constructions projetées;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement du parc et les travaux de terrassement y afférents ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront étudiés au stade des demandes de permis;

Que le RIE a apprécié le rehaussement des terres pour l'aménagement du parc; que ce rehaussement n'a pas été jugé problématique;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'un parc au motif que cela engendrera de la délinquance;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le développement d'un parc avec une pluralité de programme et d'activité, de nature à assurer un contrôle social; que la sécurisation des espaces publics et la lutte contre la délinquance et le vandalisme ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants demandent de préserver les arbres existants qui réduisent les nuisances sonores des installations de chemin de fer;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan en termes de nuisances sonores et de flore; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; que les alignements d'arbres n'ont pas d'effet sur la propagation du bruit; que l'effet de la végétation sur la propagation du bruit implique une épaisseur de plusieurs dizaines de mètres que n'ont pas les plantations en alignement

Considérant que des réclamants et la commune de Watermael-Boitsfort sont favorables à l'aménagement de porosités cyclo-piétonnes le long de la voie de chemin de fer L26;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'une porosité cyclo-piétonne au travers du parc L26 afin de connecter les gares de Watermael et des Arcades à l'espace vert Michiels et au site Delta;

Considérant que des réclamants demandent de prévoir suffisamment d'emplacements de stationnement en voirie dans le rue de Brillant;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le réaménagement de la rue du Brillant qui jouxte le parc L26 en voirie locale et apaisée, adaptée à la présence d'un parc en lisière; que le RIE a évalué les besoins en stationnement; que le détail du plan ne permet pas de se prononcer sur les aménagements particuliers des voiries;

Considérant que des réclamants critiquent le manque d'espaces verts projetés sur le site Triangle;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le développement des deux espaces verts de qualité sur le site Triangle, au travers du parc L26 et du parkway;

Considérant que le RIE recommande de créer une connexion entre le Parc L26 et la rue du Brillant (connexion vers Hof ter Coigne et le parc de la Héronnière (avenue du Martin Pêcheur);

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement du talus ferroviaire de la L26 en parc paysager équipé et le réaménagement de la Rue du Brillant qui le jouxte en voirie locale et apaisée, adapté à la présence d'un parc en lisière; que le Parc L26 sera connecté à la rue du Brillant; que les détails d'aménagements du Parc L26 ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Que l'aménagement du Parc L26 nécessite le déclassement de l'infrastructure ferroviaire; que le volet stratégique du plan a été modifié pour préciser l'alternative d'aménagement dans le cas où le déclassement de l'infrastructure ferroviaire s'avèrerait impossible; que cette alternative prévoit la programmation de la partie du talus pouvant être accessible au public et leur accès par la rue du Brillant; que dans cette alternative le Parc L26 sera également connecté à la rue du Brillant; que les détails d'aménagements de cette alternative ne relèvent pas du détail du plan;

2.3. Parkway (2.2.b.)

Considérant que des réclamants relèvent que certaines parties de la friche existante sont reprises comme zone de développement dans le réseau écologique bruxellois; que le projet qui consiste à bétonner une zone de pleine terre pour mettre un socle et par-dessus une toiture verte ne peut pas être considéré comme une amélioration de la zone en termes de biodiversité;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op het vlak van de fauna en de flora heeft onderzocht; dat het MER besluit dat het bestaande ingesloten braakliggende terrein tussen de spoorweginfrastructuren niet van bijzonder biologisch belang is, behalve de taluds van de spoorwegen die een zeker potentieel vormen als ecologische verbindingen; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, met uitzondering van de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat het het groene netwerk op de site ontwikkelt en versterkt door de aanleg van de parkway en het park L26; dat het geen andere interventie voorziet in de bestaande spoorweggebieden; Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om er een AV 00.16 aan toe te voegen dat bepaalt dat de handelingen en de werken gericht zijn op het behoud van de doorlaatbaarheid van de site, waarmee het geïntegreerde regenwaterbeheer door infiltratie of retentie mogelijk is, en dat daarbij vooral doorlaatbare materialen worden gebruikt;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan voorschriften oplegt die ervoor moeten zorgen dat de biodiversiteit zich op de site kan ontwikkelen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting voorziet van hoogwaardige groene ruimten die zullen bijdragen aan de ontwikkeling van de biodiversiteit op de site;

Dat ze eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de ontwikkeling van transversale maatregelen ten gunste van de natuur en van de biodiversiteit te bevorderen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om een volwaardige verbinding aan te leggen tussen de parkway en de gemeente Elsene opdat de spoorweginstallaties geen barrière blijven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan de mogelijkheid voorziet om een verbinding te maken tussen de Driehoeksite en zijn parkway met de gemeente Elsene boven de bestaande spoorweginfrastructuren;

Overwegende dat het MER de bouw aanbeveelt van een loopbrug tussen de plaat van de CHIREC-ziekenhuisgroep en het dak van de sokkel boven de parkway om op die manier een rechtstreekse en gemakkelijke verbinding tot stand te brengen tussen die ruimten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat deze aanbeveling niet in het plan is opgenomen om de reden dat het dak van de sokkel via de parkway rechtstreeks toegankelijk is in het verlengde van de esplanade van de CHIREC-ziekenhuisgroep; dat het plan streeft naar de valorisatie van de openbare ruimten op het niveau ervan en dat de parkway de primaire openbare verbindingsruimte vormt; dat het dak van de sokkel en de programmering ervan het voorwerp zal moeten uitmaken van onderzoeken die de noodzaak en de mogelijkheden van openbare toegangen zullen bepalen en de nodige inrichtingen daarvoor; dat de gedetailleerde informatie van de inrichtingen niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat het plan de bouw van een dergelijke loopbrug niet belet;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) zich vragen stelt over de kwaliteiten van de parkway aan de voeten van meerdere hoogteaccenten en tegenover de CHIREC-ziekenhuisgroep;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling van de parkway aanbeveelt als een openbare ontspanningsruimte in volle grond en op een lichte helling, met een as voor actieve modi, landschappelijk ingericht en met aangepast stadsmeubilair; dat de parkway ten doel heeft om de Driehoeksite te ontsluiten door de verbindingen tussen de CHIREC-ziekenhuisgroep en de nieuwe stadswijk met activiteiten en woningen op een kwalitatieve manier met elkaar te verbinden;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat Leefmilieu Brussel voorafgaande technische onderzoeken uitvoert en zich verzekert van de nodige financieringen voor de uitvoering van het parkwayproject; dat ze eraan herinneren dat die realisatie moet gebeuren vanaf de eerste fase van de operationalisering van de site, dat ze onmisbaar is voor de leefbaarheid van de geplande woningen en de operationalisering van de site overeenkomstig de voorschriften van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de parkway door het MER werd onderzocht en gevalideerd; dat de beschouwingen betreffende de uitvoering van de parkway en de financiering ervan niet binnen het bestek van het plan vallen;

Overwegende dat meerdere reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat bij de aanleg van de parkway ook rekening wordt gehouden met de beperkingen met betrekking tot de bereikbaarheid van de achterkant van het Delta Ziekenhuis voor de brandweer, waarbij die weg ook een erfdienstbaarheid vormt die Delta Zuid belast;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan en termes de faune et de flore; que le RIE conclut que la friche existante enclavée entre les infrastructures ferroviaires ne présente pas d'intérêt biologique particulier, au-delà des talus de chemins de fer qui présentent un certain potentiel en termes de liaisons écologiques; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; qu'il développe et renforce le maillage vert sur le site au travers de la création du parkway et du parc L26; qu'il ne prévoit pas d'autre intervention dans les zones de chemins de fer existantes; Que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'y ajouter une PG 00.16 qui impose que les actes et travaux visent à préserver la perméabilité du site, permettant la gestion intégrée de l'eau pluviale par infiltration ou rétention , et privilégient l'utilisation de matériaux perméables;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose des prescriptions pour permettre à la biodiversité de se développer sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'espaces verts de qualité qui participeront au développement de la biodiversité sur le site;

Qu'il rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préconiser le développement de mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une vraie liaison entre le parkway et la commune d'Ixelles afin que les installations de chemin de fer ne restent pas une barrière;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan prévoit la possibilité de créer une liaison entre le site Triangle et son parkway avec la commune d'Ixelles, par-dessus les infrastructures ferroviaires existantes;

Considérant que le RIE recommande d'aménager une passerelle entre la dalle du CHIREC et la toiture du socle, par-dessus le parkway afin d'assurer une connexion directe et facilitée entre ces espaces;

Considérant que le Gouvernement indique que cette recommandation n'a pas été intégrée au plan au motif que la toiture du socle est directement accessible dans le prolongement de l'esplanade du CHIREC par le Parkway; que le plan vise à la valorisation des espaces publics au niveau de ceux-ci et que le Parkway représente l'espace public primaire de connexion; que la toiture du socle et sa programmation devra faire l'objet d'études qui détermineront les nécessités et les possibilités d'accès publics, et les aménagements nécessaires à celles-ci; que les détails d'aménagements ne relèvent pas du détail du plan; que le plan n'empêche pas la réalisation d'une telle passerelle;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) s'interroge sur les qualités du parkway aux pieds de plusieurs émergences et face au CHIREC;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le développement du parkway comme un espace public d'agrément, en pleine terre et en pente douce, comprenant un axe modes actifs, aménagé de manière paysagère et intégrant du mobilier urbain adapté; que le parkway a pour vocation de désenclaver le site Triangle, en articulant qualitativement les relations entre le Chirec et le nouveau quartier urbain d'activités et de logements;

Considérant que des réclamants demandent que Bruxelles Environnement réalise les études techniques préalables et s'assure des financements nécessaires à la réalisation du projet de parkway; qu'ils rappellent que cette réalisation doit intervenir dès la première phase d'opérationnalisation du site, qu'elle est indispensable à la viabilité des logements projetés et l'opérationnalisation du site conformément aux prescriptions du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement du Parkway a été examiné et validé par le RIE; que les considérations relatives à la mise en œuvre du parkway et son financement ne relèvent pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le parkway intègre bien les contraintes liées à l'accès pompier indispensable à l'arrière de l'hôpital Delta, qui constitue également une servitude grevant Delta Sud;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek uiten op het plan omdat het talud van de parkway voor de voertuigen van de hulpdiensten een onoverkomelijke hindernis vormt om de zuidelijke gevel van het Delta Ziekenhuis te bereiken; dat de adviezen van de brandweer die in het kader van de stedenbouwkundige vergunning van het ziekenhuis rekening hielden met de bereikbaarheid van deze gevel voor de autoladders van de brandweer, overeenkomstig de reglementaire eisen die van kracht zijn voor nieuwe gebouwen en ziekenhuizen; dat de parkway de veiligheid van de gebruikers van de zuidelijke vleugel van het gebouw ernstig in gevaar zal brengen en zal leiden tot een onwettige toestand voor het gebouw;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het plan de beperkingen met betrekking tot de toegankelijkheid voor de hulpdiensten zijn geïntegreerd; dat de aanleg van de parkway de mogelijkheid biedt om de operationele toegankelijkheid van de zuidelijke gevels van het Delta Ziekenhuis te waarborgen; dat die aspecten werden verduidelijkt in het strategische luik van het plan, dat in die zin werd gewijzigd;

2.4 Stadswijk met activiteiten en woningen (2.2.c.)

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de verstedelijking van deze onbebouwde groene ruimte om de reden dat de geplande verdichting te groot is, en dan meer bepaald in vergelijking met de naburige woonwijken; dat ze de insluiting van de site binnen een gordel van gebouwen nog zal versterken en de site zal isoleren van de naburige wijken en de E411;

Overwegende dat verschillende reclamanten opmerken dat het bestaande braakliggende terrein een oase van rust vormt voor de fauna en de flora;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staan tegenover de verstedelijking van het bestaande braakliggende spoorwegterrein; tegenover de aanleg van ruimten voor de inplanting van productieactiviteiten zoals Net Brussel onder de plaat en stadslandbouw op de daken, aangezien dit inspeelt op de fundamentele behoeften van de stad;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkeling van de Driehoeksite past binnen de gewestelijke doelstellingen van het GPDO met betrekking tot de inplanting van een nieuwe gemengde wijk bestemd voor voorzieningen en logistieke en/of productieactiviteiten en een huisvestings- en/of kantorenprogramma naast een beplante ruimte op het dak zoals een stadslandbouwpool;

Dat het bestaande braakliggende terrein ingesloten ligt tussen de spoorweginfrastructuren; dat ze in de onmiddellijke nabijheid gelegen is van de sporen die door de NMBS worden geëxploiteerd en dat het geen rustig gebied vormt voor de biodiversiteit;

Dat het MER de effecten van het plan op het vlak van de fauna en de flora heeft onderzocht; dat het MER besluit dat het ingesloten bestaande braakliggende terrein tussen de spoorweginfrastructuren niet van bijzonder biologisch belang is, behalve de taluds van de spoorwegen die een zeker potentieel vormen als ecologische verbindingen; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, met uitzondering van de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat het het groene netwerk op de site ontwikkelt en versterkt door de aanleg van de parkway en het park L26, die volwaardige groene ruimten zullen vormen en een positieve impact zullen hebben op de biodiversiteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de door het plan geplande gemengde programmering beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen die in het GPDO zijn opgenomen en de oriëntaties van de richtlijnen van de inrichting van Deltadriehoek die op 14 juli 2016 door de regering werden goedgekeurd;

Dat de ontwikkeling van de site ten doel heeft om de site te ontsluiten en verbindingen te verzekeren met de naburige wijken door de aanleg van assen voor de actieve modi en porositeiten voor fietsers en voetgangers;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op het MER omdat dit volgens hen de effecten van de geplande bouwwerken op het vlak van de inplanting, de mobiliteit en de instandhouding van de bestaande fauna op de site niet onderzoekt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan heeft onderzocht met betrekking tot de inplanting van de toekomstige bouwwerken, de mobiliteit en de instandhouding van de bestaande fauna, met inbegrip van de Driehoeksite; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, met uitzondering van de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de inplantingsprojecten van Bpost en van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid in deze fase nog hypothetisch zijn en dat deze maatschappijen

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce que le talus du Parkway ne permet pas aux véhicules de secours d'atteindre la façade sud de l'hôpital Delta; que les avis du Service d'incendie remis dans le cadre du permis d'urbanisme de l'hôpital tenaient compte de l'accessibilité à cette façade pour les auto-échelles du Service d'incendie, conformément aux exigences réglementaires en vigueur pour les nouveaux bâtiments et les hôpitaux; que le Parkway viendra gravement compromettre la sécurité des occupants de l'aile sud du bâtiment et mettra ce bâtiment dans l'illégalité;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre les contraintes liées à l'accessibilité des services de secours; que la mise en œuvre du Parkway permet de garantir l'accessibilité opérationnelle des façades sud de l'hôpital Delta; que ces aspects ont été clarifiés dans le volet stratégique du plan qui a été modifié en ce sens;

2.4. Quartier urbain d'activités et de logements (2.2.c.)

Considérant que des réclamants s'opposent à l'urbanisation de cet espace vert non bâti, aux motifs; que la densité projetée est trop importante, notamment par rapport aux quartiers résidentiels avoisinants; qu'elle va renforcer l'enclavement du site dans une ceinture de bâtiment et l'isoler des quartiers avoisinants et de la E411;

Considérant que des réclamants relèvent que la friche existante offre un refuge de tranquillité à la flore et la faune;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement sont favorables à l'urbanisation de la friche ferroviaire existante; à la création d'espaces pour l'implantation d'activités productives telles que Bruxelles-Propreté sous la dalle et de l'agriculture urbaine en toiture au motif que cela répond à des besoins fondamentaux de la ville;

Considérant que le Gouvernement indique que le développement du site Triangle s'inscrit dans les objectifs régionaux du PRDD au regard de l'implantation d'un nouveau quartier mixte, ayant vocation à accueillir des équipements et des activités logistiques et/ou productives ainsi qu'un programme de logements et/ou de bureaux, en plus d'un espace planté en toiture tel qu'un pôle d'agriculture urbaine;

Que la friche existante est enclavée entre les infrastructures ferroviaires; qu'elle est située à proximité directe des voies exploitées par la SNCB et qu'elle ne constitue pas de zone de quiétude pour la biodiversité;

Que le RIE a étudié les incidences du plan en termes de faune et de flore; que le RIE conclut que la friche existante enclavée entre les infrastructures ferroviaires ne présente pas d'intérêt biologique particulier, au-delà des talus de chemins de fer qui présentent un certain potentiel en termes de liaisons écologiques; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; qu'il développe et renforce le maillage vert sur le site au travers de la création du parkway et du parc L26, qui constitueront de véritable espaces verts et auront un impact positif sur la biodiversité;

Considérant que le Gouvernement indique que la programmation mixte projetée par le plan répond aux objectifs régionaux inscrits dans le PRDD et les orientations des lignes directrices de l'aménagement de Delta-Triangle approuvées par le Gouvernement le 14 juillet 2016;

Que le développement du site a pour objectif de le désenclaver et d'assurer des connexions avec les quartiers avoisinants au travers de l'aménagement d'axes modes actifs et de porosités cyclo-piétonnes;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas les incidences des constructions projetées en termes d'implantation, de mobilité, de préservation de la faune existante sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan en termes d'implantation des futures constructions, de mobilité, et de préservation de la faune existante, en ce compris sur le site Triangle; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que les projets d'implantation de Bpost et de l'Agence Régional pour la Propreté sont encore hypothétiques à ce stade et qu'aucun engagement n'a été pris de la part

nog geen enkele verbintenis zijn aangegaan; dat ze vragen dat elke vermelding van die projecten in de documenten van het plan ... zodat de eigenaars van de site over een ruimere vrijheid beschikken ten opzichte van de vestiging van eventuele andere actoren die activiteiten zouden willen ontwikkelen in overeenstemming met de visie en de reglementering van het plan;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van een sorteercentrum van Bpost op de Deltasite om de reden dat het sorteercentrum niet kan werken zonder een vlotte verkeersstroom vanaf en naar de Ring; dat het aantal leveringen door Bpost stijgt; dat die activiteiten nog zullen toenemen in het Brussels Gewest, overeenkomstig de demografische groei; dat die activiteiten een constante stroom van extra autoverkeer met zich zullen brengen die de perimeter van het plan niet zal kunnen opvangen en die zich zal uitbreiden naar de naburige wijken; dat deze activiteiten niet verenigbaar zijn met de ontwikkeling van een 'groene' wijk;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad zich vragen stelt over de opportuniteit om een stedelijk distributiecentrum (SDC) binnen de perimeter van het plan te vestigen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vaststelt dat de kwestie van het stedelijke distributiecentrum in het plan niet wordt behandeld, terwijl het wel degelijk in het GPDO was vermeld; dat ze vraagt om dat concept van SDC te verfijnen en een betere ligging te zoeken; Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) zich vragen stelt over de mogelijkheden van de installatie van andere activiteiten van Bpost op de site, gezien de voorziene toegangswegen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van Net Brussel op de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in het zuidelijke gedeelte van de bouwzone van de Driehoeksite de bouw voorziet van gebouwen voor voorzieningen, productie- en/of logistieke activiteiten, zoals een stedelijk distributiecentrum; dat de activiteiten die op de site zullen worden ontwikkeld, worden bepaald door de uitvoering van het plan en tijdens de fase van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald en bestudeerd;

Dat het MER de effecten van die functies heeft onderzocht - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd en meer bepaald de bereikbaarheid van de Driehoeksite voorziet door een ringweg die het Beaulieu-kruispunt en de Triomflaan met elkaar verbinden en die alleen zal mogen worden gebruikt door het verkeer voor de site of de CHIREC-ziekenhuisgroep en waar vrachtwagens met opleggers zullen worden toegelaten;

Overwegende dat de gemeente Elsene voorstelt dat de site plaats biedt aan een nieuwe tramstelplaats die onmisbaar is voor de aanleg van nieuwe lijnen in de nabije toekomst en de versterking van het aanbod op de bestaande lijnen om de reden dat de Deltadriehoeksite in een komvorm ideaal is gelegen, aan het uiteinde van de lijnen 71/95 en de nabijheid van de metro- en busstelplaats (besparing van beheerkosten - en dan meer bepaald van de kantoren en de sociale lokalen van de MIVB); dat een tramstelplaats een secundaire activiteitenhub zou versterken met een grote vraag naar gekwalificeerd personeel, wat zeldzaam wordt in het zuiden van Brussel; dat een dergelijke stelplaats verenigbaar is met de huisvestigingsfunctie, zoals blijkt uit het voorbeeld van overeenkomstprotocol tussen de RATP en de stad Parijs;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om dit voorstel van de gemeente Elsene aandachtig te onderzoeken;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd teneinde de prioritaire voorzieningen te verduidelijken die binnen de perimeter van het plan moeten worden gerealiseerd (zoals een stelplaats voor het openbaar vervoer); dat die voorziening op de Driehoeksite zou kunnen worden gevestigd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat in de site een nieuwe wijk voor de bewoners kan worden aangelegd en niet alleen een sorteercentrum voor Bpost; dat ze vragen om een ecowijk aan te leggen met handelszaken, voorzieningen, groene ruimten, woningen en groepswoningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling aanbeveelt van een programmatische gemengdheid op de Driehoeksite, met een programma voor woningen, kantoren en voorzieningen, vertaald in de voorschriften van zijn verordenende luik; dat de woningen bewoonbaarheidskwaliteiten zullen bezitten dankzij de parkway en de stadslandbouwpool, hun nabijheid bij de voorzieningen en de infrastructuren van de CHIREC-ziekenhuisgroep, het park L26 en de assen voor actieve modi;

de ces sociétés; qu'ils demandent que toute mention de ces projets dans les documents du plan afin de laisser une plus grande liberté aux propriétaires du site par rapport à l'accueil d'éventuels autres acteurs qui souhaiteraient développer des activités dans le respect de la vision et de la réglementation du plan;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'implantation d'un centre de tri de Bpost sur le site Delta aux motifs; que le centre de tri ne peut fonctionner sans un trafic fluide en provenance et en direction du ring; que le nombre de livraisons assurées par Bpost augmente; que cette activité va encore augmenter en région bruxelloise, parallèlement à l'augmentation démographique; que cette activité va impliquer un flux constant de circulation automobile supplémentaire que le périmètre du plan ne saura pas absorber et qui se reportera sur les quartiers avoisinants; que cette activité est incompatible avec le développement d'un quartier « vert »;

Considérant que le conseil économique et social s'interroge quant à l'opportunité de créer un centre de distribution urbaine (CDU) dans le périmètre du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement constate que la question du centre de distribution urbaine n'est pas abordée dans le plan alors qu'elle se trouvait dans le PRDD; qu'elle demande d'affiner ce concept de CDU et de chercher la meilleure localisation; Considérant que Bruxelles Environnement (BE) s'interroge sur les possibilités d'installation d'une autre activité que Bpost sur le site, au vu des accès prévus;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'implantation de Bruxelles propreté sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'immeubles dédiés aux équipements, activités productives et/ou logistiques dans la partie Sud de la zone de bâtisse du site Triangle, telles qu'un centre de distribution urbaine; que les activités qui se développeront sur le site relèvent de la mise en œuvre du plan et seront déterminées et étudiées au stade des demandes de permis;

Que le RIE a étudié les incidences de ces fonctions, notamment en termes de mobilité; que le plan a intégré les recommandations du RIE et prévoit notamment la desserte du site Triangle par une voirie périphérique reliant le carrefour Beaulieu et le boulevard du Triomphe, limitée au trafic à destination du site ou du Chirec, permettant le passage de charroi de semi-remorque;

Considérant que la commune d'Ixelles suggère que le site accueille un nouveau dépôt de tram indispensable à la création prochaine de lignes nouvelles et au renforcement de l'offre sur les lignes existantes, aux motifs : que le site du triangle Delta en cuvette est idéalement situé, en bout de lignes 71 /95 et à proximité du dépôt de métro et bus (économie de gestion, notamment des bureaux et locaux sociaux de la STIB); qu'un dépôt de trams renforcerait un pôle d'activité secondaire de grande intensité de main d'œuvre qualifiée, ce qui devient rare dans le sud de Bruxelles; qu'un tel dépôt est compatible avec le logement, comme le démontre l'exemple de protocole d'accord entre la RATP et la Ville de Paris;

Considérant que la Commission régionale de développement demande d'examiner attentivement cette proposition de la commune d'Ixelles;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les équipements prioritaires à réaliser dans le périmètre du plan, tels qu'un dépôt de transport en commun; que cet équipement pourrait s'implanter sur le site Triangle;

Considérant que des réclamants demandent que le site accueille un nouveau quartier pour les habitants, et pas seulement un centre de tri pour Bpost; qu'ils demandent la création d'un éco-quartier avec des commerces, des équipements, des espaces verts, du logement, des habitats groupés;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le développement d'une mixité programmatique sur le site Triangle, incluant un programme de logement, de bureaux et d'équipements, traduite dans les prescriptions de son volet réglementaire; que les logements présenteront des qualités d'habitabilité grâce au parkway et au pôle d'agriculture urbaine, à leur proximité avec les équipements et les infrastructures du Chirec, avec le parc L26 et les axes modes actifs;

Overwegende dat het bestuur dat verantwoordelijk is voor de territoriale planning (Perspective) voorstelt om voor de Driehoeksite - een openbaar terrein waarvan het Gewest eigenaar is - doelstellingen vast te leggen voor openbare woningen, rekening houdend met de grote vraag naar dat soort woningen in de gemeenten in het zuidoosten van Brussel, het beperkte aanbod van betaalbare woningen in de nabijheid en de zeldzame kans om nog openbare huisvesting op het grondgebied van het Gewest te creëren;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd met de bedoeling om er minstens 50 % woningen met een sociaal doeleinde te bouwen van het totale aantal woningen die worden gebouwd op de terreinen waar het Gewest eigenaar van is (zoals de Driehoeksite);

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om infrastructuren aan te leggen voor de families van de patiënten van het Delta Ziekenhuis;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Triomfzone van de Deltasite, naast de CHIREC-ziekenhuisgroep de mogelijkheid biedt om woningen en voorzieningen te creëren die door de families van de patiënten van het Delta Ziekenhuis zouden kunnen worden gebruikt;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de gemeente Watermaal-Bosvoorde gunstig staan tegenover het project van de plaat voor een stadslandbouwpool;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling aanbeveelt van een stadslandbouwpool op de dakplaat van de stadswijk voor activiteiten en woningen om er een bestemmingsruimte van te maken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de stadslandbouwpool niet op de daken, maar in volle grond wordt ingericht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het bestemmingsprogramma van de Driehoeksite niet de mogelijkheid biedt om ruimten in volle grond vrij te maken voor de stadslandbouwpool, maar dat die wel op de geactiveerde en beplante daken kan worden ontwikkeld;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om in het kader van de stadslandbouwpool op de daken geen bijenkorven te plaatsen, omdat dit de wilde bestuivende insecten zou hinderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de installatie van bijenkorven niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op de toegankelijkheid van de site; en dan meer bepaald omdat ze slechts via een ringweg bereikbaar zou zijn, die zou worden verstopt door het verkeer van Bpost, met een groot risico dat het Delta Ziekenhuis onbereikbaar zou worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan heeft onderzocht - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd en meer bepaald de bereikbaarheid van de Driehoeksite voorziet door een ringweg die het Beaulieukruispunt en de Triomflaan met elkaar verbindt en die uitsluitend zal mogen worden gebruikt door het verkeer voor de site of de CHIREC-ziekenhuisgroep en waar vrachtwagens met opleggers toegelaten zullen zijn;

Overwegende dat reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheden van aansluiting van de site naar de begraafplaats van Elsene of de Ooienstraat door een brug voor fietsers en voetgangers boven de sporen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site bereikbaar zal zijn voor de actieve modi door meerdere porositeiten voor fietsers en voetgangers en landschappelijke continuïteitszones via de parkway en het park L26, waardoor de site met het openbaarvervoersnet, de Triomflaan en de stadsboulevard zou kunnen worden verbonden;

Overwegende dat de gemeente Elsene vraagt om boven de spoorweginfrastructuren een brug voor fietsers en voetgangers aan te leggen tussen de Deltadriehoek en de site van het sportcentrum van Elsene aan de Voltastraat, om de reden dat die brug enerzijds de mogelijkheid zou bieden om de Voltawijk te ontsluiten door haar te verbinden met het metronet, het CHIREC-ziekenhuis, de Groene Wandeling en het shoppingcenter van Oudergem en anderzijds een gediversifieerd sportaanbod beschikbaar zou stellen voor de nieuwe bewoners van de Deltadriehoek; dat de driehoek en het sportcentrum op minder dan 100 m afstand (vogelvlucht) van elkaar liggen, terwijl de omweg die vandaag nog moet worden gemaakt om de CHIREC-ziekenhuisgroep met het sportcentrum te verbinden, 1,5 km lang is;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat in het plan de aanbevelingen van het milieueffectenrapport worden opgenomen met betrekking tot de aansluiting van de Driehoeksite die

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère de fixer des objectifs de logements publics pour le site Triangle, foncier public aux mains de la région, compte tenu de la forte demande dans les communes du sud-est de Bruxelles, de l'absence d'offre de logements financièrement accessibles à proximité, de la rare opportunité de créer encore du logement public sur le territoire de la région;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, tels que le site Triangle;

Considérant que des réclamants demandent la création d'infrastructures qui pourraient bénéficier aux familles des patients de l'hôpital Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone Triomphe du site Delta, voisine au Chirec, permet la création de logements et d'équipements qui pourraient bénéficier aux familles des patients de l'hôpital Delta;

Considérant que des réclamants et la commune de Watermael-Boitsfort sont favorables au projet de dalle accueillant un pôle d'agriculture urbaine;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le développement d'un pôle d'agriculture urbaine sur la dalle de toiture du quartier urbain d'activités et de logements, afin d'en faire un espace de destination;

Considérant que des réclamants demandent que le pôle d'agriculture urbaine ne soit pas aménagé en toiture mais en pleine terre;

Considérant que le Gouvernement indique que le programme d'affectation du site Triangle ne permet pas de libérer des espaces de pleine terre pour le pôle d'agriculture urbaine, qui peut être développé en toiture activée et plantée;

Considérant que des réclamants demandent de ne pas installer de ruches dans le cadre du pôle d'agriculture urbaine en toiture, au motif que cela nuit aux pollinisateurs sauvages;

Considérant que le Gouvernement indique que l'installation de ruches ne relève pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants critiquent l'accessibilité du site; notamment en ce qu'il ne sera desservi que par une seule voirie périphérique qui risque d'être congestionnée par le charroi de Bpost et bloquer l'accès à l'hôpital Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan, notamment en termes de mobilité; que le plan a intégré les recommandations du RIE et prévoit notamment la desserte du site Triangle par une voirie périphérique reliant le carrefour Beaulieu et le boulevard du Triomphe, limitée au seul trafic à destination du site ou du Chirec, permettant le passage de charroi de semi-remorque;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les possibilités de connexion du site vers le cimetière d'Ixelles ou la rue des Brebis par un pont cyclo piéton au-dessus des voies de chemin de fer;

Considérant que le Gouvernement indique que le site sera accessible aux modes actifs par plusieurs porosités cyclo-piétonnes et zones de continuités paysagères, au travers du parkway et du parc L26, permettant de relier le site au réseau de transport en commun, au boulevard du triomphe et au boulevard urbain;

Considérant que la commune d'Ixelles demande de créer une passerelle cyclo-piétonne entre le triangle Delta et le site du centre sportif d'Ixelles de la rue Volta au-dessus des infrastructures de chemin de fer, aux motifs que cette passerelle permettrait, d'une part, de désenclaver le quartier Volta en le reliant au métro, à l'hôpital CHIREC, à la promenade verte, au shopping d'Auderghem et, d'autre part, offrirait une offre sportive diversifiée aux nouveaux habitants du triangle Delta; que le triangle et le centre sportif sont distants à vol d'oiseau de moins de 100m alors qu'aujourd'hui le détour pour relier le CHIREC et le centre sportif est de 1,5 km;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que le plan intègre les recommandations du rapport sur les incidences environnementales en matière de connexion du site Triangle visant à

onder meer een verbinding moet vormen tussen de Ooienstraat en Deltadriehoek; dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat die verbinding tussen de Driehoeksite en de Ooienstraat in het plan wordt opgenomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan de mogelijkheid voorziet om een verbinding te creëren tussen de Driehoeksite en de bijbehorende parkway met de gemeente Elsene en de gemeente Watermaal-Bosvoorde, via een loopbrug over de bestaande spoorweginfrastructuur; dat die verbinding wordt opgenomen in de vorm van een porositeit voor fietsers en voetgangers in het verordenende luik van het plan;

Dat het MER aanbeveelt om een verbinding te creëren tussen de Ooienstraat ten westen van de spoorweg en de weg rond de sokkel in het zuiden van de site;

Dat die aanbeveling niet in het plan werd opgenomen om de reden dat ... het strategische luik van het plan de mogelijkheid voorziet om een verbinding te creëren tussen de Driehoeksite en zijn parkway met de gemeente Elsene over de bestaande spoorweginfrastructuren; dat die verbinding het voordeel biedt om de primaire openbare verbindingsruimte die de parkway is, te verbinden; dat de haalbaarheid van een verbinding boven de bestaande spoorweginfrastructuren om de Ooienstraat te bereiken niet is gewaarborgd wegens meer bepaald de aanwezigheid van een onderstation; dat die verbinding de Ooienstraat zou verbinden met de weg naar de productie- en/of logistieke activiteiten en waar ook vrachtwagens met opleggers zouden worden toegelaten; dat die aansluiting niet kwalitatief zou zijn voor de gebruikers; dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om meer flexibiliteit toe te laten met betrekking tot de ligging van de randweg om de ontwikkeling van de productie- en/of logistieke activiteiten mogelijk te maken; dat de verbinding met een openbare ruimte zoals een weg daarom niet is gewaarborgd in het verlengde van de Ooienstraat; dat het plan niettemin de realisatie van die verbinding niet belet;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective) vraagt dat de studies die momenteel lopen over het FietsGEN en die door Leefmilieu Brussel worden gestuurd, rekening houden met de voorstellen die door het ontwerp-RPA worden geformuleerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de studies die momenteel over het FietsGEN lopen, niet binnen het bestek van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over het verkeer dat gebruik zal maken van de geplande weg tussen de Triomflaan en de tunnel onder de spoorweg L26;

Overwegende dat reclamanten opmerken dat studies die werden uitgevoerd in het kader van de toekomstige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning betreffende de aanleg van de ringweg aantonen dat het tracé dat door de documenten van het plan is voorzien, te restrictief is, problemen van zwenking en verkeer impliceert en dat het grote meerkosten met zich zou kunnen brengen, meer bepaald om de aarde van het talud van de spoorweg te ondersteunen; dat ze vragen dat het plan geen precies tracé van de weg aanduidt en voldoende vrijheid biedt om ze te ontwerpen en er op die manier voor zorgt dat ze conform de operationele en financiële beperkingen die inherent zijn aan de site zijn;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de bestemming van de ringweg wordt gerespecteerd teneinde absoluut te voorkomen dat deze nieuwe weg het wegverkeer onbelemmerd de Triomflaan laat bereiken via de toegangswegen naar het Delta Ziekenhuis; dat op dat vlak concrete middelen worden voorzien door het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de ringweg de mogelijkheid biedt om grote vrachtwagens afkomstig van de activiteiten van de Driehoeksite rechtsomkeer te laten maken, zodat ze de wegen van het Delta Ziekenhuis niet gebruiken om de Triomflaan te bereiken; dat de ringweg toegankelijk zou zijn voor de voertuigen van de brandweer en beantwoordt aan de reglementaire eisen op dat vlak;

Overwegende dat reclamanten de aanleg voorstellen van een weg die de site in het midden zou doorkruisen, zodat het verkeer de overkant van de site kan bereiken zonder daarvoor via het zuidelijke gedeelte van de randweg te moeten rijden, terwijl Bpost (of elke andere toekomstige gebruiker) van een grotere mobiliteit zou genieten op het zuidelijke gedeelte van de weg;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd en meer bepaald de bereikbaarheid van de Driehoeksite voorziet door een ringweg die het Beaulieukruispunt en de Triomflaan met elkaar verbindt en die uitsluitend zal worden gebruikt door het verkeer voor de site of de CHIREC-ziekenhuisgroep en waar vrachtwagens met opleggers toegelaten zullen zijn;

créer, entres autres, une liaison entre la rue des Brebis et Delta-Triangle; que la Commission régionale de développement demande que ce raccord entre le site Triangle et la rue des Brebis soit intégré au plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan prévoit la possibilité de créer une liaison entre le site Triangle et son parkway avec la commune d'Ixelles et la commune de Watermael-Boitsfort, via une passerelle au-dessus des infrastructures ferroviaires existantes; que cette liaison est reprise sous la forme d'une porosité cyclo-piétonne dans le volet règlementaire du plan;

Que le RIE recommande de créer une connexion entre la rue des Brebis à l'ouest du chemin de fer et la voirie contournant le socle, au sud du site;

Que cette recommandation n'a pas été intégrée dans le plan au motif que ... le volet stratégique du plan prévoit la possibilité de créer une liaison entre le site Triangle et son Parkway avec la commune d'Ixelles, par-dessus les infrastructures ferroviaires existantes; que cette connexion présente l'avantage de relier l'espace public primaire de connexion qu'est le Parkway; que la faisabilité d'une connexion par-dessus les infrastructures ferroviaires existantes pour rejoindre la rue des Brebis n'est pas garantie au vu notamment de la présence d'une sous-station; que cette connexion connecterait la rue des brebis à la voirie desservant les activités productives et/ou logistiques et accueillant notamment un charroi de semi-remorque; que cette connexion ne serait pas qualitative pour les usagers; que le volet stratégique du plan a été modifié pour permettre plus de souplesse quant à la localisation de la voirie périphérique pour permettre le développement des activités productives et/ou logistiques; que dès lors la connexion à un espace public de type voirie n'est pas garantie dans le prolongement de la rue du Brebis; que le plan n'empêche cependant pas la réalisation de cette connexion;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) demande que les études en cours sur le RER vélo, pilotées par Bruxelles-Environnement prennent en compte les propositions formulées par le projet de PAD;

Considérant que le Gouvernement indique que les études en cours sur le RER vélo ne relèvent pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le trafic qu'accueillera la voirie projetée entre le boulevard du Triomphe et le tunnel sous la voie de chemin de fer L26;

Considérant que des réclamants relèvent que des études réalisés dans le cadre de la future demande de permis d'urbanisme relative à l'aménagement de la voirie périphérique démontrent que le tracé prévu par les documents du plan est trop restrictif, qu'il implique des problèmes de giration et de circulation, et qu'il risque d'engendrer des surcoûts importants notamment pour soutenir les terres du talus du chemin de fer; qu'ils demandent que le plan n'indique pas de tracé précis de la voirie et laisse suffisamment de liberté pour la concevoir et permettre ainsi qu'elle soit conforme aux contraintes opérationnelles et financières inhérentes au site;

Considérant que des réclamants demandent que la destination de la voirie périphérique soit respectée afin d'éviter absolument que cette nouvelle voirie ne permette librement au trafic routier de rejoindre le boulevard du Triomphe, en passant par les accès de l'hôpital Delta; que des moyens concrets soient prévus par le plan;

Considérant que des réclamants demandent que la voirie périphérique permette le demi-tour de gros charroi issu de l'activité du site Triangle afin qu'il n'emprunte pas les voiries de l'hôpital Delta pour rejoindre le boulevard du Triomphe; que la voirie périphérique soit accessible aux véhicules du service d'incendie et réponde aux exigences règlementaires en la matière;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'une voirie qui couperait le site en son centre, afin de permettre au trafic de rejoindre l'autre côté de celui-ci sans passer par la portion sud de la voirie périphérique, tandis que Bpost (ou autre futur occupant/utilisateur) bénéficierait d'une plus grande mobilité sur la portion sud de la voirie;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan a intégré les recommandations du RIE et prévoit notamment la desserte du site Triangle par une voirie périphérique reliant le carrefour Beaulieu et le boulevard du Triomphe, limitée au seul trafic à destination du site ou du Chirec, permettant le passage de charroi de semi-remorque;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om het ondernemingsgebied in het stadsmilieu uit te breiden tot aan het uiterste westen van de perimeter van het plan en zich zo over het kleine gebied dat open is gebleven voor de aanleg van een weg zou uitstrekken; dat het plan gelijktijdig een nieuw voorschrift in overdruk 24.08 voorziet, dat de aanleg van een weg op de Driehoeksite voorziet om de toekomstige weg op de plaat van het Delta Ziekenhuis te verbinden met de nauwe doorgang in het verlengde van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan via ondernemingsgebieden in een stadsmilieu en het stedelijke industriegebied van het plan, zonder de realisatie ervan te belemmeren; dat dit geschreven voorschrift wordt verbonden met een grafisch voorschrift dat het potentiële tracé van die weg ter informatie weergeeft; dat die weg de mogelijkheid zal bieden om de activiteiten in die gebieden te bereiken;

Dat het plan aanbeveelt dat de ringweg minstens 7 meter breed is en voldoende ruimte biedt voor vrachtwagens met opleggers; dat de inplanting en het precieze ontwerp van de wegen niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de mobiliteit van de Driehoeksite bestudeert en concrete maatregelen voorstelt om een vlot verkeer over de geplande ringweg te verzekeren; dat die aanbevelingen in het plan worden geïntegreerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de aanleg van de Driehoeksite heeft onderzocht - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit; dat het plan de aanbevelingen van het MER in dat opzicht heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over het bestaan van een ondergrondse parkeergarage of in de onderste verdiepingen van de bouwwerken, gezien de offerteaanvraag die voor het nieuwe 'mail center' van Bpost werd gelanceerd, en over de effecten ervan;

Overwegende dat reclamanten vragen om het aantal parkeerplaatsen te beperken omdat de site toch uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de creatie van parkeerplaatsen in het gebied van de stadswijk voor activiteiten en woningen zal worden bestudeerd en toegelaten in overeenstemming met de geldende voorschriften in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat de inrichting van de parkeerplaatsen in verband met de toekomstige projecten niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen overeenkomstig de bepalingen van de GSV en het BWLKE met betrekking tot het parkeren; Dat het plan past in de gewestelijke en grootstedelijke mobiliteitsstrategie waarbij het gebruik van openbaar vervoer wordt bevorderd;

Dat het plan aanbeveelt de in titel VIII van de GSV genoemde kaart van de BWLKE-toegankelijkheidszones aan te passen aan de geplande verbeteringen op het vlak van de mobiliteit en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen op het grondgebied van het ontwerp-RPA en daarbij rekening te houden met de infrastructuur voor de actieve vervoerswijzen;

Dat het plan de beperking aanmoedigt van het toegelaten aantal parkeerplaatsen op basis van de reële behoeften en rekening houdend met de beschikbare alternatieven;

Overwegende dat een aantal reclamanten de aanleg vragen van een parking die vanaf het einde van de E411 toegankelijk is; dat die parking bewaakt moet zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van een transitparking aanbeveelt in de vorm van een mobiliteitshub aan de ingang van de stad, hetzij stroomopwaarts van de stadsboulevard, op de site Stadion-Adeps; dat in dit verband wordt verwezen naar de mobiliteitsstrategie van het plan;

3. Site 3: Beaulieu (2.3.)

3.1 Beaulieuplein (2.3.a.)

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de geplande verkeersruimten en de inplanting van de autoverkeerswegen aan één kant van het metrostation;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de administratieve site van Beaulieu een lineair front van 600 m kantoren zonder porositeit vormt;

Dat het plan de Beaulieusite wil inrichten als een overgangsgebied tussen een zeer stedelijk deel (Delta en Jules Cockxstraat) en een deel met een meer landschappelijke verstedelijking (vallei van de Watermaalbeek); dat op die plaats van de perimeter de metro bovengronds

Que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'étendre la zone d'entreprises en milieu urbain du plan jusqu'à l'extrémité Ouest du périmètre du plan afin de couvrir la petite zone vierge laissée pour l'aménagement d'une voirie; que parallèlement, le plan prévoit une nouvelle prescription en surimpression 24.08 qui prévoit l'aménagement d'une voirie sur le site du Triangle afin de relier la voirie en attente sur la dalle de l'hôpital Delta au passage sur le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette au travers des zone d'entreprises en milieu urbain et la zone d'industries urbaines du plan, sans en entraver la mise en œuvre; que cette prescription littérale est associée à une prescription graphique figurant le tracé potentiel de cette voirie à titre indicatif; que cette voirie permettra de desservir les activités de ces zones;

Que le plan préconise que la voirie périphérique ait une largeur d'au moins 7 mètres et permette le passage de charroi de semi-remorque; que l'implantation et le dessin précis des voiries ne relève pas degré de détail du plan, mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie la mobilité du site Triangle et propose des mesures concrètes afin d'assurer la fluidité du trafic sur la voirie périphérique projetée; que ces recommandations soient intégrées au plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences de l'aménagement du site Triangle, notamment en termes de mobilité; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard, à l'exception de celles que ne relève pas de son degré de détail;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'existence d'un parking en sous-sol ou dans les étages inférieurs des constructions, au vu de l'appel d'offre lancé pour le nouveau « mail center » de Bpost, ainsi que sur ses incidences;

Considérant que des réclamants demandent que le nombre d'emplacements de stationnement soit réduit en raison de l'excellente connexion du site aux transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'emplacements de stationnement dans la zone du quartier urbain d'activités et de logements sera étudiée et autorisée selon les règlements en vigueur, dans le cadre des demandes de permis;

Que l'aménagement des emplacements de stationnement liés aux futurs projets ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU et du COBRACE en matière de stationnement; Que le plan s'inscrit dans une stratégie de mobilité régionale et métropolitaine à l'œuvre et favorisant le recours aux transports en commun;

Que le plan préconise une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du projet de PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs;

Que le plan encourage à la limitation du nombre de places de parking autorisées en fonction des besoins réels et compte tenu des alternatives disponibles;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un parking accessible depuis la fin de la E411; que ce parking soit surveillé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise la création d'un parking de transit sous la forme d'un hub de mobilité à l'entrée de la ville, soit en amont du boulevard urbain, sur le site stade-Adeps; qu'il est renvoyé à la stratégie de mobilité du plan à cet égard;

3. Site 3 : Beaulieu (2.3.)

3.1. Place Beaulieu (2.3.a.)

Considérant que des réclamants sont favorables aux espaces de circulation projetés, à l'implantation des voies de circulation automobile d'un seul côté de la station de métro;

Considérant que le Gouvernement indique que le site administratif de Beaulieu représente un front linéaire de 600 m de bureaux sans porosité;

Que le plan entend aménager le site de Beaulieu comme une zone de transition entre une partie très urbaine (Delta et rue Jules Cockx) et une partie à l'urbanisation plus paysagère (vallée du Watermaelbeek); qu'à cet endroit du périmètre, le métro affleure à la surface, ce qui délimite

komt en zo twee zijden afbakent die verschillend worden gekwalificeerd door het plan; dat de noordelijke kant bestemd is voor de aanleg van hoogwaardige openbare ruimten, wandelpaden en verblijfplaatsen, terwijl aan de zuidelijke kant de nieuwe stadsboulevard van het grootstedelijke wegennet zal worden aangelegd en dat die kant het voorwerp zal uitmaken van een betere stedelijke integratie en meer programmatische gemengdheid in het front van monofunctionele gebouwen;

Overwegende dat reclamanten zich kritisch uitlaten over de geplande verkeersruimten om de redenen dat het autoverkeer slechts de zuidelijke kant van de stadsboulevard in beide richtingen zal innemen; dat geen enkele inrichting is voorzien om die verkeersstroken van de tegenovergestelde richting te scheiden; dat het risico op frontale botsingen in hoge mate zal worden vergroot - zeker gezien de helling van het terrein;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ombouw van de bestaande infrastructuur in een stadsboulevard omzoomd met bomen met 2 x 2 rijstroken aanbeveelt, waarop de rijsnelheid zal worden beperkt tot 50 km/u; Dat het precieze ontwerp van de verkeersstroken en hun inrichting niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht en bepaald; dat voor de rest wordt doorverwezen naar de mobiliteitsstrategie van het plan en de geplande inplanting van de stadsboulevard;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over het gevoel van onveiligheid dat bij de zwakke gebruikers zou kunnen ontstaan door de opening van het metrostation;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de opening van het Beaulieu-metrostation op het Beaulieuplein niet alleen de mogelijkheid zal bieden om van het plein een openbare ontmoetingsruimte te maken en de paden en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer te versterken, maar ook om gelijktijdig de sociale controle ter plaatse te versterken;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de helling van het fietspad ter hoogte van het metrostation Beaulieu; dat ze vragen om die helling tot maximaal 5 % te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de fietspaden en hun helling niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht en bepaald;

3.2 Park van de oude spoorweg (2.3.b.)

Overwegende dat verschillende reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van het park;

Overwegende dat reclamanten vragen om op de Beaulieusite voorrang te geven aan de groene ruimten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van twee nieuwe groene ruimten op de Beaulieusite; dat het park van de oude spoorweg een ontspanningsruimte zal beschikbaar stellen aan de wijk, door een kwalitatieve verbinding aan te bieden tussen de achterkanten van de tuinen van de bestaande woningen en de metro-infrastructuur, met inbegrip van een as voor de actieve modi; dat de kantoren- en de woonwijk een parkgebied zal omvatten waarmee de bestaande vijver zal kunnen worden verduurzaamd en opgewaardeerd, samen met de naburige visvijvers;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de achterkanten van de tuinen van de eigendommen aan de nummers 2 tot 34 van de Mulderslaan aan de NMBS worden verhuurd; dat ze zich zorgen maken over de toekomst van die verhuur; dat ze zich afvragen of die achterkanten van de tuinen niet binnen de perimeter van het plan blijven en in het bezit blijven van de eigenaars van de woningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de perimeter van het plan niet de kadastrale percelen omvat van de eigendommen gelegen aan de nummers 2 tot 34 van de Mulderslaan en ook hun bestemming niet wijzigt; dat de perimeter van het plan zich beperkt tot het deel van het talud dat niet in het kadaster is opgenomen; dat de aanleg van het park van de oude spoorweg niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verschillende reclamanten bezwaar maken tegen de openstelling van het bestaande talud voor het publiek in het kader van de inrichting van het parkgebied om de redenen dat hierdoor inkijken zullen ontstaan voor de huizen gelegen aan de Mulderslaan en hun tuinen, wat hun veiligheid niet ten goede komt; dat dit steile talud moeilijk exploiteerbaar is en een braakliggend terrein dreigt te worden dat aanleiding kan geven tot vandalisme;

deux rives qualifiées différemment par le plan; que la rive nord est destinée à la création d'espaces publics de qualité, de promenades et de séjour, tandis que la rive sud accueillera le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine et fera l'objet d'une meilleure intégration urbaine ainsi que davantage de mixité programmatique dans le front d'immeubles monofonctionnels;

Considérant que des réclamants critiquent les espaces de circulation projetés, aux motifs; que la circulation automobile n'occupera que le côté sud du boulevard urbain dans les deux sens; qu'aucun aménagement n'est prévu pour séparer ces bandes de circulation de sens contraire; que le risque de collision frontale sera particulièrement aggravé et surtout au regard de la déclivité;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise la transformation de l'infrastructure existante en un boulevard urbain arboré de 2x2 bandes, sur lequel la vitesse de circulation sera limitée à 50 km/h; Que le dessin précis des voies de circulation et leur aménagement ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis; qu'il est renvoyé pour le surplus à la stratégie de mobilité du plan et à l'implantation projetée du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du sentiment d'insécurité des usagers faibles que pourrait impliquer l'ouverture de la station de métro;

Considérant que le Gouvernement indique que l'ouverture de la station de métro Beaulieu sur la place Beaulieu permettra d'en faire un espace public de convergence et de renforcer les cheminements et l'accessibilité des transports publics du quartier, tout en permettant d'y accroitre le contrôle social;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'importance de la pente de la piste cyclable à hauteur de la station de métro Beaulieu; qu'ils demandent de limiter cette pente à un maximum de 5%;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des pistes cyclables et leur déclivité ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

3.2. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer (2.3.b.)

Considérant que des réclamants sont favorables à la création du parc;

Considérant que des réclamants demandent de donner priorité aux espaces verts sur le site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement de deux nouveaux espaces verts sur le site Beaulieu; que le parc de l'ancienne voie de chemin de fer offrira un espace d'agrément et de respiration au quartier, en proposant une articulation qualitative entre les fonds de jardins des habitations existantes et l'infrastructure de métro, incluant un axe modes actifs; que le quartier de bureaux et de logements accueillera une zone de parc afin de pérenniser et mettre en valeur l'étang existant, en lien avec les étangs de la Pêcherie voisins;

Considérant que des réclamants relèvent que les fonds des jardins des propriétés situées aux numéros 2 à 34 de l'avenue des Meuniers sont loués à la SNCB; qu'ils s'inquiètent de l'avenir de cette mise en location; qu'ils demandent que ces fonds de jardin ne soient pas inclus dans le périmètre du plan et restent à la jouissance des propriétaires des habitations;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre du plan ne reprend pas les parcelles cadastrales des propriétés situées aux numéros 2 à 34 de l'avenue des Meuniers, ni ne modifie leur affectation; que le périmètre du plan se limite à la partie du talus non cadastrée; que l'aménagement du parc de l'ancienne voie de chemin de fer ne relève pas du degré de détail du plan, et seras étudié en déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'opposent à ce que le talus existant soit ouvert au public dans le cadre de l'aménagement de la zone de parc, aux motifs; que cela créera des vis-à-vis pour les maisons situées avenue des Meuniers et leurs jardins et nuira à leur sécurité; que ce talus pentu est difficilement exploitable et risque de devenir une zone laissée en friche et propice au vandalisme;

Overwegende dat reclamanten zich kritisch uitlaten over het geplande park om de redenen dat het zal worden afgesloten door de hekken van de metrosporen en de achterkant van de tuinen van de eigendommen aan de Mulderslaan; dat de veiligheid van dat gangpark niet zal zijn verzekerd; omdat de bestaande Groene Wandeling volstaat;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het park van de oude spoorweg zo zal worden ingericht dat het privékarakter van de tuinen van de woningen van de Mulderslaan zal worden gewaarborgd, en dan meer bepaald door een dichtere begroeiing;

Dat het park van de oude spoorweg de volledige wegbedding van de bestaande wegeninfrastructuur ten noorden van de metro-infrastructuur zal innemen, vanaf het voorplein van de Demeysite tot aan het Beaulieuplein; dat het park voldoende groot zal zijn om het groene spoor in stand te houden en de as van de actieve modi zal versterken en gelijktijdig plaats zal bieden voor activiteitenruimten en zo zijn rol van sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische ruimte zal kunnen spelen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om meer groene ruimten en groen aan te leggen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie akte neemt van het feit dat het nieuwe ontwerp van de Groene Wandeling samen met Leefmilieu Brussel zal moeten worden onderzocht en dat de Groene Wandeling door een verplaatsing van de wegbedding met een park zal worden uitgebreid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat naast de twee nieuwe geplande groene ruimten het plan de landschappelijke aanleg aanbeveelt van de stadsboulevard en het voorplein van de kantoren- en woonwijk, waarvan het zuidelijke gedeelte zal worden ingericht als promenade met bomen waarmee de ecologische waarde van de bestaande taluds zal kunnen worden versterkt;

3.3. Voorplein van de kantoor- en woonwijk (2.3.c.)

Overwegende dat reclamanten gunstig staan tegenover de inplanting van de verkeerswegen ten noorden van de metrolijn;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de voorziene toegangen tot de kantoren- en woonwijk via het verkeersvrije voorplein - en dan meer bepaald voor de leveringen, verhuizingen enz.;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het tracé van de openbare wegen die zullen voorbehouden zijn voor het plaatselijke verkeer omdat deze wegen het verkeer voor de bewoners en hun toegang tot de stadsboulevard aanzienlijk zullen bemoeilijken;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aanleg vragen van gemakkelijke toegangen tot de stadsboulevard;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan de verkeersruimten en de toegangen tot de gebouwen van de kantoren- en woonwijk organiseert, en dan meer bepaald voor de leveringen en de verhuizingen, teneinde de voor de actieve modi voorbehouden verkeersruimten te bevestigen en te beveiligen en om het transitverkeer en de drukte van de Beaulieulaan te beperken; dat dit luik ook de toegangen tot de stadsboulevard organiseert;

Dat het MER de effecten van de aanleg van de Beaulieusite - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit - heeft onderzocht; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, behalve de aspecten die niet binnen de mate van detail of bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich kritisch uitlaten over het ontbreken van een onderlinge verbinding tussen het noordelijke en het zuidelijke gedeelte ten gevolge van de ligging van de metrolijn;

Overwegende dat reclamanten zich vragen stellen over de oplossing voor het oversteken van de stadsboulevard en de geplande metrolijn en de continuïteit van de porositeiten voor de fietsers en de voetgangers;

Overwegende dat de gemeente Elsene voorstelt om het alternatief te bestuderen dat erin bestaat om een sterke fietsverbinding te creëren over een brug, door gebruik te maken van de dienende monumentaliteit van de pijlers van het viaduct om de vallei te oversteken vanaf het Adeps tot aan Beaulieu en voorbij de begraafplaats van Elsene;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de herinrichting van het Beaulieuplein en het viaduct van Watermaal de mogelijkheid zal bieden om de verbindingen tussen het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van de Beaulieusite te versterken en de oversteken voor de actieve modi te beveiligen en te vergemakkelijken; dat het MER andere alternatieven heeft bestudeerd ter verbetering van de verbindingen boven de metro-infrastructuur of de begraving ervan; dat die opties enorme kosten met zich brengen;

Considérant que des réclamants critiquent le parc projeté aux motifs; qu'il sera cadenassé par les grilles des voies de métro et le fond des jardins des propriétés de l'avenue des Meuniers; que la sécurité de ce parc couloir ne sera pas assurée; que la promenade verte existante est suffisante;

Considérant que le Gouvernement indique que le parc de l'ancienne voie de chemin de fer sera aménagé de façon à garantir la privacité des jardins des habitations de l'avenue des Meuniers, au travers notamment d'un traitement végétal plus dense;

Que le parc de l'ancienne voie de chemin de fer occupera toute l'assiette de l'infrastructure routière existante au nord de l'infrastructure du métro, du parvis du site Demey jusqu'à la place Beaulieu; qu'il disposera d'une superficie suffisante pour conserver la voie verte et conforter l'axe modes actifs, tout en accueillant des espaces d'activités pour conforter son rôle d'espace social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique;

Considérant que des réclamants demandent la création de plus d'espaces verts et de verdures;

Considérant que la Commission régionale de développement prend acte que le nouveau dessin de la promenade verte sera à étudier avec Bruxelles Environnement et qu'elle sera élargie par un parc suite au transfert de l'assiette routière;

Considérant que le Gouvernement indique qu'en plus des deux nouveaux espaces verts projetés, le plan préconise l'aménagement paysager du boulevard urbain et du parvis du quartier de bureaux et logements, dont la partie sud sera aménagée en une promenade arborée afin de conforter la valeur écologique des talus existants;

3.3. Parvis du quartier de bureaux et logements (2.3.c.)

Considérant que des réclamants sont favorables à l'implantation des voies de circulation au nord de la ligne de métro;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les accès prévus au quartier de bureaux et de logement par le parvis piétonnier, notamment pour les livraisons, déménagements, etc.;

Considérant que des réclamants critiquent le tracé des voiries réservées à la circulation locale, aux motifs; qu'elles compliqueront grandement la circulation des habitants et leur accès au boulevard urbain;

Considérant que des réclamants demandent l'aménagement d'accès aisés au boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan organise les espaces de circulation et les accès aux immeubles du quartier de bureaux et de logements, notamment pour les livraisons et les déménagements, afin de conforter et sécuriser les espaces de circulation réservés aux modes actifs, et de limiter le trafic de transit et l'encombrement de l'avenue Beaulieu; qu'il organise également les accès au boulevard urbain;

Que le RIE a étudié les incidences de l'aménagement du site Beaulieu, notamment en matière de mobilité; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan ou de son pouvoir;

Considérant que des réclamants critiquent l'absence d'interconnexion entre les parties nord et sud du site en raison de la ligne de métro;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la solution de franchissement du boulevard urbain et de la ligne de métro projetée, de la continuité des porosités cyclo-piétonnes;

Considérant que la commune d'Ixelles suggère d'étudier l'alternative de créer une liaison vélo forte sur passerelle, en utilisant la monumentalité servante des piles du viaduc, pour franchir la vallée depuis l'ADEPS jusqu'à Beaulieu, et au-delà le Cimetière d'Ixelles;

Considérant que le Gouvernement indique que le réaménagement de la place Beaulieu et du viaduc de Watermael permettra de renforcer les connexions entre les parties nord et sud du site Beaulieu, ainsi que de sécuriser et faciliter les traversées des modes actifs; que le RIE a étudié d'autres alternatives pour améliorer les connexions au-dessus de l'infrastructure du métro ou l'enfouissement de celle-ci; que ces options présentent un coût énorme;

Dat het MER aanbeveelt om ter hoogte van de Beaulieusite minstens één noord-zuidverbinding te creëren voorbij de as van de metro voor de zachte verplaatsingswijzen; dat deze aanbeveling niet in het plan werd geïntegreerd om de reden dat die aansluiting grote kosten met zich brengt terwijl daar slechts een relatief beperkt voordeel tegenover staat; dat voor die aansluiting steile hellingen zouden moeten worden aangelegd om de niveaus en de sporen van de metro aan de zuidkant over te steken, die een negatieve impact zullen hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte; dat de niveaus aan weerszijden van de metrosporen een aanzienlijk hoogteverschil vormen en dat voor de aansluiting aan de noordzijde dan ook hellingen zouden nodig zijn waarbij die aansluiting met het Beaulieuplein of de Watermaalse Steenweg zou worden verbonden; dat de herinrichting van het Beaulieuplein en de openbare ruimte onder het viaduct van Watermaal de mogelijkheid zal bieden om de relevante aansluitingen tussen het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van de Beaulieusite te versterken; dat bovendien voor een aansluiting met de Mulderslaan huizen zouden moeten worden onteigend;

Dat het plan de realisatie van die aansluiting evenwel niet belet;

Dat het Beaulieuplein en het viaduct van Watermaal zo zullen worden heringericht dat de assen voor de actieve modi worden versterkt, hun aansluitingen worden verbeterd en er beveiligde, gemakkelijke en georganiseerde overgangen worden aangeboden van de wegen- en de metro-infrastructuur;

Dat het plan het afbreken van het viaduct voorziet en gelijktijdig een gebied van landschappelijke continuïteit inricht langs de stadsboulevard om op die manier een beveiligde verkeersruimte ter beschikking te stellen die voor de actieve modi voorbehouden is;

Overwegende dat een aantal reclamanten de inrichting vragen van voorzieningen waarmee de geluidshinder van de metrolijn kan worden beperkt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van voorzieningen om de geluidshinder van de metrolijn te beperken, niet binnen het bestek van het plan valt;

3.4. Kantoor- en woonwijk (2.3.d)

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over het afbreken en de verbouwing van de bestaande gebouwen, waarvan die van de Europese Commissie en het gebouw ter hoogte van het metrostation; over hun verbouwing tot appartementsgebouwen met commerciële ruimten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een herinrichting van de bestaande gebouwen aanbeveelt teneinde een overgang te verzekeren tussen het zeer stedelijke gedeelte van de perimeter rond het Beaulieuplein en het gedeelte met een meer landschappelijke verstedelijking ter hoogte van de Watermaalse Steenweg en gelijktijdig de paden voor de actieve modi verbetert via de aanleg van een voorplein en porositeiten voor fietsers en voetgangers; dat het door een lint van actieve gevels een programmatische gemengdheid en de activering van de benedenverdiepingen oplegt;

Overwegende dat reclamanten gunstig staan tegenover de afbraak van de bestaande kantoorgebouwen om de redenen dat deze echte muren vormen; dat hun afbraak de mogelijkheid zal bieden om de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en een vlottere doorgang voor de voetgangers te creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de afbraak van de bestaande gebouwen niet oplegt; dat het de herinrichting van het huizenblok aanbeveelt teneinde het beter te integreren in de morfologische en landschappelijke context tussen enerzijds het stedelijke front dat noodzakelijk is voor de verbinding tussen het Beaulieuplein en de toekomstige stadsboulevard en anderzijds de integratie van de bebouwing in het landschappelijke geheel van de vallei van de Watermaalbeek en haar vijvers; dat het de inrichting voorziet van porositeiten voor fietsers en voetgangers doorheen het bestaande bebouwde front, zodat voor de actieve modi verbindingen tot stand kunnen worden gebracht tussen het voorplein en de Beaulieulaan;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de vernietiging van de kantoorgebouwen van de Europese Gemeenschappen en van de bestaande beplanting om de redenen dat die duizenden werknemers een belangrijke doelgroep vormen voor de plaatselijke handelszaken; dat de kantoorgebouwen de naburige gebouwen beschutten tegen geluids- en visuele hinder van de wegeninfrastructuur; dat ze een aanvaardbaar bouwprofiel hebben en vanuit architecturaal standpunt geslaagd zijn; dat de bestemming als kantoorgebied garant staat voor de rust in de wijk tijdens het weekend en 's avonds; dat hun afbraak indruist tegen het gewestelijke plan van circulaire economie dat

Que le RIE recommande de créer, au niveau du site Beaulieu, au minimum une connexion nord-sud par-delà l'axe du métro pour les modes doux; que cette recommandation n'a pas été intégrée au plan au motif que cette connexion présente un coût important pour un bénéfice relatif; que cette connexion nécessiterait des rampes importantes permettant de franchir les niveaux et les voies du métro côté sud qui auront un impact négatif sur la qualité de l'espace public; que les niveaux de part et d'autre des voies de métro présenteront un dénivelé important et que dès lors la connexion côté nord nécessitera des rampes qui reviendront à connecter cette connexion à la Place Beaulieu ou à la chaussée de Watermael; que le réaménagement de la place Beaulieu et de l'espace public sous le viaduc de Watermael permettra de renforcer les connexions pertinentes entre les parties nord et sud du site Beaulieu; que de plus une connexion vers l'Avenue des Meuniers nécessiterait des expropriations;

Que le plan n'empêche cependant pas la réalisation de cette connexion;

Que la place Beaulieu et du viaduc de Watermael seront réaménagés de façon à conforter les axes modes actifs, à améliorer leurs connexions et à offrir des traversées sécurisées, aisées et organisées des infrastructures routières et de métro;

Que le plan prévoit la démolition du viaduc tout en aménageant une zone de continuité paysagère le long du boulevard urbain afin d'accueillir un espace de circulation sécurisé réservé aux modes actifs;

Considérant que des réclamants demandent l'aménagement de dispositifs de réduction des nuisances sonores de la ligne du métro;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement de dispositifs de réduction des nuisances sonores de la ligne du métro ne relève pas du contenu du plan;

3.4. Quartier de bureaux et de logements (2.3.d.)

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la démolition et la transformation des bâtiments existants, dont ceux de la commission européenne et celui à hauteur de la station de métro; sur leur reconversion en immeubles à appartements avec des surfaces commerciales;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise un réaménagement des immeubles existants afin d'assurer une transition entre la partie très urbaine du périmètre autour de la place Beaulieu et la partie à l'urbanisation plus paysagère à hauteur de la chaussée de Watermael, tout en améliorant les cheminements des modes actifs au travers de l'aménagement d'un parvis et de porosités cyclo-piétonnes; qu'il impose une mixité programmatique et l'activation des rez-de-chaussée par un liseré de façades actives;

Considérant que des réclamants sont favorables à la démolition des immeubles de bureaux existants, aux motifs; qu'ils constituent de véritables murs; que leur démolition permettra de reconnecter les quartiers entre eux et de créer un passage plus fluide des piétons;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan n'impose pas la démolition des immeubles existants; qu'il préconise le réaménagement de l'îlot afin de l'intégrer davantage au contexte morphologique et paysager, entre d'une part le front urbain nécessaire à l'articulation entre la place Beaulieu et le future boulevard urbain, et d'autre part l'intégration du bâti à l'ensemble paysager de la vallée du Watermaelbeek et ses étangs; qu'il prévoit l'aménagement de porosités cyclopiétonnes au travers du front bâti existant afin de créer des liaisons modes actifs entre le parvis et l'avenue Beaulieu;

Considérant que des réclamants s'opposent à la destruction des immeubles de bureaux des communautés européennes et de la végétation existante, aux motifs; que ces milliers de travailleurs bénéficient au commerce local; qu'ils constituent une protection contre les nuisances sonores et visuelles de l'infrastructure routière pour les bâtiments voisins; qu'ils ont un gabarit acceptable et qu'ils constituent une belle réussite architecturale; que l'activité de bureaux assurent la tranquillité du quartier le week-end et en soirée; que leur démolition va à l'encontre du plan régional d'économie circulaire visant à réduire les déchets de construction; que leur démolition est antiécologique et

erop gericht is om bouwafval zoveel mogelijk te beperken; dat hun afbraak anti-ecologisch en irrationeel is; dat het MER de koolstofbalans noch de kostprijs van die afbraak bestudeert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de kantoorgebouwen van de Europese Commissie in het administratiegebied overneemt waarin de bestemming tot kantoren tot 80 % is toegelaten; dat daarbij wordt gestreefd naar enerzijds het behoud van de activiteiten van de Europese Commissie op de site en anderzijds de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid door de toevoeging van onder meer woon- en handelsfuncties, waarbij de creatie van een actief stadsleven overeenkomstig de doelstellingen van het plan wordt bevorderd;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) vraagt om de kantoorgebouwen die in de erfgoedinventaris zijn opgenomen gelegen aan de Beaulieulaan nr. 1 tot 11, niet af te breken om de reden dat ze postmoderne getuigenissen vormen die in de jaren tachtig van de vorige eeuw werden gerealiseerd; dat ze vraagt om na te denken over het principe van de instandhouding of de afbraak en een duurzame houding die ten doel heeft om de bestaande resources optimaal te benutten;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie nota neemt van het feit dat er geen bijzondere beschermingsmaatregelen voor die gebouwen bestaan en dat het plan dus niet in de plaats komt van de klasseringsprocedures; dat het plan de vrijwaringsclausule bewaart en in geen geval de afbraak van die gebouwen oplegt;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de afbraak van die gebouwen niet oplegt; Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om er de gewestelijke doelstellingen op het vlak van de circulaire economie in op te nemen, in het kader van de algemene doelstelling van verstedelijking van het plan; dat het plan meer bepaald aanbeveelt om het potentieel van reconversie van het gebouw of van hergebruik van de materialen in elk project van reconversie of van afbraak-heropbouw te analyseren; dat het plan werd gewijzigd om er AV 00.15 in op te nemen die voorziet dat de handelingen en werken "bijdragen aan de vermindering van afval, de aanpasbaarheid en de evolutiviteit van de ruimten en de programma's mogelijk maken en het hergebruik van de bestaande resources ter plaatse of in de omgeving bevorderen" teneinde de milieuambities van het plan te versterken;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bevordering van de groene ruimten en de toename van de dichtheid van de site niet verenigbaar zijn met elkaar;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritisch staan tegenover de bovenmatige verstedelijking van de Beaulieusite om de redenen dat deze evolutie niet beantwoordt aan de doelstellingen van het plan en niet in de bestaande bebouwing wordt geïntegreerd; dat ze zal bijdragen aan de verstopping van de site en van de naburige wijken; dat de geplande bouwwerken een barrière op de site in stand zullen houden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van nieuwe ruim bemeten groene ruimten en gelijktijdig een verdichting van de site met 25 % aanbeveelt in het kader van de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid;

Dat ze eraan herinnert dat het plan de integratie van de nieuwe bouwwerken in de bestaande bebouwing aanbeveelt, dat ze de aanleg van porositeiten voor fietsers en voetgangers voorziet om de aansluitingen van de site te verbeteren, en dan meer bepaald tussen de bestaande woonwijken en het toekomstige voorplein van de stadsboulevard; dat het MER de effecten van het plan en van de herinrichting van de site heeft onderzocht - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over het moeilijk naast elkaar bestaan van de woon- en de kantoorfunctie;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich kritisch opstellen ten opzichte van de functionele gemengdheid en de verplichte voorziening van woningen in het deel van de site waarvan de Europese Unie eigenaar is om de redenen dat dit onverenigbaar is met de bijzondere status en de opdrachten van de Europese instellingen; dat het Protocol (nr. 7) over de privileges en immuniteiten van de Europese Unie voorziet dat de goederen van de Europese Unie niet het voorwerp mogen uitmaken van gelijk welke maatregel van administratieve beperking zonder toelating van het Gerechtshof;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid aanmoedigt door de kantooroppervlakken tot 80 % per gebouw te beperken en door 20 % oppervlakte woningen per gebouw op te leggen; dat meerdere voorbeelden aantonen dat beide functies goed naast elkaar kunnen

irrationnelle; que le RIE n'étudie pas le bilan carbone de cette démolition ni son coût;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan reprend les immeubles de bureaux de la commission européenne en zone administrative dans laquelle l'affectation de bureaux est admise jusqu'à 80%; que l'objectif poursuivi est de maintenir les activités de la commission européenne sur le site, tout en y développant une mixité programmatique par l'ajout de fonctions de logement et de commerce notamment, favorisant la création d'une vie urbaine active conformément aux objectifs du plan;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) demande de ne pas démolir les immeubles de bureaux repris à l'inventaire du patrimoine situés avenue de Beaulieu n°1 à 11, au motif qu'ils constituent des témoins post modernes réalisés dans les années 1980; qu'elle demande d'avoir une réflexion par rapport au principe de maintien ou de démolition et une attitude durable visant à tirer part des ressources existantes;

Considérant que la Commission régionale de développement prend note qu'il n'existe pas de mesures particulières de protection de ces immeubles, dès lors que le plan ne se substitue pas aux procédures de classement; que le plan maintient la clause de sauvegarde et n'impose nullement la destruction de ces bâtiments;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan n'impose par la démolition de ces immeubles; Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire les objectifs régionaux en matière d'économie circulaire, dans le cadre de l'objectif général d'urbanisation du plan; que le plan préconise notamment d'analyser le potentiel de reconversion de l'immeuble ou de réemplois de ses matériaux dans chaque projet de reconversion ou de démolition reconstruction; que le plan a été modifié afin d'y intégrer la PG 00.15 qui prévoit que les actes et travaux « participent à la diminution de déchets, permettent l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes et privilégient la réutilisation des ressources existantes sur place ou à proximité » afin de renforcer l'ambition environnementale du plan ;

Considérant que des réclamants relèvent que la promotion des espaces verts et l'augmentation de la densité du site sont incompatibles;

Considérant que des réclamants critiquent l'urbanisation excessive du site Beaulieu, aux motifs; qu'elle ne rencontre par les objectifs du plan et ne s'intègre pas au bâti existant; qu'elle va participer à la congestion du site et des quartiers avoisinants; que les constructions projetées maintiendront une barrière sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création de nouveaux espaces verts de dimensions généreuses, tout en encourageant la densification du site à hauteur de 25 % dans le cadre du développement d'une mixité programmatique;

Qu'il rappelle que le plan préconise l'intégration des nouvelles constructions dans le bâti existant, qu'il prévoit la création de porosités cyclo-piétonnes pour améliorer les connexions du site, notamment entre les quartiers de logements existants et le futur parvis du boulevard urbain; que le RIE a étudié les incidences du plan et du réaménagement du site, notamment en termes de mobilité;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la coexistence difficile entre les fonctions de logement et de bureau;

Considérant que des réclamants critiquent la mixité fonctionnelle et l'imposition de logements sur la partie du site dont l'Union européenne est propriétaire, aux motifs; que cela est incompatible avec le statut particulier et les missions des institutions européennes; que le Protocole (n°7) sur les privilèges et immunités de l'Union européenne prévoit que les biens de l'Union européenne ne peuvent être l'objet d'aucune mesure de contrainte administrative sans une autorisation de la Cour de Justice;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage le développement d'une mixité programmatique en limitant les superficies de bureaux à 80% par immeuble et en imposant 20% de superficie de logement par immeuble; que plusieurs exemples attestent de la bonne cohabitation de ces fonctions; que le plan n'impose pas la

bestaan; dat het plan niet de creatie van woningen oplegt voor elke eigenaar of gebouw in het geval van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die betrekking heeft op het volledige gebied;

Overwegende dat reclamanten kritiek formuleren op de systematische verplichting van actieve gevels omdat dit om veiligheidsredenen zeer gecompliceerd is om uit te voeren op de site van de Europese Commissie;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het lint van actieve gevels de mogelijkheid biedt om de betreffende benedenverdiepingen te bestemmen voor handels- of voorzieningsfuncties naast de kantoorfunctie, om op die manier de openbare ruimte te animeren; dat de zichtbaarheid van de activiteiten op de benedenverdieping door de aanwezigheid van wandopeningen of etalages kan worden verenigd met veiligheidseisen; dat de verplichting van actieve gevels ook de mogelijkheid biedt om het gevoel van veiligheid in de openbare ruimten te vergroten;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van de bouwwerken in open bebouwing in het oostelijke gedeelte van de site om de redenen dat dit het huizenblok nog meer doorlaatbaar maakt voor de atmosferische en geluidspolluties; dat dit in strijd is met het geluidsplan van het Gewest;

Overwegende dat reclamanten gunstig staan tegenover de creatie van een bebouwd front op de rooilijn van de stadsboulevard in het westelijke gedeelte van de site om de redenen dat dit een verbetering vormt ten opzichte van de bestaande toestand; dat dit een meer stedelijke basisstructuur zal creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de uitlijning oplegt van het hoofdvlak dat wordt gevormd door de gevel in het lint van de actieve gevels, hetzij in het westelijke gedeelte van de site;

dat de herinrichting van de bestaande wegeninfrastructuur tot een stadsboulevard zal leiden tot een afname van de hinder door het autoverkeer; dat de effecten van de herinrichting van de site door het MER werden onderzocht, en dan meer bepaald op het vlak van de geluidshinder en de verontreiniging; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, behalve de aspecten die niet binnen de mate van detail of bevoegdheid van het plan vallen;

Overwegende dat het bestuur dat wordt belast met de territoriale planning (Perspective) voorstelt om het met stippellijnen aangeduide gebied langs de Watermaalse Steenweg evenals de vermelding "De inplanting van de gebouwen wordt ook verplicht gerealiseerd op de rooilijn/het bouwfront aan de kant van de Watermaalse Steenweg" op de pagina's 128 en 129 van het strategische luik te schrappen teneinde de samenhang ervan te verzekeren met de inhoud van het verordenende luik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik in die zin werd gewijzigd;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de effecten van de geplande bouwwerken op het vlak van de bezonning, het beschikbare licht en de uitzichten voor de bestaande woningen - en dan meer bepaald in de wijken die lager gelegen zijn dan de Beaulieulaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de effecten van de eventuele bouwwerken die in de plaats zouden komen van de bestaande gebouwen op de site in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht;

Overwegende dat reclamanten zich zorgen maken over de effecten van de wind in de geplande porositeiten tussen de Beaulieulaan en de stadsboulevard, die zullen worden aangelegd in de continuïteit van de ruimten tussen de appartementsgebouwen die al gangen vormen waarin windstoten vrij spel krijgen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) zich zorgen maakt over de reeds aanzienlijke geluidshinder en het akoestische comfort van de site - en dan meer bepaald ten gevolge van het risico dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers een trechtereffect zullen opleveren voor het lawaai dat door de stadsboulevard en de bovengrondse metro wordt voortgebracht;

Overwegende dat reclamanten bezwaar maken tegen de verplichting van een porositeit voor fietsers en voetgangers te midden van de site van de Europese Commissie, aangezien dit indruist tegen de veiligheidseisen die inherent zijn aan het statuut van de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het tracé van de porositeiten voor de fietsers en de voetgangers ter informatie wordt gegeven; dat hun juiste tracé en hun eventuele overdekking zullen worden onderzocht - en dan meer bepaald met betrekking tot de effecten van wind en geluidshinder - en dat de effecten daarvan in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald;

création de logements pour chaque propriétaire ou immeuble dans le cas d'une demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone;

Considérant que des réclamants critiquent l'imposition systématique de façades actives au motif que cela est très compliqué à mettre en place sur le site de la Commission européenne pour des raisons de sécurité;

Considérant que le Gouvernement indique que le liseré de façades actives permet d'affecter les rez-de-chaussée concernés par des fonctions de commerce ou d'équipement, en plus de celle de bureau, afin d'animer l'espace public; que la visibilité des activités développées au rez-de-chaussée par la présence de baies ou vitrines peut être conciliée avec des impératifs de sécurité; que l'imposition de façades actives permet également de favoriser le sentiment de sécurité des espaces publics;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'implantation des constructions en ordre ouvert sur la partie est du site, aux motifs; que cela rendra l'îlot plus perméable aux pollutions atmosphérique et sonore; que cela est contraire au plan bruit de la Région;

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'un front bâti à l'alignement du boulevard urbain sur la partie ouest du site, aux motifs; que cela constitue une amélioration de la situation existante; que cela créera une trame plus urbaine;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose l'alignement du plan principal formé par la façade sur le liseré de façades actives, soit sur la partie ouest du site;

le réaménagement de l'infrastructure routière existante en boulevard urbain impliquera une réduction des nuisances liés à la circulation automobile; que les incidences du réaménagement du site ont été étudiées par le RIE, notamment en matière de nuisances sonores et de pollution; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan ou de son pouvoir;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère de supprimer la zone pointillée le long de la chaussée de Watermael ainsi que la mention « L'implantation des immeubles est également obligatoirement réalisée à l'alignement/front de bâtisse côté Chaussée de Watermael » en pages 128 et 129 du volet stratégique, afin d'assurer sa cohérence avec le contenu du volet réglementaire;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique a été modifié en conséquence;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les incidences des constructions projetées en termes d'ensoleillement, de luminosité et de vues pour les habitations existantes, notamment dans les quartiers situés en contrebas de l'avenue Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que les incidences des éventuelles constructions qui viendraient remplacer les immeubles existants sur le site seront étudiées dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des effets de vent dans les porosités cyclo-piétonnes projetées entre l'avenue de Beaulieu et le boulevard urbain, qui s'implanteront dans la continuité des espaces entre les immeubles à appartement qui sont déjà des couloirs aspirant les rafales;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) s'inquiète des nuisances sonores déjà élevées et du confort acoustique du site, au vu notamment du risque que les porosités cyclo-piétonnes projetées impliquent un effet d'entonnoir du bruit généré par le boulevard urbain et le métro aérien;

Considérant que des réclamants s'oppose à l'imposition d'une porosité cyclo-piétonne au milieu du site de la Commission européenne au motif que cela va à l'encontre des impératifs de sécurité inhérents à son statut;

Considérant que le Gouvernement indique que le tracé des porosités cyclo-piétonnes est indicatif; que leur tracé exact et leur éventuelle couverture seront étudiés, notamment au regard des effets de vent et des nuisances sonores, et définis dans le cadre des demandes de permis;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat op pagina 158 van het strategische luik van het plan een groene pijl op de site wordt weergegeven; dat de instantie vraagt dat die groene aansluiting op de kaarten van het GPDO wordt uitgewerkt en toegepast in het kader van het strategische of het verordenende luik van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het principe van de versterking van het groene netwerk tussen het parkgebied van de Beaulieusite en de vijvers van de Visserij in het strategische luik van het plan is opgenomen; dat het verordenende luik van het plan zich beperkt tot de geschreven en grafische voorschriften die op de relevante schaal de invariabele elementen beschrijven waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplicht karakter wil geven teneinde de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te waarborgen;

3.5. Viaduct van Watermaal (2.3.e.)

Overwegende dat verschillende reclamanten de beveiliging vragen van de toegang tot de klimzaal NEW ROCK aan de Watermaalse Steenweg 136; dat ze zich kritisch opstellen ten opzichte van de geplande inrichting van het kruispunt tussen de stadsboulevard en de Invalidenlaan omdat dit kruispunt een gevoel van onveiligheid en risico's op ongevallen met zich zal brengen voor de gebruikers van de zaal en dan in het bijzonder de zwakke weggebruikers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de herinrichting van het kruispunt tussen de stadsboulevard en de Watermaalse Steenweg tot veiligere, gemakkelijke en voor de actieve modi georganiseerde oversteekplaatsen zal leiden;

Overwegende dat reclamanten de aanleg vragen van een voorziening of een drop-offplaats vóór de zaal voor de gebruikers en voor de leveranciers van de klimzaal NEW ROCK;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parkeerplaatsen in de nabijheid van de klimzaal NEW ROCK te behouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een voorziening of een drop-offplaats en het behoud van de parkeerplaatsen niet binnen de inhoud van het plan noch zijn mate van detail vallen;

Overwegende dat reclamanten vragen dat het plan het behoud van deze sportinfrastructuur verzekert, aangezien deze bijdraagt aan het gemengde karakter van de wijk en het dynamisme van de gemeente;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de klimzaal NEW ROCK niet is opgenomen in de perimeter van het verordenende luik van het plan; dat het strategische luik van het plan zijn behoud niet belet;

Overwegende dat sommige reclamanten zich zorgen maken over het waterbeheer in dit laaggelegen gedeelte van de stadsboulevard, over de afvloeiing van het water langs de op een helling gelegen stadsboulevard die onderaan de Watermaalse Steenweg zal samenkomen en tegen de klimzaal NEW ROCK en de naburige woningen die dreigen te overstromen; dat ze opmerken dat het bestaande stormbekken en de bestaande goten slechts met veel moeite het regenwater kunnen opvangen en dat die toestand erger zal worden in het kader van de uitvoering van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de doelstellingen van het plan erin bestaat om de waterlopen opnieuw op elkaar aan te sluiten om overstromingen te voorkomen - en dan meer bepaald onderaan de Watermaalse Steenweg; dat de maximalisering van de door het plan voorziene doorlaatbaarheid en de vergroening van de openbare ruimten bijdraagt aan het geïntegreerde regenwaterbeheer om overstromingen te voorkomen; dat de details van de inrichting en van het beheer van het afvloeiend water niet binnen de inhoud van het plan noch in zijn mate van detail vallen;

Overwegende dat verschillende reclamanten het alternatief voorstellen dat erin bestaat dat het viaduct tussen de metrostations Demey en Beaulieu behouden blijft en dat er een bovengrondse groene boulevard met 2x2 stroken wordt aangelegd waarvoor de nodige geluidsisolatiemaatregelen worden getroffen, de 2x1 rijstrook voor het plaatselijke verkeer op de grond te behouden en een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers tussen het viaduct en de Beaulieusite aan te leggen, waarbij ze aanvoeren dat dit alternatief de veiligheid van de gebruikers zou verzekeren dankzij de beperking van het aantal rijstroken, de aanleg van een plaatselijke weg en een drop-offplaats voor de klimzaal NEW ROCK, het behoud van parkeerplaatsen, het vermijden van langdurige en dure werken die de exploitatie van de klimzaal zouden kunnen bemoeilijken en de mogelijkheid om het bespaarde geld in andere inrichtingen te injecteren, zoals de verlenging van de metrolijn naar de transitparking;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève qu'une flèche verte est renseignée sur le site en page 158 du volet stratégique du plan; qu'il demande que cette connexion verte apparaissant sur le cartes du PRDD soit développée et mise en œuvre de la cadre des volets stratégique ou réglementaire du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le principe de renforcement du maillage verte entre la zone de parc du site Beaulieu et les étangs de la Pêcherie est repris dans le volet stratégique du plan; Que le volet réglementaire du plan se limite aux prescriptions littérales et graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

3.5. Viaduc de Watermael (2.3.e.)

Considérant que des réclamants demandent la sécurisation de l'accès à la salle d'escalade NEW ROCK située chaussée de Watermael 136; qu'ils critiquent l'aménagement projeté du carrefour entre le boulevard urbain et le boulevard des Invalides aux motifs qu'il impliquera un sentiment d'insécurité et des risques d'accident pour les usagers de la salle, en particulier les usagers faibles;

Considérant que le Gouvernement indique que le réaménagement du carrefour entre le boulevard urbain et la chaussée de Watermael offrira des traversées plus sécurisées, aisées et organisées pour les modes actifs;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une desserte ou d'un emplacement dépose minute devant la salle pour les usagers et les fournisseurs de la salle d'escalade NEW ROCK;

Considérant que des réclamants demandent le maintien d'emplacements de stationnement à proximité de la salle d'escalade NEW ROCK;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une desserte ou d'un emplacement dépose minute et le maintien d'emplacements de stationnement ne relèvent pas du contenu du plan ni de son degré de détail;

Considérant que des réclamants demandent que le plan assure le maintien de cette infrastructure sportive, qui participe à la mixité du quartier et au dynamisme de la commune;

Considérant que le Gouvernement indique que la salle s'escalade NEW ROCK n'est pas reprise dans le périmètre du volet réglementaire du plan; que le volet stratégique du plan n'empêche pas son maintien;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la gestion des eaux dans ce creux du boulevard urbain, du ruissellement des eaux le long du boulevard urbain en pente qui viendront s'accumuler dans le bas de la chaussée de Watermael et contre la salle d'escalade NEW ROCK et les habitations avoisinantes qui risquent d'être inondées; qu'ils relèvent que les égouts et le bassin d'orage existants parviennent difficilement à absorber les eaux pluviales, que cette situation s'aggravera dans le cadre de la mise en œuvre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'un des objectifs du plan est de reconnecter les cours d'eau afin d'éviter les inondations, notamment dans le bas de la chaussée de Watermael; que la maximalisation de la perméabilité et la végétalisation des espaces publics prévue par le plan participe de la gestion intégrée des eaux pluviales afin d'éviter les inondations; que les détails de l'aménagement et de la gestion des eaux de ruissellement ne relèvent pas du contenu du plan ni de son degré de détail;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative de maintenir le viaduc entre les stations de métro Demey et Beaulieu, d'y aménager un boulevard aérien à 2x2 bandes végétalisé et insonorisé, de conserver 2x1 bande de circulation locale au sol, de créer un passage cyclo-piéton entre le viaduc et le site Beaulieu; aux motifs que cette alternative permettrait d'assurer la sécurité des usagers en réduisant le nombre de bandes de circulation au sol, de créer une voie de desserte local et un dépose minute pour la salle d'escalade NEW ROCK, de maintenir des emplacements de stationnement, d'éviter des travaux longs et coûteux qui pourraient préjudicier l'exploitation de la salle d'escalade, d'injecter l'argent économisé dans d'autres aménagements, tels que le prolongement de la ligne de métro vers le parking de transit;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat een van de doelstellingen van het plan erin bestaat om de bestaande wegeninfrastructuur te beperken - en dan met name door het Herrmann-Debrouxviaduct af te breken en door het noordelijke gedeelte van het Watermaalviaduct gedeeltelijk te behouden voor de actieve modi; dat in dit verband wordt verwezen naar de mobiliteitsstrategie van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat de aanleg van een hoogwaardige openbare ruimte onder het viaduct van Watermaal onrealistisch is, meer bepaald rekening houdend met de beperkte bezonning; dat ze het alternatief voorstellen om er in het kader van een publiek-private samenwerking een open blokkenklimzaal buiten aan te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de beperking van de breedte van het bestaande viaduct en de aanleg van een openbare ruimte onder zijn noordelijke gedeelte voorziet; dat de bezonning van de openbare ruimte onder het overblijvende gedeelte van het viaduct van Watermaal hierdoor zal worden verbeterd;

Dat het plan aanbeveelt om die openbare ruimte in te richten als een ontspannings- en wandelruimte, die plaats zal bieden aan stadsactiviteiten, met inbegrip van sportactiviteiten;

4. Site 4: Demey (2.4.)

4.1. Algemene opmerkingen

Overwegende dat reclamanten beweren dat het kruispunt binnen de perimeter van het GBP nr. 20 van de gemeente Oudergem is opgenomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de perimeter van het plan die van het GBP nr. 20 niet doorsnijdt;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan de geplande porositeiten voor fietsers en voetgangers op de Demeysite duidelijker definieert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het tracé van de porositeiten voor fietsers en voetgangers ter informatie wordt gegeven; dat het verordenende luik van het plan de realisatie ervan oplegt door het gebied dat wordt gemarkeerd door het voorschrift in overdruk van porositeiten voor fietsers en voetgangers, terwijl het strategische luik veeleer hun inrichting en hun breedte preciseert; dat voor het overige hun inplanting, tracé en kenmerken in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op het alternatief 'ontwerp-RPA' voor de Demeysite om de redenen dat het alternatief een totaal van ongeveer 100.000 m² betreft, evenals een 'parkeergebouw' van 21.000 m² (tabel 9, p. 41) waarvan niet duidelijk is waarmee dit overeenstemt; dat die oppervlakten werden onderschat en in geen geval overeenstemmen met het potentieel van de site, gezien haar huidige troeven en kenmerken (sterk gemengd gebied, stadsomgeving, bereikbaarheid met het openbaar vervoer enz.); dat die 100.000 m² een V/T-verhouding van 1,43 zouden opleveren, terwijl de gemiddelde V/T-verhouding tussen 1,5 en 2 ligt in Oudergem en het plan dichtheden van 2,63 te Triomf, 3,02 te Delta en 2,55 te Beaulieu voorziet; dat het MER een alternatief met een minimale V/T-verhouding van 1,75 had moeten evalueren, die meer aansluit op de potentialiteiten van de site, rekening houdend met het feit dat dit cijfer momenteel een gemiddelde waarde is in Oudergem en dat dit zou kunnen worden bereikt met redelijke bouwprofielen en een redelijke grondinname - en zelfs in overeenstemming met de huidige GSV (deze V/T-verhouding kan op de site worden bereikt door uitsluitend gebouwen van G+3 te bouwen voor een grondinname van 31.250 m², waardoor nog meer dan de helft van het terrein beschikbaar zou zijn voor de aanleg van wegen en openbare ruimten);

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek uiten op het alternatief 'ontwerp-RPA' dat werd geselecteerd omdat het volgens hen niet beantwoordt aan de doelstelling van verdichting en het potentieel van de site zou worden verkleind in vergelijking met de huidige toestand, die door het GBP en de GSV wordt toegelaten;

Overwegende dat reclamanten kritiek uiten op het alternatief 'nul' voor de Demeysite om de redenen dat een deel van de bestaande gebouwen niet wordt overgenomen, zoals de winkelgalerij, de Quick, het tankstation enz.; dat het alternatief een uitbreiding van de oppervlakte met 25.343 m² voorziet (tabel 18), terwijl de oppervlakte van 30.000 m² voor de bestaande handelszaken op de site kan worden uitgebreid tot 36.000 m² handelszaken in toepassing van voorschrift 0.9 van het GBP; dat de totale bebouwbare oppervlakte van 65.857 m² ruimschoots wordt onderschat ten opzichte van wat nu zou kunnen worden toegelaten op basis van het GBP en de GSV, rekening houdend met meer bepaald de doelstellingen van het GPDO;

Considérant que le Gouvernement rappelle que l'un des objectifs du plan est de réduire l'infrastructure routière existante, notamment en démolissant le viaduc Herrmann-Debroux et en maintenant partiellement le viaduc de Watermael au profit des modes actifs en sa partie nord; qu'il est renvoyé à la stratégie de mobilité du plan à cet égard;

Considérant que des réclamants estiment que la création d'un espace public de qualité en dessous du viaduc de Watermael est irréaliste, compte tenu notamment de son faible ensoleillement; qu'ils suggèrent l'alternative d'y créer une salle d'escalade de bloc ouverte sur l'extérieure, dans le cadre d'un partenariat public-privé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la réduction de la largeur du viaduc existant et la création d'un espace public sous sa partie nord; que de ce fait l'ensoleillement de l'espace public en dessous de la partie restante du viaduc de Watermael sera amélioré;

Que le plan préconise d'aménager cet espace public comme un espace d'agrément et de déambulation, dont la fonction sera d'accueillir des activités urbaines, en ce compris des activités sportives;

4. Site 4 : Demey (2.4.)

4.1. Observations générales

Considérant que des réclamants soutiennent que le carrefour est repris dans le périmètre du PPAS n° 20 de la commune d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre du plan ne recoupe pas celui du PPAS n° 20;

Considérant que des réclamants demandent que le plan définisse plus précisément les porosités cyclo-piétonnes projetées sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le tracé des porosités cyclo-piétonnes est indicatif; que le volet réglementaire du plan impose leur réalisation au travers de la zone marquée par la prescription en surimpression de porosités cyclo-piétonne, tandis que le volet stratégique tend à préciser leur aménagement et leur largeur; que pour le surplus, leurs implantation, tracé et caractéristiques seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qui concerne l'alternative « projet de PAD » pour le site Demey, aux motifs; que l'alternative envisage un total d'environ 100.000 m² sur le site, plus un « bâtiment Parking » de 21.000 m² (tableau 9, p. 41) dont on ne voit pas à quoi il correspond; que ces superficies ont été sous-estimées et ne correspondent nullement au potentiel du site, au vu de ses caractéristiques et atouts actuels (zone de forte mixité, environnement urbain, accessibilité en transports publics, etc.); que ces 100.000 m1 représenteraient un P/S de 1,43, alors que le P/S moyen se situe entre 1,5 et 2 à Auderghem et que le plan envisage des densités de 2,63 à Triomphe, 3,02 à Delta et 2,55 à Beaulieu; que le RIE aurait au moins dû évaluer une alternative avec un P/S minimum de 1,75 plus en phase avec les potentialités du site, en tenant compte du fait que ce taux est moyen à Auderghem actuellement et qu'il peut être réalisé avec une emprise au sol et des gabarits raisonnables et même conformes au RRU actuel (ce P/S peut être atteint sur le site en construisant uniquement des immeubles R+3, pour une emprise au sol de 31.250 m², laissant encore plus de la moitié du terrain pour aménager des voiries et espaces publics);

Considérant que des réclamants critiquent l'alternative « projet de PAD » retenue au motif qu'elle ne remplit pas l'objectif de densification en ce que le potentiel du site serait réduit par rapport à la situation existante autorisée par le PRAS et le RRU;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qui concerne l'alternative « zéro » pour le site Demey, aux motifs; qu'une partie des bâtiments existants n'est pas reprise, tels que la galerie commerciale, le Quick, la pompe à essence, etc.; que l'alternative prévoit un accroissement de surface de 25.343 (tableau 18) alors que les 30.000 m² de commerce existant sur le site peuvent être augmentés jusqu'à 36.000 m² de commerce en application de la prescription 0.9 du PRAS; que le total de surface constructible de 65.857 m² est largement sous-estimé par rapport à ce qui pourrait être autorisé aujourd'hui sur la base du PRAS et du RRU, en tenant compte notamment des objectifs du PRDD;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich kritisch opstellen ten opzichte van het MER met betrekking tot het alternatief '1' (afb. 38 en 39 van het RNT) voor de Demeysite om de redenen dat de voorgestelde bebouwbare oppervlakte van 49.828 m² ook ruimschoots is onderschat - en dan meer bepaald wegens het voorgestelde park van 80 m, dat volledig buiten proportie is; dat dit alternatief absoluut niet geloofwaardig is aangezien meer bepaald het commerciële luik totaal niet kan worden uitgevoerd, aangezien het geen enkele toegankelijkheid noch zichtbaarheid biedt; dat in plaats daarvan het door de eigenaar voorgestelde concrete en plausibele alternatief voor de inrichting van de site had moeten worden onderzocht;

Overwegende dat reclamanten kritiek leveren op het MER met betrekking tot de variant van de lokalisatie van het programma van productieactiviteiten op de Demeysite om de redenen dat de variant werd uitgewerkt zonder overleg met de eigenaar van de site; dat deze laatste bezwaar maakt tegen de vestiging van de distributiehub van Bpost en/of het ophaal- en reinigingscentrum van Net Brussel die op de Driehoeksite zijn gepland; dat die programmering in geen enkel opzicht overeenstemt met de doelstellingen van het GPDO noch met de potentialiteiten van de site met haar bestaande bestemming (sterk gemengd gebied in het GBP), noch met de ontwikkelingsvisie van de eigenaar of zijn eigen belangen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een aanzienlijke, zij het redelijke, verdichting van de site voorziet, die overeenstemt met bijna drie keer meer bebouwde oppervlakte dan nu; dat die verdichting van een gebied dat vlot bereikbaar is met het openbaar vervoer, overeenstemt met de doelstellingen van het plan; dat die verdichting gepaard gaat met de aanleg van openbare ruimten waarvan een groot gedeelte groene ruimten zijn; dat die verdichting gericht is op de aanleg van een stadswijk met een mix van functies zonder dat het behoud van de bestaande functies daardoor in gevaar komt;

Dat de bouwprofielen die voor deze verdichting worden aanbevolen, in de omliggende bebouwde context zijn geïntegreerd en die context ook respecteren, terwijl het ook mogelijk is om de leesbaarheid van de stadsstructuren te structureren door middel van landschappelijke markeringen; dat het plan geen globale dichtheid op de sites oplegt, maar wel de eisen definieert die moeten worden nageleefd voor de goede inrichting van de locatie; dat een verhoging van de toegelaten bouwprofielen op de site een negatief effect zou hebben op de kwaliteit van de openbare ruimten op de site;

Dat het potentieel van de site niet alleen in termen van bebouwbaarheid wordt uitgedrukt; dat de V/T-verhouding het geheel van het perceel omvat; dat de reorganisatie van de site en de verstedelijking ervan nieuwe openbare ruimten integreert; dat de netto V/T-verhouding dan ook hoger ligt dan de bruto V/T-verhouding; dat het logisch is dat de V/T-verhouding op de Delta-, de Beaulieu- of de Triomfsite hoger ligt wegens de grootte en de bezetting van de percelen waarop minder open ruimten zijn ontwikkeld;

Dat het alternatief 'nul' alle functies integreert die momenteel op de site aanwezig zijn, met inbegrip van de supermarkt, de Brico, de winkelgalerij, de Auto 5-vestiging, de Lunch garden, de Burger King, de Pizza Hut, de Carpetland-vestiging en het tankstation;

Dat de verdichting van de site door de uitbreiding van de oppervlakten van de handelszaken - die is toegelaten door voorschrift 0.9 van het GBP - niet de logische trend is die door het alternatief nul wordt geïllustreerd, maar wel het toegelaten bebouwbaar potentieel;

Dat alternatief 1 een programma en een bijzondere configuratie van de site voorstelt, dat die configuratie voor- en nadelen heeft, die in het MER werden geanalyseerd; dat de toegankelijkheid is gewaarborgd; dat in dit verband moet worden herhaald dat de zichtbaarheid van de handelszaken niet binnen de mate van detail van het plan valt en zal worden onderzocht en bepaald op het moment van de concrete ontwikkeling van de projecten en in het kader van de vergunningsaanvragen; dat na afloop van de analyse van het MER alternatief 1 niet werd geselecteerd;

Dat het MER na afloop van de analyse van de alternatieven voor de lokalisatie van de productieactiviteiten binnen de perimeter van het plan de ontwikkeling ervan op de Driehoeksite aanbeveelt; dat deze aanbeveling in het plan werd geïntegreerd;

Dat het plan niettemin de inplanting van productieactiviteiten op de Demeysite toelaat, in het bewoonde en commerciële stadscentrum, waarvan de oppervlakte beperkt is tot 50 % van het gebied, in het kader van de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid op de site; dat het plan de realisatie van die functie niet oplegt, waarvan de ontwikkeling in het kader van de vergunningsaanvragen zal kunnen worden bestudeerd en toegelaten;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qui concerne l'alternative « 1 » (fig. 38 et 39 du RNT) pour le site Demey, aux motifs; que le total de surface constructible proposée de 49.828 m² est aussi largement sous-estimé, notamment en raison du parc complètement hors de proportion de 80 m qu'elle propose; que cette alternative n'est absolument pas crédible en ce que le volet commercial notamment est totalement impossible à mettre en œuvre puisqu'il ne présente aucune accessibilité ni visibilité; que l'alternative d'aménagement du site concrète et plausible proposée par son propriétaire aurait dû être étudiée à la place;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qui concerne la variante de localisation du programme d'activités productives sur le site Demey, aux motifs; qu'elle a été élaborée sans concertation avec le propriétaire du site; que ce dernier s'oppose d'accueillir le pôle de distribution Bpost et/ou le centre de collecte et de nettoiement de Bruxelles-Propreté projetés sur le site Triangle; que cette programmation ne correspond aucunement ni aux objectifs du PRDD, ni aux potentialités du site avec son affectation existante (zone de forte mixité au PRAS), ni à la vision de développement du propriétaire ni à ses propres intérêts;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une densification conséquente mais raisonnable du site presque équivalente à un triplement des surfaces construites actuellement; que cette densification d'une zone bien accessible en transports publics est cohérente par rapport aux objectifs du plan; que cette densification s'accompagne de la création d'espaces publics dont une part importante d'espaces verts; que cette densification vise à la création d'un quartier urbain avec une mixité de fonctions tout en permettant de conserver les fonctions existantes;

Que les gabarits préconisés pour accueillir cette densification s'intègrent et respectent le contexte bâti environnant, tout en permettant de structurer la lisibilité des structures urbaines par la création de repères paysagers; que le plan n'impose pas une densité globale sur les sites mais définit les éléments contraignants nécessaires pour garantir le bon aménagement des lieux; qu'une augmentation des gabarits autorisés sur le site aurait une incidences négative sur la qualité des espaces publics sur le site;

Que le potentiel du site ne s'exprime pas seulement en termes constructibles; que le P/S comprend l'ensemble de la parcelle; que la réorganisation du site et son urbanisation intègre de nouveaux espaces publics; que le P/S net est dès lors plus élevé que le P/S brut; qu'il est logique que le P/S sur les sites de Delta, Beaulieu ou Triomphe soient plus élevés en raison de la taille et de l'occupation des parcelles sur lesquelles moins d'espaces ouverts sont développés;

Que l'alternative « zéro » intègre toutes fonctions présentes sur le site actuellement, y compris l'hypermarché, le Brico, la galerie commerçante, l'Auto 5, le lunch Garden, le Burger King, le Pizza Hut, le Carpetland et la pompe à essence;

Que la densification du site par l'accroissement des surfaces de commerces comme l'autorise la prescription 0.9 du PRAS n'est pas la tendance 'au fil de l'eau' qu'illustre l'alternative zéro mais bien le potentiel constructible autorisé;

Que l'alternative 1 présente un programme et une configuration du site particulière, que cette configuration présente des avantages et des inconvénients, qui ont été analysés dans le RIE; que l'accessibilité est garantie; qu'il convient de rappeler que la visibilité des commerces ne relève pas du degré de détail du plan et sera être examinée et déterminée au moment du développement concret des projets et dans le cadre des demandes de permis; qu'au terme de l'analyse du RIE, l'alternative 1 n'a pas été retenue;

Qu'au terme de l'analyse des alternatives de localisation des activités productives dans le périmètre du plan, le RIE recommande leur développement sur le site Triangle; que cette recommandation a été intégrée dans le plan;

Que le plan permet néanmoins l'implantation d'activités productives sur le site Demey, dans le centre urbain habité et commercial, dont la superficie est limitée à 50% de la zone, dans le cadre du développement d'une mixité programmatique sur le site; que le plan n'impose pas la réalisation de cette fonction, dont le développement pourra être étudié et autorisé dans le cadre des demandes de permis;

4.2. Stadspark Demey (2.4.a.)

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan ten opzichte van de aanleg van een park in plaats van de parking van de Carrefour-vestiging;

Overwegende dat reclamanten zich vragen stellen over de opportuniteit om een park aan te leggen in de nabijheid van het Zoniënwoud;

Overwegende dat de regering aangeeft dat die site momenteel wordt ingenomen door een commercieel gebied en de bijbehorende parking in open lucht; dat het plan voorziet om dit grondig te herstructureren door een programmatische gemengdheid te ontwikkelen om een actief stadsleven te creëren; dat daarbij de doelstelling wordt nagestreefd om "de stad te vervolledigen" door een nieuwe gemengde wijk te ontwikkelen (met woningen, handelszaken, voorzieningen), die gericht is op de actieve modi en het openbaar vervoer; dat het ook gaat om "de stad te maken" door een openbare groene ruimte en kwalitatieve stadsverbindingen te creëren over de volledige site, waarvan de gevels en de benedenverdiepingen worden geactiveerd; dat de aanleg van de groene ruimten de uitsluiting van de Demeysite van het toepassingsgebied van algemeen voorschrift nummer 6 (AV6) van dit verordenende luik verantwoordt;

Dat het stadspark Demey bedoeld is om de vallei van de Watermaalbeek te valoriseren en op te waarderen en om een ontspanningsruimte te bieden aan de bewoners van de omliggende wijken en gelijktijdig aan de herdefiniëring van de Demeysite bij te dragen; dat het park bijdraagt aan de realisatie van de doelstelling om het groene netwerk te versterken in aansluiting op het Zoniënwoud en de gebieden van landschappelijke continuïteit;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op de minimale breedte van 27 m die voorzien is voor het parkgebied, met inbegrip van een brede doorgang voor fietsers en voetgangers, die verhard is voor bedrijfsvoertuigen; terwijl het MER aanbeveelt dat het park minstens 50 m breed is en zich over de volledige lengte van de site (d.w.z. 390 m) uitstrekt;

Overwegende dat reclamanten vragen dat het plan een 50 m breed parkgebied voorziet vanaf de verst doorlopende tuinen van de eigendommen langs de Kleine Wijngaardstraat; dat het park uit één stuk bestaat en over de volledige lengte doorloopt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat het plan van meer verbeeldingskracht zou mogen getuigen met betrekking tot de geometrie van het toekomstige park, zodat er voldoende comfortruimten en volwaardige groene ruimten kunnen worden in voorzien; dat ze vraagt dat het park een minder rechthoekige en regelmatige vorm krijgt zodat het gebruiksvriendelijker wordt en plaatselijk breder kan worden aangelegd, wat gunstiger zou kunnen zijn voor de biodiversiteit en het waterbeheer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een minimale oppervlakte van 2,4 ha voor het parkgebied oplegt; dat die oppervlakte groter is dan een doorlopend park van 50 m breed over de volledige lengte van de site; dat het plan daarom niet belet dat het park een doorlopende breedte van 50 m heeft; van het plan noch van zijn mate van detail;

Dat een doorlopende breedte van 50 m overigens geen waarborg is voor een hoogwaardige groene ruimte; dat het plan variaties in de breedte aanbeveelt met het oog op de aanleg van comfortruimten en volwaardige groene ruimten zodat het park gebruiksvriendelijker wordt en plaatselijk breder kan worden aangelegd, wat de biodiversiteit, het waterbeheer en het comfort van de gebruikers ten goede zou kunnen komen; dat de minimale breedte van 27 m in dat kader niet doorlopend zou moeten zijn; dat de maximale hoogte van de toekomstige bouwwerken van het bewoonde en commerciële centrum langs het park werd verlaagd om de impact van de schaduwen op het park zoveel mogelijk te beperken, ongeacht de breedte; dat de aanleg van het park niet binnen het bestek van het plan valt en ook niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het park op een gedifferentieerde manier wordt beheerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de invoering van een gedifferentieerd beheer van het stadspark Demey niet binnen het bestek van het plan valt en in de fase van de vergunningsaanvragen in het kader van een programmatische studie zal worden onderzocht;

Overwegende dat reclamanten het behoud vragen van de collectieve tuin 'Les jardins de la Vignette', rekening houdend met zijn goede ligging, zijn goede zichtbaarheid, zijn bereikbaarheid voor PBM's, de onmogelijkheid om de tuin naar een andere plaats op de site te verplaatsen, zijn sociale rol als ontmoetingsplaats tussen de bewoners van de wijk; dat de collectieve tuin op haar huidige plaats wordt verduurzaamd en in het plan wordt geïntegreerd;

4.2. Parc urbain Demey (2.4.a.)

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'un parc à la place du parking du magasin Carrefour;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'opportunité de créer un parc à proximité de la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique que ce site est actuellement occupé par une zone commerciale ainsi que son parking à ciel ouvert; que le plan prévoit de le restructurer profondément en développant une mixité programmatique afin de créer une vie urbaine active; que l'objectif poursuivi est de « compléter la ville » en développant un nouveau quartier mixte (logements, commerces, équipements) tourné vers les modes actifs et les transports publics; qu'il est aussi de « faire la ville » en créant un espace vert public et des connexions urbaines qualitatives à travers le site dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés; que la création des espaces verts justifie l'exclusion du site Demey du champ d'application de la prescription générale numéro 6 (PG6) du présent volet réglementaire;

Que le parc urbain Demey est destiné à valoriser et révéler la vallée du Watermaelbeek, ainsi qu'à offrir un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants, tout en participant à la redéfinition du site Demey; qu'il participe à la réalisation de l'objectif de renforcement du maillage vert en lien avec la forêt de Soignes et les zones de continuité paysagère;

Considérant que des réclamants critiquent la largeur minimale de 27 m prévue pour la zone de parc incluant un passage large cyclo-piéton et carrossable pour des véhicules utilitaires; alors que le RIE recommande que le parc comporte une largeur minimale de 50 m et s'étende sur toute la longueur du site, soit 390 m;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une zone de parc d'une largeur de 50 m à partir des jardins les plus profonds des propriétés de la rue de la Vignette; que le parc soit d'un tenant et continu dans son entièreté;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le plan pourrait être plus imaginatif en ce qui concerne la géométrie du futur parc pour lui donner des espaces de confort et de vrais espaces verts; qu'elle demande que le parc ait une forme moins rectangulaire et régulière afin d'augmenter le confort d'usage du parc et gagner localement en largeur, ce qui pourrait être bénéfique à la biodiversité et à la gestion de l'eau;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose une surface minimale de 2,4 ha pour la zone de parc; que cette surface est supérieure à un parc continu de 50m de large sur toute la longueur du site; que le plan n'empêche dès lors pas que le parc ait une largeur continue de 50 m; du plan ni de son degré de détail;

Qu'une largeur continue de 50 m n'est par ailleurs pas une garantie d'un espace vert qualitatif; que le plan préconise des variations de largeur afin de créer des espaces de confort et de vrais espaces verts afin d'augmenter le confort d'usage du parc et gagner localement en largeur, ce qui pourrait être bénéfique à la biodiversité, à la gestion de l'eau et au confort des usagers; que dans ce cadre la largeur minimale de 27 m ne devrait pas être continue; Que par ailleurs la hauteur maximale des futures constructions du centre habité et commercial le long du parc a été réduite afin de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc, quel que soit sa largeur; que l'aménagement du parc ne relèvent pas du contenu du plan ni de son degré de détail;

Considérant que des réclamants demandent que le parc bénéficie d'une gestion différenciée;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'une gestion différenciée du parc urbain Demey ne relève pas du contenu du plan, et sera étudié dans le cadre d'une étude programmatique au stade des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du jardin collectif « Les jardins de la vignette », compte tenu de sa bonne situation, de sa bonne visibilité, de son accessibilité aux PMR, de l'impossibilité de la déplacer à un autre endroit du site, de son rôle social en tant que lieu de rencontre entre les habitants du quartier; que le jardin collectif soit pérennisé et intégré dans le plan à son emplacement actuel;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het behoud van de bestaande moestuinen op de site of hun verplaatsing voorziet; Dat het plan is aangevuld met de vermelding dat bij de aanleg van het toekomstige park het gedeelte van de moestuinen in de woonwijk van de Kleine Wijngaardstraat binnen het park zal moeten worden verplaatst; dat dit gedeelte van de moestuinen zal worden toegevoegd aan de 2,4 ha van het park.

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het noordelijke gedeelte van de site met een helling te behouden zoals in het MER wordt vermeld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER geen aanbevelingen in die zin formuleert;

Overwegende dat reclamanten gunstig staan tegenover de openlegging van de Watermaalbeek in het park;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het nut niet inziet om een stuk landschap van de vallei van de Watermaalbeek alleen op de Demeysite te reconstrueren; dat ze opmerkt dat het plan ernaar streeft om de waterloop op het Demeyperceel op te waarderen naar aanleiding van een onderzoek van Leefmilieu Brussel dat ten doel heeft om het hydrografische netwerk te herstellen met een optimaal beheer van het regenwater;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de aanbeveling van het MER om de Watermaalbeek opnieuw aan te sluiten op de Woluwe in het verordenende luik wordt opgenomen, zodat het blauwe netwerk zeker zal worden versterkt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het noordelijke gedeelte van de site momenteel als parking is ingericht; dat het plan de inrichting van een gebied onderin de vallei als vochtige ontspanningsruimte voorziet om op die manier de aandacht te vestigen op de aanwezigheid van de Watermaalbeek;

Dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd teneinde het groene en het blauwe netwerk van de bestaande Watermaalbeek op te waarderen ter hoogte van het Reigerbospark en het Tercoignepark tot voorbij de bestaande wegeninfrastructuur door een nieuwe groene ruimte te creëren aan de overkant van de Demeysite; dat het plan ook de landschappelijke openlegging van de Watermaalbeek in deze nieuwe ruimte aanbeveelt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het parkgebied wordt verbeterd, zodat de biodiversiteit van de Watermaalbeek kan worden ontwikkeld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de precieze aanleg van het Demey-stadspark in de fase van de vergunningsaanvragen zal worden bepaald afhankelijk van zijn programmatische studie en het ontwikkelingspotentieel van de biodiversiteit op de site;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan de perimeter van de openlegging van de Watermaalbeek in het park preciseert; dat het voorziet om de beek van het nodige water te voorzien met behulp van het regenwater dat op de daken van de nieuwe gebouwen zal worden opgevangen; dat het verhindert dat het gebied te zeer wordt verstedelijkt, zodat elke verontreiniging kan worden voorkomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de openlegging van de Watermaalbeek aanbeveelt over de volledige lengte van het noordelijke gedeelte van het park; dat de aanleg van die vochtige ruimten in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over het gevoel van onveiligheid dat zou kunnen ontstaan door de aanleg van een smal, afgesloten en donker park;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat de vragen in verband met de veiligheid en het beheer van de open ruimte fundamenteel belangrijk zijn en moeten worden verduidelijkt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verbaasd is over de aanwezigheid van een lint van actieve gevels recht tegenover het kleine stadspark dat is voorzien op de heraangelegde site, terwijl dit een plaats van rust zou moeten zijn; dat ze opmerkt dat het risico op gebruiksconflicten aanwezig is; dat ze vraagt om de rust van de groene ruimte te waarborgen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het plan rekening moet houden met de verschillende gebruiken, maar ook dat het geenszins de bedoeling is om een winkelstraat aan te leggen recht tegenover het park; dat het wel de bedoeling is om te vermijden dat de benedenverdiepingen een gevoel van onveiligheid en een gebrek aan sociale controle in het park creëren;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit, la pérennisation des potagers existants sur le site, ou leur déplacement; que le plan a été completé pour préciser que lors de l'aménagement du futur parc, la partie des potagers en zone d'habitation rue de la Vignette, devra être relocalisée au sein du parc; que cette surface des potagers sera ajoutée au 2.4ha du parc.

Considérant que des réclamants demandent le maintien de la partie nord du site en « coteau » comme le relève le RIE ;

Considérant que le Gouvernement indique que RIE ne formule pas recommandation en ce sens;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'ouverture du Watermaelbeek dans le parc;

Considérant que la Commission régionale de développement ne comprend pas le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée du Watermaelbeek uniquement sur le site Demey; qu'elle note que la volonté du plan est de mettre en valeur le cours d'eau sur la parcelle Demey fait suite à une étude de Bruxelles Environnement dans le but d'encourager la restauration du réseau hydrographique avec une gestion optimale des eaux de pluie;

Considérant que des réclamants demandent que la recommandation du RIE de reconnecter le Watermaelbeek à la Woluwe soit inscrit dans le volet règlementaire, de façon à assurer le renforcement du maillage bleu;

Considérant que le Gouvernement indique que la partie nord du site est actuellement aménagé en parking; que le plan prévoit l'aménagement d'une zone en creux de vallée en espaces humides d'agrément afin de révéler la présence du Watermaelbeek;

Que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'encourager la valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek existant au niveau du parc de la Héronnière et du parc Tercoigne, au-delà de l'infrastructure routière existante en créant un nouvel espace vert de l'autre côté sur le site Demey; que le plan préconise également l'ouverture du Watermaelbeek de manière paysagère au sein de ce nouvel espace;

Considérant que des réclamants demandent que la zone de parc soit améliorée, afin de développer la biodiversité de Watermaelbeek;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement précis du parc urbain Demey sera déterminé en fonction de son étude programmatique et du potentiel de développement de la biodiversité sur le site, au stade des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise le périmètre d'ouverture du Watermaelbeek dans le parc; qu'il prévoie de l'alimenter via la récolte d'eau de pluies des toitures des nouveaux bâtiments; qu'il empêche de trop urbaniser la zone afin d'éviter toute pollution;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise l'ouverture du Watermaelbeek sur tout le long de la partie nord du parc; que l'aménagement de ces espaces humides sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du sentiment d'insécurité que pourrait générer l'aménagement d'un parc étroit, fermé et sombre;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que les questions de sécurité et de gestion des espaces ouverts sont fondamentales et doivent être éclaircies;

Considérant que la Commission régionale de développement s'étonne de la présence d'un liseré de façades actives en face du petit parc urbain qui prendra place dans le site réaménagé alors qu'il devait être un lieu de quiétude; qu'elle relève que le risque de conflits d'usage est présent; qu'elle demande de garantir la quiétude de l'espace vert;

Considérant que la Commission régionale de développement note que le plan doit prendre en compte les différents usages mais que l'objectif n'est aucunement de créer une rue commerçante face au parc; que l'objectif est d'éviter que les rez-de-chaussée ne créent un sentiment d'insécurité et une absence de contrôle social dans le parc;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt om het park in te richten afhankelijk van de ontwikkelingen die in de rand ervan zijn voorzien, langs het lint van actieve gevels en in aansluiting op het programma van openbare centraliteit en het commerciële en bewoonde programma van de naburige wijk; dat het plaats zal bieden aan speel- en ontspanningsvoorzieningen en zal worden doorkruist door verkeersruimten voor de actieve modi in verband met het Demeyvoorplein en het openbare plein van de site en dat op die manier een sociale controle van de locatie verzekerd zal zijn;

Dat het lint van actieve gevels langs het Demey stadspark ten doel heeft om de sociale controle van de groene ruimte in stand te houden en gelijktijdig een kwalitatieve en geïntegreerde behandeling van de grens van het park te bevorderen;

Overwegende dat een aantal van de reclamanten vragen dat het park naar het noorden van de site wordt verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inplanting van het stadspark Demey wordt verantwoord ten opzichte van het tracé van de Watermaalbeek, waarvan de opwaardering een van de belangrijkste doelstellingen van deze nieuwe groene ruimte vormt;

Overwegende dat meerdere reclamanten menen dat het voorziene parkgebied zijn rol niet zal kunnen spelen die in het plan is gedefinieerd - namelijk "open ruimten programmeren zodat dit plaatsen worden voor ontspanning, activiteiten en bestemmingen op lokaal en supralokaal niveau" - en dan meer bepaald omdat het in de schaduw zal liggen van de op de site geplande bouwwerken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de maximale hoogten van de toekomstige bouwwerken van het bewoonde en commerciële stadscentrum langs het parkgebied in het verordenende luik werden verlaagd, zoals het MER had aanbevolen teneinde de impact van de schaduwen op het park zoveel mogelijk te beperken;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de status van de openbare ruimten op de site, over hun financiering van andere kosten dan de stedenbouwkundige lasten; over de actoren die er het onderhoud en het beheer zullen van verzorgen; over de afstand van die ruimten aan de overheden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de status, de financiering, het onderhoud, het beheer en de beveiliging van de openbare ruimten niet onder het bestek van het plan vallen;

4.3. Demey-voorplein (2.4.b.)

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een voorplein omdat dit wellicht weinig zal worden gebruikt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van een voorplein aanbeveelt teneinde de toegangen op gelijke hoogte van het Demey-metrostation met het stadspark en het bewoonde en commerciële stadscentrum te laten aansluiten, door plaats voor te behouden voor de actieve modi, om er onder meer een landschappelijke openbare convergentie- en ontmoetingsruimte van te maken;

Overwegende dat verschillende reclamanten vrezen dat het voorplein een weinig gebruikte lege grote ruimte zal worden of integendeel een veel te drukke ruimte voor openbare ontmoetingen die hinder zullen veroorzaken voor de buurtbewoners;

Overwegende dat reclamanten vragen dat het voorplein op een kwalitatieve manier wordt ingericht; dat er aanplantingen en bomen worden voorzien waarmee de temperatuur van de locatie tijdens de zomer kan worden geregeld; dat het wordt geanimeerd door kleine handelszaken, horecazaken en ateliers van artiesten op de benedenverdiepingen van de gebouwen rond het voorplein; dat de visuele aansluiting van het voorplein met het park wordt verbeterd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting van een verhard gebied aanbeveelt waar af en toe activiteiten kunnen worden georganiseerd, zoals rommelmarkten of andere openbare gebeurtenissen met een lokaal of supralokaal belang; dat het Demey-voorplein het voorwerp uitmaakt van een eigen beheer, net zoals de andere openbare ruimten; dat het beheer van de openbare ruimten echter niet binnen het bestek van het plan valt;

Dat het plan de mogelijkheid voorziet om handelszaken te creëren die de gebruikelijke aanvulling vormen van het metrostation;

Dat de precieze inrichting van het Demey-voorplein en van het metrostation in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het voorplein en de verkeersruimten met doorlaatbare materialen worden gerealiseerd;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise d'aménager le parc en conséquence de développements prévus en bordure de celui-ci, le long du liseré de façades actives, et en articulation avec le programme de centralité publique, commercial et habitée du quartier voisin; qu'il accueillera des équipements de jeux et de détente et sera traversé par des espaces de circulation modes actifs, en lien avec le parvis Demey et la place publique du site; qu'un contrôle social des lieux sera ainsi assuré;

Que le liseré de façades actives bordant le parc urbain Demey a pour but de maintenir le contrôle social de l'espace vert, tout en préconisant un traitement qualitatif et intégré de la limite du parc;

Considérant que des réclamants demandent que le parc soit déplacé au nord du site;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation du parc urbain Demey se justifie par rapport au tracé du Watermaelbeek, dont la mise en valeur constitue l'un des objectifs principaux de ce nouvel espace vert;

Considérant que des réclamants estiment que la zone de parc prévue ne pourra pas jouer son rôle défini dans le plan, c'est-à-dire « programmer des espaces ouverts afin que ceux-ci soient des lieux de séjour, d'activité et de destination à l'échelle locale et supra-locale », notamment parce qu'il sera ombragé par les constructions projetées sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que les hauteurs maximales des futures constructions du centre urbain habité et commercial ont été réduites le long de la zone de parc dans le volet réglementaire, tel que le recommandait le RIE afin de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le statut des espaces publics du site, sur leur financement au de-là des charges d'urbanisme qui seront insuffisantes; sur les acteurs qui en assureront l'entretien et la gestion; sur la cession de ces espaces aux pouvoirs publics;

Considérant que le Gouvernement indique que le statut, le financement, l'entretien, la gestion, la sécurisation des espaces publics ne relèvent pas du contenu du plan;

4.3. Parvis Demey (2.4.b.)

Considérant que des réclamants s'opposent à l'aménagement d'un parvis, aux motifs; qu'il est trop grand; qu'il risque d'être peu utilisé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise la création du parvis afin d'articuler les accès de plain-pied de la station de métro Demey avec le parc urbain et le centre urbain habité et commercial, en réservant une place aux modes actifs afin d'en faire un espace public paysager de convergence et de rencontre, entre autres;

Considérant que des réclamants craignent que le parvis devienne un grand espace vide peu investi ou au contraire un espace surexploité pour des rassemblements publics qui engendreront des nuisances pour les riverains;

Considérant que des réclamants demandent que le parvis soit aménagé qualitativement; qu'il accueille des plantations et des arbres pour réguler la température des lieux en été; qu'il soit animé par des petites surfaces commerciales, des établissements HORECA et des ateliers d'artiste implantés aux rez-de-chaussée des immeubles qui le bordent; que sa connexion visuelle avec le parc soit améliorée;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise l'aménagement d'une zone minérale permettant d'accueillir des activités ponctuelles, comme des brocantes ou autres évènement public d'intérêt locaux et supra-locaux; que le parvis Demey fera l'objet d'une gestion propre, comme les autres espaces publics; que la gestion des espaces publics ne relève cependant pas du contenu du plan;

Que le plan prévoit la possibilité de créer des commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro;

Que l'aménagement précis du parvis Demey et de la station de métro sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le parvis et les espaces de circulation soient construits avec des matériaux perméables;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de keuze van de materialen voor het voorplein in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald; dat het plan in het kader van het regenwaterbeheer het gebruik van doorlaatbare materialen aanmoedigt;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over het gevoel van onveiligheid dat bij de zwakke gebruikers zou kunnen ontstaan door de opening van het metrostation;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting van een multimodale ruimte voorziet waar meerdere transportwijzen samenkomen, evenals de mogelijkheid om handelszaken te creëren die de gebruikelijke aanvulling vormen van het metrostation; dat de sociale controle van het voorplein en van het station op die manier wordt verzekerd;

Overwegende dat reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheid om een toegang op gelijke hoogte te creëren ten zuiden van het Demey-metrostation vanaf de Pinoydoorgang;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om het voorplein ten zuiden van de stadsboulevard in te planten, aan de kant van de Pinoywijk omdat het voorplein in die omstandigheden aangenamer zal zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de toegang op gelijke hoogte ten noorden van het metrostation in aansluiting op het voorplein is voorzien; dat de Pinoydoorgang een veilige oversteek van de stadsboulevard en een vlotte aansluiting met het voorplein en het metrostation mogelijk zal maken;

Dat de aanleg van het voorplein ten noorden van het metrostation een rechtstreekse verbinding ermee en met de nieuwe wijk mogelijk maakt en bovendien de mogelijkheid biedt om de zichtbaarheid van het metrostation te verbeteren;

Dat de inplanting van het voorplein ten noorden van de stadsboulevard garant staat voor de goede bezonning ervan;

Overwegende dat reclamanten vragen dat het zuiden van de stadsboulevard toegankelijk blijft voor fietsers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van een fietspad in één richting ten zuiden van de stadsboulevard voorziet;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over het behoud van het bestaande viaduct ter hoogte van de Demeysite;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct aanbeveelt; dat het in dat verband naar de mobiliteitsstrategie van het plan verwijst;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat er niet voldoende ruimte beschikbaar is om de stadsboulevard en het gebied van landschappelijke continuïteit op de Demeysite aan te leggen; dat gebruikers van actieve modi niet zullen kunnen genieten van een rustige verkeersruimte;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de mogelijke inplanting van de stadsboulevard, het gebied van landschappelijke continuïteit en het voorplein op de Demeysite bevestigt, en daarbij veilige en comfortabele verkeersruimten voor de actieve modi waarborgt;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op de inplanting van de verkeersruimten omdat de toegangswegen voor de auto tot het stadscentrum de doorkruising van het gebied van landschappelijke continuïteit en van de voor de actieve modi voorbehouden verkeersruimten doorkruisen en in conflict zullen treden met de Pinoydoorgang;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegang van het autoverkeer tot het bewoonde en commerciële stadscentrum zo rustig mogelijk zal gebeuren, zonder dat de Pinoydoorgang daardoor in het gedrang komt; dat de inplanting en de inrichting van de toegangen voor het autoverkeer naar de site in het kader van de vergunningsaanvragen zo zullen worden bestudeerd en bepaald dat ze de voor de actieve modi voorbehouden verkeersruimten niet zullen hinderen;

4.4. Bewoond en commercieel stadscentrum (2.4.c)

Overwegende dat meerdere reclamanten het behoud van de site in haar huidige configuratie en de renovatie van de bestaande handelszaken vragen;

Overwegende dat verschillende reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staan ten opzichte van de herinrichting van de Demeysite; dat ze opmerken dat de site momenteel bestaat uit 'schoendozen' in het midden van een zee van parkings, wat typisch voorstedelijk is; dat de beslissing om de site een meer stedelijk en meer gemengd karakter te bezorgen door de inplanting van woningen een positieve evolutie is;

Considérant que le Gouvernement indique que le choix des matériaux du parvis sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis; que le plan encourage le recours aux matériaux perméables dans le cadre de la gestion des eaux de pluie;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du sentiment d'insécurité des usagers faibles que pourrait impliquer l'ouverture de la station de métro;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'un espace multimodal permettant la rencontre de plusieurs modes de transports, ainsi que la possibilité de créer des commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro; que le contrôle social du parvis et la station sera ainsi assuré;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la possibilité de création d'un accès de plain-pied au sud de la station de métro Demey depuis la traversée Pinoy;

Considérant que des réclamants suggèrent d'implanter le parvis au sud du boulevard urbain, du côté du quartier Pinoy, aux motifs; qu'il sera plus agréable;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'accès de plain-pied est prévue au nord de la station de métro en connexion avec le parvis; que la traversée Pinoy permettra une traversée sécurisée du boulevard urbain et une connexion aisée au Parvis et à la station de métro;

Que la création du parvis au nord de la station de métro permet une connexion directe entre celle-ci et le nouveau quartier et permet, en outre, d'augmenter la visibilité de la station de métro;

Que l'implantation du parvis au nord du boulevard urbain garantit son bon ensoleillement;

Considérant que des réclamants demandent que le sud du boulevard urbain reste accessible aux cyclistes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle au sud du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le maintien du viaduc existant à hauteur du site Demey;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan préconise la démolition du viaduc Herrmann-Debroux; qu'il renvoie à la stratégie de mobilité du plan à cet égard;

Considérant que des réclamants relèvent qu'il n'y a pas suffisamment d'espace disponible pour aménager le boulevard urbain et la zone de continuité paysagère sur le site Demey; que les modes actifs ne bénéficieront pas d'un espace de circulation calme;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE confirme l'implantation possible du boulevard urbain, de la zone de continuité paysagère et du parvis sur le site Demey, en garantissant des espaces de circulation sécurisés et confortables pour les modes actifs;

Considérant que des réclamants critiquent l'implantation des espaces de circulation en ce que l'accès automobile au centre urbain impliquera la traversée de la zone de continuité paysagère et des espaces de circulation réservés aux modes actifs et sera en conflit avec la traversée Pinoy;

Considérant que le Gouvernement indique que l'accès automobile au centre urbain habité et commercial se fera de la manière la plus apaisée possible, sans concurrencer la traversée Pinoy; que l'implantation et l'aménagement des accès automobiles au site sera étudié et déterminé de façon à ne pas gêner les espaces de circulation réservés aux modes actifs, dans le cadre des demandes de permis;

4.4. Centre urbain habité et commercial (2.4.c.)

Considérant que des réclamants demandent le maintien du site dans sa configuration actuelle et la rénovation des commerces existants;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement sont favorables au réaménagement du site Demey; relève que le site est aujourd'hui composé de « boîtes à chaussures » posées au milieu d'une mer de parkings, ce qui est typiquement périurbain; que le fait de lui donner un caractère plus urbain et plus mixte par l'implantation de logements est une évolution positive;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ernaar streeft om op de Demeysite een bewoond en commercieel stadscentrum te ontwikkelen via een gemengde wijk die in zijn context wordt geïntegreerd en die de bijbehorende uitdagingen aangaat door dagelijkse diensten en voorzieningen, handelszaken en groene ruimten aan te bieden die via actieve modi voor alle bewoners toegankelijk zijn;

Dat het plan het afbreken van de bestaande bouwwerken niet oplegt en het behoud van de site in haar huidige configuratie mogelijk maakt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de toekomst van de bestaande handelszaken op de site, over de mogelijkheid van de voortzetting van hun activiteiten na de heraanleg van het gebied en over de mogelijkheden van schadevergoeding wegens stopzetting van hun activiteiten;

Overwegende dat reclamanten bezwaar maken tegen de ontmanteling van de Carrefour-vestiging en van de andere bestaande handelszaken om er nieuwe hoge gebouwen op te trekken met woningen en kantoren die meer verkeer met zich zullen brengen om de redenen dat die winkels bijdragen aan de levenskwaliteit van de bewoners van de gemeente Oudergem; dat ze nog maar net werden gerenoveerd; dat de supermarkt de enige van die grootte is in het zuidoostelijke gebied van Brussel; dat dat commerciële gebied behoorlijk werkt; dat de verplaatsing van de bestaande merken buiten Brussel de buurtbewoners zal verplichten om zich meer te verplaatsen om hun boodschappen te doen, met alle gevolgen van dien voor de verkeersdrukte;

Overwegende dat verschillende reclamanten vaststellen dat de heraanleg van het gebied een zeer negatieve impact zal hebben op de handelszaken die er momenteel zijn ingeplant;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inplanting van winkelruimten op de Demeysite voorziet met een oppervlakte tot 36.000 m² voor het volledige gebied; dat de Carrefour evenals de andere bestaande handelszaken er zullen kunnen blijven;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich afvragen of bepaalde van de benedenverdiepingen van de toekomstige bouwwerken aan de bestaande handelszaken zullen worden voorbehouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inplanting van de handelszaken prioritair op de benedenverdieping oplegt, met mogelijkheid tot uitbreiding naar de eerste verdieping en de kelderverdiepingen; dat de bestaande handelszaken er behouden zullen kunnen worden; dat het maximum van 36.000 m2 aan commerciële oppervlakten de eventuele ondergrondse commerciële oppervlakten bevat;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de site wordt heringericht, waarbij de winkelfunctie zoveel mogelijk wordt beperkt en de bestaande handelszaken worden verfraaid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de winkelfunctie beperkt tot 1.000 m² per gebouw en tot 36.000 m² voor het volledige sterk gemengde gebied;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om nieuwe buurtwinkels te vestigen; dat dat begrip door het plan wordt gedefinieerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een lichte toename van de commerciële functie met 20 % op de site - en dus de inplanting van nieuwe handelszaken - toelaat; dat het plan de ontwikkeling aanmoedigt van diensten voor het dagelijkse leven en handelszaken die voor alle bewoners toegankelijk zijn via actieve modi; dat het plan niet ten doel heeft om het soort winkel te bepalen dat er moet worden ingeplant; dat dit anders in strijd zou zijn met het principe van de vrije concurrentie tussen handelszaken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de Demeysite wordt heringericht als een gezellige gemeenschappelijke ruimte;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan streeft naar de ontwikkeling van een buurtstad, met nieuwe hoogwaardige openbare ruimten in de vorm van het voorplein en het openbare plein;

Overwegende dat meerdere reclamanten het alternatief voorstellen om een verkaveling in te richten waarbij de bouwprofielen van de naburige bouwwerken worden gerespecteerd, met handelszaken op de benedenverdieping, voorzieningen en openbare ruimten teneinde een band te creëren tussen de wijken aan weerszijden van het afgebroken viaduct op de Demeysite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de realisatie van de elementen die in het strategische luik van het plan worden beschreven, onderworpen is aan een aantal bepalingen van het verordenende luik met verplichtende kracht voor zijn invariabele elementen; dat voor het overige het architecturale project van de site niet volledig wordt gedefinieerd door het plan, zodat een zekere flexibiliteit bij de ontwikkeling van de site behouden blijft;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise à développer sur le site Demey un centre urbain habité et commercial au travers d'un quartier mixte s'intégrant à son contexte et répondant à ses enjeux en offrant des équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts accessibles via les modes actifs pour tous les habitants;

Que le plan n'impose par la démolition des constructions existantes et permet le maintien du site dans sa configuration actuelle;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'avenir des commerces existants sur le site, sur les possibilités de poursuite de leur activité une fois la zone réaménagée, sur les possibilités d'indemnisation en cas de cessation de leur activité;

Considérant que des réclamants s'opposent au démantèlement du magasin Carrefour et des autres commerces existants afin d'y aménager de nouveaux immeubles hauts accueillant des logements et des bureaux qui engendreront davantage de circulation; aux motifs que ces magasins contribuent à la qualité de vie des habitants de la Commune d'Auderghem; qu'ils viennent d'être rénovés; que le supermarché est le seul de cette taille dans la zone sud-est de Bruxelles; que cette zone commerciale fonctionne bien; que le déplacement des enseignes existantes en dehors de Bruxelles obligera les riverains à se déplacer davantage pour faire leurs courses et augmentera les flux de circulation;

Considérant que des réclamants constatent que le réaménagement de la zone aura un impact très négatif sur les commerces actuellement implantés dans celle-ci;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'implantation de surfaces commerciales sur le site Demey jusqu'à 36.000 m² pour l'ensemble de la zone; que le Carrefour ainsi que les autres commerces existants pourront y être maintenus;

Considérant que des réclamants se demandent si certains des rez-de-chaussée des futures constructions seront réservés aux commerces existants;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose l'implantation des commerces par priorité au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage et aux sous-sols; que les commerces existants pourront y être maintenus; que le maximum de 36.000 m² de surfaces commerciales comprennent les éventuelles surfaces commerciales construites en sous-sol;

Considérant que des réclamants demandent que le site soit réaménagé en limitant la fonction de commerce et en embellissant les commerces existants;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan limite la fonction de commerce à 1.000 m² par immeuble, et 36.000 m² pour l'ensemble de la zone de forte mixité;

Considérant que des réclamants demandent la création de nouveaux commerces de proximité; que cette notion soit définie par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan permet une légère augmentation de 20% de la fonction commerciale sur le site, et donc l'implantation de nouveaux commerces; que le plan encourage le développement de services de la vie quotidienne et de commerces accessibles à tous les habitants via les modes actifs; que le plan n'a pas pour vocation de déterminer le type de commerce qui doit s'implanter; que ce faisant, il serait en contradiction avec le principe de libre concurrence du commerce;

Considérant que des réclamants demandent que le site Demey soit réaménagé en un espace communal convivial;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise le développement d'une ville de proximité, incluant de nouveaux espaces publics de qualité, au travers du parvis et de la place publique;

Considérant que des réclamants suggèrent l'alternative d'aménager un lotissement respectant les gabarits des constructions voisines, avec des commerces au rez-de-chaussée, des équipements et des espaces publics afin de créer un lien entre les quartiers situés de part et d'autre du viaduc démoli sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que la réalisation des éléments décrits dans le volet stratégique du plan est circonscrite par certaines dispositions du volet réglementaire donnant force obligatoire à ses éléments invariants; que pour le surplus, le projet architectural du site n'est pas entièrement défini par le plan, afin de laisser une certaine souplesse dans le développement du site;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheid om de Demeysite zoals ze nu bestaat, te behouden in het kader van een alternatief dat door het MER werd onderzocht, maar dat om puur kwalitatieve redenen zou zijn verworpen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de herinrichting van de Demeysite heeft onderzocht, en dan meer bepaald met betrekking tot het alternatief dat erin bestaat om de site in de originele staat te behouden; dat dit alternatief niet door het MER werd geselecteerd wegens zijn effecten op de verschillende domeinen van het milieu, en dan meer bepaald de stedenbouw (netwerk, dichtheid, integratie, visuele impact, openbare ruimte), sociale economie (functionele gemengdheid, sociale behoeften), water (netwerk) en fauna en flora (biodiversiteit, ontwikkeling); dat die redenen niet zuiver kwalitatief zijn; dat dit alternatief geen antwoord biedt op de doelstellingen op het vlak van de inrichting van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op de geplande dichtheid op de site, en dan meer bepaald met betrekking tot het geplande park omdat dit zal bijdragen aan de verstopping van de naburige wegen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van de herinrichting van de Demeysite heeft onderzocht, en dan meer bepaald met betrekking tot de geplande dichtheid; dat de verschillende parameters voor het meten van de dichtheid werden geanalyseerd door het MER, dat besluit dat deze dichtheid redelijk is; dat de verdichting van de site nieuwe behoeften op het vlak van de verplaatsingen met zich zal brengen; dat de verplaatsingen die door de nieuwe functies zullen worden voortgebracht, voornamelijk te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer zullen gebeuren gezien de vlotte bereikbaarheid van de site; dat handel een bestaande functie is en dat ook het verkeer dat deze functie voortbrengt, al bestaat;

Dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd met betrekking tot de aanleg van het park met de bedoeling om er een hoogwaardige groene ruimte van te maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het MER omdat het de effecten van de herinrichting van de Demeysite zou minimaliseren voor de bestaande woningen in de Kleine Wijngaardstraat - en dan meer bepaald op het vlak van het uitzicht, het landschap, het licht en de bezonning; dat ze zich kritisch uitlaten omdat het MER geen rekening houdt met die effecten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER een volledig onderzoek heeft uitgevoerd van de effecten van het plan, en dan meer bepaald op het vlak van het uitzicht, het landschap, het licht en de bezonning; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd om de geïdentificeerde negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken of zelfs weg te werken, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het plan vallen en die naar aanleiding van de vergunningsaanvragen zullen moeten worden onderzocht;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bestaande parking van de Carrefour-vestiging al wordt overbelast door pendelaars; dat een nog grotere overbelasting niet kan worden aanvaard omdat deze de klanten van de winkel zou benadelen;

Overwegende dat meerdere reclamanten opmerken dat het geplande programma de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen impliceert ter compensatie van het schrappen van de bestaande parking;

Overwegende dat verschillende reclamanten bezwaar maken tegen het schrappen van de bestaande parking om de redenen dat het nodig is om de bestaande handelszaken bereikbaar te houden en de klanten in staat te stellen om er boodschappen te doen; dat het behoud van het aantal huidige parkeerplaatsen noodzakelijk is en zal bijdragen aan de doelstelling op het vlak van de hoogwaardige stadsontwikkeling van de site;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om ondergrondse of in de geplande gebouwen geïntegreerde parkeergarages in te richten, zodat de klanten hun boodschappen met de auto kunnen doen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet om de bestaande openluchtparking te schrappen, wat zal worden gecompenseerd door de aanleg van een transpitparking binnen een nieuwe mobiliteitshub aan de ingang van de stad; dat voor het overige de inrichting van parkeerplaatsen op de site toegelaten is op het plan en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bepaald in overeenstemming met de bepalingen van de GSV op het vlak van het parkeerbeleid; dat het plan de integratie van de parkeergarages in de kelderverdiepingen of de hogere verdiepingen aanbeveelt;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) voorstelt om de aanleg van ondergrondse parkeergarages niet toe te laten in overeenstemming met de principes voor de parkeermogelijkheden van het plan en gezien de

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la possibilité de maintenir le site Demey tel qu'il existe dans le cadre d'une alternative étudiée par le RIE mais qui aurait été rejetée pour des raisons purement qualitatives;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du réaménagement du site Demey, notamment au regard de l'alternative de maintien du site en l'état; que cette dernière n'a pas été retenue par le RIE en raison de ses incidences sur les différents domaines de l'environnement, notamment l'urbanisme (maillage, densités, intégrations, impact visuels, espaces publics), socio-économique (mixité fonctionnelle, besoins sociaux), eaux (maillage) et faune et flore (biodiversité, développement); que ces raisons ne sont pas purement qualitatives; que cette alternative ne permet pas de répondre aux objectifs d'aménagement du plan;

Considérant que des réclamants critiquent la densité projetée sur le site, aux motifs; qu'elle est trop élevée, notamment pour le parc projeté; qu'elle participera à la congestion des voiries avoisinantes;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan et du réaménagement du site Demey, notamment en ce qui concerne sa densité projetée; que les différents paramètre de mesure de la densité ont été analysés par le RIE qui conclut qu'elle est raisonnable; que la densification du site engendrera de nouveaux besoins en déplacements; que les déplacements générés par les nouvelles fonctions seront réalisés principalement à pied, à vélo, et en transports en commun au vu de la bonne accessibilité du site; que le commerce est une fonction existante et que le trafic qu'il engendre est déjà existant lui aussi;

Que le plan a intégré les recommandations du RIE quant à l'aménagement du parc afin d'en faire un espace vert public de qualité;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il minimise les incidences du réaménagement du site Demey pour les habitations existantes de la rue de la Vignette, notamment en termes de vue, de paysage, de luminosité et d'ensoleillement; qu'ils critiquent le plan en ce qu'il ne tient pas compte de ces incidences;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan, notamment en termes de vue, de paysage, de luminosité et d'ensoleillement; que le plan a intégré les recommandations du RIE afin de réduire voire supprimer les incidences négatives identifiées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Considérant que des réclamants relèvent que le parking existant du magasin Carrefour est déjà surchargé par son utilisation par des navetteurs; qu'une surcharge plus importante ne peut être acceptée en ce qu'elle pénaliserait la clientèle du magasin;

Considérant que des réclamants relèvent que le programme projeté impliquera de créer de nouveaux emplacements de stationnement en compensation de la suppression du parking existant;

Considérant que des réclamants s'opposent à la suppression du parking existant, aux motifs; qu'il est nécessaire pour accéder aux commerces existants et permettre aux clients d'y faire leurs courses; que le maintien du nombre d'emplacements actuels est nécessaire et contribuera à l'objectif de développement urbain qualitatif du site;

Considérant que des réclamants demandent la création de parking souterrains ou intégrés aux bâtiments projetés afin de permettre aux clients de faire leurs courses en voiture;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la suppression du parking à l'air libre existants, qui sera compensé par la création d'un parking de transit au sein d'un nouveau hub de mobilité à l'entrée de la ville; que pour le surplus, l'aménagement d'emplacements de stationnement sur le site est autorisé par le plan et sera déterminé dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement; que le plan préconise l'intériorisation des parkings aux niveaux de sous-sols ou des étages;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) suggère de ne pas autoriser la création d'emplacement de stationnement en sous-sol, dans le respect des principes de stationnement du plan et vu la présence forte

uitdrukkelijke aanwezigheid van water op de site; dat ze opmerkt dat de enige mogelijkheid om bovengrondse parkeerplaatsen aan te leggen de mogelijkheid zou bieden om een mobiliteitsstrategie op korte en middellange termijn in te voeren voor de Carrefour-vestiging en voor de nieuwe woningen op de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het begrip ondergronds te restrictief is rekening houdend met de schaal van de site en de mogelijkheden van aanpassing van de bestaande topografie zonder dat dit ten koste gaat van kwalitatieve landschappelijke continuïteiten en paden; dat het plan de integratie aanbeveelt van de parkeergarages in de kelderverdiepingen of op de verdiepingen en dat die bepaling volstaat om de stedelijke kwaliteiten van de site te waarborgen ten opzichte van de aanwezigheid van parkeerplaatsen;

Dat het MER de optie heeft goedgekeurd om parkeerplaatsen in de kelderverdieping te bouwen, rekening houdend met de topografie; dat de nabijheid van het grondwater de uitvoering van werken ondergronds bemoeilijkt, maar geen obstakel vormt voor de realisatie van het herinrichtingsproject van de site; dat later in het kader van de uitwerking van de projecten aangepaste technieken zullen worden gedefinieerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op de parkeerregels van de site om de reden dat deze niet overeenstemmen met de huidige toestand; dat ze geen rekening houden met het drukke gebruik van de huidige parking, de toegankelijkheid van de site en het mobiliteitsprofiel van de gebruikers; dat de verdeling van de parkeerplaatsen tussen het openbare domein en het private domein niet duidelijk is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de parkeerplaatsen in verband met de toekomstige projecten niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald, overeenkomstig de bepalingen van de GSV betreffende de parkeermogelijkheden en de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt om gemengde gebruiken van de parkeerplaatsen op de site te overwegen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de samenstelling van een parkeeraanbod buiten de openbare weg aanmoedigt in verbouwbare gebouwen, onder meer om op die manier de onderlinge verdeling van die infrastructuren te vergemakkelijken;

Dat de onderlinge verdeling van de parkeerplaatsen tussen meerdere functies in hetzelfde gebouw niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren over de toegang en de parkeermogelijkheden voor de leveringen van de Carrefour en de handelsruimten, aangezien de ingangen en de uitgangen van de auto's en de vrachtwagens over een strook van ongeveer 650 cm breed zijn samengebracht, wat te klein is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg aanbeveelt van twee toegangen naar de parkeerplaatsen en de leveringsplaatsen op de site, evenals de centralisatie van de toegangen van de vrachtwagens in één enkele toegang, zodat geen opstoppingen ontstaan of de actieve modi worden gehinderd; dat de exacte inplanting en de inrichting van die toegangen niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de site over voldoende plaatsen voor leveringen beschikt; dat het plan alleen vermeldt dat de stromen van de leveringsvoertuigen en van de klanten moeten worden gescheiden en dat per uur de binnen- en buitenrijdende stromen van 1.000 voertuigen over twee toegangen zullen worden gespreid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het aantal plaatsen voor leveringsvoertuigen niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verscheidene reclamanten zich vragen stellen over de toegankelijkheid van de site voor de hulpdiensten, over de verantwoording van de inplanting van de geplande toegang voor de brandweer, over het absorptievermogen van die toegang en over de realisatie ervan vóór of na de aanleg van de transitparking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inplanting, het absorptievermogen en de fasering van de realisatie van de toegangen voor de hulpdiensten niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden onderzocht en bepaald;

d'eau sur le site; qu'il relève que la seule possibilité de construire des emplacements de stationnement hors sol permettrait de mettre en place une stratégie de mobilité à court et moyen termes pour le magasin carrefour et pour les nouveaux logements de ce site;

Considérant que le Gouvernement indique que la notion de sous-sol est trop restrictive au vu de l'échelle du site et des possibilités d'adaptation de la topographie existante tout en garantissant des cheminements et des continuités paysagères qualitatives; que le plan préconise l'intériorisation des parkings aux niveaux des sous-sols ou des étages et que cette imposition est suffisante pour garantir les qualités urbaines du site par rapport à la présence d'emplacements de stationnement;

Que le RIE a validé l'option de construire des emplacements de stationnement en sous-sol, en tenant compte de sa topographie; que la proximité de la nappe phréatique complique la réalisation d'ouvrages en sous-sol mais ne constitue pas un obstacle à la réalisation du projet de réaménagement du site; que des techniques adaptées seront définies ultérieurement dans le cadre de l'élaboration des projets;

Considérant que des réclamants critiquent les règles de stationnement du site, aux motifs; qu'elles ne correspondent pas à la situation actuelle; qu'elles ne tiennent pas compte du niveau élevé d'utilisation du parking actuel, de l'accessibilité du site, du profil de mobilité des utilisateurs; que la répartition des emplacements de stationnement entre le domaine public et le domaine privé n'est pas claire;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement des emplacements de stationnement liés aux futurs projets ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis, conformément aux dispositions du RRU en matière de stationnement et à l'accessibilité du site en transports en commun;

Considérant que la Commission régionale de développement demande d'envisager des utilisations mixtes des espaces de stationnement du site;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan encourage la création d'une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertibles pour faciliter la mutualisation de ces infrastructures, entre autres;

Que la mutualisation des emplacements de stationnement entre plusieurs fonctions au sein d'un même immeuble ne relève pas du degré de détail du plan, et sera déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent l'accès et les possibilités de stationnement pour les livraisons du Carrefour et des surfaces commerciales, en ce que les entrées et sorties des véhicules automobiles et des camions sont regroupées sur une bande d'environ 650 cm de large, trop petite;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan recommande la création de deux accès vers les stationnements et les livraisons sur le site, ainsi que la centralisation des accès camions en un seul accès, de façon à ne pas provoquer d'encombrement ni gêner les modes actifs; que l'implantation exacte et l'aménagement de ces accès ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le site dispose d'un nombre d'emplacements de livraison suffisant; que le plan se limite à énoncer que les flux d'approvisionnement et de clientèle doivent être séparés et que l'absorption et l'évacuation de 1.000 véhicules par heure sera répartie entre deux accès;

Considérant que le Gouvernement indique que le nombre d'emplacements de livraison ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'accessibilité du site aux services de secours, sur la justification de l'implantation de l'accès pompiers projeté, sur sa capacité d'absorption, sur sa réalisation avant ou après la création du parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation, la capacité d'absorption et le phasage de la réalisation des accès aux services de secours ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich kritisch uitlaten over de toegankelijkheid van de bestaande handelszaken;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de inrichting van het kruispunt met verkeerslichten dat vanaf de stadsboulevard toegang zal bieden tot de site; over de lokalisatie, het absorptievermogen en de termijn die zal nodig zijn om het kruispunt aan te leggen in vergelijking met de termijn voor de realisatie van de transitparking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt om de toegang tot de site met een kruispunt met verkeerslichten vanaf de stadsboulevard te regelen; dat de inplanting, de capaciteit en de fasering van de realisatie van dat kruispunt niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verschillende reclamanten het behoud vragen van de bestaande bomen langs de Carrefour-vestiging en de Vorstlaan, evenals het behoud van het open en vrije zicht vanaf die plaats;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het behoud van de bestaande bomen op de site niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bodem in dat gebied moerassig is en dat er zich op minder dan één meter van het oppervlak een grondwaterlaag bevindt; dat het rioleringsnet verouderd is; dat in het gebied instortingsgevaar geldt; dat dit de stabiliteit van de toekomstige bouwwerken en de bestaande bouwwerken in gevaar zou kunnen brengen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat de nabijheid van de grondwaterlaag weliswaar de realisatie van bouwwerken in de ondergrond bemoeilijkt, maar geen obstakel vormt voor de realisatie van het herinrichtingsprojecten van de site;

Dat later in het kader van de uitwerking van de projecten aangepaste technieken zullen worden gedefinieerd.

4.5. Pinoydoorgang (2.4.d.)

Overwegende dat meerdere reclamanten opmerken dat aan de kant van de Pinoywijk een school is gelegen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat de Pinoywijk niet in de perimeter van het plan is opgenomen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de oversteekplaatsen die boven de metrolijn zijn voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van de Pinoydoorgang de mogelijkheid biedt om de metrolijn op een gemakkelijke manier over te steken op het niveau van de weg zonder dat daarvoor over een brug moet worden gegaan;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich kritisch uitlaten over de Pinoydoorgang om de redenen dat er niet voldoende ruimte is voor de porositeit voor fietsers en voetgangers en de toegangsweg voor auto's tot de Demeysite die gepland zijn ter hoogte van de Félix Poelsstraat; dat de grafische projecties van het plan niet kloppen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het MER wordt aangevuld met betrekking tot de haalbaarheidsstudie van de geplande Pinoydoorgang en opnieuw aan een openbaar onderzoek wordt onderworpen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat er tests zijn uitgevoerd om de mogelijke aanleg van een porositeit voor fietsers-voetgangers en een toegang voor autoverkeer tot de Demeysite ter hoogte van de Félix Poelsstraat te controleren;

Dat het MER de haalbaarheid van de Pinoydoorgang heeft bestudeerd en bevestigd; dat de precieze inrichting ervan niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om een extra verkeerslicht te plaatsen opdat fietsers en voetgangers ter hoogte van de Félix Poelslaan kunnen oversteken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toevoeging van een verkeerslicht ter hoogte van de Félix Poelslaan niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan gebruikersvriendelijke ondergrondse doorgangen onder de metrolijn voorziet;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van gebruikersvriendelijke en beveiligde oversteekplaatsen over de stadsboulevard en van de bovengrondse metro-infrastructuren;

Considérant que des réclamants critiquent l'accessibilité aux surfaces commerciales existantes;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'aménagement du carrefour à feux qui donnera accès au site depuis le boulevard urbain; sur sa localisation, sa capacité d'absorption, son délai de mise en œuvre par rapport au parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan recommande de réguler l'accès au site depuis le boulevard urbain par un carrefour à feux; que son implantation, sa capacité et le phasage de sa réalisation ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent le maintien des arbres existants le long du magasin Carrefour et du boulevard du Souverain, ainsi que la préservation de l'aspect ouvert et dégagé de la vue depuis cet endroit;

Considérant que le Gouvernement indique que le maintien des arbres existants sur le site ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants relèvent que le sol est marécageux dans cette zone et qu'une nappe phréatique est présente à moins d'un mètre de la surface; que le réseau d'égouttage est vétuste; que la zone est sujette à effondrements; que cela pourrait mettre à mal la stabilité des futures constructions et des constructions existantes;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la proximité de la nappe phréatique complique la réalisation d'ouvrages en sous-sol mais ne constitue pas un obstacle à la réalisation du projet de réaménagement du site;

Que des techniques adaptées seront définies ultérieurement dans le cadre de l'élaboration des projets;

4.5. Traversée Pinoy (2.4.d.)

Considérant que des réclamants relèvent l'existence d'une école du côté du quartier Pinoy;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le quartier Pinoy n'est pas repris dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les traversées prévues au-dessus de la ligne de métro;

Considérant que le Gouvernement indique que la création de la traversée Pinoy permet le franchissement de la ligne de métro de manière aisée au niveau de la voirie sans nécessiter de passerelle;

Considérant que des réclamants critiquent la traversée Pinoy, aux motifs; qu'il n'y a pas suffisamment d'espace pour la porosité cyclo-piétonne et l'accès automobile au site Demey projetés au droit de la rue Poels; que les projections graphiques du plan sont inexactes;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE soit complété quant à l'étude de la faisabilité de la traversée Pinoy projetée et resoumis à enquête publique;

Considérant que le Gouvernement indique que des tests ont été effectués afin de vérifier l'aménagement possible d'une porosité cyclo-piétonne et d'un accès automobile au site Demey au droit de la rue Poels;

Que le RIE a étudié et confirmé la faisabilité de la traversée Pinoy; que son aménagement précis ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout d'un feu de circulation pour permettre aux cyclistes et aux piétons de traverser à hauteur de l'avenue Poels;

Considérant que le Gouvernement indique que l'ajout d'un feu de circulation à hauteur de l'avenue Poels ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des traversées sous-terraines conviviales sous la ligne de métro;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement de traversées aisées et sécurisées du boulevard urbain et des infrastructures de métro en surface;

5. Site 5: Herrmann-Debroux (2.5.)

5.1. Algemene opmerking

Overwegende dat meerdere reclamanten gunstig staan tegenover de heraanleg van de Herrmann-Debrouxsite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan naast de ingrijpende herinrichting van de wegeninfrastructuur de ambitie heeft om van het Herrmann-Debrouxplein een aantrekkelijke openbare ruimte te maken waarmee via het voorplein van het Bergojepark de boulevard, het park en de aanwezige gebouwen met elkaar worden verbonden; dat het plan er een intermodaliteitsruimte van maakt, een convergentiepunt van tramlijn 8 en metrolijn 5;

5.2. Herrmann-Debrouxplein (2.5.)

Overwegende dat een aantal reclamanten zich ongerust tonen over het feit dat de inrichting van het kruispunt tussen de Herrmann-Debrouxlaan en de Vorstlaan niet in het kader van het plan werd onderzocht en dat dit aan de plaatselijke autoriteiten zal worden overgelaten;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de toekomstige inrichting van het kruispunt tussen de stadsboulevard en de Vorstlaan; dat ze verbaasd zijn over het feit dat het MER hierover geen analyse bevat; dat ze zich vragen stellen over de noodzaak om hiervoor buurtbewoners te onteigenen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan een bijzondere aandacht schenkt aan de inrichting van het kruispunt Herrmann-Debroux - Vorstlaan omdat een slechte inrichting van dat kruispunt het volledige project in gevaar zou kunnen brengen;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het Herrmann-Debrouxplein veel te klein is voor de geplande inrichtingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de herinrichting van de verkeersader van de E411 tot stadsboulevard heeft onderzocht, met inbegrip van de herinrichting van het kruispunt tussen de Herrmann-Debrouxlaan en de Vorstlaan, waarvoor meer doorgedreven studies werden uitgevoerd; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Dat de precieze inrichting van het kruispunt tussen de Herrmann-Debrouxlaan en de Vorstlaan in het kader van de vergunningsaanvragen grondig zal worden bestudeerd en bepaald; dat geen enkele onteigening nodig zal zijn om het kruispunt aan te leggen;

Overwegende dat reclamanten kritisch staan tegenover de inrichting van de stadsboulevard en de lokale toegangsweg van de Transvaalwijk aangezien het verkeer zal worden omgeleid naar de Joseph Chaudronlaan, die dan de enige toegangsweg wordt naar die wijk en de Schoone Jansstraat en de Van der Goesstraat alleen nog door plaatselijk verkeer zullen worden gebruikt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het mobiliteitsbeheer in de wijk van de Joseph Chaudronlaan, de Schoone Jansstraat en de Van der Goesstraat niet binnen het bestek noch van de perimeter van het plan valt, maar wel van een plaatselijk mobiliteitsplan;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich kritisch uitlaten over het MER omdat het de effecten van de herinrichting van het kruispunt tussen de Herrmann-Debrouxlaan en de Vorstlaan niet bestudeert - en dan meer bepaald met betrekking tot de luchtkwaliteit wegens de congestie die de nieuwe verkeerssituatie met zich zou kunnen brengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op de luchtkwaliteit op een globale manier heeft bestudeerd; dat de effecten van de herinrichting van het kruispunt wel degelijk werden onderzocht in het mobiliteitsluik van het MER;

Overwegende dat een aantal reclamanten het behoud van het viaduct vragen; dat anderen de aanleg van een tunnel onder het kruispunt vragen om de congestie op het kruispunt en op de naburige wegen en wijken te voorkomen; dat meerdere reclamanten het behoud van een brug of de aanleg van een tunnel ter hoogte van het kruispunt tussen de stadsboulevard en de Vorstlaan vragen met het oog op een zo vlot mogelijk verkeer;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de afbraak van het Herrmann-Debroux-viaduct voorziet; dat het in dat verband naar de mobiliteitsstrategie van het plan verwijst;

Overwegende dat reclamanten vrezen dat de veiligheid van de fietsers en van de voetgangers in gevaar zal komen wegens de geplande inrichtingen ter hoogte van het Herrmann-Debrouxkruispunt, en dan meer bepaald door de toevoeging van tramrails en de toename van de rijfrequentie van de trams en van het aantal voertuigen; dat ze vragen

5. Site 5 : Herrmann-Debroux (2.5.)

5.1. Observation générale

Considérant que des réclamants sont favorables au réaménagement du site Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique qu'en plus du réaménagement radical de l'infrastructure routière, le plan a pour ambition de donner à la place Herrmann-Debroux une vocation d'espace public attractif d'articuler, via le parvis du Parc de Bergoje, les relations entre le boulevard, le parc et les immeubles présents entre les deux; que le plan en fait un espace d'intermodalité, point de convergence de la ligne de tram 8 et de la ligne de métro 5;

5.2. Place Herrmann-Debroux (2.5.a.)

Considérant que des réclamants s'inquiètent du fait que l'aménagement du carrefour entre le boulevard Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain n'a pas été étudié dans le cadre du plan, et qu'il sera laissé à l'appréciation des autorités locales;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le futur aménagement du carrefour entre le boulevard urbain et le boulevard du Souverain; qu'ils s'étonnent de l'absence d'analyse du RIE à ce sujet; qu'ils s'interrogent sur la nécessité d'exproprier des riverains;

Considérant que des réclamants demandent que le plan porte une attention particulière à l'aménagement du carrefour Herrmann-Debroux – boulevard du Souverain, au motif qu'une mauvaise organisation de ce carrefour pourrait compromettre l'ensemble du projet;

Considérant que des réclamants estiment que la place Herrmann-Debroux est beaucoup trop petite pour accueillir les aménagements projetés;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié le réaménagement de l'axe de la E411 en boulevard urbain, en ce compris le réaménagement du carrefour entre le boulevard Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain qui a fait l'objet d'études plus poussées; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Que l'aménagement précis du carrefour entre le boulevard Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain sera étudié en profondeur et déterminé dans le cadre des demandes de permis; qu'aucune expropriation ne sera nécessaire pour le réaliser;

Considérant que des réclamants critiquent l'aménagement du boulevard urbain et des accès aux rues de desserte du quartier Transvaal, au motif que le trafic va être reporté sur l'avenue Chaudron qui deviendra la seule voie d'accès à ce quartier et que la rue Schoone Jans et la rue Van der Goes seront limitées au trafic local;

Considérant que le Gouvernement indique que la gestion de la mobilité dans le quartier de l'avenue Chaudron, de la rue Schoone Jans et la rue Van der Goes ne relève pas du contenu ni du périmètre du plan, mais de celui d'un plan de mobilité local;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas les incidences du réaménagement du carrefour entre le boulevard Herrmann-Debroux et le boulevard du Souverain, notamment en termes de qualité de l'air au vu de la congestion que cela risque d'impliquer;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan sur la qualité de l'air de manière globale; que les incidences du réaménagement du carrefour ont bien été étudiées dans le volet mobilité du RIE;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du viaduc; que d'autres demandent la création d'un tunnel sous le carrefour pour éviter sa congestion et celle des voiries et quartiers avoisinants; que des réclamants demandent le maintien d'un pont ou la création d'un tunnel au niveau du carrefour entre le boulevard urbain et le boulevard du Souverain, afin d'assurer sa fluidité;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan prévoit la démolition du viaduc Herrmann-Debroux; qu'il renvoie à la stratégie de mobilité du plan à cet égard;

Considérant que des réclamants craignent que la sécurité des cyclistes et des piétons soit mise en danger au vu des aménagements projetés au niveau du carrefour Herrmann-Debroux, notamment de par l'ajout de rails de tram, l'augmentation de la fréquence de circulation des trams et du nombre de véhicules; qu'ils demandent que le plan

dat het plan de geplande inrichtingen verduidelijkt met de bedoeling om de veiligheid en de doeltreffendheid van de verkeersruimten van de actieve modi en de FietsGEN-routes die ze doorkruisen, te waarborgen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van tweerichtingsfietspaden voorziet, die gescheiden zijn van de verkeersruimten voor het openbaar vervoer en het autoverkeer; dat ze ook de inrichting voorziet van meerdere beveiligde oversteekplaatsen op het kruispunt voor de actieve modi;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om aan de noordelijke toegang tot het Herrmann-Debroux metrostation een lift voor PBM's te voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de herinrichting van de toegangen tot het Herrmann-Debroux-metrostation aanbeveelt, in overeenstemming met de herinrichting van het plein als openbare intermodaliteitsruimte; dat de toevoeging van een lift voor PBM's niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten de aanleg vragen van een toegang tot het Herrmann-Debroux-metrostation ter hoogte van de bestaande Delhaize-winkel en het gemeentehuis;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg aanbeveelt van een nieuwe toegang tot het Herrmann-Debroux-metrostation op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan; dat de mogelijkheid om een bijkomende toegang te creëren ter hoogte van de bestaande Delhaize-winkel en van het gemeentehuis in het kader van de vergunningsaanvragen betreffende de heraanleg van de weg zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat de verbinding tussen de stadsboulevard en het Senypark niet werd behandeld door het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van een structurerende openbare ruimte voorziet waarin de stadsboulevard en het gebied van landschappelijke continuïteit zijn geïntegreerd; dat deze meer bepaald bedoeld is om de stadsboulevard te verbinden met de landschappelijke continuïteit van de Woluwevallei waartoe het Senypark behoort;

5.3. Voorplein van het Bergojepark (2.5.b)

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een voetgangersesplanade;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de realisatie van een verbinding tussen de stadsboulevard en het Bergojepark om de reden dat dat park momenteel een rustige en beschermde plaats is en dit zo moet blijven; dat er op het einde van de winter een grote migratie amfibieën leeft (gewone padden, bruine kikkers en drie soorten watersalamanders), die moeten worden beschermd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg van een structurerende openbare ruimte voorziet waarin de stadsboulevard en het gebied van landschappelijke continuïteit zijn geïntegreerd, zodat ze op een kwalitatieve en landschappelijke manier worden aangesloten op het Bergojepark en de gebouwen ertussen; dat het plan er op die manier naar streeft om het groene en het blauwe netwerk tussen de Woluwevallei en de Jacques Bassemstraat te versterken en gelijktijdig het Bergojepark zichtbaarder te maken ter hoogte van de stadsboulevard;

Overwegende dat een aantal reclamanten en Leefmilieu Brussel (LB) bezwaar maken tegen de aanleg van een fietspad door het Bergojepark om de redenen dat dit de conflicten tussen de fietsers en de voetgangers zal vergroten; dat het park in zijn huidige configuratie al toegankelijk is voor fietsers; dat een drukke verkeersader voor fietsers niet op zijn plaats is in dit Natura 2000-gebied, dat een groene ruimte en stil gebied behoort te zijn;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd met de bedoeling om te verduidelijken dat het gezamenlijke gebruik van de groene ruimten tussen fietsers en voetgangers het voorwerp zal uitmaken van een bijzondere aandacht teneinde conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen zonder dat dit ten koste gaat van de ontwikkeling van het Fiets Plus-net dat door het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move wordt voorzien;

Dat het plan de inrichting voorziet van een as voor actieve modi over het voorplein van het Bergojepark (van het oosten naar het westen), overeenkomstig het gebied van landschappelijke continuïteit; dat die inrichtingen de toegankelijkheid van het park zullen verbeteren, zonder dat het plan de inrichting voorziet van een as voor actieve modi door dit laatste, dat niet in zijn perimeter is opgenomen;

précise les aménagements projetés pour garantir la sécurité et l'efficacité des espaces de circulation des modes actifs et des routes RER-vélo qui s'y croisent;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement des pistes cyclables bidirectionnelles, séparées des espaces de circulation des transports en commun et des véhicules automobiles; qu'il prévoit également l'aménagement de plusieurs traversées sécurisées du carrefour pour les modes actifs;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un ascenseur pour les PMR à l'accès nord de la station de métro Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage le réaménagement des accès à la station de métro Herrmann-Debroux, en cohérence avec le réaménagement de la place en tant qu'espace public d'intermodalité; que l'ajout d'un ascenseur PMR ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un accès à la station de métro Herrmann-Debroux à hauteur du magasin Delhaize existant et de la maison communale;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan recommande la création d'une nouvelle entrée de la station de métro Herrmann-Debroux à l'angle de l'avenue Joseph Chaudron et de l'avenue Herrmann-Debroux; que la possibilité de créer un accès supplémentaire à hauteur du magasin Delhaize existant et de la maison communale pourra être étudiée et déterminéedans le cadre des demandes de permis relatives au réaménagement de la voirie;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement relèvent que l'articulation entre le boulevard urbain et le parc Seny n'a pas été traitée par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'un espace public structurant intégrant le boulevard urbain et la zone de continuité paysagère; que celle-ci vise notamment à articuler le boulevard urbain avec la continuité paysagère de la vallée de la Woluwe à laquelle appartient le parc Seny;

5.3. Parvis du Parc du Bergoje (2.5.b.)

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une esplanade piétonne;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une liaison entre le boulevard urbain et le parc du Bergoje, aux motifs; que ce parc est actuellement un lieu paisible et préservé et doit le rester; qu'il accueille une important migration d'amphibiens (crapauds communs, grenouilles rousses, et trois espèces de tritons) à la fin de l'hiver qui doivent être protégés;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'un espace public structurant intégrant le boulevard urbain et la zone de continuité paysagère, de façon à les articuler de manière qualitative et paysagère avec le Parc du Bergoje et les immeubles situés entre; que le plan vise ainsi à renforcer le maillage vert et bleu entre la vallée de la Woluwe et la rue Jacques Bassem, tout en rendant le Parc du Bergoje plus visible au niveau du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants et Bruxelles Environnement (BE) s'opposent à la création d'une piste cyclable au travers du parc Bergoje, aux motifs; que cela va augmenter les conflits entre les cyclistes et les piétons; que le parc est déjà accessible aux cyclistes dans sa configuration actuelle; qu'un axe cyclable à utilisation intensive n'a pas sa place dans cette zone Natura 2000, espace vert et zone calme;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser qu'au sein des espaces verts, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus prévu par le plan régional de mobilité Good Move;

Que le plan prévoit l'aménagement d'un axe modes actifs traversant le parvis du Parc du Bergoje d'est en ouest, conformément à la zone de continuité paysagère; que ces aménagements amélioreront l'accessibilité du parc, sans que le plan ne prévoit l'aménagement d'un axe modes actifs au travers de ce dernier, qui n'est pas repris dans son périmètre;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat er te weinig is nagedacht over de integratie, de inplanting en de volumetrie van de monofunctionele gebouwen voor het stuk langs het Bergojepark;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bestaande gebouwen langs het Bergojepark geen deel uitmaken van de perimeter van het plan; dat de schema's van het strategische luik van het plan een illustratieve waarde hebben;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de Woluwe meer tot haar recht zou komen tussen het Bergojepark en het stadspark van de Demeysite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan mikt op de opwaardering van de grote landschappelijke gehelen (Zoniënwoud, Woluwevallei) door het tracé van de landschappelijke continuïteiten; dat een gebied van landschappelijke continuïteit is voorzien tussen het landschappelijke voorplein van het Bergojepark en het stadspark Demey;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de toegangswegen tot de Waversesteenweg vanaf de E411 behouden blijven; dat de Waversesteenweg kan worden gebruikt door de voertuigen die afkomstig zijn van Herrmann-Debroux;

Overwegende dat verschillende reclamanten de heraanleg van het kruispunt tussen de stadsboulevard en het begin van de Waversesteenweg vragen en vragen om er de rijsnelheid tot 30 km/u te beperken zodat men kan rekenen op een rustige mobiliteit aan de ingang van de wijk;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de herinrichting van het verkeer op de Herrmann-Debrouxsite heeft onderzocht; dat het plan in de aanbevelingen van het MER past en ze heeft geïntegreerd, door de inrichting te voorzien van een lokale eenrichtingsweg in het verlengde van de Jacques Bassemstraat, die die straat verbindt met de Waversesteenweg; dat het plan zo bedoeld is om de mobiliteit van de wijk van de Waversesteenweg rustiger te maken;

Dat de bepaling van de verkeerssnelheid niet binnen het bestek van het plan valt;

6. Site 6: Stadion-Adeps (2.6.)

6.1. Algemene opmerking

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de inrichting van de site Stadion-Adeps; dat ze vragen dat het plan hierover meer duidelijkheid verschaft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet om de bestaande infrastructuur van het gebied Stadion-Adeps, die een barrière vormt, radicaal te herkwalificeren en ze te integreren in het landschap om een landschappelijke continuïteit te vormen; dat de inrichting ervan grote ruimten omvat voor de actieve modi en eigen banen voor het openbaar vervoer, naast de mobiliteitshub die onder de wegbedding van de bestaande E411 wordt ingericht;

6.2. Balkon op het Rood Klooster

Overwegende dat reclamanten het behoud van het Rood Klooster en zijn moestuingebied in hun huidige configuratie vragen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site van het Rood Klooster en haar moestuingebied en de Massarttuin niet in de perimeter van het plan zijn opgenomen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de site van het Rood Klooster een van de grootste tien 'spots' voor de migratie van amfibieën in België is; dat ze vragen dat het plan hulpmiddelen voorziet om deze soort en zijn habitat (bv. faunatunnels) te behouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de invoering van hulpmiddelen voor het behoud van amfibieën en hun habitats niet binnen het bestek van het plan valt, maar wel van het beheerplan van het Zoniënwoud;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat sterke plantaardige en landschappelijke verbindingen de noodzakelijke (vernieuwde) aansluiting tot stand brengen tussen het woud en de site van het Rood Klooster en verder van de Massarttuin;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het Zoniënwoud, Rood Klooster en de Woluwevallei niet in de perimeter van het plan zijn opgenomen; dat ze wel vallen onder het beheerplan van het Zoniënwoud dat de grote inrichtingsprincipes al verduidelijkt die ten doel hebben om de in dit bijzondere instandhoudingsgebied geïdentificeerde beschermde soorten en habitats te beschermen - en dan meer bepaald met betrekking tot de aanleg van linten; dat een van de

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement relèvent un manque de réflexion quant à l'intégration, l'implantation et la volumétrie des immeubles monofonctionnels pour le tronçon longeant le parc du Bergoje;

Considérant que le Gouvernement indique que les immeubles existants le long du parc du Bergoje ne font pas partie du périmètre du plan; que les schémas du volet stratégique du plan sont illustratifs;

Considérant que des réclamants demandent que la Woluwe soit mieux mise en valeur entre le parc Bergoje et le parc urbain du site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise la mise en valeur des grands ensembles paysagers (Forêt de Soignes, Vallée de la Woluwe) par le tracé des continuités paysagères; qu'une zone de continuité paysagère est prévue entre le parvis paysager du parc du Bergoje et le parc urbain Demey;

Considérant que des réclamants demandent que les accès à la chaussée de Wavre depuis la E411 soient maintenus; que la chaussée de Wavre puisse être empruntée par les véhicules en provenance d'Herrmann-Debroux;

Considérant que des réclamants demandent le réaménagement du carrefour entre le boulevard urbain et le début de la chaussée de Wavre et de réduire la vitesse de circulation à 30km/h afin d'assurer une mobilité apaisée à l'entrée de ce quartier;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudiée les incidences du réaménagement des circulations sur le site Herrmann-Debroux; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, en prévoyant l'aménagement d'une voirie de desserte à sens unique qui prolonge la rue Jacques Bassem et la connecte à la chaussée de Wavre; que le plan a ainsi pour vocation d'apaiser la mobilité du quartier de la chaussée de Wavre;

Que la détermination de la vitesse de circulation ne relève pas du contenu du plan;

6. Site 6 : Stade-Adeps (2.6.)

6.1. Observation générale

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'aménagement du site Stade Adeps; qu'ils demandent que le plan fournisse plus de précisions à ce sujet;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit de requalifier radicalement l'infrastructure existante de la zone Stade-Adeps qui représente une barrière, et de l'intégrer dans le paysage afin de créer une continuité paysagère; que son aménagement comprend de larges espaces dédiés aux modes actifs ainsi que des sites propres pour les transports publics, en plus du hub de mobilité aménagé sous l'assiette de l'E411 existante;

6.2. Balcon sur le Rouge-Cloître

Considérant que des réclamants demandent le maintien du rouge Cloître et de sa zone potagère dans leur configuration actuelle;

Considérant que le Gouvernement indique que le site du Rouge Cloître et sa zone potagère, et le Jardin Massart ne sont pas repris dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que le site du rouge cloître est l'un des dix plus gros spots de migration des batraciens en Belgique; qu'ils demandent que le plan intègre des outils de préservation de cette espèce et de son habitat, tels que des crapauducs;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en place d'outils de préservation des batraciens et de leurs habitats ne relève pas du contenu du plan, mais de celui du plan de gestion de la forêt de Soignes;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement demandent que des liens paysagers et végétaux forts rétablissent la nécessaire (re)connexion entre la forêt et le site de Rouge Cloître, et plus loin, celui du Jardin Massart;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la forêt de Soignes, le Rouge Cloître et la vallée de la Woluwe ne sont pas repris dans le périmètre du plan; qu'ils sont par contre couverts par le plan gestion de la forêt de Soignes qui en précise déjà les grands principes d'aménagement afin de protéger les habitats et espèces protégées identifiés dans cette zone spéciale de conservation, notamment en ce qui concerne la création de lisières; qu'un des objectifs principaux du plan vise à

belangrijkste doestellingen van het plan erin bestaat om de doorkruiste landschappen, waaronder het Zoniënwoud, te bevestigen, rekening houdend met zijn beheerplan en het Horizon +-plan;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) bezwaar maakt tegen de aanleg van een belvedère met zicht op de beschermde site van het Rood Klooster omdat een dergelijke visuele band niet opportuun is, hoewel een betere toegankelijkheid van de site uiteraard wel moet worden bevorderd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik werd gewijzigd teneinde het concept van het uitzichtterras te vervangen door dat van een balkon; dat deze wijziging de mogelijkheid biedt om duidelijkheid te scheppen over het tijdelijke karakter van de inrichting, die ten doel heeft om de aanwezigheid van het Rood Klooster en het Zoniënwoud zichtbaar te maken voor de gebruikers van het openbaar vervoer die het gebied bereiken met tram 8 en vanaf de mobiliteitshub; dat die visuele band en de verduidelijking van de toegang tot de site van het Rood Klooster en het Zoniënwoud beantwoordt aan de doelstellingen van het Horizon +-plan voor de valorisatie van de toegangspoorten tot het Zoniënwoud; dat de details van de inrichtingen niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie zich vragen stellen over de toegang tot de Massarttuin en het Zoniënwoud onder het viaduct van Drie Fonteinen; dat ze de noodzaak opmerken om de bestaande ruimten opnieuw met elkaar te verbinden voordat men een landschappelijke entiteit gaat creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan onder het viaduct van Drie Fonteinen de ontwikkeling van een vernieuwd ecologisch verbindingsgebied aanbeveelt in plaats van de bestaande parkeerruimten;

Dat het voorplein erop gericht is om de toegang tot het park van het Rood Klooster, het stadion van Oudergem, de Massarttuin en het Adeps-complex in te richten; dat het plan de aanleg van beveiligde oversteekplaatsen over de stadsboulevard voorziet ter hoogte van het voorplein van het Rood Klooster en de Albert Meunierstraat;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het groene netwerk en de oversteekplaatsen van de site worden versterkt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het voorplein bedoeld is om de visuele relaties met het lagergelegen park van het Rood Klooster op een landschappelijke manier te verbinden en om de grote landschappelijke entiteit die het park vormt met het Zoniënwoud met een sterke groene basisstructuur te valoriseren; dat het op die manier bijdraagt aan de versterking van het groene netwerk;

Overwegende dat reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van een voorplein tot aan het stadion (gemeentelijke infrastructuren) en het Adeps-complex, omdat het een verbinding en een stedenbouwkundige samenhang mogelijk maakt die momenteel niet bestaat, in afwachting van een gemeenschappelijk en geïntegreerd beheer, dat op termijn noodzakelijk zal worden;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de verkeersruimten van de actieve modi worden ingeplant in de continuïteit van dezelfde ruimten die op de andere sites van het plan worden voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten de bouw van een brug voor fietsers en voetgangers vragen over de stadsboulevard, tussen het Rood Klooster en het Zoniënwoud;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het gebied van landschappelijke continuïteit de continuïteit en de verbinding verzekert van de verkeersruimten die over de volledige lengte van de stadsboulevard voor de actieve modi zijn voorbehouden;

Dat het plan de herkwalificatie van de bestaande wegeninfrastructuur voorziet tot een stadsboulevard omzoomd met bomen en de aanleg van twee beveiligde oversteekplaatsen ter hoogte van het Rood Klooster;

Overwegende dat reclamanten vragen om het Adeps-centrum en het Zoniënwoud beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) zich vragen stelt over de manier waarop het plan de toegankelijkheid van het Rood Klooster verbetert; dat het zijn streven herhaalt om op middellange termijn geen autoverkeer meer toe te laten tot het Rood Klooster;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de verlenging van tramlijn 8 voorziet tot aan de mobiliteitshub onder de stadsboulevard ter hoogte van het voorplein van het Rood Klooster;

Dat de voorziene mobiliteitshub een transitparking omvat waar de parkeerbehoeften van het Adeps en van het stadion van Oudergem zullen kunnen worden gedeeld;

affirmer les paysages traversés, dont la forêt de Soignes, en tenant compte de son plan de gestion et du plan Horizon +;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) s'oppose à la création d'un belvédère donnant une vue vers le site classé du rouge cloître, au motif qu'un tel lien visuel n'étant pas opportun, même si une meilleure accessibilité au site est évidemment à encourager;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique a été modifié afin de remplacer le concept de belvédère par celui de balcon; que cette modification permet de clarifier le caractère ponctuel de l'aménagement qui vise à rendre visible la présence du Rouge-Cloître et de la forêt de Soignes aux usagers des transports publics accédant à la zone par le tram 8 et du hub de mobilité; que cette relation visuelle et la clarification de l'accès au site du Rouge-Cloître et de la forêt de Soignes rencontre les objectifs du plan Horizon + de valorisation des portes d'accès à la forêt de Soignes; que les détails d'aménagements ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement s'interrogent sur l'accès au jardin Massart et à la forêt de Soignes sous le viaduc des Trois fontaines; qu'elles relèvent la nécessité de reconnecter les espaces existants avant de créer une entité paysagère;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan préconise le développement d'une zone de reconnexion écologique sous le viaduc des Trois-Fontaines, en lieu et place des espaces de stationnement existant;

Que le parvis vise à organiser l'accès au parc du Rouge-Cloître, au stade d'Auderghem, au Jardin Massart et au complexe de l'ADEPS; que le plan prévoit l'aménagement de traversées sécurisées du boulevard urbain à hauteur du parvis du Rouge Cloître et au droit de la rue Albert Meunier;

Considérant que des réclamants demandent que le maillage vert et les traversées du site soient renforcés;

Considérant que le Gouvernement indique que le parvis a pour vocation d'articuler de manière paysagère les relations visuelles avec le parc du Rouge Cloître situé en contre bas, et de valoriser la grande entité paysagère qu'il forme avec la Forêt de Soignes par une trame végétale forte; qu'il participe ainsi au renforcement du maillage vert;

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'un parvis rejoignant le stade (infrastructures communales) et le complexe appartenant à l'ADEPS, en ce qu'il permettra une liaison et une cohérence urbanistique aujourd'hui inexistante, dans l'attente d'une gestion commune et intégrée qui devrait s'imposer à terme;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces de circulation des modes actifs soient implantés dans la continuité des mêmes espaces prévus dans les autres sites du plan;

Considérant que des réclamants demandent la création d'une passerelle cyclo-piétonne au-dessus du boulevard urbain, entre le rouge cloître et la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone de continuité paysagère assure la continuité et la connexion des espaces de circulation réservés aux modes actifs tout le long du boulevard urbain;

Que le plan prévoit la requalification de l'infrastructure routière existante en un boulevard urbain arboré, et la création de deux traversées sécurisées à hauteur du Rouge Cloître;

Considérant que des réclamants demandent d'améliorer la desserte en transports en commun du centre ADEPS et de la forêt de Soignes;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) s'interroge sur la façon dont le plan améliore l'accessibilité du Rouge Cloître; qu'il rappelle sa volonté de ne plus autoriser à moyen terme l'accès véhicule automobile au Rouge-Cloitre;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan prévoit le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'au hub de mobilité situé en dessous du boulevard urbain, à hauteur du parvis du Rouge Cloître;

Que le hub de mobilité prévu inclut un parking de transit qui permettra de mutualiser les besoins de stationnement, notamment de l'ADEPS et du Stade d'Auderghem;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het feit dat de Hugo Van der Goeslaan wordt beschouwd als een verbindingsweg voor de actieve modi, aangezien deze weg al verzadigd is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de beperking van de wegeninfrastructuur een beperking van het autoverkeer en van het transitverkeer zal impliceren tot voorbij de perimeter van het plan en dan meer bepaald ten gunste van de actieve modi;

6.3. Eindhalte van tram 8 en mobiliteitshub

Overwegende dat reclamanten en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) zich vragen stellen over de bestemming van de mobiliteitshub;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de functie van de mobiliteitshub te vergelijken is met die van een relaisparking, aangezien een grote infrastructuur wordt voorgesteld met een groot aantal parkeerplaatsen en een sterke aansluiting op het openbaarvervoersnet en de andere mobiliteitsalternatieven;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), vraagt om de aanduiding 'P+R' op het plan op pagina 204 van het strategische luik van het plan te veranderen in 'Mobiliteitshub';

Overwegende dat de regering aangeeft dat de illustratie op pagina 175 van het plan in die zin werd gewijzigd;

Overwegende dat verschillende reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van een multimodale mobiliteitspool;

Overwegende dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe opmerkt dat de toekomstige transitparking het enorme voordeel biedt dat het niet onderworpen is aan capaciteitsbeperkingen van de wegen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mobiliteitshub past in de invoering van de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de eindhalte van twee tramlijnen een niet te verwaarlozen oppervlakte zal innemen met twee opstapperrons en tegelijkertijd één afstapperron; dat de configuratie van de locatie niet de mogelijkheid zal bieden om een mooie intermodale ruimte met alle geplande inrichtingen aan te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de haalbaarheid van de eindhalte van de twee tramlijnen 8 op de site Stadion-Adeps bevestigt; dat het plan voorziet om dit in de inrichting van de openbare ruimte te integreren teneinde de conflicten te beperken en gelijktijdig de oversteekplaatsen van hun actieve modi en hun aansluitingen te waarborgen; dat de nauwkeurige inrichting van de eindhalte door de MIVB zal worden bestudeerd en bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich kritisch opstellen ten opzichte van de capaciteit van de mobiliteitshub om de reden dat ze te beperkt en ontoereikend is; dat het aanbod van 800 tot 1.500 parkeerplaatsen ruimschoots onvoldoende is gezien het aantal voertuigen dat elke dag via Oudergem Brussel binnenrijdt en het schrappen van de andere parkings in de perimeter van het plan;

Overwegende dat de gemeente Etterbeek vraagt dat de transitparking een voldoende grote capaciteit heeft om al wie er gebruik van wenst te maken, op te vangen;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de parking een veel grotere capaciteit krijgt dan de 900 tot 1.500 plaatsen die momenteel zijn voorzien, waarbij rekening moet worden gehouden met de 2.140 bestaande plaatsen in de perimeter van het plan, de 5.000 binnenrijdende voertuigen die tijdens de ochtendspits zullen worden geschrapt en waarvoor een mobiliteitsoplossing zal moeten worden gevonden, de ontwikkeling van nieuwe sites (kantoren, woningen enz.) die door het plan worden voorzien, die het verkeer in het gebied des te meer zullen doen toenemen, het streven van het plan om het aantal parkeerplaatsen op het private domein te beperken en de toenemende behoefte aan mobiliteit ten gevolge van de bevolkingsgroei de komende 30 jaar;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de capaciteit van de transitparking wordt vergroot tot 1.500 plaatsen; tot 5.000 plaatsen; tot 6.000 plaatsen;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de capaciteit van de transitparking tot 800 plaatsen wordt beperkt;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de transitparking niet de omvang krijgt die in het plan wordt voorzien omdat het belangrijk is om het verkeer van private voertuigen zo vroeg mogelijk tegen te houden;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheden van uitbreiding van de geplande transitparking indien het alternatief een succes blijkt;

Considérant que des réclamants s'opposent à ce que l'avenue Hugo Van der Goes soit considérée comme une voirie de connexion pour les modes actifs, au motif que cette voirie est déjà saturée;

Considérant que le Gouvernement indique que la réduction de l'infrastructure routière impliquera une réduction du trafic automobile et du trafic de transit au-delà du périmètre du plan, au profit notamment des modes actifs;

6.3. Terminus du tram 8 et hub de mobilité

Considérant que des réclamants et la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) s'interrogent sur l'affectation du hub de mobilité;

Considérant que le Gouvernement indique que la fonction du hub de mobilité se rapproche de celle d'un parking relais, en proposant une grande infrastructure offrant un grand nombre d'espaces de stationnement avec une connexion forte au réseau de transports en commun et aux autres alternatives de mobilité;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) demande de modifier l'indication « P+R » en « Hub de mobilité » sur le plan de la page 204 du volet stratégique du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'illustration en page 175 du plan a été modifiée en ce sens;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'aménagement d'un pôle multimodal de mobilité;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert relève que le futur parking de transit présente l'énorme avantage de ne pas être soumis à des contraintes de capacité de voirie;

Considérant que le Gouvernement indique que le hub de mobilité s'inscrit dans la mise en œuvre des objectifs de la stratégie de mobilité du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que le terminus de 2 lignes de tram occupera une surface non négligeable avec 2 quais d'embarquement et, parallèlement, 1 quai de débarquement; que la configuration des lieux ne va pas permettre la création d'un bel espace intermodal avec tous les aménagements projetés;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE confirme la faisabilité du terminus des deux lignes de tram 8 sur le site Stade-Adeps; que le plan prévoit de l'intégrer dans l'aménagement de l'espace public, afin de limiter les conflits tout en garantissant les traversées des modes actifs et leurs connexions; que l'aménagement précis du terminus sera étudié par la STIB et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent la capacité du hub de mobilité aux motifs; qu'elle est trop réduite et insuffisante; que la fourchette de 800 à 1500 emplacements de stationnement est largement insuffisante au vu du nombre de véhicules entrant tous les jours dans Bruxelles par Auderghem, et de la suppression des autres parkings dans le périmètre du plan;

Considérant que la commune d'Etterbeek demande que le parking de transit ait une capacité suffisante pour accueillir tous les utilisateurs qui le souhaitent;

Considérant que des réclamants demandent que le parking ait une capacité nettement supérieure aux 900 à 1.500 emplacements prévus actuellement, qui tienne compte des 2.140 emplacements existants supprimées dans le périmètre du plan, des 5000 véhicules entrants qui seront supprimés en période de pointe le matin et pour lesquels une solution de mobilité devra être trouvée, du développement de nouveaux sites (bureau, logement, etc.) prévus par le plan qui augmenteront d'autant la circulation dans la zone, de la volonté du plan de réduire le nombre d'emplacements de parking sur domaine privé, du besoin croissant en mobilité dû à l'augmentation de la population sur un horizon de 30 ans;

Considérant que des réclamants demandent que la capacité du parking de transit soit augmentée à 1.500 emplacements; à 5000 emplacements; à 6000 emplacements;

Considérant que des réclamants demandent que la capacité du parking de transit soit limitée à 800 emplacements;

Considérant que des réclamants demandent que le parking de transit n'ait pas l'ampleur projetée dans le plan, au motif qu'il faut stopper la circulation des véhicules privés en amont;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les possibilités d'extension du parking de transit projeté en cas de succès de cette alternative;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mobiliteitshub niet bedoeld is om plaats te bieden aan alle voertuigen die Brussel via de E411 binnenrijden;

Dat het plan voor de mobiliteitshub een capaciteit van 800 tot 1.500 parkeerplaatsen aanbeveelt, wat meer bepaald overeenstemt met de reorganisatie van de momenteel bestaande parkeerplaatsen ter hoogte van de Delta-transitparking, onder het Herrmann-Debroux-viaduct en het Viaduct van de Drie Fonteinen, waarvan het schrappen zo zou worden gecompenseerd; dat een bijkomend onderzoek zal moeten worden uitgevoerd om de exacte programmering en de capaciteit van de mobiliteitshub te bepalen in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat de verhoging van het aantal parkeerplaatsen op de mobiliteitshub een 'aanzuigeffect' zal hebben op de gebruikers van personenauto's, wat indruist tegen de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie van het plan;

Dat het plan niet de aanleg van parkeerplaatsen in de mobiliteitshub oplegt;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op het MER omdat het schrappen van de parkeerplaatsen van de Carrefour en onder het viaduct van Watermaal nergens wordt vermeld in de dimensionering van de toekomstige transitparking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER bij de evaluatie van de effecten van het plan rekening heeft gehouden met het schrappen van de parkeerplaatsen van de Carrefour (Demeysite) en onder het viaduct van Watermaal; dat daarmee rekening is gehouden bij de schatting van de capaciteit van de mobiliteitshub;

Overwegende dat het Vlaams Gewest kritiek formuleert op het MER omdat het impliciet veronderstelt dat de transitparking uitsluitend zal worden gebruikt door de pendelaars die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu al binnenrijden via de E411, terwijl het mogelijk is dat de parking zal worden gebruikt door pendelaars die momenteel van een ander vervoermiddel gebruikmaken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER duidelijk heeft gemaakt dat de P+R-parking die door het plan wordt voorzien, beantwoordt aan de parkeerbehoeften van de pendelaars die nu al in het gebied parkeren, en aan de behoeften van nieuwe pendelaars die er zullen overstappen op het openbaar vervoer;

Dat het MER aantoont dat de P+R-parking ook een 'omgekeerde' modale shift moet mogelijk maken van het openbaar vervoer of de fiets naar andere modi (deelauto's, huurauto's, fietsen, andere collectieve vervoermiddelen ...) voor de Brusselaars die de stad verlaten;

Overwegende dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zich vragen stelt over het onderzoek door het MER van het alternatief van beperking van de capaciteit van de transitparking in het licht van de modale shift van de pendelaars naar het GEN en de bijbehorende verschillende stations die werden ontwerpen als knopen die de multimodaliteit moeten bevorderen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt dat de reële capaciteit van de transitparking wordt geëvalueerd en verfijnd op het moment van de indiening van de vergunningsaanvraag, rekening houdend met de functies die er zullen worden aangeboden;

Overwegende dat de Economische en Sociale Raad en een aantal reclamanten vragen om een bijkomende studie uit te voeren die de capaciteit en de juiste programmering van de mobiliteitshub moet bepalen; dat die nieuwe dimensioneringsstudie rekening houdt met de verwachte verplaatsingsgewoonten en de transitparkings in Vlaanderen en Wallonië op het moment dat de transitparking wordt aangelegd, teneinde de verplaatsingen naar die andere gewesten te objectiveren en om een voldoende en evolutieve capaciteit van de toekomstige parking te bieden; Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat de studie van de nieuwe transitparking rekening houdt met het feit dat de Delta- en de Herrmann-Debrouxparkings zullen worden geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de evaluatie van de capaciteit van de transitparking zal worden uitgevoerd ten aanzien van de vastgestelde en de geplande vraag op het moment dat de parking zal worden aangelegd; dat die capaciteit momenteel op 1.500 plaatsen wordt geschat;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de transitparking vóór het Adeps en niet ter hoogte van de woningen tegenover het stadion wordt aangelegd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inplanting voorziet van de mobiliteitshub onder de wegbedding van de wegen en van het voorplein op een plaats die nog moet worden bepaald tussen het Adeps en de François-Elie Van Elderenlaan;

Considérant que le Gouvernement indique que le hub de mobilité n'a pas vocation à accueillir tous les véhicules qui rentrent dans Bruxelles par la E411;

Que le plan préconise une capacité du hub de mobilité de 800 à 1.500 places de stationnement, ce qui correspond notamment à la réorganisation des places de parking actuellement existantes au niveau du parking de transit Delta, sous le Viaduc Herrmann-Debroux et le Viaduc des Trois Fontaines, dont la suppression sera ainsi compensée; qu'une étude complémentaire devra être réalisée pour déterminer la capacité et la programmation exacte du hub de mobilité, dans le cadre des demandes de permis;

Que l'augmentation du nombre d'emplacements de stationnement du hub de mobilité aura l'effet d'un « aspirateur à voitures », contraire aux objectifs de la stratégie de mobilité du plan;

Que le plan n'impose pas la construction des emplacements de stationnement dans le hub de mobilité;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce que la suppression des emplacements de stationnement du Carrefour et sous le viaduc de Watermael n'est mentionnée nulle part dans le dimensionnement du futur parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a tenu compte de la suppression emplacements de stationnement du Carrefour (site Demey) et sous le viaduc de Watermael dans l'évaluation des incidences du plan; que la capacité du hub de mobilité a d'ailleurs été estimée en conséquence;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il suppose implicitement que le parking de transit ne sera utilisé que par les navetteurs qui entrent déjà dans la région de Bruxelles-Capitale par la E411 alors que qu'il pourrait être utilisé par des navetteurs qui utilisent actuellement un autre mode de transport;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a mis en évidence que le P+R prévu par le plan répond aux besoins de stationnement des navetteurs qui se stationne déjà actuellement dans la zone et au besoin de nouveaux navetteurs qui effectueront le transfert modal vers les transports publics;

Que le RIE démontre que le P+R doit assurer également un transfert modal 'inversé' des transports publics ou du vélo vers d'autres modes (voitures partagées, voitures de location, vélo, autre transports collectifs, ...) pour les bruxellois qui sortent de Bruxelles;

Considérant que la commune de Woluwe-Saint-Lambert s'interroge sur l'étude par le RIE de l'alternative de réduction de la capacité du parking de transit à la lumière du report modal des navetteurs sur le RER et ses différentes gares conçues comme des nœuds favorisant la multimodalité;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande que la capacité réelle du parking de transit soit évaluée et affinée au moment de l'introduction de la demande de permis et au vu des fonctions qu'on lui prêtera;

Considérant que le conseil économique et social et des réclamants demandent de réaliser une étude complémentaire qui doit déterminer la capacité et la programmation exacte du hub de mobilité; que cette nouvelle étude de dimensionnement tienne compte des habitudes de déplacements estimées et des parkings de transit réalisés en Flandre et en Wallonie, au moment de la réalisation du parking, afin d'objectiver les reports en amont et offrir une capacité suffisante et évolutive du futur parking; Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que l'étude du nouveau parking de transit prenne en compte les suppressions programmées des parkings Delta et Herrmann-Debroux.;

Considérant que le Gouvernement indique que l'évaluation de la capacité du parking de transit sera effectuée au regard de la demande observée et projetée à l'horizon de la réalisation du parking; que, pour l'heure, cette capacité est estimée à 1500 emplacements;

Considérant que des réclamants demandent que le parking de transit soit aménagé devant l'ADEPS et non à hauteur des habitations faisant face au stade;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'implantation du hub de mobilité sous l'assiette des voiries et du parvis, dans une emprise à définir entre l'ADEPS et l'avenue François-Elie Van Elderen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over de effecten van de aanleg van een ondergrondse parking op het waterstelsel van het gebied en de afvoer van het water;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de parking niet ondergronds, maar bovengronds aan te leggen, zodat er meer verdiepingen kunnen worden gebouwd en daardoor meer parkeerplaatsen kunnen worden aangeboden;

Overwegende dat de gemeente Etterbeek zich vragen stelt over de haalbaarheid van dergelijke werken onder de wegbedding van de snelweg op een plaats waar het verkeer moeilijk kan worden onderbroken of omgeleid;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) zich vragen stelt over de haalbaarheid van de inplanting van een dergelijk platform (met parking), dat voldoende groot moet zijn om doeltreffend te zijn;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) vraagt om in de eerste plaats na te denken over de locatie van de multimodale hub en de impact ervan op het Zoniënwoud; dat ze voorstelt om die hub op een discrete plaats in te planten, op het verbindingspunt van meerdere patrimonia, hetzij het kasteel van Drie Fonteinen, het huis van de boswachter, de site van het Rood Klooster, de toegang tot het Zoniënwoud, met respect voor de doelstelling om die gevoelige locatie ecologisch en patrimoniaal te verbinden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site Stadion-Adeps niet voldoende bovengrondse oppervlakte biedt voor de inplanting van de mobiliteitshub, terwijl deze wel onder de wegen en het voorplein kan worden ingericht; dat de bouw van een bovengrondse parking met meerdere verdiepingen strijdig zou zijn met de doelstellingen op het vlak van de herinrichting van de site - en dan meer bepaald op het vlak van het landschap en de beperking van de wegeninfrastructuur;

Dat de inplanting van de ondergrondse parkeergarage door het MER werd bestudeerd en bevestigd; dat de bouw van de ondergrondse parkeergarage grondig zal worden bestudeerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de bodem, de afvoer van water en mobiliteit - en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat de geplande hub met zijn parking en de verlenging van de huidige tramlijn 8 wellicht een barrière-effect zal in stand houden op een plaats waar een landschappelijke verbinding van essentieel belang is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een landschappelijke herinrichting voorziet van de site Stadion-Adeps in verband met de open ruimten van het Rood Klooster, met integratie van de eindhalte van tramlijn 8 en de toegangen tot de mobiliteitshub ingericht onder de wegen en het voorplein; dat het plan aanbeveelt dat de eindhalte en de toegangen tot de mobiliteitshub de oversteekplaatsen van de actieve modi waarborgen zonder dat daarbij conflicten ontstaan;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van de transitparking op de groene site van het Adeps-gebied en van het Rood Klooster om de redenen dat dit zal leiden tot de vernietiging van groene gebieden en de wijziging van de ondergrond vlakbij het Rood Klooster; dat dit de huidige groene ruimten en recreatie- en sportgebieden bedreigt; dat dit een effect zal hebben op de schoonheid van de locatie;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkeling van de mobiliteitshub onder de bedding van de wegen en bestaande overheersende wegeninfrastructuur geen enkele wijziging met zich zal brengen van de naburige groene gebieden, aangezien deze zal worden uitgevoerd in de ondergrond van die reeds bebouwde en ondoorlaatbaar gemaakte gebieden;

Overwegende dat de gemeente Overijse kritiek formuleert op het MER omdat het de alternatieven voor de infrastructuur van de transitparking niet voldoende zou bestuderen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het MER meerdere alternatieve locaties voor de transitparking heeft bestudeerd; dat meerdere van die alternatieve locaties zich buiten de perimeter van het RPA bevinden; dat het in dit verband naar de mobiliteitsstrategie van het plan verwijst;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om strikt noodzakelijke wijzigingen aan te brengen aan de perimeter van het beschermde gebied van het Zoniënwoud, zoals de verwijdering van de randweg van de beschermde site, zodat de inrichtingen die door het plan worden voorzien, kunnen worden gerealiseerd - en dan meer bepaald de aanleg van de P+R-parking;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des incidences de la construction du parking en sous-terrain sur le régime hydrique de la zone et sur l'écoulement des eaux;

Considérant que des réclamants demandent que le parking ne soit pas construit en sous-terrain mais hors sol, afin d'avoir plus d'étages et plus d'emplacements de stationnement;

Considérant que la commune d'Etterbeek s'interroge sur la faisabilité de tels travaux sous l'assisse de l'autoroute à un endroit où le trafic peut difficilement être interrompu ou dévié;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) s'interroge sur la faisabilité d'implanter une telle plate-forme (avec parking) et de l'ampleur qu'elle peut prendre pour être réellement efficace;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) demande de réfléchir prioritairement à l'emplacement du hub multimodal et de son impact sur la forêt de Soignes; qu'elle suggère qu'il s'implante dans un lieu subtil, à la jonction de plusieurs patrimoines, soit le château des Trois Fontaines, la maison du garde forestier, le site du Rouge-Cloître, l'entrée de la Forêt, en respectant l'objectif de reconnexion écologique et patrimoniale de ce lieu délicat;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Stade-Adeps ne présente pas de superficie hors sol suffisante pour permettre l'implantation du hub de mobilité, alors que celui-ci peut être aménagé en sous-sol de la voirie et du parvis; que l'aménagement d'un parking hors sol de plusieurs étages serait contraire aux objectifs de réaménagement du site, notamment en termes de paysage et de réduction de l'infrastructure routière;

Que l'implantation du parking en sous-terrain été étudiée et confirmée par le RIE; que la construction du parking en sous-terrain sera étudiée en profondeur, notamment au regard du sol, de l'écoulement des eaux et de la mobilité, et déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et Commission régionale de développement craignent que le hub projeté, avec son parking et la prolongation de l'actuelle ligne de tram 8, soit de nature à maintenir un effet barrière là où un lien paysager est essentiel;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit un réaménagement paysager du site Stade-Adeps en lien avec les espaces ouverts du Rouge Cloître, intégrant le terminus de la ligne de tram 8 et les accès au hub de mobilité aménagé en sous-terrain de la voirie et du parvis; que le plan préconise que le terminus et les accès au hub de mobilité garantissent les traversées des modes actifs sans créer de conflits;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création du parking de transit sur le site vert de la zone ADEPS et du Rouge Cloître aux motifs; que cela impliquera la démolition de zones vertes et la modification des sous-sols proches du Rouge Cloître; que cela menace les espaces verts, les zones récréatives et sportives actuelles; que cela aura une incidence sur la beauté des lieux;

Considérant que le Gouvernement indique que le développement du hub de mobilité sous l'assiette de la voirie et de l'infrastructure routière prédominante existante n'impliquera aucune modification des zones vertes avoisinantes puisqu'il prend place en sous-sol de ces zones déjà construites et imperméabilisées;

Considérant que la commune d'Overijse critique le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les alternatives d'infrastructure du parking de transit;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a étudié plusieurs alternatives de localisation pour le parking de transit; que plusieurs des localisations alternatives se trouvent en dehors du périmètre du PAD; qu'il renvoie à la stratégie de mobilité du plan à cet égard;

Considérant que la Commune d'Auderghem demande d'apporter des modifications au périmètre de la zone classée de la forêt de Soignes strictement nécessaires, tel que retirer la voirie du périmètre du site classé, pour permettre les aménagements prévus par le plan, notamment la zone de réalisation du P+R;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de wijziging van de perimeter van de beschermde site van het Zoniënwoud niet binnen het bestek van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de toegangen tot het sportcentrum van het Zoniënwoud worden behouden, vergemakkelijkt en beveiligd, en dan meer bepaald de parkings op de site zelf en alle leveringszones - ook voor zware vrachtwagens (met opleggers), voertuigen van de hulpdiensten, schoolbussen die elke dag leerlingen vervoeren om in het centrum sport te beoefenen; touringcars die heel regelmatig toeristen naar de jeugdherberg in het sportcentrum brengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van de herinrichting van de site Stadion-Adeps heeft bestudeerd - en dan meer bepaald op het vlak van de mobiliteit; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en ze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat de effecten van de precieze inrichting van de stadsboulevard en van de wijzigingen van het verkeer in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat vlak bij de ingang van het sportcentrum van het Zoniënwoud plaatsen voor PBM's en voor touringcars worden aangelegd;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan inrichtingen voorziet om de transitparking aangenaam en veilig te maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan op de transitparking een zone voorziet waar carpoolgebruikers kunnen in- en uitstappen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van voorbehouden parkeerplaatsen voor PBM's en touringcars, van een in- en uitstapzone voor carpoolgebruikers en inrichtingen om de transitparking aantrekkelijk en veilig te maken niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

6.4. Recypark

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de toekomst van het recypark; over het vermogen van het recypark om ook aan de behoeften van de toekomstige bewoners van de perimeter te voldoen;

Overwegende dat verschillende reclamanten en de gemeente Watermaal-Bosvoorde gunstig staan ten opzichte van het behoud van het containerpark, aangezien dit deel uitmaakt van de aantrekkingskracht van Oudergem en het gemakkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer of via de E411;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het behoud van het recypark voorziet en de landschappelijke integratie ervan aanbeveelt zodat de op de site ontwikkelde landschappelijke entiteit kan worden gevaloriseerd; dat de definitie van de capaciteit van het recypark niet binnen het bestek van het plan valt, maar wel binnen de bevoegdheid van Net Brussel en dat dit in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het recypark geen belemmering vormt voor het verkeer;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan aanbeveelt om rekening te houden met het recypark in de inrichting van de eindhalte van tramlijn 8, teneinde zijn behoud en zijn integratie te waarborgen in de herinrichting van de site en van de verkeersruimten;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat de impact van de transitparking op het recypark minimaal is - ook tijdens de werken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de mobiliteitshub onder de weg en het voorplein geen wijzigingen van het recypark met zich zal brengen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt dat de verenigbaarheid van het behoud van het recypark en van de oppervlakken die nodig zijn voor de implementatie van tram 8 wordt gecontroleerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de precieze inrichting van de eindhalte van de tramlijnen 8 en van het bestaande recypark niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen door de MIVB en Net Brussel grondig zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het recypark wordt verplaatst en wordt vervangen door nieuwe sportinfrastructuren, om de reden dat het recypark talrijke problemen stelt voor het

Considérant que le Gouvernement indique que la modification du périmètre du site classé de la forêt de Soignes ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que les accès au centre sportif de la forêt de Soignes soient préservés, facilités et sécurisés, notamment pour ses parkings internes du site ainsi qu'à toutes ses zones de livraison, y compris pour du charroi lourd (semi-remorques), les véhicules de secours, les bus scolaires qui amènent tous les jours des écoles pour des journées sportives; les bus touristiques amènent très régulièrement des touristes dans l'auberge de jeunesse située au sein du centre sportif;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du réaménagement du site Stade-Adeps, notamment en termes de mobilité; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; que les incidences de l'aménagement précis du boulevard urbain et de la modification des circulations seront étudiées dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que des emplacements soient créés pour les PMR à proximité directe de l'entrée du centre sportif de la forêt de Soignes, pour les bus touristiques;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des aménagements pour rendre le parking de transit accueillant et sûr;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une aire de chargement et déchargement pour le covoiturage dans le parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'emplacements de stationnement réservés aux PMR et bus touristiques, d'une aire de chargement et de déchargement pour le covoiturage, et d'aménagements pour rendre le parking de transite accueillant et sûr ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

6.4. Recypark

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'avenir du recypark; sur la capacité du recypark à répondre aux besoins des futurs habitants du périmètre;

Considérant que des réclamants et la commune de Watermael-Boitsfort sont favorables au maintien de la déchetterie, aux motifs qu'elle fait partie des attraits d'Auderghem, qu'elle est facilement accessible en transports en commun ou par la E411;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le maintien du recypark et recommande son intégration paysagère de façon à valoriser l'entité paysagère développée sur le site; que la définition de la capacité du recypark ne relève pas du contenu du plan, mais de l'agence Bruxelles Propreté, et sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le recypark n'entrave pas la circulation;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan recommande la prise en compte du recypark dans l'aménagement du terminus de la ligne de tram 8, afin de garantir son maintien et son intégration dans le réaménagement du site et des espaces de circulation;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que l'impact du parking de transit sur le recypark soit minimal, y compris pendant les travaux;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement du hub de mobilité en sous-terrain de la voirie et du parvis ne modifiera pas le recypark;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande que la compatibilité du maintien du recypark et des superficies nécessaires au déploiement du tram 8 soit vérifiée;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement précis du terminus des lignes de tram 8 et du recypark existant ne relève pas du degré de détail du plan, et sera étudié en profondeur et déterminé dans le cadre des demandes de permis à introduire par la STIB et l'agence Bruxelles Propreté;

Considérant que des réclamants demandent que le recypark soit déplacé et laisse place à de nouvelles infrastructures sportives, au motifs qu'il pose de nombreux problèmes à la zone sportive en termes

sportgebied met betrekking tot het parkeeraanbod, de toename van het verkeer, de veiligheid van de gebruikers van het sportcentrum; dat ze voorstellen om bijvoorbeeld een nieuw zeer groot sportcentrum en/of een zwembad aan te leggen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd teneinde de prioritair uit te voeren voorzieningen te preciseren in de perimeter van het plan, zoals sportinfrastructuren; dat deze kunnen worden gerealiseerd in alle gebieden van het plan waar het plan de inrichting van voorzieningen toestaat; dat het recypark ook als prioritaire voorziening wordt geïdentificeerd, waarvan het behoud op zijn huidige locatie door het MER wordt aanbevolen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat de vragen in verband met de biomethanisering en het recypark bij de herziening van het GBP zouden moeten worden besproken zodat een gewestelijke en intergrootstedelijke strategie kan worden uitgewerkt om te bepalen waar deze zouden moeten worden gelokaliseerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkeling van een gewestelijke en intergrootstedelijke strategie over kwesties als biomethanisering en het recypark buiten het bestek van het plan vallen; dat het plan de invoering van een dergelijke strategie in het kader van de herziening van het GBP niet verhindert; dat het plan het behoud van het bestaande recypark in zijn perimeter voorziet; dat het de creatie aanmoedigt van voorzieningen die als prioritair worden bestempeld, zoals een recypark en openbare voorzieningen met plaatselijke uitstraling onder voorbehoud van een analyse van de context, de beschikbare terreinen en hun compatibiliteit met de andere aanwezige functies;

6.5. Bestaande gebouwen

Overwegende dat een aantal reclamanten vrezen dat het plan het Adeps zal aanmoedigen om zijn uitbreiding voort te zetten zonder dat daarbij de effecten van zijn project worden geëvalueerd en zonder dat bijkomende parkeerplaatsen in de buurt worden voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site van het Adeps niet in de perimeter van het plan is opgenomen; dat het MER van het plan de aanvragers van een vergunning niet ontslaat van hun verplichting om indien nodig een effectenrapport of een effectenstudie uit te voeren;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de groene ruimten langs de stadsboulevard aan de kant van de woningen worden ingeplant teneinde ze te beschermen tegen de inkijk en de geluidsoverlast van de wegeninfrastructuur en niet aan de kant van het Rood Klooster;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de beperking van de bestaande wegeninfrastructuur voorziet via de aanleg van een landschappelijke en aan beide kanten met bomen omzoomde stadsboulevard;

Dat de toepassing van voorzieningen om de doorkijk en de geluidshinder van de wegeninfrastructuur op de naburige woningen echter niet binnen de mate van detail van het plan valt en dat dit in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden onderzocht en bepaald;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) vraagt om de aansluiting en de overgang met de Van Lindt-tuinwijk beter te verzorgen en de schaalgrootte van de bouwwerken in die wijk te behouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de maximale hoogten van de toekomstige bouwwerken te schrappen, zodat de bepalingen van de GSV erop van toepassing zijn en het behoud van de schaalgrootte van de bouwwerken in die wijk mogelijk maken;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over het feit dat het MER de gevolgen van het plan voor het gebied van het Prinsenpark niet bestudeert, hoewel dit gebied verbonden is met het Natura 2000-station en het Zoniënwoud - en dan meer bepaald door ecologische corridors;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich zorgen maken over de talrijke bouwprojecten die worden toegelaten in het gebied van het Prinsenpark en de Transvaalwijk, hun impact op het vlak van mobiliteit en de impact van de uitvoering van het plan;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het Prinsenpark wordt veranderd in een gebied waar alleen plaatselijk verkeer wordt toegelaten, met toegang tot de scholen en met gratis prioritaire parkeermogelijkheden voor de bewoners;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het gebied van het Prinsenpark en van de Transvaalwijk niet in de perimeter van het plan zijn opgenomen; dat ze opgenomen zijn in de studieperimeter van het MER, dat de effecten van het plan in dit verband heeft onderzocht;

de réduction de l'offre de parking, d'augmentation de la circulation, de sécurité des utilisateurs du centre sportif; qu'ils suggèrent la création d'un nouveau très grand centre sportif et/ou une piscine pourrait par exemple y être implanté;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les équipements prioritaires à réaliser dans le périmètre du plan, tels que des infrastructures sportives; que celles-ci peuvent être réalisées dans toutes les zones du plan dans lesquelles le plan autorise la création d'équipements; que le recypark est également identifié comme équipement prioritaire, dont le maintien à son emplacement actuel est recommandé par le RIE;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que les questions relatives à la biométhanisation et au recypark devraient être discutées lors de la révision du PRAS, au motif qu'il faut une stratégie régionale et intermétropolitaine pour déterminer où les localiser;

Considérant que le Gouvernement indique que le développement d'une stratégie régionale et inter-métropolitaine sur les questions de la biométhanisation et des recypark dépasse le contenu du plan; que le plan n'empêche pas la mise en place d'une telle stratégie dans le cadre de la révision du PRAS; qu'il prévoit le maintien du recypark existant dans son périmètre; qu'il encourage la création d'équipements jugés prioritaires, tels qu'un recypark et des d'équipements publics à rayonnement local sous réserve d'une analyse du contexte, du foncier disponible et de leur comptabilité avec les autres fonctions présentes;

6.5. Immeubles existants

Considérant que des réclamants craignent que le plan encourage l'ADEPS à continuer son expansion sans réaliser d'évaluation des incidences de son projet et sans inclure des emplacements de stationnement supplémentaires à proximité;

Considérant que le Gouvernement indique que le site de l'ADEPS n'est pas repris dans le périmètre du plan; que le RIE du plan ne dispensera pas les demandeurs de permis de réaliser un rapport ou une étude d'incidences si requis;

Considérant que des réclamants demandent que les espaces verts longeant le boulevard urbain soient implantés du côté des habitations afin de protéger celles-ci des vues et des nuisances sonores de l'infrastructure routière, et non du côté du rouge cloître;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la réduction de l'infrastructure routière existante au travers de l'aménagement d'un boulevard urbain paysager et arboré, incluant des plantations de part et d'autre de celui-ci;

Que la mise en place de dispositifs pour réduire les vues et les nuisances sonores de l'infrastructure routière sur les habitations voisines ne relève par contre pas du degré de détail du plan, et sera examiné et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) demande de soigner davantage le raccord et la transition avec la cité-jardin Van Lindt et de préserver l'échelle des constructions de ce quartier;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de supprimer les hauteurs maximales des futures constructions, de façon à ce que les dispositions du RRU s'appliquent et permettent la préservation de l'échelle des constructions de ce quartier;

Considérant que des réclamants s'inquiètent que le RIE n'étudie pas les conséquences du plan pour la zone du parc des Princes pourtant liée aux station Natura 2000 et à la forêt de Soignes, notamment par des couloirs écologiques;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des nombreux projets de construction autorisés dans la zone du parc des Princes et du quartier Transvaal, de leur impact en termes de mobilité cumulé à celui de la mise en œuvre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le Parc des Princes soit transformé en zone limitée à la circulation locale avec desserte pour les écoles et à stationnement prioritaire gratuit pour les résidents;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone du parc des Princes et du quartier Transvaal ne sont pas repris dans le périmètre du plan; qu'ils sont repris dans le périmètre d'étude du RIE qui a examiné les incidences du plan à leur égard;

Dat het MER de effecten van het plan heeft bestudeerd, en dan meer bepaald voor het gebied van het Prinsenpark; dat het besluit dat het noodzakelijk is om maatregelen te voorzien voor het beheer van het verkeer en de bescherming van de wijken; dat het plan in de aanbevelingen van het MER past en ze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

7. Site 7: Zoniënwoud (2.7.)

7.1. Algemene opmerking

Overwegende dat een aantal reclamanten wijzen op het belang om de biodiversiteit in het Zoniënwoud te behouden en te versterken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ambitie van het plan naast de herinrichting van de bestaande infrastructuur bestaat uit de extra aandacht voor de doorkruiste natuurlijke site en de optimalisatie van de ervaring van de gebruikers van die omgeving;

7.2. Oversteekplaats van het Zoniënwoud

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) gunstig staat tegenover de herinrichting van de oversteekplaats van het Zoniënwoud volgens het principe van de herkwalificatie door vergroening;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om de oversteekplaats van de E411 door het Zoniënwoud opnieuw aan te leggen door de bestaande wegeninfrastructuur te beperken, zodat het gebied meer kan worden vergroend en de oversteekplaats van die natuurlijke site kan worden gevaloriseerd en zodat verkeersruimten kunnen worden ingericht die voorbehouden zijn voor openbare en actieve mobiliteit;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat de toekomstige rooilijnen ingedeeld en structurerend worden uitgevoerd met de bedoeling om de continuïteit en de band met het bos te verzekeren, maar ook om het opnieuw aan te leggen landschap te structureren als een nieuwe toegang tot de stad; dat in het bos aanwezige soorten worden gekozen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet om het deel van de stadsboulevard dat het Zoniënwoud doorkruist, zo te behandelen dat deze doorgang van een groene en landschappelijke omgeving optimaal wordt gevaloriseerd; dat het de inrichting van doorlopende groene ruimten tussen de verschillende verkeersruimten aanbeveelt, die worden ingeplant in het grensgebied van de bestaande wegeninfrastructuur, zodat dit deel van de boulevard een groen karakter met bomen krijgt en zodat de overgang tussen de ring en de E411 en de stadswijken van Oudergem duidelijk worden gemarkeerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op het plan om de redenen dat het geen rekening zou houden met de ligging van het Zoniënwoud in de nabijheid en de milieu-uitdagingen die daarmee gepaard gaan; dat de inrichtingen van het plan het Zoniënwoud niet respecteren, dat ze niet bijdragen aan het herstel van de aansluitingen tussen de verschillende delen van het Zoniënwoud; dat de essentiële rol van het Zoniënwoud niet voldoende naar voren wordt geschoven; dat bijkomende inrichtingen zouden moeten worden voorzien om het Zoniënwoud te beschermen tegen de effecten van het project;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een van de belangrijkste doelstellingen van het plan erin bestaat om de doorkruiste landschappen en de bestaande landschappelijke structuren te versterken; in dit kader voorziet het ook de opwaardering van de grote landschappelijke gehelen (Zoniënwoud, Woluwevallei) door het tracé van de landschappelijke continuïteiten en door het potentieel om ecologische verbindingen tot stand te brengen die later het voorwerp zullen moeten uitmaken van specifieke projecten voor de bevoegde instanties;

Dat het MER de effecten van het plan heeft bestudeerd - en dan meer bepaald met betrekking tot het Zoniënwoud en zijn Natura 2000-gebied; dat het plan past in de aanbevelingen van het MER en deze heeft geïntegreerd, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; dat het verordenende luik van het plan meer bepaald werd gewijzigd om er een AV 00.13 aan toe te voegen, dat voorziet dat elk project rekening moet houden met de betreffende beperkingsmaatregelen teneinde de integriteit van de beschermde soorten en habitats te waarborgen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het kappen van bomen in het Zoniënwoud in het kader van de werken die moeten worden uitgevoerd om het plan te realiseren;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om het Zoniënwoud in stand te houden en om de oppervlakte ervan niet te verkleinen;

Que le RIE a étudié les incidences du plan, notamment sur la zone du parc des Princes; qu'il conclut à la nécessité de prévoir des mesures de gestion du trafic et de protection des quartiers; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan;

7. Site 7 : Forêt de Soignes (2.7.)

7.1. Observation générale

Considérant que des réclamants relèvent l'importance de préserver et de renforcer la biodiversité au sein de la Forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique qu'au-delà du réaménagement de l'infrastructure existante, l'ambition du plan est de mettre en avant le site naturel traversé et d'optimiser l'expérience des usagers de cet environnement;

7.2. Traversée de la Forêt de Soignes

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) est favorable au réaménagement de la traversée de la forêt de Soignes selon le principe de requalification par le verdoiement;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a pour vocation de réaménager la traversée de la E411 au travers de la forêt de Soignes, en réduisant l'infrastructure routière existante, de façon à verduriser davantage la zone et valoriser la traversée de ce site naturel, et à aménager des espaces de circulation réservés aux mobilités publiques et actives;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement demandent que les futurs alignements soient rythmés et structurants afin d'assurer la continuité et le lien avec la forêt mais aussi de structurer le paysage à recréer comme nouvelle voie d'entrée de ville; que des essences présentes dans la forêt soient choisies;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit de traiter le tronçon du boulevard urbain traversant la forêt de Soignes afin de valoriser cette traversée d'un environnement vert et paysager; qu'il préconise l'aménagement d'espaces continus de végétation entre les différents espaces de circulation, implantés dans la limite de l'empreinte de l'infrastructure routière existante, afin de donner un caractère arboré à cette partie du boulevard et de marquer la transition entre le ring et la E411 et les quartiers urbains d'Auderghem;

Considérant que des réclamants critiquent le plan aux motifs qu'il ne tient pas compte de sa situation à proximité de la forêt de Soignes à hauteur des enjeux environnementaux en présence; que ses aménagements ne respectent pas la forêt de Soignes, ne participent pas à la reconnexion des morceaux de la forêt de Soignes; que le rôle essentiel de la forêt de Soignes n'est pas assez mis en avant; que des aménagements supplémentaires devraient être prévus pour préserver la forêt de Soignes des incidences du projet;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un des objectifs principaux du plan est d'affirmer les paysages traversés et les structures paysagères existantes; dans ce cadre, il prévoit également la mise en valeur des grands ensembles paysagers (Forêt de Soignes, Vallée de la Woluwe) par le tracé des continuités paysagères ainsi que par le potentiel de création de connexions écologiques qui devront faire l'objet de projet spécifiques par les autorités compétentes ultérieurement;

Que le RIE a étudié les incidences du plan, notamment à l'égard de la forêt de Soignes et de sa zone Natura 2000; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception de celles qui ne relèvent pas du degré de détail du plan; que le volet règlementaire du plan a notamment été modifiée afin d'y ajouter une PG 00.13 qui prévoit que tout projet doit tenir compte des mesures d'atténuation qui le concerne afin de garantir l'intégrité des habitats et espèces protégées;

Considérant que des réclamants s'opposent à la coupe d'arbres de la forêt de Soignes dans le cadre des travaux de mise en œuvre du plan;

Considérant que des réclamants demandent de préserver la forêt de Soignes et de ne pas réduire son emprise;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Zoniënwoud en het Natura 2000-gebied zullen behouden blijven, voor zover het plan zijn inrichtingen beperkt tot de grondinname van de bestaande wegeninfrastructuur en de ontwikkeling van een ecologisch heraansluitingsgebied voorziet;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om de stadsboulevard beter in het Zoniënwoud te integreren, door de geluidshinder ervan te beperken of door de wegeninfrastructuur volledig of gedeeltelijk ondergronds te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet om de doorgang door het Zoniënwoud bovengronds te houden, door zijn landschappelijke herinrichting te verzekeren om hem meer in de doorkruiste natuurlijke site te integreren, door meer bepaald de rijsnelheid te verlagen en aangepaste verlichting te voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de geplande middenberm met bomen te schrappen en gelijktijdig de weg minder breed te maken om op die manier de ondoorlaatbare oppervlakken zoveel mogelijk te beperken; omdat deze strook geen verbetering is voor de biodiversiteit en het interessanter zou zijn om ze naar weerszijden van de verkeersruimten te verplaatsen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de groene ruimten die voorzien zijn tussen de verkeersruimten, zullen bijdragen aan de landschappelijke inrichting met bomen van de boulevard en nodig zijn voor de waardering van de doorkruiste natuurlijke site;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de opportuniteit om voorzieningen in te richten om de geluidshinder van de wegeninfrastructuur in de richting van het Natura 2000-gebied te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een beperking van de breedte van de rijstroken voor het autoverkeer voorziet, wat een beperking van de verkeersstroom impliceert; dat ze de verlaging van de rijsnelheid aanbeveelt; dat die maatregelen zullen bijdragen aan de beperking van de geluidshinder van de aldus verkleinde wegeninfrastructuur;

Dat de toepassing van andere voorzieningen om de geluidsoverlast in de richting van het Natura 2000-gebied te beperken, niet binnen de mate van detail van het plan valt en in het kader van de vergunningsaanvragen zal kunnen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om het deel van de E411 tussen het Adeps en het Leonard-kruispunt opnieuw aan te leggen teneinde transitverkeer te ontmoedigen en de overstap naar het openbaar vervoer te vergemakkelijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een beperking van de bestaande wegeninfrastructuur voorziet in overeenstemming met de doelstelling van de mobiliteitsstrategie van het plan om het autoverkeer te beperken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om de dienstverlening door het openbaar vervoer aan de site te verbeteren; om de bereikbaarheid van het Zoniënwoud te verbeteren - ook voor auto's;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de verlenging van tramlijn 8 voorziet tot aan de site Stadion-Adeps en de verbinding ervan met de mobiliteitshub en de assen voor de actieve modi die het Zoniënwoud doorkruisen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over het nut om langs het Zoniënwoud en ter hoogte van het Leonard-kruispunt verkeersruimten voor de actieve modi te creëren;

Overwegende dat meerdere reclamanten voorstellen om ten zuiden van de stadsboulevard verkeersruimten aan te leggen die voorbehouden zijn voor de actieve modi;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om een toegang voor fietsers aan te leggen in de richting van het zuiden, zodat Terhulpen via het viaduct van Drie Fonteinen kan worden bereikt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van verkeersruimten die voorbehouden zijn voor actieve modi aan weerszijden van de doorgang door het Zoniënwoud past in de uitvoering van het FietsGEN en een aansluiting voor actieve modi met de mobiliteitshub en tramlijn 8 zal verzekeren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de oversteekmogelijkheden van het Leonard-kruispunt voor fietsers te verbeteren en de bestaande tunnel onder het kruispunt opnieuw aan te leggen en aan het toekomstige fietspad aan te passen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Leonard-kruispunt niet in de perimeter van het plan is opgenomen; dat de heraanleg ervan in het kader van het project 'oostelijke Ring' wordt gepland;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om een alternatieve route voor de fietsers in het Zoniënwoud aan te leggen;

Considérant que le Gouvernement indique que la forêt de Soignes et la zone Natura 2000 seront préservées, dans la mesure où le plan limite ses aménagements à l'emprise de l'infrastructure routière existante et prévoit le développement de zone de reconnexion écologique;

Considérant que des réclamants demandent de mieux intégrer le boulevard urbain dans la forêt de Soignes, en réduisant ses nuisances sonores en enterrant pour tout ou en partie l'infrastructure routière;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit de maintenir la traversée de la forêt de Soignes hors sol, en assurant son réaménagement paysager afin de l'intégrer davantage au site naturel traversé, en réduisant la vitesse de circulation et en prévoyant des luminaires adaptés notamment;

Considérant que des réclamants demandent de supprimer la berne centrale arborée projetée tout en réduisant la largeur de la route afin de limiter les surfaces imperméabilisées; aux motifs que cette bande n'apporte pas d'amélioration pour la biodiversité et qu'il serait plus intéressant de la reporter de part et d'autre des espaces de circulation;

Considérant que le Gouvernement indique que les espaces de végétation prévus entre les espaces de circulation participeront à l'aménagement paysager et arboré du boulevard, et sont nécessaires à la valorisation du site naturel traversé;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'opportunité d'aménager des dispositifs pour réduire les nuisances sonores de l'infrastructure routière en direction de la zone Natura 2000;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une réduction de la largeur des bandes de circulation automobile, qui impliquera une réduction du flux de circulation; qu'il préconise la réduction de la vitesse de circulation; que ces mesures contribueront à la réduction des nuisances sonores de l'infrastructure routière ainsi réduite;

Que la mise en place d'autre dispositif pour réduire les nuisances sonores en direction de la zone Natura 2000 ne relève pas du degré de détail du plan, et pourra être étudiée et déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le tronçon de la E411 entre l'ADEPS et le carrefour Léonard soit réaménagé afin de décourager le trafic de transit et faciliter la transition vers les transports en commun;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une réduction de l'infrastructure routière existante, conformément à l'objectif de réduction du trafic automobile poursuivi par la stratégie de mobilité du plan;

Considérant que des réclamants demandent d'améliorer de la desserte du site en transports en commun; d'améliorer l'accessibilité de la forêt de Soignes, en ce compris pour les voitures;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'au site Stade-Adeps et son interconnexion avec le hub de mobilité et les axes modes actifs traversant la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'utilité de créer des espaces de circulation pour les modes actifs le long de la forêt de Soignes et au niveau du carrefour Léonard;

Considérant que des réclamants suggèrent la création d'espaces de circulation réservés aux modes actifs au sud du boulevard urbain;

Considérant que des réclamants demandent de créer un accès vélo en direction du sud, afin de relier la Hulpe via le viaduc des Trois-Fontaines;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'espaces de circulation réservés aux modes actifs de part et d'autre de la traversée de la forêt de Soignes s'inscrit dans la mise en œuvre du RER vélo et assurera une connexion modes actifs avec le hub de mobilité et la ligne de tram 8;

Considérant que des réclamants demandent d'améliorer le passage du carrefour Léonard pour les cyclistes, de réaménager et d'adapter le tunnel existant sous le carrefour à la future piste cyclable;

Considérant que le Gouvernement indique que le carrefour Léonard n'est pas repris dans le périmètre du plan; que son réaménagement est envisagé dans le cadre du projet « Ring Est »;

Considérant que des réclamants demandent de créer un itinéraire alternatif pour les vélos dans la forêt de Soignes;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het alternatief om een alternatief fietspad aan te leggen in het Zoniënwoud een impact zou hebben op het Zoniënwoud en het Natura 2000-gebied en daarom niet werd geselecteerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om meerdere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers te voorzien over de stadsboulevard tussen het Leonard-kruispunt en het Adeps, teneinde de bosdreven te verbinden, de snelheid van het verkeer op de boulevard te verlagen en beide delen van het Zoniënwoud opnieuw met elkaar te verbinden;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om naast het ecoduct ook oversteekplaatsen voor voetgangers te voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een beveiligde oversteekplaats voor de actieve modi voorziet ter hoogte van het voorplein van het Rood Klooster, tussen het Adeps en de eindhalte van lijn 8;

Dat het plan de aanleg van bijkomende oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers niet verhindert naast de oversteekplaatsen die in het strategische luik worden aanbevolen; dat de inrichting ervan niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zal kunnen worden bestudeerd en bepaald;

Dat het plan de aanleg van ecologische aansluitingsgebieden voorziet van het Zoniënwoud, dat door de bestaande wegeninfrastructuur wordt doorkruist;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om een sterk signaal te geven bij het binnenrijden van de hoofdstad;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet om de doorgang van de groene en landschappelijke omgeving op te waarderen, door een overgang te verzekeren tussen de ring en de E411 en de eerste stadswijken via een ononderbroken landschappelijke inrichting met bomen; dat het plan evenwel de inplanting van een kunstwerk of een bouwwerk dat de toegang tot de stad markeert, niet belet;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen dat het plan de mogelijkheid voorziet om gemengde gebouwen op de site te bouwen; dat anderen voorstellen om de toegang tot de stad mooi en aantrekkelijk te maken door er gebouwen met veel groen langs het Zoniënwoud te bouwen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat geen enkel bouwwerk is voorzien buiten de grondinname van de bestaande infrastructuur, rekening houdend met het statuut van het Natura 2000-gebied van het aangrenzende Zoniënwoud;

7.3. Ecologische verbindingsgebieden

Overwegende dat meerdere reclamanten gunstig staan tegenover de heraanleg van het viaduct van Drie Fonteinen en de aanleg van een ecoduct;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van twee ecologische verbindingsgebieden; dat het eerste onder het viaduct van Drie Fonteinen is gelegen en ook de aanleg omvat van een bufferbekken waar het afvloeiingswater kan worden behandeld; dat het tweede tussen het viaduct van Drie Fonteinen en het Leonard-kruispunt is gelegen; dat die doorgang bedoeld is voor grote dieren en ook ten doel heeft om de doorgang van het bos te markeren;

Overwegende dat verschillende reclamanten betreuren dat de heraanleg van het viaduct van Drie Fonteinen ten koste van de bestaande parkeerruimten gaat;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het schrappen van de bestaande parkeerplaatsen onder het viaduct van Drie Fonteinen zal worden gecompenseerd door de aanleg van de mobiliteitshub met een transitparking;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) zich vragen stelt over de toegang tot het Zoniënwoud onder het viaduct van Drie Fonteinen; dat ze wijst op de noodzaak om de bestaande ruimten opnieuw met elkaar te verbinden voordat men een landschappelijke entiteit gaat creëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verbindingsgebied dat voorzien is onder het viaduct van Drie Fonteinen ten doel heeft om het bos opnieuw te laten aansluiten onder de wegeninfrastructuur die erdoor loopt; dat het gebied een landschappelijke behandeling zal krijgen waarmee de landschappelijke entiteit van het Zoniënwoud zal worden versterkt;

Dat de toegangen tot het bos niet binnen de mate van detail van het plan vallen en in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald, ten aanzien van het beheer van het Zoniënwoud;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alternative d'aménager un itinéraire cyclable alternative dans la forêt de Soignes aurait un impact sur la forêt de Soignes et la zone Natura 2000, et n'a pas été retenu à ce titre;

Considérant que des réclamants demandent de créer davantage de traversées cyclo-piétonnes du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et l'ADEPS, afin de relier les drèves forestières, de réduire la vitesse du trafic sur le boulevard, de reconnecter les deux parties de la forêt de Soignes;

Considérant que des réclamants demandent de créer des traversées piétonnes en plus de l'écoduc;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit une traversée sécurisées pour les modes actifs à hauteur du parvis Rouge Cloître, entre l'ADEPS et le terminus de la ligne 8;

Que le plan n'empêche pas la création de traversées cyclo-piétonnes supplémentaires à celles préconisées dans le volet stratégique; que l'aménagement de celles-ci ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais pourra être étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Que le plan prévoit l'aménagement de zones de reconnexion écologique de la forêt de Soignes traversée par l'infrastructure routière existante;

Considérant que des réclamants demandent de créer un signal fort à l'entrée de la capitale;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit de valoriser la traversée de l'environnement vert et paysager, en assurant une transition entre le ring et la E411 et les premiers quartiers urbains au travers d'un aménagement arboré et paysager, sans rupture; qu'il n'empêche cependant pas l'implantation d'une œuvre d'art ou d'un ouvrage marquant l'entrée de ville;

Considérant que des réclamants suggèrent que le plan prévoit la possibilité de construire des immeubles mixtes sur le site; que d'autres suggèrent de rendre l'entrée de ville belle et attrayante en construisant des immeubles avec de la verdure le long de la forêt de Soignes;

Considérant que le Gouvernement indique qu'aucune construction n'est prévue en dehors de l'emprise de l'infrastructure existante, compte tenu du statut de zone Natura 2000 de la forêt de Soignes adjacente;

7.3. Zones de reconnexion écologique

Considérant que des réclamants sont favorables au réaménagement du viaduc des trois fontaines et à la création d'écoduc;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement de deux zones de reconnexion écologique; que la première se situe sous le viaduc des Trois-Fontaines et comprend également la création d'un bassin-tampon afin de traiter les eaux de ruissellement; que la seconde se situe entre le viaduc des Trois-Fontaines et le carrefour Léonard; que ce passage est destiné à la grande faune et a également pour objectif de marquer la traversée de la forêt;

Considérant que des réclamants regrettent que le réaménagement du viaduc des trois fontaines se fasse au détriment des espaces de stationnement existants;

Considérant que le Gouvernement indique que la suppression des emplacements de stationnement existants sous le viaduc des Trois-Fontaines sera compensé par la création du hub de mobilité incluant un parking de transit;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) s'interroge sur l'accès à la forêt et sous le viaduc des Trois Fontaines; qu'elle relève la nécessité de reconnecter les espaces existants avant de créer une entité paysagère;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone de reconnexion prévue sous le viaduc des Trois-Fontaines a pour but de reconnecter la forêt en dessous de l'infrastructure routière qui la traverse; qu'elle bénéficiera d'un traitement paysager afin de renforcer l'entité paysagère de la forêt de Soignes;

Que les accès à la forêt ne relèvent pas du degré de détail du plan, et seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis, au regard du plan de gestion de la forêt de Soignes;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel gunstig staat tegenover de aanleg van een oversteekplaats voor grote dieren tussen het viaduct van Drie Fonteinen en het Leonard-kruispunt, omdat dit ecoduct een eerste stap zal zijn in de defragmentatie van het bos, die werd veroorzaakt door de aanleg van het Leonard-kruispunt;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie akte neemt van het feit dat er gesprekken hebben plaatsgevonden met het Vlaams Gewest om de best mogelijke locaties te bepalen voor de ecologische verbindingen; dat ze opmerkt dat het ontwerp van het ecoduct nog aan het evolueren is en voortdurend moet worden aangepast; dat ze de aanleg vraagt van een ecoduct dat die naam waard is en dat breed genoeg is en dat niet zomaar aan de minimumvoorwaarden beantwoordt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het ecoduct binnen een redelijke termijn wordt gerealiseerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van een oversteekplaats voor grote dieren boven de wegeninfrastructuur teneinde een ecologisch verbindingsgebied te midden van het bos te creëren;

Dat de precieze aanleg van het ecoduct niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Dat de termijn voor de uitvoering van het ecoduct een operationaliseringsmaatregelen van het plan vormt en niet binnen het bestek van het plan valt;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek uiten op de aanleg van een oversteekplaats voor grote dieren om de redenen dat op die plaats nooit grote dieren zijn aangetroffen; dat die inrichting overbodig is als de bescherming van de soorten, de ecologische corridors en de half-natuurlijke gebieden vooraf niet wordt verzekerd; dat die inrichting duur is en niet in verhouding staat tot de verhoopte voordelen; dat die inrichting wijzigingen van reliëfs en grondwerken in het Zoniënwoud zal impliceren; dat het een voorziening van dubbel gebruik is met de doorgang die onder het viaduct wordt ingericht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van de aanleg van het ecoduct heeft bestudeerd; dat dit beantwoordt aan een behoefte om het Zoniënwoud aan weerszijden van de wegeninfrastructuur opnieuw te laten aansluiten;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de aanleg van een klaarbassin en een koolwaterstoffenscheider die in het strategische luik zijn voorzien, door het verordenende luik van het plan wordt opgelegd;

Overwegende dat de gemeente Oudergem de dringende realisatie vraagt van een bufferbekken (met slibafscheider/olieafscheider en pompsysteem) voor het water dat afkomstig is van de verkeersader E411, zoals dit wordt opgelegd door de stedenbouwkundige vergunning voor de herstelling van het viaduct van Drie Fonteinen, teneinde de vijvers van het Rood Klooster te beschermen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik onder het viaduct van Drie Fonteinen de realisatie van een bufferbekken aanbeveelt dat het afvloeiingswater van het viaduct op een duurzame en natuurlijke manier behandelt; dat het verordenende luik van het plan alleen bestaat uit de grafische en geschreven voorschriften die op een relevante schaal de invariabele elementen beschrijft waarmee het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verplicht karakter wil opleggen teneinde de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te waarborgen;

Dat de uitvoering van het bufferbekken die in de stedenbouwkundige vergunning voor de herstelling van het viaduct van Drie Fonteinen wordt opgelegd, niet binnen het bestek van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de inhoud van het plan dat van toepassing is op het deel van de perimeter tussen het Leonard-kruispunt en Jezus-Eik;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de heraanleg van het Leonard-kruispunt;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aanleg vragen van een ecoduct tussen het Leonard-kruispunt en Jezus-Eik met de bedoeling om beide delen van het Zoniënwoud, die door de E411 van elkaar zijn gescheiden, opnieuw met elkaar te verbinden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Leonard-kruispunt en het deel van de E411 tussen het kruispunt en Jezus-Eik niet in de perimeter van het plan zijn opgenomen;

Considérant que Bruxelles-Environnement est favorable à la création d'un passage à grande faune entre le viaduc des 3 fontaines et le carrefour Léonard au motif que cet écoduc sera une première étape à la défragmentation de la foret, résultante de la mise en place du carrefour léonard;

Considérant que la Commission régionale de développement prend acte que des discussions ont eu lieu avec la région flamande pour discuter des meilleurs emplacements possibles pour les connexions écologiques; qu'elle relève que le projet d'écoduc est en évolution et nécessite une adaptation permanente; qu'elle demande la création d'un écoduc digne de ce nom et d'une largeur conséquent, et non a minima;

Considérant que des réclamants demandent que l'écoduc soit réalisé dans un délai raisonnable;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit l'aménagement d'un passage à grande faune au-dessus de l'infrastructure routière afin de créer une zone de reconnexion écologique au cœur de la forêt;

Que l'aménagement précis de l'écoduc ne relève pas du degré de détail du plan, mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Que le délai de mise en œuvre de l'écoduc constitue une mesure d'opérationnalisation du plan et ne relève pas de son contenu;

Considérant que des réclamants critiquent l'aménagement d'un passage pour grande faune, aux motifs; qu'il n'y a jamais eu de grande faune à cet endroit; que cet aménagement est superflu si la protection des espèces, des couloirs écologiques et des sites semi-naturels n'est pas assurée en amont; que cet aménagement est coûteux et disproportionné par rapport au bénéfice escompté; que cet aménagement impliquera des modifications de reliefs et des travaux de terrassement dans la forêt de Soignes; qu'il fera double emploi avec le passage aménagé sous le viaduc;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et de la création de l'écoduc; que celui-ci répond à un besoin de reconnexion de la forêt de Soignes de part et d'autre de l'infrastructure routière;

Considérant que des réclamants demandent que la création d'un bassin de décantation et d'un séparateur d'hydrocarbures prévue dans le volet stratégique soit imposée par le volet règlementaire du plan;

Considérant que la commune d'Auderghem demande la réalisation urgente d'un bassin tampon (avec débourbeur/déshuileur et système de relevage) pour les eaux provenant de l'axe E411 tel que l'impose le permis d'urbanisme relatif à la réparation du viaduc des Trois Fontaines, afin de protéger les étangs du rouge cloître;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique préconise la réalisation d'un bassin tampon assurant le traitement des eaux de ruissellement du viaduc de manière durable et naturelle sous le viaduc des Trois-Fontaines; que le volet réglementaire du plan se compose des seules prescriptions littérales graphiques détaillant à l'échelle pertinente, les éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Que la mise en œuvre du bassin tampon imposé dans le permis d'urbanisme relatif à la réparation du viaduc des Trois Fontaines ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le contenu du plan applicable à la portion de périmètre comprise entre le carrefour Léonard et Jesus Eik;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le réaménagement du carrefour Léonard;

Considérant que des réclamants demandent la création d'un écoduc entre le carrefour Léonard et Jesus Eik afin de reconnecter les deux parties de la forêt de Soignes scindées par la E411;

Considérant que le Gouvernement indique que le carrefour Léonard et le tronçon de la E411 compris entre celui-ci et Jesus Eik ne sont pas repris dans le périmètre du plan;

D. VERORDENEND LUIK

Algemene opmerkingen

Overwegende dat een aantal reclamanten het verordenende luik van het plan bekritiseren om de redenen dat de aanpak ervan minimalistisch is ten aanzien van de weginfrastructuur; dat de bepalingen ervan vaag en vatbaar voor interpretatie zijn; dat het volkomen onrealistisch is;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het plan een zo flexibel mogelijk planningsinstrument moet blijven om de ontwikkeling van gebieden van strategisch belang te vergemakkelijken en te versnellen; dat het strategische luik van het plan niet louter facultatief is, aangezien er alleen van kan worden afgeweken indien nieuwe of bijzondere omstandigheden dit vereisen, mits een gedetailleerde formele verantwoording; dat van de reglementaire bepalingen van het plan niet kan worden afgeweken, tenzij het plan zelf in deze mogelijkheid voorziet;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan gericht is op de uitvoering van de strategische doelstellingen van het Gewest door ze te formaliseren in geschreven en grafische voorschriften; dat het is samengesteld uit voorschriften die, op de relevante schaal, de enige onveranderlijke elementen specificeren die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voornemens is verplicht te stellen om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te garanderen, terwijl een zekere flexibiliteit wordt gelaten in de uitvoering ervan met betrekking tot de door het strategische luik aanbevolen uitvoeringsdoelstellingen en -maatregelen;

Dat de mobiliteitsstrategie van het plan wordt opgenomen in het strategische luik om flexibiliteit in de uitvoering te verzekeren; dat het MER de effecten van deze mobiliteitsstrategie heeft bestudeerd; dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en deze heeft geïntegreerd, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die bij vergunningsaanvragen zullen moeten worden onderzocht; dat het verordenende luik van het plan bindende kracht verleent aan de verschillende elementen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de mobiliteitsstrategie van het plan, zoals de ligging van de transitparking en de inrichting van gebieden van structurerende ruimten;

Overwegende dat een aantal reclamanten erop wijzen dat het indicatieve luik van het plan effectief van toepassing is en dat de overheid er alleen van kan afwijken op voorwaarde dat dit wordt verantwoord in een relevante motivering ten aanzien van de goede ruimtelijke ordening op basis van bijzondere omstandigheden van de zaak en afhankelijk van de strengheid van de vereisten van het plan;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie eraan herinnert dat wat niet noodzakelijk is, moet worden opgenomen in het strategische luik dat bindend blijft voor de vergunnende overheden, gelet op de starheid van de reglementaire voorschriften waarvan niet kan worden afgeweken tijdens het onderzoek van concrete projecten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan een indicatieve waarde heeft en derhalve bakens bevat om de ontwerpers te begeleiden, zonder evenwel de verwezenlijking van een project dat er niet precies mee overeenkomt te verhinderen, aangezien het desgevallend mogelijk is om ervan af te wijken mits motivering en mits naleving van de kern van de vastgestelde strategische opties;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de meeste stedenbouwkundige vergunningen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn afgeleverd, afwijkingen bevatten van de toepasselijke instrumenten met een reglementaire waarde;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat volgens de Raad van State het verordenende luik van het plan alleen bepalingen mag bevatten die strikt noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan en waarvan de vermelding in het indicatieve luik onvoldoende is (bijvoorbeeld de bepalingen die afwijken van bestaande reglementaire instrumenten) en waarvan de inhoud een werkelijke rechtsregel kan zijn, hetgeen inhoudt dat de regel voldoende nauwkeurig en duidelijk is en onder meer niet afhankelijk is van subjectieve beoordelingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich ertegen verzetten dat de meeste doelstellingen van het strategische luik van het plan worden vertaald in het strategische luik uit angst voor een mogelijke afwijking van het strategische luik om de reden dat het strategische luik van het plan indicatief doch niet facultatief is; dat het daarom niet nodig is om alle doelstellingen van het plan in zijn verordenende luik te vertalen;

D. VOLET REGLEMENTAIRE

Observations générales

Considérant que des réclamants critiquent le volet règlementaire du plan aux motifs que; son approche est minimaliste par rapport aux infrastructures routières; ses dispositions sont vagues et sujettes à interprétation; il est totalement irréaliste;

Considérant que des réclamants relèvent que le plan doit rester un instrument de planification le plus flexible possible afin de faciliter et d'accélérer le développement de zones d'importance stratégique; que le volet stratégique du plan n'est pas purement facultatif puisque qu'il ne peut y être dérogé que si des circonstances nouvelles ou particulières l'exigent, moyennent une justification formelle détaillée; qu'il n'est pas possible de déroger aux dispositions règlementaires du plan, sauf si cette possibilité est prévue par le plan lui-même;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan vise à assurer la mise en œuvre des objectifs stratégiques de la Région en les formalisant dans des prescriptions littérales et graphiques; qu'il se compose de prescriptions détaillant à l'échelle pertinente, les seuls éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi, tout en laissant une certaine souplesse dans sa mise en œuvre quant aux objectifs et mesures de mise en œuvre préconisés par le volet stratégique;

Que la stratégie de mobilité du plan est reprise dans le volet stratégique afin d'assurer une flexibilité dans sa mise en œuvre; que le RIE a étudié les incidences de cette stratégie de mobilité; que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis; que le volet réglementaire du plan donne une force obligatoire aux différents éléments indispensables à la réalisation de la stratégie de mobilité du plan, tels que l'emplacement du parking de transit et l'implantation des zones d'espaces structurants;

Considérant que des réclamants rappellent que le volet indicatif du plan s'applique de manière effective et l'autorité ne pourra s'en écarter qu'à la condition de le justifier dans une motivation pertinente au regard du bon aménagement du territoire sur la base des circonstances particulières de la cause et en fonction de la rigueur des exigences du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement rappelle que ce qui n'est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions réglementaires auxquelles il n'est pas possible de déroger lors de l'examen de projets concrets;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a valeur indicative et comprend dès lors des balises appelées à guider les auteurs de projets, sans toutefois empêcher la réalisation d'un projet qui n'y correspond pas précisément, puisqu'il est possible, le cas échéant, de s'en départir moyennant motivation et tout en respectant l'essence même des options stratégiques établies;

Considérant que des réclamants relèvent que la plupart des permis d'urbanisme délivrés en région de Bruxelles-Capitale comportent des dérogations aux instruments à valeur règlementaire applicables;

Considérant que des réclamants relèvent que, selon le Conseil d'Etat, le volet réglementaire du plan ne doit comporter que des dispositions qui sont absolument nécessaires à la réalisation des objectifs du plan et dont la mention dans le volet Indicatif n'est pas suffisante (par exemple les dispositions dérogatoires aux outils règlementaires existants) et dont le contenu se prête effectivement à être une véritable règle de droit, ce qui implique que la règle soit suffisamment précise et claire, et ne dépende entre autre pas d'appréciations subjectives;

Considérant que des réclamants s'opposent à ce que la plupart des objectifs du volet stratégique du plan soient traduits dans le volet stratégique par simple crainte d'une dérogation possible au volet stratégique, aux motifs; que le volet stratégique du plan est indicatif mais non facultatif; qu'il n'est donc pas nécessaire de traduire l'ensemble des objectifs du plan dans son volet réglementaire;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik van het plan is samengesteld uit voorschriften die, op de relevante schaal, de enige onveranderlijke elementen specificeren die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voornemens is verplicht te stellen om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te garanderen;

Dat in dit kader bepaalde door het strategische luik aanbevolen uitvoeringsdoelstellingen en -maatregelen zijn vertaald naar voorschriften met reglementaire waarde in het verordenende luik van het plan;

Dat het verordenende luik zo is opgesteld dat er een grote flexibiliteit wordt gelaten in de mogelijke ordening; dat er rekening mee moet worden gehouden dat geen afwijking kan worden toegestaan; dat het doel is om een visie voor een samenhangend stedelijk project te definiëren en te omkaderen;

Dat geen enkel voorschrift van het verordenende luik van het plan een draagwijdte heeft die op zichzelf onbegrijpelijk of vaag zou zijn;

Dat de voorschriften van het verordenende luik van het plan diverse begrippen bevatten waarvan de toepassing op een bepaald geval een beoordelingsmarge inhoudt; dat sommige voorschriften gebruikelijk en voor iedereen gemakkelijk te begrijpen zijn; dat andere voorschriften verwijzen naar bekende stedenbouwkundige begrippen; terwijl andere voorschriften een ruimere beoordeling door de overheden vereisen in het kader van de aflevering van vergunningen; dat de in de voorschriften vervatte regels niettemin voorzienbaar blijven, waarbij eraan wordt herinnerd dat de overheden een wettelijk aanvaardbare interpretatie van de uitgevaardigde regels zullen moeten geven;

Overwegende dat reclamanten verzoeken dat de bepalingen van het verordenende luik die niet voldoen aan de hierboven uiteengezette voorwaarden, met name die welke niet voldoende duidelijk en nauwkeurig zijn, worden geschrapt en overgezet naar het strategische luik van het plan, om de redenen dat het plan niet aanvaardbaar is; dat het opstellen van het plan een langdurig proces is dat veel studie vergt; dat het plan gedurende een lange periode van toepassing zal zijn; dat het risico bestaat dat de maatschappelijke evolutie, de tijdgeest en de gewenste ontwikkelingen niet meer overeenstemmen met bepaalde delen van het plan; dat de mogelijkheid tot afwijking van de bepalingen van het strategische luik wordt omkaderd en onderworpen is aan de controle van de overheid die toekomstige vergunningen zal afleveren; dat deze overheveling van bepalingen van het strategische luik naar het verordenende luik van het plan overeenstemt met de gewestelijke doelstelling om een optimaal, duidelijk en rechtszeker planningsinstrument te creëren dat tegelijkertijd voldoende flexibel is om te beantwoorden aan maatschappelijke evoluties;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik de bakens bepaalt die nodig zijn voor de ontwikkeling van het project dat door het plan wordt gedragen, met name wat betreft de bestemming en stedelijke vorm; dat dit luik wordt aangevuld met het strategische luik dat bijkomende aanwijzingen geeft, met name inzake de ideaal gewenste vorm, onder meer door middel van indicatieve illustraties;

Dat het plan, indien nodig, achteraf kan worden gewijzigd om het aan te passen aan eventuele nieuwe omstandigheden;

Overwegende dat een aantal reclamanten het verordenende luik bekritiseren omdat het regels bepaalt die te nauwkeurig zijn, met een mate van detail die vergelijkbaar is met een BBP; dat de uitvoering ervan onmogelijk is zonder afwijking, hetgeen alleen mogelijk is door middel van een afwijkend BBP;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik zo is opgesteld dat er een zo groot mogelijke flexibiliteit wordt gelaten in de ordening, rekening houdend met het feit dat er geen afwijking kan worden toegestaan; dat het doel is om een visie voor een samenhangend stedelijk project te definiëren en te omkaderen, waarvan de uitvoering moet worden verzekerd door bepaalde reglementaire bepalingen inzake afmetingen en inplanting, naast de bestemmingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten van oordeel zijn dat de actoren in het veld geen behoefte hebben aan rigide reglementaire bepalingen die na verloop van tijd alleen maar onnodige verplichtingen, verschillen in interpretatie tussen besturen of zelfs binnen hetzelfde bestuur en rechtsonzekerheid voor zowel publieke als private projectdragers zullen veroorzaken; dat de actoren in het veld behoefte hebben aan samenhang in de toepassing van het plan voor de komende 10, 20 of 30 jaar, die steunt op de naleving door alle betrokken administratieve overheden van een duidelijke gedragslijn op basis van specifieke instructies die zijn meegedeeld voor de uitvoering van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de voorschriften van het verordenende luik de reglementaire vertaling vormen van bepaalde onveranderlijke elementen van het project dat wordt beschreven door het strategische luik waaraan de regering voornemens is bindende

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet réglementaire du plan se compose de prescriptions détaillant à l'échelle pertinente, les seuls éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi;

Que dans ce cadre, certains objectifs et mesures de mise en œuvre préconisés par le volet stratégique ont été traduits sous la forme de prescriptions à valeur règlementaire dans le volet règlementaire du plan;

Que le volet réglementaire a été rédigé de manière à laisser une grande souplesse dans l'aménagement possible; qu'il faut prendre en compte le fait qu'aucune dérogation ne peut être octroyée; que l'objectif est de définir et d'encadrer une vision pour un projet urbain cohérent;

Qu'aucune prescription du volet règlementaire du plan n'a de portée qui serait en soi incompréhensible ou vague;

Que les prescription du volet règlementaire du plan comportent diverses notions dont l'application à un cas particulier implique une marge d'appréciation; que certaines d'entre elles sont usuelles et peuvent facilement être comprises de tous; que d'autres renvoient à des notions connues en matière d'urbanisme; tandis que d'autres appellent une appréciation plus ouverte par les autorités dans le cadre de la délivrance des permis; que les règles contenues dans ses prescriptions n'en demeurent pas moins prévisibles, étant rappelé que les autorités devront faire une interprétation légalement admissibles des règles édictées;

Considérant que des réclamants demandent que les dispositions du volet règlementaire qui ne répondent pas aux conditions exposées ci-dessus, en particulier celles qui ne sont pas suffisamment claires et précises, soient supprimées et transférées dans le volet stratégique du plan, aux motifs; que le plan n'est pas acceptable; que la rédaction du plan est un long processus qui nécessite beaucoup d'études; que le plan s'appliquera pendant une longue période; qu'il existe un risque que l'évolution des circonstances sociales, l'esprit du temps et les développements souhaités ne soient plus conformes à certaines parties du plan; que la possibilité de dérogation aux dispositions du volet stratégique est encadrée et soumise au contrôle de l'autorité délivrante des futurs permis; que ce transfert de dispositions du volet stratégique au volet règlementaire du plan est conforme à l'objectif régional de créer un instrument de planification optimal, clair et juridiquement sûr, tout en étant suffisamment souple pour répondre à l'évolution de la société;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire fixe les balises nécessaires au développement du projet porté par le plan, notamment en termes d'affectation et de forme urbaine; que ce volet est complété par le volet stratégique qui donne des indications supplémentaires, notamment quant à la forme idéalement souhaitée, en autres au travers d'illustrations à caractère indicatif;

Qu'au besoin, le plan pourra être modifié ultérieurement afin de l'adapter à d'éventuelles circonstances nouvelles;

Considérant que des réclamants critiquent le volet règlementaire en ce qu'il définit des règles trop précises, d'un degré de détail comparable à un PPAS; en qu'il sera impossible à mettre en œuvre sans dérogation, qui ne sont possibles qu'au travers d'un PPAS dérogatoire;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet réglementaire a été rédigé de manière à laisser la plus grande souplesse possible dans l'aménagement , compte tenu du fait qu'aucune dérogation ne peut être octroyée; que l'objectif est de définir et d'encadrer une vision pour un projet urbain cohérent, dont la mise en œuvre doit être assurée par certaines dispositions règlementaires en matière de gabarit et d'implantation, en plus des affectations;

Considérant que des réclamants estiment que les acteurs de terrain n'ont pas besoin de dispositions règlementaires rigides qui ne feront qu'apporter des contraintes inutiles, des différences d'interprétations entre les administrations voire au sein de la même administration au cours du temps, de l'insécurité juridique aux porteurs de projet, qu'ils soient publics ou privés; que les acteurs de terrain ont besoin d'une cohérence dans l'application du plan pour les 10, 20 ou 30 prochaines années, qui repose sur le respect par toutes les autorités administratives concernées d'une ligne de conduite claire sur la base d'instructions précises communiquées pour la mise en œuvre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les prescriptions du volet réglementaire constituent la traduction réglementaire de certains éléments invariants du projet décrit par volet stratégique auquel le Gouvernement entend donner une force obligatoire; que le volet

kracht te verlenen; dat het strategische luik de nagestreefde doelstellingen en de context waarin elk van de voorschriften van het verordenende luik is ingebed, uiteenzet en specificeert;

Overwegende dat een aantal reclamanten van oordeel zijn dat het plan verder gaat dan de vaststelling van de "hoofdbeginselen van ruimtelijke ordening of herordening waartoe het strekt" en bijgevolg de grenzen van het toepassingsgebied dat het BWRO eraan heeft willen geven overschrijdt; dat de wettigheid ervan aldus wordt aangetast;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de bijzondere voorschriften te verlichten door alleen de thema's te ontwikkelen die vallen onder een GBP en door de voorschriften uit te sluiten die behoren tot de actievelden van andere instrumenten (zoals de GSV, het BBP en verkavelingsvergunningen) die zouden moeten worden opgenomen in de aanbevelingen in het strategische luik;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik zich beperkt tot de onveranderlijke elementen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voornemens is verplicht te stellen om de samenhang van de nagestreefde ontwikkeling te garanderen, zowel wat betreft het bestemmingsprogramma ervan als wat betreft de geplande stedelijke vorm van het grondgebied waarvan het de ordening bepaalt;

Dat het de aanbevelingen van het MER die vallen binnen de mate van detail ervan heeft geïntegreerd;

Dat het verordenende luik zo is opgesteld dat er een grote flexibiliteit wordt gelaten in de mogelijke ordening; dat er rekening mee moet worden gehouden dat geen afwijking kan worden toegestaan; dat het doel is om een visie voor een samenhangend stedelijk project te definiëren en te omkaderen; dat de reglementaire verplichtingen de bakens bepalen die nodig zijn voor de uitvoering van de ideaal gewenste vorm zoals uitgewerkt in het strategische luik, evenals voor de uitvoering van de algemene doelstellingen van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de algemene functionaliteit van het reglementaire instrument en de structuur van het document niet optimaal zijn omdat de bijzondere voorschriften in willekeurige volgorde verschijnen; dat zij voorstellen om eerst de voorschriften van de gebieden te behandelen en ze, zoals bij het GBP, per thema te verzamelen, namelijk: woongebied, gemengd gebied, industriegebieden, andere activiteitsgebieden, groengebieden, gebieden in overdruk en tenslotte wegenruimte; dat zij van oordeel zijn dat het behoud van de systematiek van de reeds bestaande teksten het mogelijk zal maken om de samenhang tussen de instrumenten te verzekeren en de functionaliteit van het plan zal vergemakkelijken;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vaststelt dat het reglementaire kader moet worden aangepast om de voorschriften begrijpelijk en samenhangend te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de structuur van het verordenende luik is gereorganiseerd op een manier die vergelijkbaar is met die van het GBP, door de voorschriften te groeperen per type bestemmingsgebied;

Dat de voorschriften van het verordenende luik zijn hernummerd om de leesbaarheid en het gebruik ervan te vergemakkelijken;

D.I. Grafische voorschriften

Bestemmingsplan

Overwegende dat een aantal reclamanten de bestemmingsgebieden van het plan bekritiseren ten opzichte van de bestemmingsgebieden zoals bepaald door het GBP; omdat deze gebieden niet perfect overeenkomen en het plan deels de kleuren van de bestemmingsgebieden van het GBP overneemt, hetgeen leidt tot verwarring;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een nieuw ordeningsinstrument vormt dat verschilt van het GBP en dat kan voorzien in nieuwe bestemmingsgebieden die eraan eigen zijn; dat het plan zich niettemin laat inspireren door het bestaande GBP, de gebiedsbestemming en voorschriften ervan, om het begrip en het gebruik van het plan te vergemakkelijken en het werk van de mensen op het terrein te vereenvoudigen en te beveiligen; dat het gebruik van een uniforme woordenlijst bijdraagt tot deze vereenvoudiging;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie akte neemt van de redactionele keuze van het plan; dat ze van oordeel is dat er een probleem is van samenhang en begrip ten opzichte van het GBP, met name op het niveau van de kaarten; dat ze opmerkt dat er problemen van begrip en rechtszekerheid optreden, zelfs wanneer de wijzigingen marginaal of dubbelzinnig zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat twee beginselen bij het opstellen van de voorschriften van het plan hebben vooropgestaan: de bijzondere bestemmingsvoorschriften van het RPA zijn zo opgesteld dat ze een samenhangend geheel vormen dat op een specifieke wijze de bestemming van de verschillende gebieden van het plan regelt, de lezer

stratégique expose et précise les objectifs poursuivis et le contexte dans lequel s'inscrit chacune des prescriptions du volet réglementaire;

Considérant que des réclamants estiment que le plan va au-delà de la fixation des « grands principes d'aménagement ou de réaménagement du territoire qu'il vise » et excède de la sorte les limites du champ d'application que le CoBAT a entendu lui donner; que sa légalité est ainsi entachée;

Considérant que des réclamants suggèrent d'alléger les prescriptions particulières en ne développant que les thématiques qui sont de l'ordre d'un PRAS et en excluant les prescriptions relevant des champs d'actions d'autres instruments (tels que le RRU, les PPAS et les permis de lotir) qui devraient se retrouver en recommandations dans le volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet réglementaire se limite aux éléments invariants auxquels la Région de Bruxelles-Capitale entend donner un caractère obligatoire afin de garantir la cohérence du développement poursuivi, tant en ce qui concerne son programme d'affectation que la forme urbaine projetée du territoire dont il définit l'aménagement;

Qu'il a intégré les recommandations du RIE qui relèvent de son degré de détail;

Que le volet réglementaire a été rédigé de manière à laisser une grande souplesse dans l'aménagement possible; qu'il faut prendre en compte le fait qu'aucune dérogation ne peut être octroyée; que l'objectif est de définir et d'encadrer une vision pour un projet urbain cohérent; que les contraintes réglementaires fixent les balises nécessaires à la mise en œuvre de la forme idéalement souhaitée telle que développée dans le volet stratégique, ainsi qu'à la mise en œuvre des objectifs généraux du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que la praticité générale de l'outil règlementaire et la structure du document ne sont pas optimales en ce que les prescriptions particulières apparaissent dans un ordre aléatoire; qu'ils suggèrent que les prescriptions des zones soient traitées en premier temps et rassemblées par thématique similairement au PRAS, à savoir: zone d'habitat, zone de mixité, zones d'industries, autres zones d'activités, zones d'espaces verts, zones en surimpression et pour finir espace voiries; qu'ils estiment que le maintien du systématisme des textes déjà existants permettra d'assurer la cohérence entre les outils et facilitera la praticité du plan;

Considérant que la Commission régionale de développement constate la nécessité d'adapter le cadre règlementaire pour rendre les prescriptions compréhensibles et cohérentes;

Considérant que le Gouvernement indique que la structure du volet réglementaire a été réorganisée de façon similaire à celle du PRAS, en regroupant les prescriptions par type de zones d'affectation;

Que les prescriptions du volet réglementaire ont été renumérotées afin d'en faciliter sa lisibilité et son utilisation;

D.I. Prescriptions graphiques

Plan des affectations

Considérant que des réclamants critiquent les zones d'affectation du plan par rapport aux zones d'affectations définies par le PRAS; en ce que ces zones ne correspondent pas parfaitement; en ce que le plan reprend en partie les couleurs des zones d'affectation du PRAS, ce qui prête à confusion;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan constitue un nouvel outil d'aménagement distinct du PRAS, qui peut prévoir de nouvelles zones d'affectation qui lui sont propres; que le plan s'inspire néanmoins du PRAS existant, de son zonage et de ses prescriptions afin de faciliter sa compréhension et son utilisation, et de simplifier et sécuriser le travail des praticiens; que l'usage d'un glossaire unifié contribue à cette simplification;

Considérant que la Commission régionale de développement prend acte du choix rédactionnel du plan; qu'elle estime qu'il y a un problème de cohérence et de compréhension par rapport au PRAS, au niveau des cartes notamment; qu'elle relève que des problèmes de compréhension et de sécurité juridique se posent même quand les modifications sont marginales ou ambigües;

Considérant que le Gouvernement indique que deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du plan : les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manières telles qu'elle forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à

hoeft niet langer de bijzondere voorschriften van het GBP te raadplegen. Voor alle overige thema's die het RPA behandelt (afmetingen, inplantingsregels) bevat het RPA alleen de regels die afwijken van de reglementen. Dat wat de kaarten betreft, de bestemmingen van het RPA zijn opgenomen in een kaart met reglementaire waarde.

Dat het overlappen van de voorschriften van het RPA en het plan tot totale verwarring zou leiden enerzijds omdat de gebiedsbestemming van het RPA en die van het plan elkaar niet dekken, en anderzijds omdat bepaalde algemene voorschriften van het GBP op een verschillende manier van toepassing zijn afhankelijk van de gebiedsbestemming van het GBP; dat het plan er juist toe strekt die gebiedsbestemming te hertekenen;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat de wijk Michiels die als sterk gemengd gebied gepland wordt, wordt bestemd als woongebied om een overgang te creëren tussen het sterk gemengd gebied van de Deltasite en de aangrenzende woongebieden van het GBP, om de goede plaatselijke ordening en de referentiehoogten na te leven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toekomstige "wijk Michiels" integraal deel uitmaakt van de nieuwe woon- en activiteitenwijk die is opgenomen in het sterk gemengd gebied, om een samenhangende algemene ordening te verzekeren; dat het verordenende luik van het plan de hoogte van de bouwwerken aan de Michielslaan beperkt tot maximaal 3 bouwlagen om een harmonieuze overgang te verzekeren met de bestaande aangrenzende bebouwing die bestemd is als woongebied in het GBP; dat deze overgang ook zal worden verzekerd door de landschapsvoorzieningen waarin het gebied van landschappelijke continuïteit tussen de stadsboulevard en het groengebied Michiels voorziet;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) voorstelt om de invloed van de Driehoeksite in het noordelijke deel ervan te verminderen om het gebruik van het plan te vergemakkelijken, de overeenstemming ervan met het BBP "Delta Partim 13" te verduidelijken en de perimeter ervan perfect te doen afstemmen op die van het BBP; anders stelt ze voor om het volgende algemene voorschrift toe te voegen: "Deze voorschriften heffen de geschreven en grafische voorschriften van het BBP Delta op die van toepassing zijn binnen de perimeter van het plan";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de perimeter van het plan zeer licht is gewijzigd ten noorden van de Driehoeksite om deze perfect te doen afstemmen op de perimeter van het BBP "Delta Partim 13", en om het lezen en het gebruik van deze twee instrumenten te vereenvoudigen;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) voorstelt om, in de grafische voorschriften van het verordenende luik, het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en het gebied voor stedelijke industrieën uit te breiden om het weggebied te bestrijken;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de toegangsweg naar het Delta Ziekenhuis vastloopt ter hoogte van de Parkway; dat zij verzoeken dat de uitweg en de toegankelijkheid van de productieve activiteiten van het OGSO door het plan worden verzekerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van het plan is uitgebreid tot het westelijke uiteinde van de perimeter van het plan en tot het oostelijke uiteinde van de site om het kleine ongerepte gebied te bestrijken dat is voorbehouden voor de aanleg van een weg; dat tegelijkertijd het plan voorziet in een nieuw voorschrift in overdruk 24.08 dat voorziet in de aanleg van een weg op de Driehoeksite om de geplande weg op de plaat van het Delta Ziekenhuis te verbinden met de doorgang op de schacht tegenover het verlengde van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan doorheen het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en het gebied voor stedelijke industrieën van het plan, zonder de uitvoering ervan te belemmeren; dat dit geschreven voorschrift is gelinkt aan een grafisch voorschrift dat het potentiële tracé van deze weg ter informatie aangeeft; dat deze weg het mogelijk zal maken om de activiteiten van deze zones te verzekeren;

Dat de toevoeging van dit voorschrift en de bijbehorende grafische wijziging meer flexibiliteit bieden op de locatie van de circulaire weg, maar met behoud van de uitvoeringsdoelstellingen van de plaat; dat deze wijziging gering is en niet wordt geacht een grote impact te hebben op het milieu, die losstaat van die welke in het MER werd geanalyseerd, aangezien het bestaan van deze weg in het MER werd geanalyseerd en dat het plan de uitvoering ervan oplegt, met een zekere flexibiliteit wat betreft de uitvoering ervan;

consulter les prescriptions particulières du PRAS. Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD (gabarits, règles d'implantation), le PAD ne contient que les règles qui s'écartent des règlements. Qu'en ce qui concerne les cartes, les affectations du PAD sont reprises dans une carte à valeur réglementaire.

Que superposer les prescriptions du PRAS et du plan conduirait à la confusion totale, d'une part, en raison du fait que le zonage du PRAS et celui du plan ne se recoupent pas, et, d'autre part, en raison du fait que certaines prescriptions générales du PRAS s'appliquent de façon différenciée en fonction du zonage du PRAS, que le plan se proposent précisément de redessiner;

Considérant que des réclamants demandent que le quartier Michiels projeté en zone de forte mixité soit affecté en zone d'habitation afin de créer une transition entre la zone de forte mixité du site Delta et les zones d'habitation du PRAS avoisinantes, de respecter le bon aménagement des lieux et les hauteurs de référence;

Considérant que le Gouvernement indique que le futur « quartier Michiels » fait partie intégrante du nouveau quartier de logements et d'activités repris dans la zone de forte mixité, afin de garantir un aménagement d'ensemble cohérent; que le volet réglementaire du plan limite la hauteur des constructions sur l'avenue Michiels à 3 niveaux maximum afin d'assurer une transition harmonieuse avec le bâti voisin existant repris en zone d'habitation au PRAS; que cette transition sera par ailleurs assurée par le traitement paysager prévu par la zone de continuité paysagère entre le boulevard urbain et l'espace vert Michiels;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) propose de réduire l'emprise du site Triangle dans sa partie nord afin de faciliter l'utilisation du plan, de clarifier sa concordance avec le PPAS « Delta Partim 13 » et de faire concorder parfaitement son périmètre avec celui du PPAS; à défaut, elle suggère d'ajouter la prescription générale suivante : « Les présentes prescriptions abrogent les prescriptions littérales et graphiques du PPAS Delta applicables dans le périmètre du plan »;

Considérant que le Gouvernement indique que le périmètre du plan a été très légèrement modifié au nord du site Triangle afin de le faire concorder parfaitement avec le périmètre du PPAS « Delta Partim 13 », et de simplifier la lecture et l'utilisation de ces deux instruments;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) propose d'étendre, dans les prescriptions graphiques du volet règlementaire, la zone d'entreprises en milieu urbain et la zone d'industries urbaines en vue de recouvrir la zone de voirie;

Considérant que des réclamants relèvent que la voirie d'accès à l'hôpital Delta s'arrête en impasse au niveau du Parkway; qu'ils demandent que son issue et l'accessibilité aux activités productives de la ZEMU soit assurée par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone d'entreprises en milieu urbain du plan a été étendue jusqu'à l'extrémité Ouest du périmètre du plan et à l'extrémité Est du site afin de couvrir la petite zone vierge laissée pour l'aménagement d'une voirie; que parallèlement, le plan prévoit une nouvelle prescription en surimpression 24.08 qui prévoit l'aménagement d'une voirie sur le site du Triangle afin de relier la voirie en attente sur la dalle de l'hôpital Delta au passage sur le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette au travers des zone d'entreprises en milieu urbain et la zone d'industries urbaines du plan, sans en entraver la mise en œuvre; que cette prescription littérale est associée à une prescription graphique figurant le tracé potentiel de cette voirie à titre indicatif; que cette voirie permettra de desservir les activités de ces zones;

Que l'ajout de cette prescription et la modification graphique y afférent permettent plus de flexibilité sur la localisation de la voirie circulaire mais en gardant les objectifs de réalisation de la dalle; que cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement distinctes de celles analysée dans le RIE, puisque l'existence de cette voirie avait été analysée dans le RIE et que le plan en impose la réalisation, avec une certaine souplesse quant à sa mise en œuvre;

Inplantingsplan en kenmerken van de bouwwerken

Overwegende dat de regering verwijst naar het strategische luik van het plan met betrekking tot de bouwzones en de inplantingsregels van toekomstige bouwwerken, met uitzondering van die bepaald door de aanvullende voorschriften van het verordenende luik;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om bepaalde buitensporige profielen te beperken door middel van aangepaste reglementaire voorschriften;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik is gewijzigd om bepaalde maximaal toegestane profielen te herzien, met name op de Demeysite en de Deltasite, conform de aanbevelingen van het MER;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel ontwerpers uitnodigt om over projecten na te denken, niet in termen van het maximale bouwprofiel dat het RPA toelaat, maar veeleer volgens de goede plaatselijke ordening; dat de geboden mogelijkheden worden beschouwd als eventuele architecturale opportuniteiten en niet als absoluut te bereiken hoogten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de maximale hoogten van de door het plan toegestane bouwwerken, zijn bepaald ten opzichte van de door het MER aanbevolen stedelijke vorm; in voorkomend geval zijn de limieten uitgedrukt als een gemiddelde hoogte;

Overwegende dat een aantal reclamanten en Leefmilieu Brussel (LB) het plan bekritiseren omdat het de maximale hoogte van bouwwerken in bouwlagen uitdrukt en niet in aantal meter ten opzichte van het huidige grondniveau, om de redenen dat het de leesbaarheid van het plan bemoeilijkt; dat het begrip bouwlaag vaag is, zoals het MER opmerkt; dat dit begrip vatbaar is voor interpretatie en kan worden gemanipuleerd in het kader van projecten om hogere gebouwen te bouwen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het begrip "bouwlaag" bekritiseren om de redenen dat een bouwlaag een variabele hoogte kan hebben naargelang de functie die het inneemt; dat dit begrip geen rekening houdt met niveauverschillen op de grond, eventuele gekartelde vloeren, duplex;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de gebruikte begrippen van hoogte, bij het aantal bouwlagen die zullen kunnen worden gebouwd in het geval van een maximale hoogte "G+4", met of zonder dak, technische verdieping, enz.;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat het plan de hoogten van de bouwwerken in meter uitdrukt ten opzichte van het bestaande grondniveau;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het begrip "bouwlaag" waarnaar het plan verwijst, het mogelijk maakt om meer flexibiliteit te bieden in de uitvoering van het plan dan een regel van hoogte uitgedrukt in meter, temeer daar bepaalde sites soms aanzienlijke hoogteverschillen hebben waarvoor het begrip bouwlaag geschikter is; dat dit begrip bouwlaag het bovendien mogelijk maakt om te voldoen aan soms bijzondere behoeften die de inrichting van een bepaalde hoogte onder het plafond, die een regel van absolute hoogte niet zou kunnen bevatten, rechtvaardigen;

Dat het verordenende luik van het plan echter is gewijzigd teneinde de maximale hoogte van de gangbare verdiepingen vast te leggen op 3,5 m van plaat tot plaat in het geval van een bestemming als huisvesting;

Dat de hoogtelimiet die is bepaald ten opzichte van een maximumaantal bouwlagen het gelijkvloers omvat en het dak niet omvat; dat een limiet van maximaal 4 bouwlagen het mogelijk maakt om een bouwwerk toe te staan dat bestaat uit een begane grond en drie verdiepingen boven het grondniveau, met daarboven een plat dak of een hellend dak;

Overwegende dat een aantal reclamanten het begrip "gemiddelde hoogte" bekritiseren omdat de berekeningsmethode niet gedefinieerd is; dat ze verzoeken dat het plan dat begrip specificeert;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het begrip "gemiddelde hoogte", opgelegd per vergunning, niet in het plan is gedefinieerd met dezelfde doelstelling om een zekere flexibiliteit te bieden in de uitvoering van het plan, met name voor de sites waarvoor het plan voorziet in herverstedelijkingsprojecten en waarvan de ontwikkeling zal plaatsvinden door middel van vergunningsaanvragen met betrekking tot één of meer delen van het gebied die een samenhangend geheel vormen;

Dat de regel van de gemiddelde hoogte per vergunning perfect verstaanbaar is, aangezien de voorschriften minimum- en maximumhoogten bepalen rond de gemiddelde toegestane hoogte; dat op gebruikelijke wijze gebruik wordt gemaakt van de regel van de

Plan d'implantation et des caractéristiques des constructions

Considérant que le Gouvernement renvoie au volet stratégique du plan en ce qui concerne les zones de bâtisses et les règles d'implantation des futures constructions, à l'exception de celles qui sont définies par les prescriptions additionnelles du volet règlementaire;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de réduire certains gabarits excessifs par des prescriptions réglementaires adaptées;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire a été modifié afin de revoir certains gabarits maximaux autorisés, notamment sur le site Demey et le site Delta, conformément aux recommandations du RIE;

Considérant que Bruxelles Environnement invite les concepteurs à réfléchir les projets non en termes de gabarit maximal que le PAD permet d'atteindre, mais bien selon le bon aménagement des lieux; à ce que les possibilités offertes soient être prises comme d'éventuelles opportunités architecturales et non comme des hauteurs à atteindre absolument;

Considérant que le Gouvernement indique que les hauteurs maximales de constructions autorisées par le plan ont été définies par rapport à la forme urbaine recommandée par le RIE; lorsque cela s'avérait opportun, les limites ont été exprimées sous la forme de hauteur moyenne;

Considérant que des réclamants et Bruxelles Environnement (BE) critiquent le plan en ce qu'il exprime la hauteur maximale des constructions en niveaux et non en mètre par rapport au niveau du sol actuel, aux motifs; que cela complexifie la lisibilité du plan; que la notion de niveau est vague, comme le relève le RIE; que cette notion est sujette à interprétation et pourra être manipulée dans le cadre des projets pour construire des immeubles plus élevés;

Considérant que des réclamants critiquent la notion de « niveau », aux motifs; qu'un niveau peut avoir une hauteur variable en fonction de la fonction qui l'occupe; que cette notion ne tient pas compte des éventuelles différences de niveau au sol, des possibilités de planchers dentelés, de duplex;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les notions de hauteur utilisées, sur le nombre de niveaux qui pourront être construits dans le cas d'une hauteur maximale « R+4 », avec ou sans toit, étage technique, etc.;

Considérant que des réclamants demandent que le plan exprime les hauteurs des constructions en mètre par rapport au niveau du sol existant;

Considérant que le Gouvernement indique que la notion de « niveau » auquel le plan fait préférence permet d'apporter davantage de souplesse dans la mise en œuvre du plan qu'une règle de hauteur exprimée en mètres, d'autant plus que certains sites présentent des dénivelés parfois importants pour lesquels la notion de niveau est plus appropriée; que cette notion de niveau permet par ailleurs de répondre à des besoins parfois spécifiques qui justifient l'aménagement d'une hauteur sous plafond particulière, qui ne pourrait être appréhendée par une règle de hauteur absolue;

Que toutefois, le volet règlementaire du plan a été modifié afin de définir la hauteur maximale des étages courants à 3,5 m de dalle à dalle dans le cas des affectations de logement;

Que la limite de hauteur définie par rapport à un nombre de niveaux maximum s'entend rez-de-chaussée compris et sans toiture; qu'une limite de 4 niveaux maximum permet d'autoriser une construction composée d'un rez-de-chaussée et de trois étages dépassant le niveau du sol, surmontés d'une toiture plate ou à versants;

Considérant que des réclamants critiquent la notion de « hauteur moyenne », en ce que la méthode de calcul n'est pas définie; qu'ils demandent que le plan la précise;

Considérant que le Gouvernement indique que la notion de « hauteur moyenne » imposée par permis n'est pas définie dans le plan dans le même objectif d'offrir une certaine flexibilité dans la mise en œuvre du plan, notamment pour les sites pour lesquels le plan prévoit des projets de réurbanisation et dont le développement se fera au travers de demande de permis portant sur une ou plusieurs parties de zone formant un ensemble cohérent;

Que la règle de hauteur moyenne par permis est parfaitement intelligible, dès lors que les prescriptions déterminent des hauteurs minimale et maximale encadrant la hauteur moyenne autorisée; qu'il est recouru de façon habituelle à la règle de calcul de moyenne en

berekening van het gemiddelde in de stedenbouw; dat deze regel geen bijzondere problemen oplevert met betrekking tot de toepassing ervan, hetgeen zou rechtvaardigen dat de regel nader wordt gespecificeerd;

D.II. Geschreven voorschriften

1. Algemene opmerkingen

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat het de bestemmingskaart en bepaalde algemene en bijzondere voorschriften van het GBP opneemt, en er soms minimale en soms aanzienlijke wijzigingen aan aanbrengt om de redenen dat dat verwarrend is en zorgt voor onzekerheid; dat het plan geen herzieningsinstrument is van het GBP dat blijft bestaan en van toepassing blijft binnen de perimeter van het plan, behalve wanneer het ermee in strijd is; dat de redactionele keuze van het plan verplicht om het plan en het GBP te vergelijken om hun verschillen te identificeren en te bepalen wat in strijd is met het plan, hetgeen grote rechtsonzekerheid met zich meebrengt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het RPA een nieuw ordeningsinstrument vormt dat verschilt van het GBP, dat kan voorzien in geschreven en grafische reglementaire bepalingen met betrekking tot de bestemmingen die het voorziet, om een samenhangend geheel te vormen, door expliciet de elementen uiteen te zetten die de regering wil mogelijk maken in elk nieuw gecreëerd gebied;

Dat het plan zich niettemin laat inspireren door het bestaande GBP, de gebiedsbestemming en voorschriften ervan, om het begrip en het gebruik van het plan te vergemakkelijken en het werk van de mensen op het terrein te vereenvoudigen en te beveiligen; dat het gebruik van een uniforme woordenlijst bijdraagt tot deze vereenvoudiging;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de keuze om de algemene en bijzondere voorschriften van het GBP te herschrijven, om de reden dat dat moeilijkheden kan opleveren voor de waarneming van de tegenstrijdigheden tussen het plan en het GBP; dat bepaalde wijzigingen ten opzichte van de voorschriften van het GBP niet fundamenteel lijken om de herschrijving ervan te rechtvaardigen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het van belang is gebleken om de afstemming van de algemene voorschriften van het GBP met het plan expliciet te regelen; dat een algemeen voorschrift van het plan de algemene voorschriften van het GBP opsomt die niet van toepassing zijn in de perimeter van het plan, hetzij om opportuniteitsredenen, hetzij omdat ze zonder voorwerp zijn, terwijl bepaalde algemene voorschriften soms in het plan worden overgenomen, wanneer het nodig is ze aan te passen aan de realiteit van het plan, hetgeen noodzakelijk is voor de meeste algemene voorschriften van het GBP die verwijzen naar de gebiedsbestemming van het GBP, wanneer deze gebiedsbestemming afwijkt van die van het plan; dat in een dergelijk geval wordt bepaald dat het overeenkomstige algemene voorschrift van het GBP niet van toepassing is;

Dat door deze aanpak de noodzaak om de voorschriften van de plannen en algemene verordeningen te verhinderen is gewaarborgd;

Dat bij gebrek aan een planspecifieke gebiedsbestemming of voorschriften die de toepassing van andere regelingen verhinderen, deze aanpak niet in de weg staat aan de cumulatieve toepassing wanneer deze niet tot enige tegenstrijdigheid leidt;

Overwegende dat een aantal reclamanten van oordeel zijn dat het behoud van de thema's die worden behandeld door de algemene voorschriften van het GBP, maar die zijn opgesomd volgens een andere nummering, onmiskenbaar het lezen en de waarneming van de tegenstrijdigheden tussen de instrumenten bemoeilijkt;

Overwegende dat een aantal reclamanten een systematiek in de instrumenten voorstellen; dat ze opmerken dat een gemakkelijke manier om dit te bereiken is om de nummering van het GBP te behouden;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om een samenhangend werk bij het opstellen van de algemene voorschriften; dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoekt om een vereenvoudiging bij het opstellen van de voorschriften die de volgorde van het GBP moeten volgen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de regering met het oog op samenhang van oordeel is geweest dat het de voorkeur verdient te kiezen voor een doorlopende nummering van de algemene voorschriften van het plan en, met het oog op de leesbaarheid van de samenhang van de algemene voorschriften, in het algemene voorschrift 00.14, de algemene voorschriften van het GBP die niet van toepassing zijn binnen de perimeter van het plan, te specificeren; dat de structuur van het verordenende luik is gereorganiseerd op een manier die vergelijkbaar is

urbanisme; que cette règle ne pose pas de difficulté particulière quant à son application, qui justifierait qu'elle soit davantage précisée;

D.II. Prescriptions littérales

1. Observations générales

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce qu'il reprend la carte d'affectation et certaines prescriptions générales et particulières du PRAS en y apportant des modifications parfois minimes parfois importantes, aux motifs; que cela prête à confusion et est source d'insécurité; que le plan n'est pas un outil révisionnel du PRAS qui continue à exister et à s'appliquer dans le périmètre du plan, sauf là où il y est contraire; que le choix de rédaction du plan oblige à comparer le plan et le PRAS afin d'identifier leurs différences et à déterminer ce qui est contraire au plan, ce qui implique une grande insécurité juridique;

Considérant que le Gouvernement indique que le PAD constitue un nouvel outil d'aménagement distinct du PRAS, qui peut prévoir des dispositions réglementaires littérales et graphiques relatives aux affectations qu'il prévoit, de façon à former un tout cohérent, en exposant de façon explicite les éléments que le Gouvernement vise à permettre dans chaque nouvelle zone créée;

Que le plan s'inspire néanmoins du PRAS existant, de son zonage et de ses prescriptions afin de faciliter sa compréhension et son utilisation, et de simplifier et sécuriser le travail des praticiens; que l'usage d'un glossaire unifié contribue à cette simplification;

Considérant que réclamants s'interrogent sur le choix de réécrire les prescriptions générales et particulières du PRAS, aux motifs; que cela est susceptible d'entraîner des difficultés pour la perception des contrariétés entre le plan et le PRAS; que certaines modifications par rapport aux prescriptions du PRAS ne paraissent pas fondamentales pour en justifier leur réécriture;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il est apparu important de régler explicitement l'articulation des prescriptions générales de PRAS avec le plan; qu'une prescription générale du plan liste celles des prescriptions générales du PRAS qui ne s'appliquent pas dans le périmètre du plan, soit pour des raisons d'opportunité, soit parce qu'elles sont sans objet, tandis que certaines prescriptions générales sont parfois reproduites dans le plan, lorsqu'il est nécessaire de les adapter à la réalité du plan, ce qui s'impose pour la plupart des prescriptions générales du PRAS qui se réfèrent au zonage du PRAS, lorsque ce zonage diffère de celui du plan; que dans pareil cas, il est prévu que la prescription générale correspondante du PRAS ne s'applique pas;

Que par cette approche, la nécessité de faire obstacle aux prescriptions des plans et règlements généraux est garantie;

Qu'en l'absence de zonage spécifique au plan ou de prescriptions faisant obstacle à l'application des autres réglementations, cette approche n'empêche pas l'application cumulative lorsqu'elle n'aboutit à aucune contradiction;

Considérant que réclamants estiment que le maintien des thématiques traitées par les prescriptions générales du PRAS mais listées suivant une numérotation différente complexifie indéniablement la lecture et la perception des contrariétés entres les instruments;

Considérant que réclamants suggèrent un systématisme dans les outils; qu'ils relèvent qu'une façon aisée d'y arriver est de maintenir la numérotation du PRAS;

Considérant que la commune d'Auderghem demande un travail de cohérence dans l'écriture des prescriptions générales; que la Commission régionale de développement demande une simplification dans la rédaction des prescriptions qui doivent suivre l'ordre du PRAS;

Considérant que le Gouvernement indique que le Gouvernement, par souci de cohérence, a jugé préférable de privilégier une numérotation continue des prescriptions générales du plan et, par souci de lisibilité de l'articulation des prescriptions générales, de préciser dans la prescription générale 00.14, celles des prescriptions générales du PRAS qui ne s'appliquent pas dans le périmètre du plan; que la structure du volet réglementaire a été réorganisée de façon similaire à celle du PRAS, en regroupant les prescriptions par type de zones d'affectation; que les

met die van het GBP, door de voorschriften te groeperen per type bestemmingsgebied; dat de voorschriften van het verordenende luik zijn hernummerd om de leesbaarheid en het gebruik ervan te vergemakkelijken;

Dat deze opsomming het beginsel van de impliciete opheffing van de voorschriften van het GBP die onverenigbaar zijn met het RPA niet verhindert (art. 30/9, §2 BWRO), waarvan het nuttig werd geacht het in herinnering te brengen;

12. Algemene voorschriften (A)

AV 00.01

Overwegende dat de gemeente Oudergem een herschrijving van het algemene voorschrift 1 verzoekt; dat uit de lezing ervan blijkt dat de voorschriften van het AV 10, 3° tot 6° van toepassing zijn, zelfs indien de bijzondere voorschriften dit verbieden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 00.01 van het plan erin voorziet dat de gevallen bedoeld in 3°, 4°, 5° en 6° van het AV 00.10 van het plan, waarin het schrappen van woningen in bepaalde gebieden van het plan kan worden aanvaard, niet cumulatief van toepassing zijn op de bijzondere voorschriften van het plan; en dit op een gelijkaardige manier als de afstemming van het AV 12 van het GBP met de bijzondere voorschriften ervan voorzien door het AV 0.1 van het GBP;

AV 00.02

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt de verordeningen waarnaar het algemene voorschrift 2 verwijst op te sommen, om het begrip ervan te vergemakkelijken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verwijzing naar de "verordeningen die van kracht waren op het moment van inwerkingtreding van het RPA" voldoende nauwkeurig en duidelijk is zonder dat een opsomming van deze verordeningen nodig is, omdat dan het risico bestaat dat het een onvolledige opsomming wordt;

AV 00.03

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt te specificeren welk voorschrift prevaleert in geval van een conflict tussen de grafische en de geschreven voorschriften;

Overwegende dat een aantal reclamanten van oordeel zijn dat het algemene voorschrift 3 van het plan niet nodig is, aangezien de reglementaire waarde van de voorschriften van het verordenende luik van het plan voortvloeit uit hun opname in het plan en uit artikel 30/9, § 1, eerste lid, van het BWRO; dat zij verzoeken dat dit voorschrift wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 00.03 is gehandhaafd en gewijzigd en daarbij specificeert dat "in geval van tegenstrijdigheid de geschreven voorschriften prevaleren boven de grafische voorschriften";

AV 00.04

Overwegende dat de gemeente Oudergem het verkieslijk acht te specificeren dat het niveau van het trottoir gemeten in het midden van de straatgevel waarmee rekening moet worden gehouden voor de bepaling van de profielen in plaats van het gemiddelde niveau van het trottoir tegenover het gebouw;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan specificeert dat het referentieniveau voor de bepaling van de profielen overeenkomt met het gemiddelde niveau van het trottoir bij het gebouw;

Dat het gemiddelde niveau van het trottoir bij het gebouw het mogelijk maakt om rekening te houden met alle niveaus van het trottoir bij een gebouw om het gemiddelde niveau te bepalen;

Dat het gemiddelde niveau van het trottoir bij het gebouw derhalve wordt bepaald door het gemiddelde te berekenen van de niveaus van het trottoir langs de gehele straatgevel van het gebouw:

Dat deze berekeningsmethode minder willekeurig is dan het niveau van het trottoir gemeten in het midden van de straatgevel, aangezien de niveaus van het trottoir aan weerszijden van het midden van de gevel van een gebouw aanzienlijk kunnen veranderen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagtekens zet bij de manier waarop het gemiddelde van het niveau van het trottoir tegenover het gebouw zou worden berekend;

Overwegende dat de regering aangeeft dat dit niveau zal worden berekend volgens de regel van de berekening van het gemiddelde waarvan op gebruikelijke wijze gebruik wordt gemaakt in de stedenbouw en waarvan de toepassing geen bijzondere moeilijkheden oplevert die een nadere specificering ervan zouden rechtvaardigen;

prescriptions du volet réglementaire ont été renumérotées afin d'en faciliter sa lisibilité et son utilisation;

Que cette énumération ne fait pas obstacle au principe de l'abrogation implicite des prescriptions du PRAS incompatibles avec le PAD (art. 30/9, §2 CoBAT), ce qu'il a été jugé utile de rappeler;

2. Prescriptions générales (A)

PG 00.01

Considérant que la commune d'Auderghem demande une réécriture de la prescription générale 1; qu'à sa lecture, les prescriptions de la PG 10, 3° au 6° sont applicables même si les prescriptions particulières l'interdisent;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 00.01 du plan prévoit que les hypothèses visées aux 3°, 4°, 5° et 6° de la PG 00.10 du plan, dans lesquelles la suppression de logement peut être admises dans certaines zones du plan, ne sont pas applicables cumulativement aux prescriptions particulière du plan; et ce de manière similaire à l'articulation de la PG 12 du PRAS avec ses prescriptions particulières prévue par la PG 0.1 du PRAS;

PG 00.02

Considérant que la commune d'Auderghem demande de lister les règlements auxquels la prescription générale 2 faire référence, afin de faciliter sa compréhension;

Considérant que le Gouvernement indique que la référence aux « règlements en vigueur au moment de l'adoption du PAD » est suffisamment précise et claire sans qu'il ne soit nécessaire de lister ces règlements, au risque d'en faire un relevé non exhaustif;

PG 00.03

Considérant que la commune d'Auderghem demande que soit précisé quelle prescription l'emporte en cas de conflit entre les prescriptions graphiques et littérales;

Considérant que des réclamants estiment que la prescription générale 3 du plan est inutile, en ce que la valeur règlementaire des prescriptions du volet règlementaire du plan découle de leur inscription dans ce dernier et de l'article 30/9, § 1er, alinéa 1er, du CoBAT; qu'ils demandent que cette prescription soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 00.03 a été maintenue et modifiée en précisant qu' « en cas de contradiction, les prescriptions littérales l'emportant sur les prescriptions graphiques »;

PG 00.04

Considérant que la commune d'Auderghem estime préférable de préciser que le niveau du trottoir mesuré au milieu de la façade à rue qui doit être pris en compte pour la détermination des gabarits en lieu et place du niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan précise que le niveau de référence pour la détermination des gabarits correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment;

Que le niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment permet de prendre en compte l'ensemble des niveaux du trottoir au droit d'un bâtiment pour en déterminer le niveau moyen;

Que le niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment est dès lors déterminé en calculant la moyenne des niveaux du trottoir tout au long de la façade à rue du bâtiment :

Que cette méthode de calcul est moins arbitraire que le niveau de trottoir mesuré au milieu de la façade à rue, les niveaux de trottoir pouvant évoluer de manière importante de part et d'autre du milieu de la façade d'un bâtiment;

Considérant que la commune d'Auderghem s'interroge sur la manière dont serait calculée la moyenne du niveau du trottoir au droit du bâtiment;

Considérant que le Gouvernement indique que ce niveau sera calculé selon la règle de calcul de moyenne dont il est recouru de façon habituelle en urbanisme et dont l'application ne pose pas de difficulté particulière qui justifierait qu'elle soit davantage précisée;

AV 00.05

Overwegende dat een aantal reclamanten de begrippen "nieuwbouw" en "draagt bij tot het creëren van een ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie, met inachtneming van de bestaande bebouwing binnen de perimeter van het plan en zijn omgeving" bekritiseren omdat ze onnauwkeurig en ongedefinieerd zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik is gewijzigd om de term "gebouwen" te vervangen door die van "bouwwerken" in het AV 00.05, die reeds wordt gebruikt in de aanvullende voorschriften; dat het begrip nieuwbouw voldoende verstaanbaar is zodat het niet moet worden gedefinieerd; dat het betrekking heeft op alle bouwwerken die zijn opgericht na de inwerkingtreding van het plan;

Dat de begrippen "ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie" en "inachtneming van de bestaande bebouwing binnen de perimeter van het plan en zijn omgeving" voldoende nauwkeurig zijn om de punten te bepalen waarop de overheden die toekomstige vergunningen zullen afleveren hun beoordelingsbevoegdheid zullen uitoefenen ten opzichte van de toe te laten hoogten, zonder deze vast te leggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten de begrippen "verenigbaarheid met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA in termen van compositie, distributie en ruimtelijke perspectieven" en "beperkte impact op het microklimaat" bekritiseren omdat ze onnauwkeurig en ongedefinieerd zijn;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) opmerkt dat de begrippen "verenigbaarheid van de doelstellingen van het strategische luik" en "beperkte impact op het microklimaat" vatbaar zijn voor interpretatie; dat het algemene voorschrift 5 het risico van het in moeilijkheden brengen van de doelstellingen van beperking van de dichtheid van bebouwing niet volledig wegneemt; dat het voorstelt om de omkadering van de mogelijkheid die door dit voorschrift wordt geboden verder te regelen;

Overwegende dat een aantal reclamanten, Leefmilieu Brussel (LB) en de gemeente Oudergem verzoeken om de mogelijkheid om af te wijken van de maximale hoogten die door het plan zijn vastgelegd te schrappen om de reden dat dit voorschrift alle door het verordenende luik vastgestelde maximumhoogten annuleert; dat dit voorschrift onaanvaardbaar is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de regering het nodig acht om een zekere flexibiliteit te laten in de reglementaire voorschriften, met name in termen van hoogte, aangezien de wetgever geen enkele mogelijkheid tot afwijking van de RPA's toestaat; dat de stedelijke vorm voor het overige ter informatie wordt geschetst in het strategische luik en dat de beoordeling van de effecten van de aanbevolen hoogten geen aanzienlijke impact op het microklimaat aan het licht brengt; dat de afwijkende hoogten echter beperkt moeten blijven tot de gevallen waarin ze geen belangrijke impact hebben op het microklimaat en niet onverenigbaar blijken te zijn met de doelstellingen van het strategische luik van het plan in termen van compositie, distributie en ruimtelijke perspectieven;

Dat het begrip "microklimaat" niet mag worden vastgelegd in een definitie die de factoren en elementen waarmee rekening moet worden gehouden zou kunnen beperken of, integendeel, zou kunnen uitbreiden buiten redelijke grenzen, ten aanzien van de specifieke situatie van het project waarmee rekening moet worden gehouden; dat hoge gebouwen meestal zijn onderworpen aan een effectenbeoordeling, waarbij de impact op het microklimaat wordt onderzocht en dat het daarentegen niet nodig is om, buiten projecten die onderworpen zijn aan een effectenbeoordeling of het gebruik van de in het voorschrift voorziene mogelijkheid tot afwijking, het opleggen, in het kader van het plan, van een dergelijk onderzoek te veralgemenen, met dien verstande dat de beoordeling van de effecten van de aanbevolen hoogten geen aanzienlijke impact op het microklimaat aan het licht brengt;

Dat het begrip "verenigbaarheid met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA in termen van compositie, distributie en ruimtelijke perspectieven" ook niet in een definitie moet worden vastgelegd, aangezien deze doelstellingen duidelijk zijn gedefinieerd en verder worden uiteengezet in het strategische luik van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken het algemene voorschrift 5 en de bijzondere voorschriften in termen van hoogte en hoogteaccent te schrappen uit het verordenende luik en over te zetten naar het strategische luik van het plan om de reden dat al deze voorschriften onnauwkeurig zijn en vatbaar zijn voor interpretatie; dat de indicatieve voorschriften punctuele hoogteoverschrijdingen zullen toestaan met dezelfde waarborgen en dezelfde flexibiliteit, maar ook met meer rechtszekerheid;

PG 00.05

Considérant que des réclamants critiquent les notions de « bâtiment neuf » et de « contribue à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords » aux motifs qu'elles sont imprécises et non définies;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire a été modifié afin de remplacer le terme de « bâtiments » par celui de « constructions » dans la PG 00.05, déjà utilisé dans les prescriptions additionnelles; que la notion de construction neuve est suffisamment intelligible que pour devoir être définie; qu'elle couvre toutes les constructions érigées après l'entrée en vigueur du plan;

Que les notions de « composition urbaine spatialement équilibrée » et de « respect du bâti existant dans le périmètre du plan et ses abords » sont suffisamment précises pour fixer les points sur lesquels les autorités délivrantes des futurs permis pourront exercer leur pouvoir d'appréciation par rapport aux hauteurs à autoriser, sans pour autant figer ces dernières;

Considérant que des réclamants critiquent les notions de « compatibilité avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales » et « d'impact limité sur le microclimat » aux motifs qu'elles sont imprécises et non définies;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) relève que les notions de « compatibilité des objectifs du volet stratégique » et « d'impact limité sur le microclimat » sont soumises à interprétation; que la prescription générale 5 n'élimine pas totalement le risque de mettre en difficulté les objectifs de limitation de la densité construite; qu'elle suggère de réguler davantage l'encadrement de la faculté offerte par cette prescription;

Considérant que des réclamants, Bruxelles Environnement (BE) et la commune d'Auderghem demandent que la possibilité de dérogation aux hauteurs maximales fixées par le plan soit supprimée, aux motifs; que cette prescription annule toutes les hauteurs maximales fixées par le volet règlementaire; que cette prescription est inacceptable;

Considérant que le Gouvernement indique que le Gouvernement estime nécessaire de laisser une certaine souplesse dans les prescriptions réglementaires, en termes de hauteur notamment, puisque le législateur n'autorise aucune possibilité de dérogation aux PAD; que la forme urbaine est, pour le reste, tracée à titre indicative dans le volet stratégique et l'évaluation des incidences des hauteurs préconisées ne révèle pas d'impact significatif en matière de microclimat ; qu'il convient cependant de limiter les hauteurs dérogatoires aux seuls cas où ils n'ont pas d'impact sensible sur le microclimat et où ils ne s'avèrent pas incompatibles avec les objectifs du volet stratégique du plan en termes de composition, de distribution et perspectives spatiales;

Que la notion de « microclimat » ne doit pas être figée dans une définition risquant de limiter les facteurs et éléments à prendre en compte ou au contraire de les étendre au-delà du raisonnable au regard de la situation particulière du projet à prendre en compte; que les bâtiments hauts sont le plus souvent soumis à évaluation des incidences, à l'occasion de laquelle l'impact sur le microclimat est examiné et qu'il n'y a pas lieu, en revanche, en dehors des projets soumis à évaluation des incidences ou du recours à la possibilité dérogatoire prévue dans la prescription, de généraliser l'imposition, dans le cadre du plan, d'un tel examen, étant entendu que l'évaluation des incidences des hauteurs préconisées ne révèle pas d'impact significative en matière de microclimat;

Que la notion de « compatibilité avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales » ne doit pas non plus être figée dans une définition dès lors que ces objectifs sont clairement définis et explicités dans le volet stratégique du plan;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription générale 5 et les prescriptions particulières en matière de hauteur et d'émergence soient supprimées du volet règlementaire et transférées dans le volet stratégique du plan, aux motifs; que les ces prescriptions sont toutes imprécises et sujettes à interprétations; que les prescriptions indicatives autoriseront des dépassements de hauteur ponctuels avec les mêmes garanties et la même souplesse, mais aussi davantage de sécurité juridique;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de gemiddelde en maximale hoogten die worden bepaald door de aanvullende voorschriften van het verordenende luik van het plan onveranderlijke elementen vormen van het project dat door het plan wordt gedragen, waaraan bindende kracht is verleend om de samenhang van de uitvoering ervan, met name in termen van stedelijke vorm en dichtheid, te verzekeren; dat deze voorschriften in duidelijke bewoordingen zijn opgesteld en voldoende verstaanbaar zijn zodat ze niet nader moeten worden gespecificeerd;

Dat de bepalingen van het strategische luik desgevallend de aanbevolen stedelijke vorm en de behandeling van bepaalde hoge gebouwen specificeren;

Dat ze eraan herinnert dat de mogelijkheid tot afwijking waarin het AV 00.05 voorziet, bedoeld is om een zekere flexibiliteit te verzekeren in de toepassing van de reglementaire bepalingen die de toegestane hoogten bepalen, voor zover de hierboven vermelde voorwaarden worden nageleefd;

Dat het plan daardoor meer rechtszekerheid biedt dan door indicatieve waarde te geven aan alle bepalingen met betrekking tot de hoogten van de bouwwerken;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt dat het algemene voorschrift 5 specificeert dat de hoogtelimiet geldt voor herbouwde of uitgestrekte gebouwen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het niet nodig is om de mogelijkheid tot afwijking waarin het AV 00.05 voorziet toe te passen op niet-nieuwe gebouwen, aangezien deze werden gebouwd in een andere context, verschillend aan het door het plan aanbevolen project; dat de mogelijkheid tot afwijking waarin het AV 00.05 voorziet is bedoeld om van toepassing te zijn op toekomstige bouwwerken, namelijk die welke kaderen binnen de nieuwe context zoals gedefinieerd door het plan;

AV 00.06

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 6 van het plan bekritiseren om de redenen dat het gaat om een geschreven weergave van het voorschrift 0.2 van het GBP met enkele wijzigingen, terwijl het algemene voorschrift 14 van het plan het voorschrift 0.2 van het GBP opneemt onder de voorschriften die niet van toepassing zijn in de perimeter van het plan; dat deze situatie tegenstrijdig is; dat het de voorkeur verdient om het algemene voorschrift 6 te schrappen en in het algemene voorschrift 14 te specificeren dat het voorschrift 0.2, lid 2, van het GBP niet van toepassing of opgeheven is in het gebied voor stedelijke industrieën, het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en het sterk gemengd gebied van het "bewoond en commercieel stedelijk centrum Demey";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.2 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.2 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan en door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.06 van het plan dat op de gebiedsbestemming van het plan van toepassing is;

Dat de inhoud van het AV 0.2 van het GBP is aangepast aan de realiteit van het plan door middel van het AV 00.06 van het plan, door de verwijzing naar de geplande programma's voor gebieden van gewestelijk belang te schrappen, voor zover deze niet van toepassing zijn binnen de perimeter van het plan; dat er bovendien een uitzondering is voorzien op de regel van aanleg of behoud van 10% groene ruimten voor het gebied voor stedelijke industrieën en het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van de Driehoeksite, en het sterk gemengd gebied van de Demeysite, rekening houdend met hun configuratie en het herordeningsproject dat door het plan wordt gedragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het algemene voorschrift 6 van het plan van toepassing is op de Triomfsite; dat zij verzoeken dat het plan specificeert dat het algemene voorschrift 6 en het voorschrift 0.2 van het GBP daar niet van toepassing zijn, vanwege de bijzondere configuratie van het terrein dat aan drie zijden wordt begrensd door openbare ruimten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan erin voorziet dat het AV 00.06 van het plan van toepassing is in alle bestemmingsgebieden van het plan, met uitzondering van het gebied voor stedelijke industrieën en het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van de Driehoeksite, en het sterk gemengd gebied van het "bewoond en commercieel stedelijk centrum Demey"; dat de uitzondering voorzien voor de gebieden van de Driehoeksite gerechtvaardigd is in het licht van de bestemmingen opgelegd voor de dakplaat van de toekomstige

Considérant que le Gouvernement indique que les hauteurs moyennes et maximales définies par les prescriptions additionnelles du volet règlementaire du plan constituent des éléments invariants du projet porté par le plan, auquel il a été donné force obligatoire afin d'assurer la cohérence de sa mise en œuvre, notamment en termes de forme urbaine et de densité; que ces prescriptions sont rédigées dans des termes clairs et suffisamment intelligibles que pour devoir être davantage précisées;

Que les dispositions du volet stratégique précise, le cas échéant, la forme urbaine préconisée et le traitement des certains immeubles élevés;

Qu'il rappelle que la faculté de dérogation prévue par la PG 00.05 a pour but d'assurer une certaine souplesse dans l'application des dispositions règlementaires fixant les hauteurs autorisées, pour autant que les conditions évoquées ci-avant soit respectées;

Que ce faisant, le plan offre davantage de sécurité juridique qu'en donnant valeur indicative à l'ensemble des dispositions relatives aux hauteurs des constructions;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la prescription générale 5 précise que la limite de hauteur s'applique pour les bâtiments reconstruits ou étendu;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il n'y a pas lieu d'appliquer la faculté de dérogation prévue par la PG 00.05 aux immeubles non neufs, dès lors que ceux-ci ont été construit dans un autre contexte, différent du projet préconisé par le plan; que la possibilité de dérogation prévue par la PG 00.05 a vocation à s'appliquer aux futures constructions, soit celles qui s'inscrivent dans le nouveau contexte défini par le plan;

PG 00.06

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 6 du plan aux motifs; qu'il s'agit d'une reproduction littérale de la prescription 0.2 du PRAS moyennant quelques modifications, alors que la prescription générale 14 du plan reprend la prescription 0.2 du PRAS parmi celles qui ne sont pas d'application dans le périmètre du plan; que cette situation est contradictoire; qu'il serait préférable de supprimer la prescription général 6 et de préciser dans la prescription générale 14 que la prescription 0.2, alinéa 2, du PRAS n'est pas applicable ou abrogée dans la zone d'industries urbaines, la zone d'entreprises en milieu urbain et la zone de forte mixité du« centre urbain habité et commercial Demey »;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.2 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.2 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan et en reproduisant son contenu dans la PG 00.06 du plan applicable au zonage du plan;

Que le contenu de la PG 0.2 du PRAS a été adapté à la réalité du plan au travers de la PG 00.06 du plan, en supprimant la référence au programmes prévus pour les zones d'intérêt régional, dans la mesure où ils ne sont pas applicables dans le périmètre du plan; qu'une exception a par ailleurs été prévue à la règle de réalisation ou de maintien de 10% d'espaces verts pour la zone d'industries urbaines et la zone d'entreprises en milieu urbain du site Triangle, et la zone de forte mixité du site Demey, compte tenu de leur configuration et du projet de réaménagement porté par le plan;

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription générale 6 du plan est applicable au site Triomphe; qu'ils demandent que le plan prévoie que sa prescription générale 6 et la prescription 0.2 du PRAS n'y soient pas applicables, en raison de la configuration particulière du terrain bordé par des espaces publics des trois côtés;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit que la PG 00.06 du plan est applicable dans l'ensemble des zones d'affectation du plan, à l'exception de la zone d'industries urbaines et de la zone d'entreprises en milieu urbain du site Triangle, et la zone de forte mixité du « centre urbain habité et commercial Demey »; que l'exception prévue pour les zones du site Triangle se justifie au regard des affectations imposées pour la dalle en toiture des futures constructions de la zone d'industries urbaines, ainsi que du parkway; que l'exception

bouwwerken van het gebied voor stedelijke industrieën, evenals van de parkway; dat de uitzondering voorzien voor het sterk gemengd gebied van de Demeysite gerechtvaardigd is in het licht van de aanleg van het aangrenzende parkgebied en de verplichting om een openbare groene ruimte aan te leggen met een minimale oppervlakte van 2,4 ha die zich over het parkgebied en een deel van het sterk gemengd gebied van de Demeysite uitstrekt;

AV 00.07

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 7 van het plan bekritiseren om de reden dat het een geschreven weergave is van het algemene voorschrift 0.3 van het GBP, terwijl dat voorschrift door het algemene voorschrift 14 van het plan niet meer van toepassing is binnen de perimeter van het plan; dat ze verzoeken dat het algemene voorschrift 7 van het plan wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.3 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.3 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan en door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.07 van het plan dat op de parkgebieden van het plan van toepassing is; dat deze door het plan gecreëerde parkgebieden niet voorkomen in het GBP en dus geen gebruik kunnen maken van de toepassing van het AV 0.3, waarvan de inhoud derhalve werd overgenomen in het AV 00.07 van het plan dat van toepassing is op de parkgebieden ervan;

AV 00.08

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 8 van het plan bekritiseren omdat het het algemene voorschrift 0.9 van het GBP overneemt, met uitzondering van het lid 4, terwijl dat voorschrift door het algemene voorschrift 14 van het plan niet meer van toepassing is binnen de perimeter van het plan; dat ze verzoeken dat het algemene voorschrift 8 van het plan wordt geschrapt en dat het algemene voorschrift 14 van het plan specificeert dat alleen lid 4 van het algemene voorschrift 0.9 van het GBP niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.9 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.9 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan en door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.08 van het plan dat op de gebiedsbestemming van het plan van toepassing is; dat het AV 00.08 van het plan het aldus mogelijk maakt om de vrijwaringsclausule toe te passen op gebouwen waarvan de bestemming niet voldoet aan de voorschriften van het plan, ongeacht of ze voldoen aan de voorschriften van het GBP;

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 8 van het plan bekritiseren omdat het het algemene voorschrift 0.9 van het GBP overneemt, terwijl het had moeten worden aangepast aan de inhoud van het plan, die niet beperkt is tot de kwestie van de bestemmingen, maar ook - onder meer - betrekking heeft op de inplanting en de profielen van de bouwwerken;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken het eerste lid van het algemene voorschrift 8 van het plan als volgt te wijzigen: "Bestaande gebouwen waarvan de huidige rechtstoestand (gebruik, ligging, profiel, enz.) niet voldoet aan de voorschriften van dit plan kunnen het voorwerp uitmaken van verbouwings-, grondige renovatie- of afbraakwerkzaamheden", om rekening te houden met het gebruik, de ligging en het profiel van bestaande gebouwen, in aanvulling op hun bestemming;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.08 van het plan een vrijwaringsclausule vormt die vergelijkbaar is met die van het AV 0.9 van het GBP, dat alleen betrekking heeft op bestemmingen;

Dat krachtens het AV 00.01 van het plan de algemene voorschriften van het plan, waaronder het AV 00.08, voorrang hebben op de bijzondere voorschriften ervan, en derhalve voorrang hebben op de voorschriften met betrekking tot de limieten van oppervlakten, inplanting en profielen van de bouwwerken; dat dit voorschrift bij gebreke daarvan een groot deel van zijn nuttig effect zou verliezen; dat eraan moet worden herinnerd dat dit een afwijkende bepaling is die derhalve strikt moet worden geïnterpreteerd, hetgeen betekent dat deze bepaling geen enkel recht verleent aan diegene die zich erop beroept en dat de toepassing ervan naar behoren moet worden gerechtvaardigd, met name wat betreft de inachtneming van de stedenbouwkundige kenmerken van het huizenblok en de verenigbaarheid met de hoofdbestemming van het gebied;

prévue pour la zone de forte mixité du site Demey se justifie au vu de la création de la zone de parc voisine et de l'obligation d'aménagement d'un espace vert public d'une superficie minimale de 2,4 ha à cheval sur la zone de parc et une partie de la zone de forte mixité du site Demey;

PG 00.07

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 7 du plan aux motifs; qu'elle reprend mot pour mot la prescription générale 0.3 du PRAS alors que la prescription générale 14 du plan rend cette dernière inapplicable dans le périmètre du plan; qu'ils demandent que la prescription générale 7 du plan soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.3 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.3 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan et en reproduisant son contenu dans la PG 00.07 du plan applicable aux zones de parc du plan; que ces zones de parc créées par le plan sont inexistantes au PRAS et ne pourraient donc bénéficier de l'application de sa PG 0.3, dont le contenu a donc été reproduit dans la PG 00.07 du plan applicable à ses zones de parc;

PG 00.08

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 8 du plan en ce qu'elle reprend la prescription générale 0.9 du PRAS à l'exception de son alinéa 4, alors que la prescription générale 14 du plan rend cette dernière inapplicable dans le périmètre du plan; qu'ils demandent que la prescription générale 8 du plan soit supprimée et que la prescription générale 14 du plan précise que seul l'alinéa 4 de la prescription générale 0.9 du PRAS n'est pas applicable dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.9 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.9 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan et en reproduisant son contenu dans la PG 00.08 du plan applicable au zonage du plan; que la PG 00.08 du plan permet ainsi d'appliquer la clause de sauvegarde aux immeubles dont la destination n'est pas conforme aux prescriptions du plan, indépendamment de leur conformité aux prescriptions du PRAS;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 8 du plan en ce qu'elle reprend la prescription générale 0.9 du PRAS alors qu'elle aurait dû être adaptée au contenu de plan qui ne se limite pas à la question des affectations mais traite aussi de l'implantation et des gabarits des constructions, entre autres;

Considérant que des réclamants demandent de modifier l'alinéa 1er de la prescription générale 8 du plan comme suit : « Les bâtiments existants dont la situation juridique actuelle (utilisation, emplacement, gabarit, etc.) n'est pas conforme aux préceptes de ce plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation importante ou de démolition », afin de prendre en compte l'utilisation, l'emplacement et le gabarit des bâtiments existants, en plus de leur destination;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 00.08 du plan constitue une clause de sauvegarde similaire à celle de la PG 0.9 du PRAS, qui ne traite que des affectations;

Qu'en vertu de la PG 00.01 du plan, les prescriptions générales du plan, dont la PG 00.08, priment sur ses prescriptions particulières, et dès lors priment les prescriptions relatives aux limites de superficies, d'implantation et de gabarits des constructions; qu'à défaut, cette prescription serait amputée d'une grande partie de son effet utile; qu'il convient de rappeler qu'il s'agit d'une disposition dérogatoire et qu'elle est dès lors d'interprétation stricte, ce qui signifie qu'elle n'accorde aucun droit à celui qui s'en prévaut et que son application doit être dument justifiée notamment quant au respect des caractéristiques urbanistiques de l'îlot et la compatibilité avec l'affectation principale de la zone;

Dat het verordenende luik van het plan is gewijzigd om uit het AV 00.08 de afbraak- en wederopbouwhandelingen en -werkzaamheden, waarop de vrijwaringsclausule niet zal kunnen worden toegepast, te schrappen; dat de toepassing van de vrijwaringsclausule op dit soort werkzaamheden tot gevolg zou hebben dat de afbraak en wederopbouw van gebouwen tot in het oneindige kan plaatsvinden zonder ooit rekening te houden met de reglementaire voorschriften van het plan met betrekking tot de opgelegde limieten van oppervlakten, inplanting en profielen van de bouwwerken, om de enige reden dat hun bestemming of rechtmatig gebruik niet in overeenstemming is met de reglementaire voorschriften van het plan met betrekking tot de bestemmingen, hetgeen de uitvoering van het plan op middellange of lange termijn in het gedrang zou brengen; dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om uit het AV 00.08 het lid te schrappen dat ertoe strekt de toepassing van de vrijwaringsclausule te beperken tot alleen wederopbouwhandelingen en -werkzaamheden in de gebieden van het park; dat dat lid zonder voorwerp is voor zover de afbraak- en wederopbouwhandelingen en -werkzaamheden niet langer onder de vrijwaringsclausule vallen;

Dat deze wijziging betrekking heeft op een voorschrift dat in beginsel afwijkt van het plan en dus marginaal is; dat deze wijziging, vanwege het doel ervan (voorkomen dat de ambities van het plan door afwijking worden ondermijnd), gering is en niet wordt geacht een grote impact te hebben op het milieu, rekening houdend met het feit dat deze wijziging voor het overige geen verbouwingen en ingrijpende renovaties van de betrokken bestaande gebouwen verhindert;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bepaling van het GBP: "deze gebouwen ook het voorwerp kunnen zijn van een vergunning voor wijziging van gebruik of van bestemming, toegestaan in de voorafgaande vergunning, indien ze geen wijziging van de bestemming van het gebied van het plan inhouden" is vatbaar voor uiteenlopende interpretaties, met name met betrekking tot de gevolgen van een wijziging van de bestemming van het betrokken gebied; dat zij verzoeken dat het plan de betekenis van deze bepaling verduidelijkt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het tweede lid van het AV 00.08 voortvloeit uit het AV 0.9 van het GBP en dezelfde betekenis heeft; het AV 0.9 van het GBP staat de wijziging toe van het gebruik (bestaande situatie) of van de (door de stedenbouwkundige vergunning toegelaten) bestemming, maar niet de wijziging van de (in het gebied van het plan bepaalde) bestemming van het gebouw;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken het derde lid van het algemene voorschrift 8 van het plan als volgt te wijzigen: "Het gebruik van een bestaand niet-conform gebouw kan worden gewijzigd indien/wanneer het slechts betrekking heeft op een klein deel van het gebied van het plan, zodat het het gebruik van het gebied van het plan niet wijzigt om zich aan te passen aan het GBP";

Overwegende dat de regering aangeeft dat er geen aanleiding toe bestaat om de mogelijkheid tot het verkrijgen van een vergunning voor wijziging van gebruik of van bestemming, toegestaan in de voorafgaande vergunning, te beperken ten opzichte van die welke wordt aangeboden door de vrijwaringsclausule van het GBP; dat het de bedoeling is om een zekere evolutie mogelijk te maken in de ingebruikneming van de lokalen voor de betrokken gebouwen binnen de limieten van de bestemming van het gebied van het plan, namelijk dat deze evolutie niet kan leiden tot een wijziging van de kwalificatie van de activiteit ten opzichte van de voorschriften van het gebied van het plan;

AV 00.09

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 9 van het plan bekritiseren om de reden dat het een geschreven weergave is van het algemene voorschrift 0.11 van het GBP, terwijl dat voorschrift door het algemene voorschrift 14 van het plan niet meer van toepassing is binnen de perimeter van het plan; dat ze verzoeken dat het algemene voorschrift 9 van het plan wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.11 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.11 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan en door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.09 van het plan dat op de gebiedsbestemming van het plan van toepassing is; dat het AV 00.09 van het plan het aldus mogelijk maakt om de voortzetting toe te staan van de uitbating van installaties die onderworpen zijn aan een milieuvergunning en die nodig zijn voor een bestemming die niet voldoet aan de voorschriften van het plan, ongeacht of deze overeenkomt met de voorschriften van het GBP;

Que le volet réglementaire du plan a été modifié afin de supprimer de la PG 00.08 les actes et travaux de démolition et de reconstruction, pour lesquels il ne pourra pas être fait application de la clause de sauvegarde du plan; que l'application de la clause de sauvegarde à ce type de travaux aurait pour effet de permettre la démolition et la reconstruction d'immeubles à l'infini sans jamais tenir compte des prescriptions règlementaires du plan relatives aux limites de superficies, d'implantation et de gabarits des constructions imposés, au seul motif que leur destination ou utilisation licite n'est pas conforme aux prescriptions règlementaires du plan relatives aux affections, ce qui compromettrait la mise en œuvre du plan à moyen ou long termes;Que le volet réglementaire du plan a été modifié afin de supprimer de la PG 00.08 l'alinéa visant à limiter l'application de la clause de sauvegarde aux seuls actes et travaux de reconstruction dans les zones du parc; que cet alinéa est sans objet dans la mesure où les actes et travaux de démolition et reconstruction ne sont plus couverts par la clause de sauvegarde;

Que cette modification porte sur une prescription qui est, par principe, dérogatoire au plan et donc marginale; qu'en raison de son objet (éviter que par voie de dérogation, les ambitions du plan soient hypothéquées) cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences environnementales notables, compte tenu du fait qu'elle n'empêche pas, pour le surplus, les transformations et rénovations lourdes des immeubles existants concernés;

Considérant que des réclamants relèvent que la disposition issue du PRAS : « ces immeubles peuvent également faire l'objet d'un permis pour changement d'utilisation ou de la destination autorisée dans le permis précédent s'ils n'impliquent pas de changement de l'affectation de la zone du plan » est source d'interprétations divergentes, notamment en ce qui concerne l'implication d'un changement de l'affectation de la zone concernée; qu'ils demandent que le plan clarifie le sens de cette disposition;

Considérant que le Gouvernement indique que le second alinéa de la PG 00.08 est issue de la PG 0.9 du PRAS et a le même sens que celle-ci; la PG 0.9 du PRAS permet le changement d'utilisation (situation existante) ou de destination (autorisée par le permis d'urbanisme) mais pas le changement d'affectation (définie dans la zone du plan) de l'immeuble;

Considérant que des réclamants demandent de modifier l'alinéa 3 de la prescription générale 8 du plan comme suit : « L'utilisation d'un bâtiment existant non conforme peut être modifiée si/quand elle ne concerne qu'une petite partie de la zone du plan, de sorte qu'elle ne change pas l'utilisation de la zone du plan pour s'adapter au PRAS »;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il n'y a pas lieu de restreindre la possibilité d'obtenir un permis pour changement d'utilisation ou de la destination autorisée dans le permis précédent, par rapport à celle offerte par la clause de sauvegarde du PRAS; qu'il s'agit de permettre une certaine évolution dans l'occupation des lieux pour les immeubles concernés dans les limites de l'affectation de la zone du plan, à savoir que cette évolution ne peut entrainer un changement de la qualification de l'activité au regard des prescriptions de la zone du plan;

PG 00.09

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 9 du plan aux motifs; qu'elle reprend mot pour mot la prescription générale 0.11 du PRAS alors que la prescription générale 14 du plan rend cette dernière inapplicable dans le périmètre du plan; qu'ils demandent que la prescription générale 9 du plan soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.11 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.11 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan et en reproduisant son contenu dans la PG 00.09 du plan applicable au zonage du plan; que la PG 00.09 du plan permet ainsi d'autoriser la poursuite de l'exploitation d'installations soumises à permis d'environnement et nécessaires à une affectation qui ne correspond pas aux prescriptions du plan, indépendamment de sa correspondance aux prescriptions du PRAS;

AV 00.10

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om verduidelijking van het verschil tussen het AV 00.10 van het plan en het algemene voorschrift 0.12 van het GBP;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de gevallen van wijziging van gebruik of bestemming van een woning in het plan zijn verminderd ten aanzien van die voorzien in het AV 0.12 van het GBP om de woonfunctie te behouden en te ontwikkelen, in overeenstemming met de doelstellingen van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten het AV 00.10 van het plan bekritiseren om de redenen dat het een geschreven weergave is van het algemene voorschrift 0.12 van het GBP met enkele wijzigingen, terwijl dat voorschrift door het AV 00.14 van het plan niet meer van toepassing is binnen de perimeter van het plan; dat ze verzoeken dat het AV 00.10 van het plan wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.12 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.12 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan, door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.11 van het plan dat op de gebiedsbestemming van het plan van toepassing is en door de inhoud ervan daaraan aan te passen;

Dat de inhoud van het AV 0.12 van het GBP is aangepast aan de realiteit van het plan door middel van het AV 00.10 van het plan, om de inhoud ervan toe te passen op het woongebied, het gemengd gebied, het sterk gemengd gebied, het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en het administratiegebied waarin het plan voorziet;

Dat de uitzondering waarin het 7° van het AV 0.12 van het GBP voorziet om "de oprichting of de uitbreiding van een handelszaak binnen een lint voor handelskernen [toe te laten] op de gelijkvloerse of op de eerste verdieping", niet is overgenomen voor zover het plan niet voorziet in een lint voor handelskernen;

Dat de uitzondering waarin het 9° van het AV 0.12 van het GBP voorziet om "buiten een lint voor handelskernen de oprichting of de uitbreiding van een handelszaak [toe te laten] voor zover zij gevestigd is op een gelijkvloerse verdieping die daarvoor is ontworpen" is aangepast aan de inhoud van het plan door de verwijzing naar het lint voor handelskernen te schrappen;

AV 00.11

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 11 van het plan bekritiseren om de redenen dat het een geschreven weergave is van het algemene voorschrift 0.15 van het GBP met enkele wijzigingen, terwijl dat voorschrift door het algemene voorschrift 14 van het plan niet meer van toepassing is binnen de perimeter van het plan; dat ze verzoeken dat het algemene voorschrift 11 van het plan wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.15 van het GBP verwijst naar de gebiedsbestemming van het GBP, die verschilt van die van het plan; dat het dus noodzakelijk is om de inhoud van het AV 0.15 van het GBP aan te passen aan de realiteit van het plan, door in het AV 00.14 van het plan expliciet te voorzien dat het niet van toepassing is binnen de perimeter van het plan, door de inhoud ervan weer te geven in het AV 00.11 van het plan dat op de gebiedsbestemming van het plan van toepassing is en door de inhoud ervan daaraan aan te passen; dat het AV 00.11 van het plan het aldus mogelijk maakt om de inhoud van het AV 0.15 van het GBP toe te passen op de kaart van de bestemmingen van het plan;

AV 00.12

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het algemene voorschrift 12 van het plan verwijst naar een samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 dat niet meer van kracht is sinds de vervanging ervan door het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn; dat zij verzoeken om een wijziging in die zin van dat voorschrift;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd met het oog op de actualisering van de verwijzing van het AV 00.12 naar het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de federale staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, dat het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 heeft opgeheven;

PG 00.10

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la différence entre la PG 00.10 du plan et la prescription générale 0.12 du PRAS soit explicitée;

Considérant que le Gouvernement indique que les hypothèses de modification d'utilisation ou de destination d'un logement ont été réduites dans le plan par rapport à celles prévues par la PG 0.12 du PRAS afin de maintenir et développer la fonction de logement, conformément aux objectifs du plan;

Considérant que des réclamants critiquent la PG 00.10 du plan aux motifs; qu'elle reprend mot pour mot la prescription générale 0.12 du PRAS moyennant quelques modifications alors que la PG 00.14 du plan rend cette dernière inapplicable dans le périmètre du plan; qu'ils demandent que la PG 00.10 du plan soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.12 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.12 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan, en reproduisant son contenu dans la PG 00.11 du plan applicable au zonage du plan et en y adaptant son contenu;

Que le contenu de la PG 0.12 du PRAS a été adapté à la réalité du plan au travers de la PG 00.10 du plan, afin d'appliquer son contenu aux zone d'habitation, zone mixte, zone de forte mixité, zone d'entreprises en milieu urbain, et zone administrative prévues par le plan;

Que l'exception prévue pour « permettre, au rez-de-chaussée ou au premier étage, la création ou l'extension d'un commerce en liseré de noyau commercial » au 7° de la PG 0.12 du PRAS n'a pas été reproduite dans la mesure où le plan ne prévoit pas de liseré de noyau commercial;

Que l'exception prévue pour « permettre, hors liseré de noyau commercial, la création ou l'extension d'un commerce pour autant qu'il occupe un rez-de-chaussée déjà conçu à cet effet » au 9° de la PG 0.12 du PRAS a été adaptée au contenu du plan en supprimant la référence au liseré de noyau commercial;

PG 00.11

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 11 du plan aux motifs; qu'elle reprend mot pour mot la prescription générale 0.15 du PRAS moyennant quelques modifications alors que la prescription générale 14 du plan rend cette dernière inapplicable dans le périmètre du plan; qu'ils demandent que la prescription générale 11 du plan soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.15 du PRAS se réfère au zonage du PRAS, qui diffère de celui du plan; qu'il est donc nécessaire d'adapter le contenu de la PG 0.15 du PRAS à la réalité du plan, en prévoyant explicitement dans la PG 00.14 du plan qu'elle ne s'applique pas dans le périmètre du plan, en reproduisant son contenu dans la PG 00.11 du plan applicable au zonage du plan et en y adaptant son contenu; que la PG 00.11 du plan permet ainsi d'appliquer le contenu de la PG 0.15 du PRAS à la carte des affectations du plan;

PG 00.12

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription générale 12 du plan fait référence à un accord de coopération du 21 juin 1999 qui n'est plus en vigueur depuis son remplacement par l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses; qu'ils demandent une modification de cette prescription en ce sens;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'actualiser la référence de la PG 00.12 à l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, ayant abrogé l'accord de coopération du 21 juin 1999;

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij de redenen die het verschil in regelgeving rechtvaardigen tussen het algemene voorschrift 0.16 van het GBP en het algemene voorschrift 12 van het plan, in die zin dat dit laatste de vestiging verbiedt over de hele perimeter van het plan van een inrichting waar gevaarlijke stoffen zich bevinden, terwijl er zich een gebied voor stedelijke industrieën bevindt, dat juist een van de enige twee gebieden is waarin het GBP deze inrichtingen toestaat; dat ze verzoeken dat dit verbod naar behoren wordt gemotiveerd, omdat het veel verder gaat dan de verplichtingen opgelegd door de "Seveso"-richtlijn, die het samenwerkingsakkoord van 2016 en het voorschrift 0.16 van het GBP willen omzetten in het Brusselse recht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de regering specificeert dat het AV 00.12 het equivalent van het algemene voorschrift 0.16 van het GBP overneemt, dat alleen de SEVESO-inrichtingen toestaat in gebieden voor stedelijke industrieën en in gebieden voor havenactiviteiten en vervoer van het GBP, die onbestaande zijn binnen de perimeter van het plan; dat dit verbod onafhankelijk moet worden gehandhaafd bij de oprichting van een voor het plan specifiek gebied voor stedelijke industrieën, waarin het niet opportuun is om SEVESO-inrichtingen toe te staan gelet op de bebouwde context en de ontwikkelingsdoelstellingen van de Driehoeksite;

AV 00.13

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om vermelding in het algemene voorschrift 13 van de wettelijke verwijzingen die het speciale beschermingsgebied van "Het Zoniënwoud met linten en aangrenzende beboste domeinen en de Woluwevallei - complex Zoniënwoud - Woluwevallei" en de bescherming ervan definiëren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verwijzing naar het Van speciale beschermingsgebied van "Het Zoniënwoud met linten en aangrenzende beboste domeinen en de Woluwevallei - complex Zoniënwoud - Woluwevallei" aangewezen door het besluit van 14 april 2016 tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000001, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 13 mei 2016 op pagina 31.557, volstaat om het te identificeren; dat het niet aan de inhoud van het plan is om te herinneren aan de gehele bescherming die erop van toepassing is, temeer daar informatie in het MER en in de adequate milieubeoordeling is opgenomen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het algemene voorschrift 13 van het plan bekritiseren om de redenen dat de verzachtende maatregelen niet gedetailleerd zijn per gebied of per site en dat het dus onmogelijk is om te weten op welke projecten ze van toepassing zijn; dat zulks erop neerkomt dat reglementaire waarde wordt verleend aan alle verzachtende maatregelen waarin het milieueffectenrapport voorziet, die een uiterst rigide kader vormen; dat dat afwijkt van de inhoud van het door het BWRO bepaalde plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken het algemene voorschrift 13 uit het plan te halen, rekening houdend met het te restrictieve karakter ervan; dat zij, bij gebreke daarvan, verzoeken een minder rigide kader te voorzien en daarbij een zekere speelruimte te laten bij de uitvoering van verzachtende maatregelen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik is gewijzigd om de bewoordingen van het AV 00.13 nader te omschrijven; dat het AV 00.13 van het plan ertoe strekt de ontwerpers te verplichten rekening te houden met de door het MER aanbevolen verzachtende maatregelen; dat de integratie van deze maatregelen in de projecten tot uitvoering van het plan niet vereist is, voor zover andere in de projecten geïntegreerde maatregelen met gelijkwaardige effecten de integriteit van de beschermde habitats en soorten kunnen waarborgen in het speciale beschermingsgebied van "Het Zoniënwoud met linten en aangrenzende beboste domeinen en de Woluwevallei - complex Zoniënwoud - Woluwevallei";

AV 00.14

Overwegende dat de gemeente Oudergem het algemene voorschrift 14 onduidelijk acht;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om in het plan te specificeren of de algemene voorschriften voorzien in het verordenende luik de algemene voorschriften van het GBP vervangen;

Overwegende dat een aantal reclamanten van oordeel zijn dat de algemene voorschriften van het GBP die worden opgesomd in het algemene voorschrift 14 van het plan moeten kunnen worden toegepast wanneer ze niet in strijd zijn met het plan; dat zij verzoeken dat het algemene voorschrift 14 van het plan in die zin wordt gewijzigd;

Overwegende dat de gemeente Oudergem voorstelt om alle algemene voorschriften van het GBP te schrappen en de voorschriften die moeten worden behouden letterlijk te kopiëren, om de leesbaarheid van het plan te verbeteren;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les raisons qui justifient la différence de règlementation entre la prescription générale 0.16 du PRAS et la prescription générale 12 du plan, en ce que cette dernière interdit l'implantation de tout établissement où se trouvent des substances dangereuses sur tout le périmètre du plan, alors que s'y trouve une zone d'industrie urbaine, qui est précisément l'une des seules deux zones dans lesquelles le PRAS autorise ces établissements; qu'ils demandent que cette interdiction soit dûment motivée en ce qu'elle va bien au-delà des obligations imposées par la Directive dite « Seveso », que l'accord de coopération de 2016 et la prescription 0.16 du PRAS visent à transposer en droit bruxellois;

Considérant que le Gouvernement indique que le Gouvernement précise que la PG 00.12 reprend l'équivalent de la prescription générale 0.16 du PRAS qui n'admet les établissements SEVESO qu'en zones d'industries urbaines et en zones d'activités portuaires et de transport du PRAS, inexistantes dans le périmètre du plan; que cette interdiction doit être maintenue indépendamment dans la création d'une zone d'industrie urbaine propre au plan, dans laquelle il n'est pas opportun d'autoriser des établissements SEVESO au vu du contexte bâti et des objectifs de développement du site Triangle ;

PG 00.13

Considérant que la commune d'Auderghem demande que soit mentionné dans la prescription générale 13 les références légales qui définissent la zone spéciale de conservation de « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe » et sa protection;

Considérant que le Gouvernement indique que la référence à la zone spéciale de conservation de « la Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe » désignée par l'arrêté du 14 avril 2016 portant désignation du site Natura 2000 – BE1000001, publié au Moniteur Belge du 13 mai 2016 en page 31.557, suffit à l'identifier; qu'il ne relève pas du contenu du plan de rappeler l'ensemble que la protection qui s'y applique, d'autant plus que des informations sont reprises dans le RIE et l'évaluation appropriée des incidences environnementales;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription générale 13 du plan aux motifs; que les mesures d'atténuation ne sont pas détaillées par zone ou par site et qu'il est donc impossible de savoir à quels projets elles s'appliquent; que cela revient à donner valeur réglementaire à l'ensemble des mesures d'atténuation prévues par le rapport sur les incidences environnementales, qui forment un cadre extrêmement rigide; que cela s'écarte du contenu du plan défini par le CoBAT;

Considérant que des réclamants demandent la suppression de la prescription générale 13 du plan, compte tenu de son caractère trop restrictif; qu'ils demandent, à défaut, de prévoir un cadre moins rigide en laissant une certaine latitude dans l'implémentation de mesures d'atténuation;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire a été modifié afin de préciser les termes de la PG 00.13; que la PG 00.13 du plan a pour but de contraindre les auteurs de projet à prendre en compte les mesures d'atténuation préconisées par le RIE; que l'intégration de ces mesures dans les projets de mise en œuvre du plan n'est pas imposée, dans la mesure où d'autres mesures d'effets équivalents intégrées aux projets pourraient garantir l'intégrité des habitats et espèces protégées dans la zone spéciale de conservation de « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants de la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe »;

PG 00.14

Considérant que la commune d'Auderghem juge la prescription générale 14 peu claire;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que le plan précise si les prescriptions générales prévues dans le volet réglementaire remplacement les prescriptions générales du PRAS;

Considérant que réclamants estiment que les prescriptions générales du PRAS énumérées dans la prescription générale 14 du plan doivent pouvoir être appliquées lorsqu'elles ne sont pas contraires au plan; qu'ils demandent que la prescription générale 14 du plan soit modifiée en ce sens;

Considérant que la commune d'Auderghem suggère de supprimer toutes les prescriptions générales du PRAS en recopiant à l'identique celles qui doivent être conservées afin d'améliorer la lisibilité du plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken om het algemene voorschrift 14 van het plan te schrappen ten gunste van een of meer voorschriften die alleen de door het plan aangebrachte wijzigingen zouden benadrukken ten opzichte van de algemene voorschriften van het GBP;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de draagwijdte van de door het plan aangebrachte wijziging van de voorschriften van het GBP duidelijk aan te geven, en te verzekeren dat het voorschrift "tegenstrijdig" is en niet alleen niet-conform;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het van belang is gebleken om de afstemming van de algemene voorschriften van het GBP met het plan expliciet te regelen; dat het AV 00.14 van het plan de algemene voorschriften van het GBP opsomt die niet van toepassing zijn in de perimeter van het plan, hetzij om opportuniteitsredenen, hetzij omdat ze zonder voorwerp zijn, hetzij om redenen van onverenigbaarheid, terwijl bepaalde algemene voorschriften soms in het plan worden overgenomen, wanneer het nodig is ze aan te passen aan de realiteit van het plan, hetgeen noodzakelijk is voor de meeste algemene voorschriften van het GBP die verwijzen naar de gebiedsbestemming van het GBP, wanneer deze gebiedsbestemming afwijkt van die van het plan; dat in een dergelijk geval wordt bepaald dat het overeenkomstige algemene voorschrift van het GBP niet van toepassing is;

Dat door deze aanpak de mensen op het terrein gemakkelijk een onderscheid kunnen maken tussen de algemene voorschriften van het GBP die niet van toepassing zijn binnen de perimeter van het plan en die welke er wel van toepassing zijn;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om toevoeging van het algemene voorschrift 0.1 van het GBP en om schrapping van het voorschrift 0.6 van het GBP van de lijst van niet-toepasselijke voorschriften;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.1 van het GBP de voorrang van de algemene voorschriften van het GBP regelt op de algemene voorschriften van het GBP, ten opzichte van de gebiedsbestemming van het GBP, en niet die van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat de niet-toepassing van het bijzondere voorschrift 0.6 van het GBP binnen de perimeter van het plan wordt gerechtvaardigd om de reden dat deze optie moeilijk te begrijpen is in het licht van de doelstelling van het voorschrift die voorziet dat de handelingen en werkzaamheden de plantaardige en daarna de minerale, esthetische en landschappelijke kwaliteiten van de binnenterreinen van huizenblokken verbeteren en er het behoud of de aanleg van oppervlakten in volle grond bevorderen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.6 van het GBP betrekking heeft op de bescherming van de binnenterreinen van huizenblokken; dat de door het plan voorgestelde stedelijke vorm geen binnenterrein omvat, maar verschillende kwalitatieve groene ruimten en een gebied van landschapskwaliteit langs de stadsboulevard voorziet ter compensatie; dat het AV 00.06 van het plan ook de aanleg van groene ruimten oplegt voor projecten met een grondoppervlakte van minimaal 5.000 m^2; dat het strategische luik voor het overige groene ambities bevat, samen met verschillende doelstellingen die erop gericht zijn deze uit te voeren, zoals de ontwikkeling van transversale maatregelen ter bevordering van de natuur en biodiversiteit en de maximalisatie van de doordringbaarheid en de vergroening van openbare ruimten;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de inhoud van het voorschrift 0.7 van het GBP niet in het plan is opgenomen; dat bepaalde voorzieningen die op basis van het voorschrift 0.7. van het GBP kunnen worden geweigerd indien ze niet voldoen aan de reglementaire voorschriften van het plan, bij gebrek aan verduidelijking in die zin; dat het onevenredig is om het scheppen van voorzieningen van collectief belang op zo'n rigide manier te verhinderen, terwijl deze per definitie een doelstelling van algemeen belang nastreven;

Overwegende dat de gemeente Oudergem verzoekt om in het plan te specificeren of het bijzondere voorschrift 7.3 van het GBP, dat niet is opgenomen in de bijzondere voorschriften van het RPA, al dan niet wordt geannuleerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toepassing van het AV 0.7 van het GBP binnen de perimeter van het plan door het AV 00.14 van het plan niet werd uitgesloten om de reden dat de toepassing van dit algemene voorschrift niet onverenigbaar werd geacht met de voorschriften van het plan; dat bijgevolg het AV 0.7 van het GBP het mogelijk maakt om voorzieningen van collectief belang of van openbare dienst te scheppen in alle gebieden van het GBP die zijn opgenomen binnen de perimeter van het plan, met inachtneming van de voorwaarden waarin dit AV van het GBP voorziet en de gebiedsbestemming waarnaar het verwijst;

Considérant que réclamants demandent que la prescription générale 14 du plan soit supprimée au profit d'une ou plusieurs prescriptions qui mettraient uniquement en évidence les modifications effectuées par le plan par rapport aux prescriptions générales du PRAS;

Considérant que des réclamants suggèrent d'indiquer précisément la portée de la modification des prescriptions du PRAS opérées par le plan, et d'assurer que la prescription soit « contraire » et pas seulement non conforme;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il est apparu important de régler explicitement l'articulation des prescriptions générales de PRAS avec le plan; que la PG 00.14 du plan liste celles des prescriptions générales du PRAS qui ne s'appliquent pas dans le périmètre du plan, soit pour des raisons d'opportunité, soit parce qu'elles sont sans objet, soit pour des raisons d'incompatibilité, tandis que certaines prescriptions générales sont parfois reproduites dans le plan, lorsqu'il est nécessaire de les adapter à la réalité du plan, ce qui s'impose pour la plupart des prescriptions générales du PRAS qui se réfèrent au zonage du PRAS lorsque ce zonage diffère de celui du plan; que dans pareil cas, il est prévu que la prescription générale correspondante du PRAS ne s'applique pas;

Que par cette approche, le praticien sait identifier aisément celles des prescriptions générales du PRAS qui ne s'appliquent pas dans le périmètre du plan, de celles qui s'y appliquent;

Considérant que la commune d'Auderghem demande l'ajout de la prescription générale 0.1 du PRAS et l'enlèvement de la prescription 0.6 du PRAS de la liste des prescriptions non-applicables;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.1 du PRAS organise la primauté des prescriptions générales du PRAS sur les prescriptions générales du PRAS, par rapport à son zonage, et non à celui du plan;

Considérant que réclamants demandent que la non-application de la prescription particulière 0.6 du PRAS dans le périmètre du plan soit motivée, aux motifs; que cette option est peu compréhensible au regard de l'objectif de la prescription prévoyant que les actes et travaux en intérieur d'ilot doivent en améliorer les qualités végétales, ensuite, minérales, esthétiques et paysagères et y favorisent le maintien ou la création des surfaces de pleine terre;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.6 du PRAS a trait à la protection des intérieurs d'îlot; que la forme urbaine projetée par le plan n'inclut pas d'intérieur d'îlot mais plusieurs espaces verts de qualité et une zone de qualité paysagère tout le long du boulevard urbain en compensation; que la PG 00.06 du plan impose également l'aménagement d'espaces verts pour les projets d'une superficie au sol de minimum 5.000 m^2; que pour le surplus, le volet stratégique contient des ambitions environnementales assorties de plusieurs objectifs visant à les mettre en œuvre, tels que le développement de mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité et la maximalisation de la perméabilité et de la végétalisation des espaces publics;

Considérant que des réclamants relèvent que le contenu de la prescription 0.7 du PRAS n'est pas repris dans le plan; que certains équipements qui auraient pu être autorisés sur la base de la prescription 0.7. du PRAS pourraient se voir refuser s'ils ne sont pas conformes aux prescriptions règlementaires du plan, à défaut de précision en ce sens; que le fait d'empêcher la création d'équipements d'intérêt collectif de manière aussi rigide, alors que ceux-ci poursuivent par définition un objectif d'intérêt général, est disproportionné;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que le plan précise si la prescription particulière 7.3 du PRAS, qui n'est pas reprise dans les prescriptions particulières du PAD, est annulée ou pas;

Considérant que le Gouvernement indique que l'application de la PG 0.7 du PRAS dans le périmètre du plan n'a pas été exclue par la PG 00.14 du plan au motif que l'application de cette prescription générale n'a pas été jugée incompatible avec les prescriptions du plan; qu'en conséquence, la PG 0.7 du PRAS permet de créer des équipements d'intérêt collectif ou de service public dans toutes les zones du PRAS reprises dans le périmètre du plan, dans le respect des conditions prévues par cette PG du PRAS et du zonage auquel il se réfère;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich verzetten tegen de niet-toepassing van het algemene voorschrift 0.9 van het GBP binnen de perimeter van het plan;

Overwegende dat de regering in dat verband verwijst naar de motivatie met betrekking tot het AV 00.08;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat het plan verwijst naar de KaTKS van het GBP;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het AV 0.14 van het GBP betrekking heeft op de gebiedsbestemming van het GBP; dat de toepassing ervan door het AV 00.14 wordt uitgesloten van de perimeter van het plan om de doelstellingen van het plan niet te ondermijnen; dat het AV 00.14 van het plan niettemin bepaalt dat de vloeroppervlakte toegewezen aan kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de woongebieden en gemengde gebieden van het GBP evenwel in aanmerking moet worden genomen overeenkomstig voorschrift 0.14 voor het bijwerken van het saldo van de toelaatbare kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in het netwerk.

Overwegende dat een aantal reclamanten vraagtekens zetten bij het lot van de bijzondere voorschriften van het GBP; dat zij van oordeel zijn dat indien alle bijzondere voorschriften van het GBP niet van toepassing zijn en worden vervangen door de bijzondere voorschriften van het plan, het plan duidelijk het kader zou overschrijden dat het BWRO ervoor stelt, aangezien dat vrijwel het geheel van het GBP binnen zijn perimeter zou opheffen; dat indien de bijzondere voorschriften van het GBP van toepassing zijn, behalve in geval van tegenstrijdigheid met het plan, telkens een vergelijking zal moeten worden gemaakt tussen het GBP en het plan en zal moeten worden bepaald of sommige van de betrokken voorschriften al dan niet onverenigbaar zijn, rekening houdend met de gekende toepassingsmoeilijkheden en de rechtsonzekerheid die deze met zich meebrengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de regering van oordeel is dat het overlappen van de voorschriften van het GBP en het RPA tot totale verwarring zou leiden enerzijds omdat de gebiedsbestemming van het GBP en die van het RPA elkaar niet dekken, en anderzijds omdat bepaalde algemene voorschriften van het GBP op een verschillende manier van toepassing zijn afhankelijk van de gebiedsbestemming van het GBP; dat het RPA er juist toe strekt die gebiedsbestemming te hertekenen;

Dat het plan derhalve voorziet in een nieuwe gebiedsbestemming en nieuwe bestemmingsgebieden die er specifiek voor zijn, en die niettemin gebaseerd zijn op die van het GBP om het werk van mensen op het terrein te vereenvoudigen en te beveiligen;

Bijkomende algemene voorschriften

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) verzoekt om de toevoeging van het volgende algemene voorschrift met betrekking tot de akoestische kwaliteit van de gebouwen, overeenkomstig maatregel 35 van het Plan Quiet Brussels: "Elk project moet rekening houden met zijn geluids- en trillingsomgeving en desgevallend verzachtende maatregelen voorstellen (isolatie, rustige gevel) om kwalitatieve omstandigheden van bewoning voor deze gebouwen te waarborgen";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de akoestische kwaliteit van de gebouwen niet binnen de mate van detail van het plan valt;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel verzoekt om de toevoeging van het volgende algemene voorschrift met betrekking tot het geïntegreerde regenwaterbeheer, in overeenstemming met het Waterbeheerplan: "Elk project zal zorgen voor een geïntegreerd regenwaterbeheer, wanneer een waterloop of een schacht aanwezig is, zal deze in de eerste plaats gebruikt worden als afvoer voor de overstorten van de gebouwde (lucht-)retentiestructuren. Wanneer meerdere projecten gelijktijdig worden uitgevoerd en dit technisch haalbaar is, dient ervoor te worden gezorgd dat er slechts één lozingspunt is voor die regenwateroverstorten.";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in zijn strategische luik de aanbevelingen van het MER inzake fauna en flora, water- en bodembeheer heeft geïntegreerd, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die bij vergunningsaanvragen zullen moeten worden onderzocht;

Dat het verordenende luik van het plan is gewijzigd om er het AV 00.16 in op te nemen, dat bepaalt dat "de handelingen en werkzaamheden een geïntegreerd regenwaterbeheer (infiltratie of retentie) mogelijk maken en/of het gebruik van doordringbare materialen bevorderen" om de groene ambitie van het plan te versterken, met name inzake regenwaterbeheer; dat dit voorschrift op reglementaire manier de gelijkaardige wijziging weergeeft die werd aangebracht aan het strategische luik van het plan, om de doelstellingen ervan te specificeren inzake de maximalisatie van de doordringbaarheid van de

Considérant que des réclamants s'opposent à la non-application de la prescription générale 0.9 du PRAS dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement renvoie à la motivation relative à la PG 00.08 à cet égard;

Considérant que des réclamants demandent que le plan fasse référence à la CASBA du PRAS;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 0.14 du PRAS a trait au zonage du PRAS; que son application est exclue du périmètre du plan par la PG 00.14 afin de ne pas mettre en échec les objectifs du plan; que la PG 00.14 du plan prévoit néanmoins que la superficie de plancher affectée aux bureaux et aux activités productives de biens immatériels dans les zones d'habitat et de mixité du PRAS doit être comptabilisée conformément à la PG 0.14 du PRAS pour la mise à jour du solde de bureaux et d'activités de production de biens immatériels admissible dans la maille;

Considérant que réclamants s'interrogent sur le sort des prescriptions particulières du PRAS; qu'ils estiment que si toutes les prescriptions particulières du PRAS sont inapplicables et remplacées par les prescriptions particulières du plan, le plan dépasserait manifestement le cadre que lui fixe le CoBAT, puisqu'il abrogerait la quasi-entièreté du PRAS sur son périmètre; que si les prescriptions particulières du PRAS sont applicables, sauf en cas de contradiction avec le plan, il s'agira, à chaque fois, de comparer le PRAS et le plan et de déterminer si certaines des prescriptions en cause sont incompatibles ou non, avec les difficultés d'application que l'on connait et l'insécurité juridique que celles-ci amènent;

Considérant que le Gouvernement indique que le Gouvernement considère que superposer les prescriptions des PRAS et PAD conduirait à la confusion totale, d'une part, en raison du fait que le zonage du PRAS et celui du PAD ne se recoupent pas, et, d'autre part, en raison du fait que certaines prescriptions générales du PRAS s'appliquent de façon différenciée en fonction du zonage du PRAS, que le PAD se propose précisément de redessiner;

Que le plan prévoit donc un nouveau zonage et de nouvelles zones d'affectation qui lui sont propres, et qui sont néanmoins inspirées de celles du PRAS afin de simplifier et sécuriser le travail de praticiens;

Prescriptions générales supplémentaires

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande l'ajout de la prescription générale suivante relative à la qualité acoustique des bâtiments, conformément à la mesure 35 du Plan Quiet Brussels : « Chaque projet devra prendre en compte son environnement sonore et vibratoire et proposer, le cas échéant, des mesures d'atténuation (isolations, façade calme) afin de garantir des conditions d'occupation de qualité pour ces immeubles »;

Considérant que le Gouvernement indique que la qualité acoustique des bâtiments ne relève pas de degré de détail du plan;

Considérant que Bruxelles Environnement demande l'ajout de la prescription générale suivante relative à la gestion intégrée des eaux de pluies, conformément au plan de gestion de l'eau : « Chaque projet veillera à une gestion intégrée des eaux de pluies, lorsqu'un cours d'eau ou un pertuis est présent, celui-ci sera prioritairement utiliser comme exutoire des trop pleins des ouvrages de rétentions (aériens) réalisés. Lorsque plusieurs projets sont réalisés de manière concomitante et lorsque cela est techniquement faisable, on veillera à ne prévoir qu'un point de rejet de ces trop-pleins d'eau de pluie. »;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré dans son volet stratégique les recommandations du RIE en matière de faune et de flore, de gestion des eaux et des sols, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'y intégrer la PG 00.16 qui prévoit que « les actes et travaux permettent la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou privilégient l'utilisation de matériaux perméables » afin de renforcer l'ambition environnementale du plan, notamment en matière de gestion des eaux de pluie ; que cette prescription traduit de manière règlementaire la modification similaire apportée au volet stratégique du plan, afin de préciser ses objectifs en matière de maximisation de la perméabilité des sites en vue d'une bonne gestion des eaux pluviales conformément aux

sites met het oog op een goed regenwaterbeheer in overeenstemming met de aanbevelingen van het MER; dat deze wijziging niet wordt geacht een grote impact te hebben op het milieu en bovendien gering is, aangezien deze ertoe strekt te verzekeren dat in het kader van de projecten tot uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met de doelstellingen inzake geïntegreerd regenwaterbeheer zoals toegelicht in het strategische luik van het plan;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel verzoekt om de toevoeging van het volgende algemene voorschrift met betrekking tot het waterbeheer: "bij elke vergunningaanvraag zal de BAF+ moeten worden berekend";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de berekening van de BAF+ niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar zal worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen; dat deze berekening trouwens wordt opgenomen in de indicatoren voor de opvolging van het plan;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel verzoekt om de toevoeging van het volgende algemene voorschrift met betrekking tot het hergebruik van materialen bij renovatie en/of afbraak-wederopbouw, om te voldoen aan de doelstellingen van het GPCE: "Elk reconversie- of afbraak-wederopbouwproject zal het potentieel voor reconversie van het gebouw, voor het hergebruik van materialen en voor circulariteit moeten analyseren, een architecturale analyse van het goed moeten verschaffen en moeten bewijzen dat de afbraak de meest duurzame optie is.";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de duurzaamheid van de gebouwen impliciet is en wordt beheerd door andere reglementaire instrumenten in het kader van de toelatingsprocedures; dat het verordenende luik van het plan is gewijzigd om er het AV 00.15 in op te nemen, waarin wordt bepaald dat de handelingen en werkzaamheden "bijdragen tot de vermindering van afval, de aanpasbaarheid en opschaalbaarheid van ruimten en programma's mogelijk maken en het hergebruik van bestaande hulpbronnen op of nabij de site bevorderen" om de groene ambitie van het plan te versterken; dat dit voorschrift op reglementaire manier de gelijkaardige wijziging weergeeft die werd aangebracht aan het strategische luik van het plan om de doelstellingen ervan te versterken inzake circulaire economie en duurzaamheid; dat deze aanbeveling inhaakt op de aanbevelingen geformuleerd in het MER van het ontwerpplan op het gebied van afval; dat de toevoeging van dit aspect in het verordenende luik het verplicht maakt om rekening te houden met deze problematiek, maar niets verandert aan de effecten die op dit gebied in het MER zijn geïdentificeerd; dat deze wijziging gering is aangezien deze ertoe strekt te verzekeren dat in het kader van de projecten tot uitvoering van het plan rekening wordt gehouden met de doelstellingen inzake circulaire economie en duurzaamheid zoals toegelicht in het strategische luik van het plan;

Overwegende dat het bestuur belast met territoriale planning (Perspective) de toevoeging van een algemeen voorschrift voorstelt om een sterke en samenhangende visie voor te stellen in verband met actieve mobiliteit, zoals ontwikkeld in het gewestelijk mobiliteitsplan (GoodMove): "De inrichting van de gebouwen integreert parkeerplaatsen die aan het gebruik van actieve vervoermiddelen zijn aangepast.";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerpplan is gewijzigd om er het AV 00.18 in op te nemen, dat bepaalt dat in het kader van een effectenbeoordeling in verband met een project, de aanvrager ervoor zal aantonen dat zijn project verenigbaar is met de mobiliteitsambities van het plan; dat dit reglementaire voorschrift op reglementaire manier, voor projecten die onderworpen zijn aan een milieueffectenbeoordeling, de gelijkaardige wijziging weergeeft die werd aangebracht aan het strategische luik, zodat aanvragers van een vergunning in een aan hun aanvraag toegevoegde nota moeten aantonen in hoeverre hun projecten verenigbaar zijn met of bijdragen tot de mobiliteitsambities van het plan; dat dit reglementaire voorschrift ertoe strekt te verzekeren dat bij projecten van een bepaalde omvang, die met name gevolgen hebben op het gebied van mobiliteit, wordt rekening gehouden met de in het plan aanbevolen mobiliteitsstrategie;

Dat deze wijziging gering is en niet wordt geacht een grote impact te hebben op het milieu, aangezien deze betrekking heeft op een element dat aan het vergunningsaanvraagdossier moet worden toegevoegd om de effectiviteit van de mobiliteitsambities van het plan te waarborgen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de bepalingen van de GSV van toepassing zijn binnen de perimeter van het plan voor zover ze niet in strijd zijn met het plan; dat dat inhoudt dat bepaalde mogelijkheden van het plan mogelijk niet kunnen worden benut indien blijkt dat de bepalingen van de GSV restrictiever zijn zonder in strijd te zijn met het plan;

recommandations du RIE; que cette modification n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et est par ailleurs mineure, en ce qu'elle a pour but d'assurer la prise en compte des objectifs en matière de gestion intégrée des eaux de pluies explicités dans le volet stratégique du plan dans le cadre des projets de mise en œuvre du plan;

Considérant que Bruxelles Environnement demande l'ajout de la prescription générale suivante relative la gestion des eaux : « chaque demande de permis devra calculer son CBS+ »;

Considérant que le Gouvernement indique que le calcul du CBS+ ne relève pas du degré de détail du plan, mais sera examiné dans le cadre des demandes de permis; qu'il est d'ailleurs repris dans les indicateurs de suivi du plan;

Considérant que Bruxelles Environnement demande l'ajout de la prescription générale suivante relative au réemploi des matériaux lors de rénovation et ou démolition reconstruction, afin de répondre aux objectifs du PREC : « Chaque projet de reconversion ou de démolition-reconstruction devra analyser le potentiel de reconversion de l'immeuble, de réemplois des matériaux et de circularité, fournir une analyse architecturale du bien et prouver que la démolition est l'option la plus durable. »;

Considérant que le Gouvernement indique que la durabilité des bâtiments est implicite et gérée dans le cadre des procédure d'autorisation par d'autres outils réglementaires; que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'y intégrer la PG 00.15 qui prévoit que les actes et travaux « participent à la diminution de déchets, permettent l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes et privilégient la réutilisation des ressources existantes sur place ou à proximité » afin de renforcer l'ambition environnementale du plan ; que cette prescription traduit de manière règlementaire la modification similaire apportée au volet stratégique du plan afin de renforcer ses objectifs en matière d'économie circulaire et de durabilité; que cette recommandation fait écho à des recommandations formulées dans le RIE du projet de plan, dans le domaine des déchets; que l'ajout de cet aspect dans le volet réglementaire rend obligatoire la prise en compte de cette problématique mais ne modifie en rien les incidences identifiées en la matière dans le RIE; que cette modification est mineure dans la mesure où elle a pour but d'assurer la prise en compte des objectifs en matière d'économie circulaire et de durabilité explicités dans le volet stratégique du plan dans le cadre des projets de mise en œuvre du plan;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère l'ajout d'une prescription générale afin de proposer une vision forte et cohérente en lien avec la mobilité active, telle que développé dans le plan régional de mobilité (GoodMove) : « L'aménagement des bâtiments intègre les emplacements de stationnement adaptés à l'utilisation des modes actifs »;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan a été modifié afin d'y intégrer la PG 00.18 qui prévoit que dans le cadre d'évaluation des incidences liée à un projet , le demandeur devra démontrer la compatibilité de son projet avec les ambitions de mobilité du plan; que cette prescription règlementaire traduit de manière règlementaire, pour les projets soumis à évaluation de leurs incidences, la modification similaire apportée au volet stratégique afin que les demandeurs de permis doivent démontrer dans une note accompagnée à leur demande dans quelles mesures leurs projets sont compatibles ou contribuent aux ambitions de mobilité du plan; que cette prescription règlementaire a pour but d'assurer la prise en compte de la stratégie de mobilité préconisée par le plan dans les projets d'une certaine ampleur, impliquant notamment des incidences en termes de mobilité;

Que cette modification est mineure et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans la mesure où elle porte sur un élément à joindre au dossier demande de permis pour s'assurer de l'effectivité des ambitions de mobilité du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que les dispositions du RRU sont applicables dans le périmètre du plan dans la mesure où elles ne sont pas contraires au plan; que cela implique que certaines potentialités du plan risquent de ne pas pouvoir être utilisées s'il s'avère que les dispositions du RRU sont plus restrictives sans être contraires au plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de voorschriften van het verordenende luik van het plan zijn opgesteld in de vorm van positieve regels, op basis waarvan de mensen op het terrein de tegenstrijdigheid van de bestaande planologische en reglementaire bepalingen kunnen beoordelen, overeenkomstig de rechtspraak van de Raad van State;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoekt in het plan een lijst op te nemen van voorschriften die afwijken van de huidige regels;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie verzoekt het verordenende luik van het plan aan te vullen met een lijst van voorschriften die afwijken van de huidige regels en een verklarend luik;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat het plan specificeert welke bepalingen van de andere plannen en verordeningen het opheft volgens het beginsel van impliciete opheffing, om; de toepassing ervan te verduidelijken; een omslachtige methodiek en discussies over het bestaan van tegenstrijdigheden tussen de bepalingen van het plan en andere plannen en verordeningen te vermijden om hun impliciete opheffing te beoordelen; zich te richten tot de aanbeveling tot expliciete opheffing van de wetgeving van de afdeling wetgeving van de Raad van State; te zorgen voor een minimum aan rechtszekerheid;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat het plan in het verordenende luik de enige bepalingen opneemt die verschillen van het GBP en de GSV en deze opheffen; dat andere bepalingen die gelijkwaardig zijn aan die van het GBP en de GSV worden geïdentificeerd in het strategische luik van het plan; om de reden dat dit de nodige duidelijkheid zal verschaffen voor de uitvoering van het plan en voor het werk van de actoren in het veld; dat dit de rechtszekerheid en uniformiteit van regelgeving zal vergroten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het niet nodig is de voorschriften van het plan die afwijken van de huidige regels te vermelden, voor zover deze voorschriften de bepalingen van de plannen en verordeningen opheffen die daarmee in strijd zijn krachtens artikel 30/9, § 2 van het BWRO; dat dergelijk werk onverteerbaar en mogelijk onvolledig zou zijn, temeer daar de thans geldende regels ook kunnen evolueren;

Dat het evenmin nodig is om de bepalingen van de plannen en verordeningen waarvan wordt afgeweken te vermelden, aangezien krachtens artikel 30/9, §2 van het BWRO de bepalingen van de plannen en verordeningen die in strijd zijn met de reglementaire normen van het plan worden opgeheven; dat bovendien dergelijk werk ook snel onverteerbaar zou zijn, aangezien het voor elk gebied afzonderlijk zou moeten worden uitgevoerd en voor elk voorschrift de omvang van de tegenstrijdigheid zou moeten specificeren; dat het raadzamer werd geacht om positieve regels vast te leggen, op basis waarvan de mensen op het terrein de tegenstrijdigheid van de bestaande planologische en reglementaire bepalingen kunnen beoordelen, overeenkomstig de rechtspraak van de Raad van State;

Dat ze eraan herinnert dat het doel van het verordenende luik is om een visie voor een samenhangend stedelijk project te definiëren en te omkaderen door de onveranderlijke elementen ervan te definiëren, waarvan de uitvoering moet worden verzekerd door bepaalde reglementaire bepalingen inzake afmetingen en inplanting, naast de bestemmingen; dat de bepalingen van het BBP, de GSV en de GemSV van toepassing blijven binnen de perimeter van het plan, tenzij ze in strijd zijn met de reglementaire bepalingen van het plan waardoor ze worden opgeheven;

Dat ze eraan herinnert dat het overlappen van de voorschriften van het GBP en het RPA tot totale verwarring zou leiden enerzijds omdat de gebiedsbestemming van het GBP en die van het RPA elkaar niet dekken, en anderzijds omdat bepaalde algemene voorschriften van het GBP op een verschillende manier van toepassing zijn afhankelijk van de gebiedsbestemming van het GBP; dat het RPA er juist toe strekt die gebiedsbestemming te hertekenen; dat het plan derhalve voorziet in een nieuwe gebiedsbestemming en nieuwe bestemmingsgebieden die er specifiek voor zijn, en die niettemin gebaseerd zijn op die van het GBP om het werk van de mensen op het terrein te vereenvoudigen en te beveiligen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het gebrek aan mogelijkheid voor publiekrechtelijke personen om af te wijken van de bepalingen van het verordenende luik van het plan bekritiseren, terwijl laatstgenoemden, zoals de Commissie en de andere Europese instellingen, per definitie een doelstelling van algemeen belang nastreven, die onder bepaalde voorwaarden een afwijking van de vereisten van het plan kan rechtvaardigen, om redenen in verband met de veiligheid van hun personeel en/of hun bezoekers of in het geval dat een van de vereisten de Commissie of een instelling zou verplichten de bevoegdheden die hen door de verdragen zijn toegekend te overschrijden;

Considérant que le Gouvernement indique que les prescriptions du volet réglementaire du plan ont été rédigées sous la forme de règles positives, desquelles les praticiens pourront juger la contrariété des dispositions planologiques et réglementaires existantes, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État;

Considérant que la Commission régionale de développement demande d'intégrer au plan une liste des prescriptions qui dérogent aux règles actuelles;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le volet règlementaire du plan soit complété par une liste des prescriptions dérogeant aux règles actuelles et un volet explicatif;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les dispositions des autres plans et règlements qu'il abroge selon le principe de l'abrogation implicite, afin; de clarifier son application; d'éviter une méthodologie lourde et des discussions sur l'existence de contradictions entre les dispositions du plan et des autres plans et règlements pour juger de leur abrogation implicite; de se conformer à la recommandation d'abrogation expresse du guide de la législation de la section législation du Conseil d'Etat; d'assurer un minimum de sécurité juridique;

Considérant que des réclamants demandent que le plan reprenne dans son volet règlementaire les seules dispositions qui diffèrent du PRAS et du RRU et les abrogent; que les autres dispositions équivalentes à celles du PRAS et du RRU soient identifiées dans le volet stratégique du plan; aux motifs que cela apportera la clarté nécessaire à la mise en œuvre du plan et au travail des acteurs de terrain; que cela augmentera la sécurité juridique et l'uniformité des règlementations;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il n'est pas nécessaire de mentionner les prescriptions du plan qui dérogent aux règles actuelles, dans la mesure où ces prescriptions abrogent les dispositions des plans et règlements qui y sont contraires en vertu de l'article 30/9, §2 du CoBAT; qu'un tel travail serait indigeste et risquerait de ne pas être exhaustif, d'autant plus que les règles en vigueur actuellement sont également susceptibles d'évoluer;

Qu'il n'est pas non plus nécessaire de mentionner les dispositions des plans et règlements auxquels il est dérogé, puisqu'en vertu de l'article 30/9, §2 du CoBAT, les dispositions des plans et règlements qui sont contraires aux normes réglementaires du plan sont abrogées; qu'en outre, un tel travail serait aussi vite indigeste, puisqu'il devrait être mené zone par zone et préciser pour chaque prescription, la mesure de la contrariété; qu'il a été jugé plus judicieux de fixer des règles positives, desquelles les praticiens pourront juger la contrariété des dispositions planologiques et réglementaires existantes, conformément à la jurisprudence du Conseil d'État;

Qu'il rappelle que l'objectif du volet réglementaire est de définir et d'encadrer une vision pour un projet urbain cohérent en définissant ses éléments invariants, dont la mise en œuvre doit être assurée par certaines dispositions règlementaires en matière de gabarit et d'implantation, en plus des affectations; que les dispositions des PPAS, RRU et RCU restent applicables dans le périmètre du plan, sauf si elles sont contraires aux dispositions règlementaires du plan qui les abrogent;

Qu'il rappelle que superposer les prescriptions des PRAS et PAD conduirait à la confusion totale, d'une part, en raison du fait que le zonage du PRAS et celui du PAD ne se recoupent pas, et, d'autre part, en raison du fait que certaines prescriptions générales du PRAS s'appliquent de façon différenciée en fonction du zonage du PRAS, que le PAD se propose précisément de redessiner; que le plan prévoit donc un nouveau zonage et de nouvelles zones d'affectation qui lui sont propres, et qui sont néanmoins inspirées de celles du PRAS afin de simplifier et sécuriser le travail de praticiens;

Considérant que des réclamants critiquent l'absence de possibilité de dérogation aux dispositions du volet règlementaire du plan pour les personnes de droit public, alors que ces dernières, telles que la Commission et les autres institutions européennes, poursuivent par définition un objectif d'intérêt général qui peut justifier un écartement des exigences du plan dans certaines conditions, pour des impératifs liés à la sécurité de leur personnel et/ou de leurs visiteurs ou bien dans l'hypothèse où une des exigences obligeraient la Commission ou une institution à outrepasser les compétences qu'ils leur auront été dévolues par les traités;

Overwegende dat een aantal reclamanten verzoeken dat het plan voorziet in een mogelijkheid voor publiekrechtelijke personen om onder bepaalde gerechtvaardigde voorwaarden af te wijken van het RPA; dat zij de toevoeging voorstellen van het volgende voorschrift: "Een vergunning kan in afwijking van dit plan worden verleend wanneer deze wordt aangevraagd door een publiekrechtelijk persoon in de zin van artikel 175 van het BWRO, op voorwaarde dat de handelingen en werkzaamheden rechtstreeks verband houden met de uitoefening van haar opdrachten en voor zover deze afwijkingen:

1° gerechtvaardigd zijn rekening houdend met de specifieke kenmerken van het project ten aanzien van de precieze locatie waar het is gepland;

2° de coherente uitvoering van dit plan in de rest van zijn toepassingsgebied niet in het gedrang brengen";

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat er geen mogelijkheid tot afwijking bestaat ten aanzien van de reglementaire voorschriften van het plan, in tegenstelling tot die van het BBP;

Dat er, gelet op de inrichtingsopties van het plan die zijn opgenomen in het verordenende luik ervan, geen bijzondere reden is om te voorzien in afwijkende voorschriften voor overheden;

3. Bijzondere voorschriften – algemene opmerkingen

Dichtheid en programmatische gemengdheid

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de geplande dichtheden van de aanpalende sites en daarbij aanvoeren dat ze te groot zijn; dat ze zullen leiden tot geluidshinder, ongemakken, een gevoel van onderdrukking, een stijging van de verplaatsingen, wat in strijd is met het algemene doel van het RPA "de levenskwaliteit te verbeteren";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de gevolgen van het plan onderzocht werden in het MER; dat de aanbevelingen van het MER, met name op het gebied van programmering en dichtheid, verwerkt zijn in het plan; dat de dichtheid van de aanpalende sites derhalve niet als problematisch beschouwd wordt en dat de regering van mening is dat het plan beantwoordt aan het algemene doel de levenskwaliteit te verbeteren door te zorgen voor een beheerste dichtheid overeenkomstig het GPDO;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat de verdichting de woonoppervlakte verbetert en met name zorgt voor "betaalbare" huisvesting; dat de handels- en kantoorfunctie slechts een aanvulling vormen op de huisvestingsfunctie;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de creatie van nieuwe woon- en kantooroppervlakte;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de creatie van nieuwe handelsoppervlakte en daarbij aanvoeren dat er al veel handelszaken gevestigd zijn en in het Brussels Gewest;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de verbetering van de levenskwaliteit voor de inwoners beoogt; dat de perimeter van het plan overeenstemt met de prioritaire ontwikkelingspool van de Delta-Herrmann-Debroux-site, zoals geïdentificeerd in het GPDO dat werd goedgekeurd op 12 juli 2018;

Dat het plan, in het kader van de programmatische gemengdheid dat het wil ontwikkelen overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO, huisvesting integreert in de economische ontwikkeling alsmede een coherente visie op mobiliteit en economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat hierboven al werd uiteengezet dat het absoluut noodzakelijk is de beschikbare ruimte optimaal te benutten om te beantwoorden aan de actuele en toekomstige behoeften op het gebied van huisvesting, voorzieningen en verwante diensten;

Dat het plan het eveneens mogelijk zal maken voorzieningen, handelszaken, nuttige diensten voor de bevolking en een nabijheidseconomie te creëren;

Dat de regering eraan herinnert dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om erin op te nemen dat de huisvesting die gecreëerd wordt op de terreinen die eigendom zijn van het Gewest, voor minimaal 50 % uit sociale woningen moet bestaan, overeenkomstig de Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024 die voorziet in de creatie van betaalbare huisvesting;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op het MER wat betreft het programma van de bestemmingen van het plan en daarbij aanvoeren dat de in dit hoofdstuk genoemde totalen per programma niet overeenstemmen met de waarden die men verkrijgt als men de tabellen van 1 (Triomf), 2 (Delta), (Driehoek), (Beaulieu), 9 (Demey) optelt; dat de titel van de totalen per programma niet gedefinieerd is en ook niet overeenstemt met die van de tabellen 1 (Triomf), 2 (Delta), 5 (Driehoek), 7 (Beaulieu), 9 (Demey); dat het

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie une possibilité pour les personnes de droit public de déroger au PAD à certaines conditions justifiées; qu'ils suggèrent l'ajout de la prescription suivante : « Un permis peut être octroyé en dérogation au présent plan lorsqu'il est sollicité par une personne de droit public au sens de l'article 175 du CoBAT, à condition que les actes et travaux soient directement liés à l'exercice de ses missions et si ces dérogations :

1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé;

2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du présent plan dans le reste de son champ d'application »;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'aucune possibilité de dérogation n'existe par rapport aux prescriptions réglementaires du plan, contrairement à celles du PPAS;

Qu'au vu des options d'aménagement du plan contenues dans son volet règlementaire, il n'y a pas de raison particulière de prévoir des prescriptions dérogatoires pour les autorités publiques;

3. Prescriptions particulières – observations générales

Densité et mixité programmatique

Considérant que des réclamants critiquent les densités projetées des sites en accroche aux motifs; qu'elles sont trop importantes; qu'elles vont engendrer des nuisances sonores, de l'inconfort, un sentiment d'oppression, une augmentation des déplacements, ce qui est contraire à l'objectif général du PAD "d'amélioration de la qualité de vie";

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan; que le pan intègre les recommandations du RIE, notamment en matière de programmation et de densité; que la densité des sites en accroches n'est dès lors pas jugé problématique et que le Gouvernement estime que le plan répond à l'objectif général d'amélioration de la qualité de vie en prévoyant une densité maîtrisée conformément au PRDD;

Considérant que des réclamants demandent que la densification bénéficie aux surfaces de logement, et en particulier de logement « abordables »; que les fonctions de commerces et de bureaux ne soient que des compléments à la fonction de logement;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouvelles surfaces de logement et de bureaux;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouvelles surfaces de commerce, aux motifs; qu'il existe déjà de nombreux commerces dans les environs et en région bruxelloise;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise l'amélioration de la qualité de vie pour les habitants; que le périmètre du plan correspond au pôle de développement prioritaire du site Delta Hermann-Debroux identifié par le PRDD adopté le 12 juillet 2018;

Que dans le cadre de la mixité programmatique qu'il entend développer conformément aux objectifs du PRDD, le plan intègre le logement aux développements économiques ainsi qu'une vision cohérente de la mobilité et du développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale; qu'il a déjà été exposé ci-avant qu'il est indispensable de mobiliser le foncier afin répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements, équipements et services associés;

Que le plan permettra également la création d'équipements, de commerces, de services utiles à la population, et d'une économie de proximité;

Qu'il rappelle que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y inscrire l'objectif de produire minimum 50 % de logements à finalité sociale parmi les logements créés sur les terrains dont la Région est propriétaire, conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 qui prévoit la création de logement abordable;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qui concerne le programme d'affectations du plan, aux motifs; que les totaux par programmation repris dans ce chapitre ne correspondent pas à ceux issus de l'addition des tableaux 1 (Triomphe), 2 (Delta), (triangle), (Beaulieu), 9 (Demey); que l'intitulé des totaux par programmation n'est pas défini et ne correspond pas non plus à ceux de ces tableaux 1 (Triomphe), 2 (Delta), 5 (triangle), 7 (Beaulieu), 9 (Demey); que ces

derhalve niet mogelijk is op basis van deze cijfers de inhoud van het algemene programma van het plan en per site op correcte en gedetailleerde wijze te vergelijken en te analyseren;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat het MER wordt aangevuld met een gedetailleerde berekening teneinde een nauwgezette controle en analyse van het programma van bestemmingen van het plan mogelijk te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de in het MER genoemde cijfers afkomstig zijn van de verschillende hypothesen op basis waarvan de effecten van het ontwerp en de alternatieven daarvoor onderzocht werden om na te gaan welk scenario de voorkeur geniet en aanbevelingen te formuleren; die aanbevelingen werden verwerkt in het plan met uitzondering van degene die niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Dat de programma's van de aanpalende sites werden voorgesteld in deel 3 – Methodologie en voorstelling van de alternatieven;

Dat er een gedetailleerde tabel voor iedere site werd opgesteld; dat punt 2.3 van deel 3 een samenvattende tabel bevat; dat de tabellen een totaal voor elk alternatief en voor iedere site vermelden;

Aanvullende voorschriften met betrekking tot de bouwhoogtes

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op de voorschriften betreffende de bouwhoogte aangezien de hoogtes worden vastgelegd in bouwlagen en gemiddeld aantal bouwlagen, waarbij ze aanvoeren dat het begrip "bouwlaag" niet precies is en niet gedefinieerd wordt; dat de berekeningsmethode en het begrip "gemiddelde hoogte" niet nader omschreven worden; dat de gebieden met verschillende hoogtes niet precies afgebakend zijn;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat de methode voor de berekening van de gemiddelde hoogte wordt vastgelegd met voldoende wiskundige nauwkeurigheid, in meter in plaats van in bouwlagen, en daarbij precies vast te leggen vanaf welke bouwlaag begonnen de meting begint;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen het bijzondere voorschrift 4.4.6 van het plan als volgt te wijzigen: "Als de opgegeven hoogte verwijst naar een gemiddelde hoogte (GH) in een bepaald gebied, zijn volumeverschillen in dat gebied toegelaten op voorwaarde dat de som van de volumes van de verschillende bouwwerken (V1 tot Vn) niet hoger is dan het maximale volume (Vmax.) dat als volgt wordt berekend: (V1+...+Vn) < Vmax, waarbij:

1. Vmax = GH*GO;

2. GH= gemiddelde hoogte van de bouwwerken opgelegd door het PVA van het gebied (x, y of z m);

3. GO = de grondoppervlakte van het deel van het project dat gelegen is in een "gebied met gemiddelde hoogte = x, y of z m";

4. V1 tot Vn = volume van elk deel van het bouwwerk, berekend als volgt: projectie op de grond van het bouwwerk, vermenigvuldigd met de hoogte van het bouwwerk op elk punt. Als de hoogte van het bouwwerk te onregelmatig is, kan de aanvrager het volume van het bouwwerk berekenen door de projectie op de grond te vermenigvuldigen met de maximale hoogte;

Wetende dat de hoogte van bouwwerken nooit meer mag bedragen dan u m in gebieden met een gemiddelde hoogte = x m, v m in gebieden met een gemiddelde hoogte = y m en w m in gebieden met een gemiddelde hoogte = z m, behalve op plaatsen waar zich een landschappelijk herkenningspunt bevindt";

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat er geen enkele afwijking van de voorschriften van het verordenende luik kan worden toegestaan en dat bij de aanleg van gebieden waarin verschillende functies ontwikkeld kunnen worden, een zekere flexibiliteit toch wenselijk is, met name wat betreft de hoogte, aangezien er een verscheidenheid aan types projecten ontwikkeld kunnen worden al naargelang de gekozen bestemming en de beperkingen die eigen zijn aan elke bestemming; dat het begrip bouwlaag" deze flexibiliteit biedt met inachtneming van de voorschriften van het strategische luik, waarin de stedelijke vorm en de verwachte bouwhoogtes zijn vastgelegd; dat de bouwhoogtes en met name hun verhouding tot de andere bouwwerken in deze of de aangrenzende gebieden overigens nauwkeuriger geanalyseerd zullen worden wanneer de vergunningsaanvragen onderzocht worden;

Dat het begrip "bouwlaag", dat gebruikt wordt in het plan, meer flexibiliteit biedt bij de uitvoering van het plan dan een hoogteregel uitgedrukt in meter, temeer daar de verschillen in het grondniveau van bepaalde sites soms groot zijn en het begrip "bouwlaag" dan beter gepast is; dat het begrip "bouwlaag" het bovendien mogelijk maakt te voorzien in soms specifieke behoeften die een bijzondere plafondhoogte rechtvaardigen, wat niet mogelijk zou zijn met een regel die een absolute hoogte vastlegt;

chiffres ne permettent dès lors pas de comparer et d'analyser correctement et finement le contenu du programme général du plan et de ceux par site;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE soit complété par un détail du calcul afin de permettre une vérification et une analyse fine du programme d'affectation du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les chiffres mentionnés dans le RIE sont issus d'hypothèses différentes à partir desquelles le RIE a examiné les incidences du projet et de ses alternatives afin de déterminer le scénario préférentiel et formuler des recommandations, que le plan a intégré, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail;

Que les programmations des sites en accroche ont été présentés dans la Partie 3 – Méthodologie et présentation des alternatives;

Qu'un tableau détaillé pour chaque site a été établi; qu'un tableau de synthèse est présenté au point 2.3 de la partie 3; que les tableaux présentent un total pour chaque alternative et pour chaque site;

Prescriptions additionnelles relatives aux hauteurs des constructions

Considérant que des réclamants critiquent les prescriptions en matière de hauteur des constructions en ce qu'elles fixent des hauteurs en niveaux et en moyenne de niveaux, aux motifs; que la notion de « niveau » est imprécise et n'est pas définie; que la méthode de calcul et la notion de « hauteur moyenne » ne sont pas précisées; que les zones de hauteurs différentes ne sont pas précisément délimitées;

Considérant que des réclamants demandent que la méthode de calcul de la hauteur moyenne soit définie avec suffisamment d'exactitude mathématique, en mètres plutôt qu'en niveaux, en définissant précisément à partir de quel niveau les mesures seront prises;

Considérant que des réclamants suggèrent de modifier la prescription particulière 4.4.6 du plan comme suit : « Lorsque la hauteur indiquée fait référence à une hauteur moyenne (HM) dons une zone déterminée, des variations de volume sont autorisées dans cette zone pour autant que la somme des volumes des différentes constructions (V1 à Vn) ne dépasse pas le volume maximum (Vmax.) calculé comme suit: (V1+...+Vn) < Vmax, où :

1. Vmax= HM* SM;

2. HM= hauteur moyenne des constructions imposée par le PAO dans la zone (x, y ou z m);

3. SM =la superficie au sol de la partie du projet située en « zone avec hauteur moyenne =x , y ou z m ";

4. V1 à Vn = volume de chaque partie de construction, calculé comme suit : projection au sol de la construction, multipliée par la hauteur de la construction en tout point. Si la hauteur de la construction est trop irrégulière, le demandeur pourra calculer le volume de la construction en multipliant sa projection au sol par sa hauteur maximale;

Sachant que la hauteur des constructions ne peut jamais dépasser u m dans les zones avec hauteur moyenne = x m, v m dans les zones avec hauteur moyenne = y m et w m dans les zones avec hauteur moyenne = z m, sauf aux endroits où un repère paysager est indiqué. »;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'aucune dérogation ne peut être octroyée par rapport aux prescriptions du volet réglementaire, et qu'il convient de laisser une certaine souplesse, en termes de hauteur notamment, dans l'aménagement des zones autorisant le développement de plusieurs fonctions, étant donné la diversité des types de projet qui pourraient s'y développer en fonction de l'affectation retenue et des contraintes propres à chaque affectation; que la notion de niveau permet d'apporter cette souplesse, tout en ayant égard aux prescriptions du volet stratégique qui précisent la forme urbaine et les gabarits attendus; que les gabarits et notamment leurs rapports avec les autres constructions de ces zones ou des zones avoisinantes feront par ailleurs l'objet d'une analyse plus précise au niveau de l'instruction des demandes de permis;

Que la notion de « niveau » auquel le plan fait préférence permet d'apporter davantage de souplesse dans la mise en œuvre du plan qu'une règle de hauteur exprimée en mètres, d'autant plus que certains sites présentent des dénivelés parfois importants pour lesquels la notion de niveau est plus appropriée; que cette notion de niveau permet par ailleurs de répondre à des besoins parfois spécifiques qui justifient l'aménagement d'une hauteur sous plafond particulière, qui ne pourrait être appréhendée par une règle de hauteur absolue;

Dat het verordenende luik van het plan echter is gewijzigd teneinde de maximale hoogte van de gangbare verdiepingen vast te leggen op 3,5 m van plaat tot plaat in het geval van een bestemming als huisvesting; Dat het begrip "gemiddelde hoogte" niet gedefinieerd is in het plan met hetzelfde doel een zekere flexibiliteit te bieden bij de uitvoering van het plan; dat de gemiddelde hoogte die wordt opgelegd door de aanvullende voorschriften van het verordenende luik van het plan, wordt berekend volgens de gangbare definities van "hoogte" en "gemiddelde";

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de precieze grenzen van gebieden met verschillende hoogtes exact vastgelegd worden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verschillende hoogtes worden opgelegd in geschreven voorschriften, die de hoogtes bepalen door te verwijzen naar bestaande of geplande wegen of publieke ruimtes, zonder dat ze het voorwerp uitmaken van een grafisch voorschrift dat de hoogtegebieden aangeeft waarvan niet kan worden afgeweken, teneinde een minimum aan flexibiliteit te bieden bij de realisatie van de stedelijke vorm van het gebied;

Overwegende dat verscheidene reclamanten zich vragen stellen bij het gemiddelde trottoirniveau ter hoogte van een gebouw waarmee rekening moet worden gehouden om de bouwhoogte te berekenen, aangezien het gebied wordt omgeven door verschillende publieke ruimtes;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat in het plan is bepaald dat het referentieniveau voor de bepaling van de bouwhoogte overeenstemt met het gemiddelde trottoirniveau ter hoogte van het gebouw;

Dat er rekening kan worden gehouden met alle trottoirniveaus ter hoogte van het gebouw om op basis daarvan het gemiddelde niveau van het trottoir ter hoogte van het gebouw te bepalen;

Dat het gemiddelde niveau van het trottoir ter hoogte van het gebouw derhalve wordt bepaald door het gemiddelde trottoirniveau langs heel de straatgevel van het gebouw te berekenen:

Dat deze berekeningsmethode minder arbitrair is dan het trottoirniveau te meten in het midden van de straatgevel, aangezien het trottoirniveau aanzienlijk kan verschillen aan weerszijden van het midden van de gevel;

4. Bijzondere voorschriften betreffende de typische woongebieden van Herrmann-Debroux (B)

BV 02. Typische woongebieden

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op het bijzondere voorschrift 02.03. van het plan, dat bepaalt dat de voorziening niet meer dan 250 m² mag beslaan, terwijl de oppervlakte voor handelszaken wordt uitgebreid tot 300 m²;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 02.03 van het plan geïnspireerd is op de maximumgrenzen voor voorzieningen en handelszaken toegestaan in typisch woongebied van het GBP; dat het doel een programmatische gemengdheid te ontwikkelen, met buurtwinkels en -diensten die nuttig zijn voor inwoners, de limiet van 300 m² handelszaken in de typische woongebieden van het plan rechtvaardigt;

Dat de grens van 250 m² ook betrekking heeft op de productieactiviteiten;

Dat voorschrift 02.06.01, dat van toepassing is op het typisch woongebied van de site Stadion-Adeps, toelaat de vloeroppervlakte bestemd voor voorzieningen van collectief belang te vergroten tot 1.000 m² per gebouw voor school-, culturele, sport-, sociale en gezondheidsvoorzieningen;

Dat bijzonder voorschrift 02.03 betreft een relatief klein deel van het plan; dat de toepassing van het AV 0.7 van het GBP binnen de perimeter van het plan door het AV 00.14 van het plan niet werd uitgesloten.

Dat het voorschrift 02.03 ongewijzigd is gebleven wat betreft de van de locatie van handeszaken, om hun ontwikkeling te beperken tot de gelijkvloerse en de eerste verdieping van de gebouwen, met de bedoeling om de activering van de benedenverdiepingen en de aangrenzende publieke ruimte te verzekeren en om te voorkomen dat deze functie wordt uitgebreid naar de andere verdiepingen van de gebouwen;

Dat deze regel wordt gerechtvaardigd door het residentiële karakter van de woonwijk; Dat de mogelijkheid om handeslzaken op de bovenverdiepingen te installeren de levenskwaliteit in de wijk kan verminderen, met name de installatie van een handelszaak op het dak in een woonwijk;

que toutefois, le volet règlementaire du plan a été modifié afin de définir la hauteur maximale des étages courants à 3,5 m de dalle à dalle dans le cas des affectations de logement;Que la notion de « hauteur moyenne » n'est pas définie dans le plan dans le même objectif d'offrir une certaine flexibilité dans la mise en œuvre du plan; que la hauteur moyenne imposée par les prescriptions additionnelles du volet règlementaire du plan sera calculée selon les définitions courantes de hauteur et de moyenne;

Considérant que des réclamants demandent que la délimitation exacte des zones de hauteurs différentes soit précisée;

Considérant que le Gouvernement indique que les différentes hauteurs imposées sont décrites dans les prescriptions littérales qui les prévoient, par référence aux voiries ou espaces publics existants ou projetés, sans faire l'objet d'une prescription graphique indiquant des zones de hauteur auxquelles il ne pourrait pas être dérogé, afin d'apporter un minimum de souplesse dans la mise en œuvre de la forme urbaine de la zone;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment à prendre en compte pour calculer la hauteur des constructions, étant donné que la zone est bordée par plusieurs espaces publics différents;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan précise que le niveau de référence pour la détermination des gabarits correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment;

Que le niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment permet de prendre en compte l'ensemble des niveaux du trottoir au droit d'un bâtiment pour en déterminer le niveau moyen;

Que le niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment est dès lors déterminé en calculant la moyenne des niveaux du trottoir tout au long de la façade à rue du bâtiment :

Que cette méthode de calcul est moins arbitraire que le niveau de trottoir mesuré au milieu de la façade à rue, les niveaux de trottoir pouvant évoluer de manière importante de part et d'autre du milieu de la façade d'un bâtiment;

4. Prescriptions particulières relatives aux zones d'habitat Herrmann-Debroux (B)

PP 02. Zones d'habitation

Considérant que des réclamants critiquent la prescription particulière 02.03. du plan en ce que l'équipement ne peut dépasser 250 m² tandis que la surface dédiée aux commerces est étendue à 300 m²;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 02.03 du plan s'inspire des seuils maximaux d'équipements et de commerces autorisés dans la zone d'habitation du PRAS; que la limite de 300 m² de commerce se justifie dans les zones d'habitation du plan par l'objectif de développement d'une mixité programmatique incluant des services et commerces de proximité bénéficiant aux logements;

Que le limite de 250m² concerne également les activités productives;

Que la prescription 02.06.01 applicable à la zone d'habitation du site Stade-Adeps autorise de porter la superficie de plancher affectée aux équipements collectifs à 1.000 m2 par immeuble pour les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux et de santé;

Que la prescription particulière 02.03 conserne une zone relativement réduite du plan; que l'application de la PG 0.7 du PRAS dans le périmètre du plan n'a pas été exclue par la PG 00.14 du plan.

Que la prescription 02.03 a été maintenue telle quelle en ce qui concerne la localisation des commerces afin de limiter leur développement aux rez-de-chaussée et premier étage des immeubles, afin d'assurer l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public ajdacent et d'empêcher l'extension de cette fonction aux autres étages des immeubles;

Que cette règle se justifie par le caractère résidentiel de la zone d'habitation; Que la faculté d'installation de commerces aux étages supérieurs, est de nature à réduire la qualité de vie du quartier, en particulier l'installation d'un commerce en toiture dans un quartier résidentiel;

BV 02.06. Typisch woongebied Stadion-Adeps (site Stadion-Adeps)

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt het typisch woongebied op de site Stadion-Adeps uit de perimeter van het plan te halen; dat anders de bouwhoogtes moeten worden beperkt tot twee verdiepingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde voorschrift 7.6, opgenomen in het ontwerp van plan, te schrappen en geen maximale bouwhoogte meer op te leggen; dat deze wijziging tot doel heeft de schaal van de bestaande bouwwerken in deze wijk te behouden;

Dat, als er geen maximumhoogte is vastgelegd in het plan, de bouwhoogtes worden bepaald door de GSV; dat aangezien de bouwhoogte van de bestaande gebouwen doorgaans varieert tussen G+1+D en G+2+D, de maximumhoogtes van de projecten op deze site lager zullen zijn dan hetgeen werd voorzien in het ontwerpplan; dat deze verlaging van de maximale bouwhoogtes van gering belang is op de schaal van het plan en geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zal hebben, aangezien de bouwhoogtes binnen de grenzen van de GSV blijven, gelet op de reeds aanwezige bebouwing, zonder nieuwe effecten te veroorzaken waarmee geen rekening zou zijn gehouden in het MER met betrekking tot het ontwerpplan;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen het creëren van een woningdichtheid in het typisch woongebied Stadion-Adeps die hoger is dan de huidige normen voor woningdichtheid per hectare in het gebied, en daarbij aanvoeren dat de omliggende wegen niet voorzien zijn op een dergelijke woningdichtheid, dat de gemeentelijke financiën niet volstaan om de wegen te vernieuwen en te onderhouden;

Overwegende dat verscheidene reclamanten suggereren dat het plan voorziet in de mogelijkheid gemengde gebouwen op te richten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het woongebied van de site Stadion-Adeps momenteel als woongebied is opgenomen in het GBP; dat het typisch woongebied van het plan daarop geïnspireerd is en niet leidt tot een verhoging van de woningdichtheid in het gebied, maar wel aanzet tot de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid in de toekomstige nieuwe gebouwen;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de verhoging van de toegelaten bouwhoogte in het typisch woongebied Stadion-Adeps;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen de maximumhoogte te beperken tot 3 verdiepingen en daarbij aanvoeren dat de aangrenzende bouwwerken 2 verdiepingen hoog zijn; dat het gaat om een woonwijk;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat voorschrift 7.6 in het ontwerpplan geen van beperking oplegt aan de bouwhoogte;

Dat de bouwhoogtes in het gebied zullen worden bepaald in overeenstemming met de GSV;

Typisch woongebied Demey (Demey-site)

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen het creëren van een typisch woongebied op de plaats waar zich nu de gemeenschappelijke tuinen Les Jardins de la Vignette bevindt;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om het typisch woongebied Herrmann-Debroux tussen Kleine Wijngaardstraat nr. 70 en 78 te schrappen;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen de gemeenschappelijke tuin Les Jardins de la Vignette te behouden, gezien diens goede ligging, goede zichtbaarheid, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, sociale functie als ontmoetingsplaats voor de wijkbewoners, rol in het groene netwerk en de onmogelijkheid de tuin te verplaatsen naar een andere plaats op de site;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen het voortbestaan van de gemeenschappelijke tuin te verzekeren en hem op zijn huidige plaats op te nemen in het plan;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen het typisch woongebied op te nemen in het aangrenzende parkgebied;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het typisch woongebied van de Demeysite momenteel als typisch woongebied is opgenomen in het GBP; dat dit gebied werd gehandhaafd als typisch woongebied in het plan, teneinde er de toegang tot het park en de continuïteit van de bebouwing van de Kleine Wijngaardstraat te benadrukken en te kwalificeren, zoals aanbevolen in het strategische luik van het plan;

PP 02.06. Zone d'habitation Stade-Adeps (Site Stade-Adeps)

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la zone d'habitation prévue sur le site Stade-Adeps soit retirée du périmètre du plan; qu'à défaut, les gabarits des constructions soient limités à deux étages;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de supprimer la prescription 7.6 reprise dans le projet de plan, et supprimer la hauteur maximale des constructions; que l'objectif de cette modification est de préserver l'échelle des constructions existantes de ce quartier;

Qu'en l'absence de hauteur maximale définie par le plan, les hauteurs des bâtiments sont définies par le RRU; que les bâtiments existants ayant des gabarits variant globalement entre R+1+T et R+2+T, les hauteurs maximales des projets prévus sur ce site seront plus basses que celles prévues par le projet de plan; que cette réduction des gabarits maximas est mineure à l'échelle du plan et n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, puisqu'elle aboutit à maintenir les gabarits existants dans les limites du RRU dans le respect du cadre bâti existant, sans induire d'incidences nouvelles qui n'auraient pas été prises en compte dans le RIE relatif au projet de plan;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une densité de logement dans la zone d'habitation Stade-Adeps dépassant les normes actuelles de logement à l'hectare dans la zone, aux motifs; que les voiries avoisinantes ne sont pas prévues pour une telle densité de logements, que les finances communales ne permettront pas de rénover ni d'entretenir ces voiries;

Considérant que des réclamants suggèrent que le plan prévoit la possibilité de construire des immeubles mixtes;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone d'habitation du site Stade-Adeps est actuellement reprise en zone d'habitation du PRAS; que la zone d'habitation du plan s'inspire de cette dernière et n'a pas pour effet d'augmenter la densité de logement dans la zone, mais d'y encourager le développement d'une mixité programmatique dans les futurs nouveaux immeubles;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'augmentation de la hauteur maximale autorisée dans la zone d'habitation Stade-Adeps;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur maximale soit limitée à 3 étages, aux motifs; que la hauteur de constructions existantes voisines est de 2 étages; qu'il s'agit d'un quartier résidentiel;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la prescription 7.6 reprise dans le projet de plan, et ne contient pas de prescription relative à la hauteur maximale des constructions;

Que les hauteurs des constructions de la zone seront déterminées conformément aux dispositions du RRU;

Zone d'habitation Demey (Site Demey)

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une zone d'habitation à la place des jardins collectifs « jardins de la Vignette » existants;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de supprimer la zone d'habitation Herrmann-Debroux entre les n°70 et 78 rue de la Vignette;

Considérant que des réclamants demandent le maintien du jardin collectif « Les jardins de la vignette », compte tenu de sa bonne situation, de sa bonne visibilité, de son accessibilité aux PMR, de l'impossibilité de la déplacer à un autre endroit du site, de son rôle social en tant que lieu de rencontre entre les habitants du quartier, de son rôle dans le maillage vert;

Considérant que des réclamants demandent que le jardin collectif soit pérennisé et intégré dans le plan à son emplacement actuel;

Considérant que des réclamants demandent que la zone d'habitation soit incluse dans la zone de parc voisine;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone d'habitation du site Demey est actuellement reprise en zone d'habitation au PRAS; que cette zone a été maintenue en zone d'habitation dans le plan, afin d'y articuler et qualifier l'entrée du parc et la continuité du front bâti de la rue de la Vignette, tel que le préconise le volet stratégique du plan;

Dat het plan de vernietiging van de gemeenschappelijke tuin Les Jardins de la Vignette niet voorschrijft; dat het strategische luik aanbeveelt de tuin in de mate van het mogelijke te behouden of te verplaatsen; dat de voorschriften van het typisch woongebied van het plan gelden voor elke potentiële toekomstige bouw in het gebied;

5. Bijzondere voorschriften betreffende de sterk gemengde gebieden Herrmann-Debroux (C) – Gemengd gebied Herrmann-Debroux

Overwegende dat verscheidene reclamanten van mening zijn dat het verplicht stellen van een gemiddelde hoogte van 7 bouwlagen veel te strikt is; dat zij vragen in plaats daarvan een maximale gemiddelde bouwhoogte op te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een gemiddelde hoogte van 5 bouwlagen oplegt voor de bouwwerken in het gemengd gebied van de Beaulieusite; dat dit gemiddelde uitgerekend tot doel heeft te zorgen voor enige flexibiliteit bij de inrichting van het gebied; Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de toegestane maximumhoogte te verlagen tot 6 bouwlagen om een aansluiting met de bouwwerken van verschillende hoogtes te verzekeren;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de zinsnede "Er wordt een aansluiting gemaakt tussen de bestaande gebouwen van verschillende hoogte" in zoverre dat dit streven juridisch aanvechtbaar is en zich zou moeten beperken tot het strategische luik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de integratie in hun bebouwde omgeving van de toekomstige bouwwerken die gepland worden in het kader van de verschillende sites in de perimeter van het plan, aansluit bij het hoofddoel van het plan de stad te vervolledigen door de breuken en de fragmentering van het bebouwde landschap weg te werken; dat de regering van plan regelgevende kracht te geven aan dit beginsel van aansluiting tussen de gebouwen van verschillende hoogte, teneinde de verwezenlijking van het voornoemde doel te garanderen; dat het aan de uitreikende overheid is om te beoordelen, in het kader van de afgifte van de vergunningen, of het project voorziet in een aansluiting die een goede stedenbouwkundige integratie verzekert;

dat het voorschrift 03.02 ongewijzigd is gebleven wat betreft de van de locatie van handeszaken, om hun ontwikkeling te beperken tot de gelijkvloerse en de eerste verdieping van de gebouwen, met de bedoeling om de activering van de benedenverdiepingen en de aangrenzende publieke ruimte te verzekeren en om te voorkomen dat deze functie wordt uitgebreid naar de andere verdiepingen van de gebouwen;

Dat deze regel wordt gerechtvaardigd door het residentiële karakter van de gemengd gebied; Dat de mogelijkheid om handeslzaken op de bovenverdiepingen te installeren de levenskwaliteit in de wijk kan verminderen, met name de installatie van een handelszaak op het dak in een woonwijk;

6. Bijzondere voorschriften betreffende de sterk gemengde gebieden Herrmann-Debroux (C) – Sterk gemengde gebieden Herrmann-Debroux

Overwegende dat verscheidene reclamanten opmerken dat de invoering van een maximumquotum per gebied vereist dat er een geactualiseerde overzichtsstaat wordt bijgehouden, vergelijkbaar met de KaSTK van het GBP; dat ze zich afvragen welk instrument ter beschikking gesteld zal worden van de uitreikende overheden om deze opvolging te verzekeren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat AV 00.14 van het plan bepaalt dat de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de woongebieden en de gebieden met gemengd karakter van het GBP moet in aanmerking genomen worden overeenkomstig AV 00.14 van het GBP voor het bijwerken van het saldo van de toelaatbare kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in het netwerk;

Overwegende dat verscheidene reclamanten opmerken dat het bijzondere voorschrift 04.02. van het plan identiek is aan het voorschrift van het GBP; dat zij vragen dat voorschrift te schrappen om de reden dat het geen nut heeft; dat zij vragen om anders te preciseren dat het plan alle voorschriften van het GBP opheft die identiek zijn aan de voorschriften van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 04. van het plan betrekking heeft op de sterk gemengde gebieden Herrmann-Debroux, die verschillen van de sterk gemengde gebieden van het GBP; dat de regering eraan herinnert dat het plan een eigen indeling in gebieden heeft en eigen voorschriften, teneinde te voorkomen dat de bepalingen ervan overlappen met die van het GBP, waarop het echter wel geïnspireerd is, om het werk in de praktijk te vereenvoudigen en meer zekerheid te bieden;

Que le plan n'impose par la destruction des jardins collectifs « jardins de la Vignette » existants; que le volet stratégique préconise leur pérennisation ou leur déplacement dans le parc dans la mesure du possible; que les prescriptions de la zone d'habitation du plan s'appliqueront à toute potentielle future construction dans la zone;

5. Prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux (C) – Zone mixte Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants estiment que l'imposition d'une hauteur moyenne de 7 niveaux est beaucoup trop rigide; qu'ils demandent que ces gabarits soient imposés comme hauteurs moyennes maximales à ne pas dépasser;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose une hauteur moyenne de 5 niveaux pour les constructions implantées dans la zone mixte du site Beaulieu; que cette moyenne vise précisément à apporter une certaine souplesse dans l'aménagement de la zone ; que le volet règlementaire du plan a été modifié pour réduire la hauteur maximale autorisée à 6 niveaux afin d'assurer un raccord avec les constructions de hauteurs différentes;

Considérant que des réclamants critiquent la notion de « un raccord est établi entre les constructions de hauteurs différentes », en ce que cette volonté est juridiquement contestable et devrait se limiter au volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement indique que l'intégration des futures constructions projetées dans le cadre des différents sites du périmètre du plan dans leur contexte bâti s'inscrit dans l'objectif principal du plan de compléter la ville en réduisant les coupures et la fragmentation présente dans le paysage bâti; que le Gouvernement entend donner force réglementaire à ce principe de raccord entre les constructions de hauteurs différentes, afin de garantir la mise en œuvre de l'objectif précité; Qu'il appartiendra à l'autorité délivrante d'apprécier en fait, dans le cadre de la délivrance des permis, si le projet prévoit un raccord, assurant sa bonne intégration urbanistique;

Que la prescription 03.02 a été maintenue telle quelle en ce qui concerne la localisation des commerces afin de limiter leur développement aux rez-de-chaussée et premier étage des immeubles, afin d'assurer l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public ajdacent et d'empêcher l'extension de cette fonction aux autres étages des immeubles;

Que cette règle se justifie par le caractère résidentiel de la zone mixte; Que la faculté d'installation de commerces aux étages supérieurs, est de nature à réduire la qualité de vie du quartier, en particulier l'installation d'un commerce en toiture dans un quartier résidentiel;

6. Prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux (C) – Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants relèvent que l'imposition d'un quota maximal par zone nécessite la mise en place d'un relevé actualisé similaire à la CASBA du PRAS; qu'ils s'interrogent sur l'outil qui sera fourni aux autorités délivrantes pour assurer ce suivi;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 00.14 du plan prévoit que la superficie de plancher affectée aux bureaux et aux activités productives de biens immatériels dans les zones d'habitat et de mixité du PRAS doit être comptabilisée conformément à la PG 00.14 du PRAS pour la mise à jour du solde de bureaux et d'activités de production de biens immatériels admissible dans la maille;

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription particulière 04.02. du plan est identique à la prescription du PRAS; qu'ils demandent de supprimer cette prescription au motif qu'elle est inutile; qu'ils demandent à défaut de préciser que le plan abroge les prescriptions du PRAS qui sont identiques aux siennes;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 04. du plan a trait aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux, différentes des zones de forte mixité du PRAS; que le Gouvernement rappelle le plan dispose de son propre zonage et ses propres prescriptions, afin d'éviter une superposition de ses dispositions avec celles du PRAS, dont il s'inspire néanmoins afin de simplifier et sécuriser le travail des praticiens;

BV 04.03. Jules Cockxwijk Nieuwe gebouwen (Deltasite)

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de vestiging van handelszaken op de benedenverdieping van de geplande gebouwen en daarbij aanvoeren dat dat niet functioneert; dat de bestaande handelszaken op de benedenverdiepingen niet behouden zijn gebleven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de voorrang van het lokaliseren van handelszaken op de gelijkvloerse en eerst verdieping als doel heeft de publieke ruimtes waarop ze uitgeven, te activeren, overeenkomstig de doelstellingen van een gemengde ontwikkeling van de nieuwe Jules Cockxwijk, die tot doel heeft de stad te vervolledigen met bouwprofielen die voldoen aan een open ruimte van het type boulevard; dat dit doel ook wordt nagestreefd met het lint van actieve gevels voor de gebouwen langs de stadsboulevard, die om hun benedenverdieping te activeren, plaats kunnen bieden aan handelszaken, om de bebouwing te doen passen bij de publieke ruimte, die een belangrijke verbinding vormt tussen twee stations van het openbaar vervoer;

Dat het voorschrift 04.03.01. is gewijzigd om deze prioritering op de gelijkvloerse en de eerste verdieping te specificeren ten opzichte van de eventuele inplanting van handelszaken op de andere verdiepingen, hetgeen volgens het plan is toegestaan;

Dat het plan is gewijzigd om de vestiging van handelszaken op de bovenverdiepingen mogelijk te maken, wanneer de aard van de geplande handelszaken daartoe opportuun blijkt in functie van de aard van de voorgestelde handelszaken, zoals een HORECA "rooftop" op het dak van een gebouw; dat deze mogelijkheden niet moeten worden uitgesloten in zoverre de activering van het gelijkvloers en de aangrenzende publieke ruimte gewaarborgd is;

Omwille van het bestaan van een maximale oppervlakte aan toelaatbare handelsruimte in de zone volgens hetzelfde voorschrift, de mogelijkheid om deze handelsruimte op andere verdiepingen in te planten, met behoud van de voorrang voor inplanting op de gelijkvloerse en de eerste verdieping, betreft een geringe wijziging, waarvan niet verwacht wordt dat deze significante milieueffecten zal veroorzaken;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de geplande kantooroppervlakte, omdat die te groot zou zijn voor de site en zijn toegangswegen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een programmatische gemengdheid in het gebied wil ontwikkelen, waaronder een kantoorfunctie in een nieuw pilootwijk met een sterke aansluiting op het openbaarvervoernet; dat de kantoorfunctie echter beperkt is tot 3.500 m^2 per gebouw;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen het creëren van een hotel in deze woonwijk;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en de creatie van een nieuwe wijk in het gebied onderzocht heeft; dat de aanbevelingen van het MER verwerkt zijn in het plan, met name wat betreft de mogelijkheid tot het creëren van een hotelinrichting, waarvan de capaciteit echter beperkt is per gebouw;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de creatie van woningen op de site en daarbij aanvoeren dat deze huisvesting niet kwaliteitsvol is; dat de komst van nieuwe bewoners zal leiden tot meer verkeer en overbelasting van de site; dat de geplande oppervlakten te groot zijn voor de site en haar toegangswegen; dat er al te veel woningen zijn in het gebied; dat de bestaande kantooroppervlakte zorgt voor gemengde bestemmingen in de woonwijk;

Overwegende dat verscheidene reclamanten voorstander zijn van gemengdheid voor de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site beschikt over een zeer sterke aansluiting op het openbaarvervoernet, door zijn ligging tussen de multimodale Delta-esplanade en het metrostation Beaulieu; dat het plan de ontwikkeling van een pilootwijk wat betreft de afhankelijkheid van de personenauto beoogt; dat de kantoorfunctie behouden zal blijven in het kader van de geplande programmatische gemengdheid; dat de ontwikkeling van de huisvestingsfunctie beantwoordt aan de doelstellingen van het plan en het GPDO;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen om de vestiging van een bejaardentehuis op de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten toegelaten zijn als hoofdbestemming in een sterk gemengd gebied; dat de creatie van een bejaardentehuis dus kan worden toegelaten in het gebied; dat een dergelijke voorziening overigens vermeld wordt in de lijst van prioritaire voorzieningen in het strategische luik van het plan;

PP 04.03. Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)

Considérant que des réclamants critiquent l'implantation de commerces aux rez-de-chaussée des constructions projetées, aux motifs; que cela ne fonctionne pas; que les rez-de-chaussée commerciaux existants n'ont pas été maintenus;

Considérant que le Gouvernement indique que la priorisation de localiser les commerces au rez-de-chaussée et au premier étage a pour but d'activer les rez-de-chaussée et les espaces publics sur lesquels ils donnent, conformément aux objectifs de développement mixte de ce nouveau quartier Jules Cockx qui a pour vocation de compléter la ville avec des gabarits répondant à l'espace ouvert du boulevard; que cet objectif est aussi poursuivi par le liseré de façades actives applicable aux immeubles implantés le long du boulevard urbain, afin d'activer leurs rez-de-chaussée qui peuvent accueillir des commerces afin d'articuler le bâti à l'espace public qui constituera une liaison importante entre deux stations de transports publics;

Que la prescription 04.03.01. a été modifiée afin de préciser cette priorisation au rez-de-chaussée et au premier étage par rapport à l'implantation éventuelle de commerces aux autres étages, qui est admise par le plan;

Que le plan a été modifié de façon à permettre l'implantation de commerce aux étages supérieurs, lorsque cela s'avère opportun en fonction de la nature des commerces projetés, comme un établissement HORECA « rooftop » en toiture d'un immeuble; que ces possibilités ne doivent pas être exclues pour autant que l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public adjacent soit garantie;

Qu'en raison de l'existence d'une superficie maximale de commerce admissible dans la zone par la même prescription, la possibilité d'implanter ces commerces à d'autres étages tout en maintenant la priorité d'implantation au rez-de-chaussée et au premier étage est une modification mineure qui n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

Considérant que des réclamants critiquent les superficies de bureau projetés aux motifs qu'elles sont trop importantes pour le site et ses accès;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise le développement d'une mixité programmatique dans la zone, incluant une fonction de bureau dans un nouveau quartier pilote bénéficiant d'une forte connexion au réseau de transports en commun; que la fonction de bureaux est toutefois limitée à 3.500 m^2 par immeuble;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'un hôtel dans ce quartier résidentiel;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et du projet de création d'un nouveau quartier dans la zone; que le plan a intégré ses recommandations, notamment en ce qui concerne la possibilité de créer un établissement hôtelier, dont la capacité est cependant limitée par immeuble;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de logement sur le site, aux motifs; que ce dernier n'est pas assez qualitatif; que l'arrivée de nouveaux habitants va augmenter le trafic et la congestion du site; que les superficies projetées sont trop importantes pour le site et ses accès; qu'il y a déjà trop de logements dans la zone; que les surfaces de bureau existantes apportent une mixité d'affectation dans le quartier résidentiel;

Considérant que des réclamants sont favorables à la mixité du site;

Considérant que le Gouvernement indique que le site dispose d'une connexion très forte au réseau de transports en commun, en ce qu'il s'implante entre l'esplanade multimodale Delta et la station de métro Beaulieu; que le plan vise le développement d'un quartier pilote au niveau de sa dépendance au transport individuel automobile; que la fonction de bureau sera maintenue dans le cadre de la mixité programmatique projetée; que le développement de la fonction de logement répond aux objectifs du plan et du PRDD;

Considérant que des réclamants demandent l'implantation d'une maison de retraite sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone de forte mixite autorise les équipements d'intérêt collectif ou de service public parmi ses affectations principales; que la création d'une maison de retraire pourra donc être autorisée dans la zone; que ce type d'équipement est par ailleurs repris dans la liste des équipements prioritaires identifiés dans le volet stratégique du plan;

Maximale bouwhoogtes

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen een maximumhoogte van 11 verdiepingen en daarbij aanvoeren dat die hoogte buitenproportioneel is, met name in vergelijking met bestaande gebouwen van 5 en 2 verdiepingen die gevestigd zijn langs de Jules Cockxstraat en de Charles Michielslaan; dat de toekomstige gebouwen het landschap zullen verpesten; dat hoge gebouwen meer risico's inhouden op het vlak van brandveiligheid; dat hoge gebouwen hoge beheerkosten met zich brengen, die de sociale gemengdheid zullen beperken;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen de bouwhoogte te beperken tot die van de gebouwen die zich reeds aan de overzijde van de laan bevinden, zijnde maximaal 7 verdiepingen, zodat deze niet nog meer licht en uitzicht verliezen; de bouwhoogte te beperken tot 4 of 5 bouwlagen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om de bouwhoogte te beperken tot maximaal 8 bouwlagen voor de gebouwen in de Jules Cockxstraat en maximaal 3 bouwlagen voor de gebouwen in de Charles Michielslaan; om de formulering van het voorschrift 4.3.7. te vereenvoudigen zoals voorgesteld voor het voorschrift 3.5.4;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en de creatie van een nieuwe wijk in het gebied onderzocht heeft; dat de aanbevelingen van het MER, met name wat betreft de hoogte, in het plan zijn verwerkt;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de toegestane maximumhoogte voor de geplande bouwwerken in de Jules Cockxstraat te verminderen tot 9 bouwlagen;

dat het plan verplicht een gemiddelde hoogte van 7 bouwlagen en een minimumhoogte van 3 bouwlagen aan te houden; dat deze gemiddelde hoogte overeenstemt met de maximumhoogte van de bestaande gebouwen aan de overzijde van de laan; dat deze maximale, gemiddelde en minimale hoogtes moeten zorgen voor een variatie in de hoogte van de gebouwen; dat deze variatie moet uitmonden in een meer gediversifieerde en minder monotone bebouwde omgeving, die wel in verhouding blijft staan tot de bestaande bouwwerken;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de maximumhoogte aan de Charles Michielslaan vast te leggen op 3 bouwlagen; dat de regering eraan herinnert dat AV 00.05. bepaalt dat de hoogte van de nieuwe gebouwen bijdraagt tot een ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie, die de voorhanden bebouwing in de perimeter van het plan en de naaste omgeving ervan respecteert;

Overwegende dat verscheidene reclamanten van mening zijn dat het verplicht stellen van een gemiddelde hoogte van 7 bouwlagen veel te strikt is; dat zij vragen in plaats daarvan een maximale gemiddelde bouwhoogte op te leggen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de formulering van de hoogteregels in de vorm van gemiddelden en maximum- en minimumaantal bouwlagen het mogelijk maakt een zekere flexibiliteit te brengen in de uitvoering van het plan en de geplande stedelijke vorm; dat dit laatste overigens wordt gepreciseerd en geïllustreerd in het strategische luik van het plan;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om in voorschrift 04.03.09. de geldigheid te beperken van de bepaling betreffende de wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer die kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschriften 04.01. en 04.03., om te voorkomen dat deze tijdelijke situaties een permanent karakter krijgen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mogelijkheid om tijdelijke wegen aan te leggen in afwachting van de voltooiing van de definitieve wegen in het gebied van landschappelijke continuïteit, bedoeld is om een minimum aan flexibiliteit en aanpassingsvermogen te bieden bij de uitvoering van het plan, waarvan niet kan worden afgeweken; dat het niet aangewezen is deze mogelijkheid aan een specifieke datum te binden en zo het risico te lopen dat het goede beheer van het verkeer in het gedrang komt;

BV 04.04. Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (Demeysite)

Handelszaken

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het verdwijnen van de winkels Brico en Carrefour op de Demeysite omdat deze winkels echte economische longen van de gemeente Oudergem zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan niet bepaalt dat de in het gebied aanwezige handelszaken moeten verdwijnen; dat de regering de handelsfunctie behoudt ten belope van 36.000 m² voor het geval dat er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor heel het gebied;

Hauteurs maximales des constructions

Considérant que des réclamants s'opposent à une hauteur maximale de 11 étages, aux motifs; que cette hauteur est démesurée, notamment par rapport aux constructions de 5 et 2 étages existantes le long de la rue Jules Cockx et de l'avenu Michiels; que les futures constructions vont gâcher le paysage; que les hauts immeubles présentent davantage de risques en termes de sécurité incendie; que les hauts immeubles engendrent des frais de gestion importants qui limiteront la mixité sociale;

Considérant que des réclamants demandent de limiter la hauteur de constructions à celle des constructions déjà existantes de l'autre côté du boulevard, soit à 7 étages maximum, afin de ne pas aggraver les pertes de lumière et de vue que ces dernières ont déjà subi; de limiter la hauteur des constructions à 4 ou 5 niveaux;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de prévoir un gabarit de maximum 8 niveaux pour les constructions prévues sur la rue Jules Cockx et de maximum 3 niveaux pour ceux situés le long de l'avenue Michiels; de simplifier la rédaction de la prescription 4.3.7. commesuggéré pour la prescription 3.5.4.;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et du projet de création d'un nouveau quartier dans la zone; que le plan a intégré ses recommandations, notamment en termes de hauteur;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié pour réduire la hauteur maximale autorisée à 9 niveaux pour les constructions prévues sur la rue Jules Cockx;

Que le plan impose de respecter une hauteur moyenne de 7 niveaux et une hauteur minimale de 3 niveaux; que cette hauteur moyenne correspond à la hauteur maximale des constructions existantes de l'autre côté du boulevard; que ces hauteurs maximale, moyenne et minimale visent à favoriser la variation de hauteur des constructions; que cette variation de hauteur permet la création d'un environnement bâti plus diversifié et moins monotone tout en restant proportionné aux constructions existantes;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié pour définir la hauteur maximale autorisée pour les construction le long de l'avenue Michiels à 3 niveaux; qu'il rappelle que la PG 00.05. impose que la hauteur des nouvelles constructions contribuent à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords;

Considérant que des réclamants estiment que l'imposition d'une hauteur moyenne de 7 niveaux est beaucoup trop rigide; qu'ils demandent que ces gabarits soient imposés comme hauteurs moyennes maximales à ne pas dépasser;

Considérant que le Gouvernement indique que la formulation des règles de hauteur sous la forme de moyenne et de niveaux maximum et minimum à respecter permet justement d'apporter une certaine souplesse dans la mise en œuvre du plan et de la forme urbaine projetée; que cette dernière est par ailleurs précisée et illustrée par le volet stratégique du plan;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que soit fixée une limite de validité à la disposition relative aux voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation qui peuvent être créées ou modifiés durant toute la période précédant la réalisation des prescription 04.01. et 04.03., dans la prescription 04.03.09., afin d'éviter que ces situations provisoires s'éternisent;

Considérant que le Gouvernement indique que la possibilité de créer des voiries temporaires de l'attente de la réalisation des voiries définitives de la zone de continuité paysagère a pour but d'offrir un minimum de flexibilité et de souplesse dans la mise en œuvre du plan, auquel il ne peut être dérogé; qu'il n'y pas lieu de limiter cette possibilité par rapport à une date déterminée, au risque d'empêcher une bonne gestion de la circulation;

PP 04.04. Centre urbain habité et commercial Demey (Site Demey)

Commerces

Considérant que des réclamants s'opposent à la destruction des magasins Brico et Carrefour existants sur le site Demey, aux motifs que ceux-ci constituent de véritables poumons économiques de la commune d'Auderghem;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan ne prévoit pas la destruction des commerces existants dans la zone; qu'il y maintient la fonction de commerce à hauteur de 36.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone;

Overwegende dat verscheidene reclamanten opmerken dat het plan tot 36.000 m² handelsruimte toestaat, terwijl er momenteel 30.000 m² handelsruimte is; dat ze kritiek hebben op de mogelijkheid 6.000 m² extra handelsruimte te bouwen en daarbij aanvoeren dat dit niet te rechtvaardigen is gezien het huidige overaanbod aan handelszaken op gewestelijk niveau; dat winkelcentra niet meer beantwoorden aan de vraag van de klanten en de ketens; dat een minimumquotum van 50 % woningen kan worden gerespecteerd als de handelsoppervlakte wordt beperkt, wat het mogelijk maakt te hoge bouwprofielen te beperken;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op het bijzondere voorschrift 4.4.1. omdat het de oppervlakte van de handelsbestemming beperkt en daarbij aanvoeren dat het niet aangeraden is de handelsoppervlakte te beperken tot een absoluut aantal m²; dat het beter zou zijn te bepalen welke bezettingsgraad de handelsruimte van één project of één commerciële vestiging mag innemen in een gebouw; dat de beperking van de totale oppervlakte van de handelszaken tot 36.000 m² te restrictief is omdat er geen rekening wordt gehouden met de reeds aanwezige 30.000 m² handelsruimte, in zoverre dat het begrip handelszaak te ruim is; dat de bestaande 30.000 m² handelsruimte behouden kan blijven en kan worden uitgebreid met 20 %, ofwel tot 36.000 m², en dat onafhankelijk van de verwezenlijking van het plan; dat het plan zou moeten voorzien in een werkelijke vergroting van de handelsbestemming, evenredig aan de totale oppervlakte van de gebouwen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen de grens van de totale handelsoppervlakte te wijzigen van 36.000 m² in een percentage van 40 % van de grondoppervlakte van het project, wat overeenstemt met het programma dat het MER aanbeveelt; dat ze voorstellen de grens van de totale handelsoppervlakte van 36.000 m² te schrappen teneinde de doeltreffendheid van het handelspotentieel van het plan te garanderen; dat ze vragen het bijzondere voorschrift 4.4.1. als volgt te wijzigen: "de handelszaken worden beperkt tot maximaal 40 % van de vloeroppervlakte per project";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mogelijkheid de handelsoppervlakte te vergroten met 20 % ten opzichte van de actuele handelsoppervlakte gerechtvaardigd is gelet op de bereikbaarheid van de site en zijn verbinding met het openbaarvervoernet; dat de aanbevelingen van het MER hieromtrent verwerkt zijn in het plan;

Dat de beperkte ontwikkeling van de handelsfunctie toegestaan is in het kader van een programmatische gemengdheid die gericht is op het creëren van een nieuw stadscentrum met woningen en handelszaken in het gebied, waarvan de andere dan huisvestingsfuncties beperkt zijn tot 50 % en verenigbaar moeten zijn met de woonfunctie;

Dat het begrip "handelszaak" verklaard wordt in het GBP, waarnaar het plan verwijst;

Dat het MER aanbeveelt de handelsfunctie te beperken tot 1.000 m² per gebouw en 36.000 m² voor heel het gebied; dat de projecten nog niet bekend zijn, laat staan hun oppervlakte; dat de oppervlakte die wordt toegewezen aan handelszaken, een minimale grootte moet hebben om exploiteerbaar te zijn en dat bij sommige projecten de handelsoppervlakte meer dan 40 % zal moeten bedragen; dat bepaalde projecten dus niet gerealiseerd zouden kunnen worden als de grondinname beperkt wordt tot maximaal 40 %;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen in het plan te specificeren dat voorschrift 4 van het GBP niet van toepassing is, teneinde de mogelijkheden die het plan biedt op het gebied van handelszaken daadwerkelijk te kunnen benutten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 4 van het GBP opgeheven is in de perimeter van het plan aangezien het in strijd is met regelgevende bepalingen van het plan;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op het bijzondere voorschrift 04.04.01., dat bepaalt dat handelszaken op de benedenverdieping moeten worden gevestigd, met mogelijkheid tot uitbreiding naar de verdiepingen en daarbij aanvoeren dat de regel dat handelszaken zich op de benedenverdieping moeten bevinden, de vestiging belet van vele handelszaken die beter op verdiepingen gevestigd zijn, zoals restaurants, sportfaciliteiten, wellnessfaciliteiten enzovoort;; dat de regel dat handelszaken zich op de benedenverdieping moeten bevinden, ook de ondergrondse vestiging verhindert, terwijl dat voor een bioscoop of een sportzaal wenselijk zou zijn;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen de regel dat handelszaken zich op de benedenverdieping moeten bevinden met mogelijkheid tot uitbreiding naar de verdiepingen, wordt geschrapt in het verordenende luik en verplaatst naar het strategische luik, om zo de flexibiliteit te vergroten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de voorrang van het lokaliseren van handelszaken op de gelijkvloerse en eerst verdieping als doel heeft de publieke ruimtes waarop ze uitgeven, te activeren,

Considérant que des réclamants relèvent que le plan autorise jusqu'à 36.000 m² de commerce alors qu'il en existe 30.000 m²; qu'ils critiquent la possibilité de construire 6.000 m² de commerce supplémentaires, aux motifs; qu'ils ne se justifient pas au vu de la suroffre commerciale existante au niveau régional; que les centres commerciaux ne répondent plus à la demande des clients et des enseignes; qu'il est possible de respecter un quota minimum de 50 % de logement en limitant les superficies commerciales, ce qui permettra de réduire les gabarits trop élevés;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription particulière 4.4.1. en ce qu'elle limite la superficie de l'affectation de commerce, aux motifs; qu'il n'est pas conseillé de limiter la superficie des commerces par un nombre de m² absolu; qu'il serait préférable de fixer un taux d'occupation d'une construction par des surfaces commerciales d'un même projet ou d'un même établissement commercial; que la limite de superficie totale des commerces à 36.000 m² est trop restrictive en ce qu'elle ne tient pas compte des 30.000 m² de commerces existants, en ce que la notion de commerce est trop large; que les 30.000 m² de commerces existants pourraient être maintenus et augmentés de 20%, soit jusqu'à 36.000 m², et ce indépendamment de la réalisation du plan; que le plan devrait prévoir une réelle augmentation de l'affectation de commerce, proportionnelle à la superficie totale des constructions;

Considérant que des réclamants demandent que la limite de superficie totale des commerces de 36.000 m² soit modifiée en un taux de 40% de la surface au sol du projet, ce qui correspond au programme recommandé par le RIE; qu'ils suggèrent que la limite de superficie totale des commerces de 36.000 m² soit supprimée afin de garantir l'efficacité du potentiel commercial du plan; qu'ils demandent que la prescription particulière 4.4.1. soit modifiée comme suit : « les commerces sont limités à maximum 40 % de la superficie de plancher par projet »;

Considérant que le Gouvernement indique que la possibilité d'accroissement des surfaces de commerce à hauteur de 20% par rapport aux surfaces de commerce existantes se justifie au vu de l'accessibilité du site et de sa connexion au réseau de transports en commun; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard;

Que le développement limité de la fonction de commerce est autorisé dans le cadre d'une mixité programmatique visant à créer un nouveau centre urbain habité et commercial dans la zone, dont les fonctions autres que le logement sont limitées à 50% et doivent être compatibles avec l'habitation;

Que la notion de commerce est définie par le glossaire du PRAS, auquel le plan fait référence;

Que le RIE recommande une limitation de la fonction de commerces à 1.000 m² par immeuble et à 36.000 m² pour l'ensemble de la zone; que les projets ne sont pas encore connus, pas plus que leur surface; que la surface allouée au commerces doit avoir une taille minimum pour pouvoir être exploitée et que pour certains projets la surface de commerce devra être supérieur à 40%; que le taux d'emprise limité à un maximum 40% ne permettrait donc pas de mettre en œuvre certains projets;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que la prescription 4 du PRAS n'est pas applicable, afin que les potentialités offertes par le plan en matière de commerce puissent être effectivement mises en œuvre;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 4 du PRAS est abrogée dans le périmètre du plan dans la mesure où elle est contraire à ses dispositions règlementaires;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription particulière 04.04.01. en ce qu'elle impose l'implantation des commerces au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension aux étages, aux motifs; que la règle de localisation des commerces au rez-de-chaussée empêche l'implantation de nombreux commerces qui seraient mieux situés aux étages, tels que des établissements de restauration, sportifs, de bien-être, etc.; que la règle de localisation des commerces au rez-de-chaussée empêche également l'implantation de commerces au sous-sol alors que cela serait souhaitable pour un cinéma ou une salle de sport;

Considérant que des réclamants demandent que la règle d'implantation des commerces au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension aux étages soit supprimée du volet règlementaire et transférée dans le volet stratégique, afin d'offrir plus de flexibilité;

Considérant que le Gouvernement indique que la priorisation de localiser les commerces au rez-de-chaussée et au premier étage a pour but d'activer les rez-de-chaussée et les espaces publics sur lesquels ils

overeenkomstig de doelstelling een nieuwe stadswijk te creëren die gemengd is en gericht op voetgangers, door de relaties tot de omringende structurerende assen en publieke ruimtes te kwalificeren; dat dit doel ook wordt nagestreefd door het lint van actieve gevels dat geldt voor de gebouwen die gevestigd zijn de langs de stadsboulevard, het park en de porositeiten voor fietsers en voetgangers, om de benedenverdiepingen te activeren waar handelszaken gevestigd kunnen worden die deze nieuwe publieke ruimtes, die dienen voor doorgang en ontspanning, tot leven brengen;

Dat dit een onveranderlijk element is waaraan de regering regelgevende kracht wil geven om de coherentie en de uitvoering van de ontwikkeling van het gebied te waarborgen;

Dat het voorschrift 04.04.01. is gewijzigd om deze prioritering op de gelijkvloerse en de eerste verdieping te specificeren ten opzichte van de eventuele inplanting van handelszaken op de andere verdiepingen, hetgeen volgens het plan is toegestaan;

Dat het plan is gewijzigd om de vestiging van handelszaken op de bovenverdiepingen mogelijk te maken, wanneer de aard van de geplande handelszaken daartoe opportuun blijkt in functie van de aard van de voorgestelde handelszaken, zoals een HORECA "rooftop" op het dak van een gebouw; dat deze mogelijkheden niet moeten worden uitgesloten in zoverre de activering van het gelijkvloers en de aangrenzende publieke ruimte gewaarborgd is;

Dat voorschrift 04.04.01. werd gewijzigd om de ontwikkeling van ondergrondse handelszaken mogelijk te maken als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het hele gebied; Dat het maximum van 36.000 m2 voor handelsoppervlakten ook de eventuele ondergrondse commerciële oppervlakten bevat;

Omwille van het bestaan van een maximale oppervlakte aan toelaatbare handelsruimte in de zone volgens hetzelfde voorschrift, de mogelijkheid om deze handelsruimte op andere verdiepingen in te planten ook ondergrondse, met behoud van de voorrang voor inplanting op de gelijkvloerse en de eerste verdieping, betreft een geringe wijziging, waarvan niet verwacht wordt dat deze significante milieueffecten zal veroorzaken;

Beperking van de andere dan huisvestingsfuncties

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de creatie van meer dan 500 woningen op de Demeysite;

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de programmatische gemengdheid van het gebied;

Overwegende dat verscheidene reclamanten voorstander zijn van de verplichting 50 % van het gebied te bestemmen als huisvesting, teneinde tegemoet te komen aan de nagestreefde gemengdheid van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het scheppen van nieuwe woningen in het gebied past in de doelstellingen van het GPDO teneinde te beantwoorden aan de actuele en toekomstige huisvestingsbehoefte;

Dat het plan voorziet in de creatie van een nieuwe woonwijk in het kader van de programmatische gemengdheid waarvan de ontwikkeling wordt nagestreefd in het gebied en op de Demeysite, met voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimtes die voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi, overeenkomstig de doelstellingen "de stad te maken" en "de stad te vervolledigen";

Overwegende dat verscheidene reclamanten opmerken dat de bouw van 50.000 m² woningen zonder tuin en 36.000 m² handelszaken op de Demeysite zal leiden tot een grote instroom in het toekomstige publieke park;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de creatie van een publieke groene ruimte die aansluit op het parkgebied waaraan het grenst, zodanig dat de totale oppervlakte van de groene ruimte en parkgebied samen 2,4 ha bedraagt;

Dat de aanbevelingen van het MER, met name op het vlak van dichtheid en het programma van het aangrenzende parkgebied verwerkt zijn in het plan; dat het plan de creatie beoogt van een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken;

Inplanting van de bouwwerken

Overwegende dat verscheidene reclamanten kritiek uiten op de inplanting van de gebouwen in open bebouwing;

Overwegende dat verscheidene reclamanten van mening zijn dat het bijzondere voorschrift 4.4.4. van het plan zeer vaag en juridisch aanvechtbaar is; dat ze vragen dat voorschrift te verplaatsen naar het strategische luik;

donnent, conformément aux objectifs de développement d'un nouveau quartier urbain, mixte et piétonnier en qualifiant les relations aux axes et espaces publics structurants adjacents; que cet objectif est aussi poursuivi par le liseré de façades actives applicables aux immeubles implantés le long du boulevard urbain, du parc et des porosités cyclo-piétonnes, afin d'activer leurs rez-de-chaussée qui peuvent accueillir des commerces pour animer ces nouveaux espaces publics de passage et de convergence;

Qu'il s'agit d'un élément invariant auquel le Gouvernement entend donner force règlementaire pour garantir la cohérence et la mise en œuvre du développement de la zone;

Que la prescription 04.04.01. a été modifiée afin de préciser cette priorisation au rez-de-chaussée et au premier étage, par rapport à l'implantation éventuelle de commerces aux étages, qui reste admise par le plan;

Que le plan a été modifié, de façon à permettre l'implantation de commerce aux étages supérieurs, lorsque cela s'avère opportun en fonction de la nature des commerces projetés, comme un établissement HORECA « rooftop » en toiture d'un immeuble; que ces possibilités ne doivent pas être exclues pour autant que l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public adjacent soit garantie;

Que la prescription 04.04.01. a été modifiée afin de permettre le développement de commerce en sous-sol en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone; que le maximum de 36.000 m² de surfaces commerciales comprennent les éventuelles surfaces commerciales construites en sous-sol;

Qu'en raison de l'existence d'une superficie maximale de commerce admissible dans la zone par la même prescription, la possibilité d'implanter ces commerces à d'autres étages en ce compris au sous-sol tout en maintenant la priorité d'implantation au rez-de-chaussée et au premier étage est une modification mineure qui n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

Limitation des fonctions autres que le logement

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de plus de 500 logements sur le site Demey;

Considérant que des réclamants critiquent la mixité programmatique de la zone;

Considérant que des réclamants sont favorables à l'obligation d'affecter 50% de la zone en logement, afin de rencontrer l'objectif de mixité du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la création de nouveaux logements dans la zone s'inscrit dans les objectifs du PRDD afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements;

Que dans le cadre de la mixité programmatique qu'il entend développer dans la zone et le site Demey, le plan prévoit la création d'un nouveau quartier habité, offrant des équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts accessibles via les modes actifs pour tous les habitants, conformément à ses objectifs de « faire ville » et « compléter la ville »;

Considérant que des réclamants relèvent que la construction de 50.000 m2 de logements sans jardin et de 36.000 m2 de commerce sur le site Demey engendrera une grande affluence dans le futur parc public;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'un espace vert public aménagé dans la continuité de la zone de parc voisine, dont la surface totale cumulée doit atteindre 2,4 ha;

Que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en termes de densité et de programmation de la zone de parc voisine; que le plan entend en faire un espace public paysager majeur offrant un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants;

Implantation des constructions

Considérant que des réclamants critiquent l'implantation des bâtiments en ordre ouvert;

Considérant que des réclamants estiment que la prescription particulière 4.4.4. du plan est très floue et juridiquement contestable; qu'ils demandent qu'elle soit déplacée dans le volet stratégique;

Overwegende dat verscheidene reclamanten zich afvragen hoe het ontbreken van een bouwlijn en verplicht bouwfront verenigd kan worden met linten van actieve gevels in het gebied; hoe het lint moet worden toegepast bij dieper gelegen gebouwen;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat de regel van de vrije inplanting van bijzonder voorschrift 04.04.04. wordt aangepast aan de linten van actieve gevels die gelden in het gebied, in de veronderstelling dat dat voorschrift wordt gehandhaafd in het verordenende luik;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een vrije inplanting van de bouwwerken in het gebied mogelijk maakt teneinde een zekere flexibiliteit te bieden bij de ontwikkeling van deze nieuwe wijk; dat het strategische luik de voorkeur geeft aan een inplanting van het hoofdgevelvlak van de eerste twee bouwlagen op de bouwlijn langs het park Demey en rondom het openbare plein, waarbij afwijkingen zijn toegestaan;

Dat het lint van actieve gevels dat van toepassing is op gebouwen die uitgeven op de stadsboulevard, het aangrenzende parkgebied en de porositeiten voor fietsers en voetgangers, niet rechtvaardigt dat er een bouwlijn wordt opgelegd in het verordenende luik;

Dat het strategische luik van het plan de bouwstrook preciseert ten opzichte van de perceelsgrenzen en aanbeveelt minimaal vier bouwblokken te realiseren die worden afgebakend door de stadsboulevard, het park, het openbare plein en de porositeiten voor fietsers en voetgangers;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat er geen regelgevend voorschrift is met betrekking tot de grondinname en de doorlaatbare oppervlakte voor het gebied; dat er moet gelet worden op de bepalingen van de GSV, die niet bedoeld zijn voor dermate complexe sites; dat dat waarschijnlijk zal leiden tot verplichtingen die niet relevant zijn voor deze site en moeilijk in de praktijk te brengen zijn;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat in het plan wordt verduidelijkt dat artikel 13 van titel I van de GSV niet geldt voor dit gebied;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om er AV 0.16 aan toe te voegen, om aan te moedigen tot een geïntegreerd beheer van het regenwater (infiltratie of retentie) en/of gebruik van doorlatende materialen, om de doorlaatbaarheid van de bodem te verbeteren; dat artikel 13 van titel I van de GSV bovendien de doorlaatbaarheid voor gebieden voor koeren en tuinen regelt;

dat het niet opportuun geacht werd om op het niveau van het gebied extra percentages voor de grondinname en de doorlaatbare oppervlakte vast te leggen, teneinde een zekere flexibiliteit bij de inrichting van het gebied toe te laten; dat niet vergeten mag worden dat de site een aangrenzend, doorlatend, parkgebied omvat;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel opmerkt dat het lint van actieve gevels naast het park het niet mogelijk maakt op bepaalde plaatsen grotere pockets te creëren, verbredingen die nodig zijn voor de recreatieve functie van het parkgebied;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het lint van actieve gevels geldt voor de gebouwen die erop uitgeven; dat zij geen norm oplegt aan de inplanting van deze gebouwen en zich niet verzet tegen het creëren van pockets of bredere zones tussen het park en de gebouwen;

Openbaar plein

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen het creëren van een openbaar plein en daarbij aanvoeren dat het gaat om een nutteloze uitgave; dat er al andere openbare pleinen zijn die niet gebruikt worden;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het openbare plein dat wordt voorgesteld in het strategische luik een oppervlakte heeft van 2.400 m^2 in plaats van 5000 m^2, zoals opgelegd in het verordenende luik;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstander zijn van de creatie van een openbaar plein op de plaats van de parking van de Carrefourwinkel;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorziet in de creatie van een openbaar plein met een oppervlakte van minimaal 5.000 m^2; dat de aanleg van dit openbare plein wordt gepreciseerd in het strategische luik, dat eveneens de minimumoppervlakte van 5.000 m^2 vermeldt; dat de projecties van het strategische luik dienen ter illustratie;

Dat de aanbevelingen van het MER met betrekking tot de ontwikkeling van het gebied, de aanleg van een openbaar plein en de inplanting ervan in het plan verwerkt zijn;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la manière de concilier l'absence d'alignement et de front de bâtisse obligatoire avec les liserés de façade active dans la zone; sur l'application du liseré à des immeubles situés en recul de ce dernier;

Considérant que des réclamants demandent que la règle de libre implantation de la prescription particulière 04.04.04. soit adaptée aux liserés de façade active applicable à la zone, dans l'hypothèse où cette dernière prescription serait maintenue dans le volet règlementaire;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan permet une implantation libre des constructions dans la zone afin d'apporter une certaine souplesse dans le développement de ce nouveau quartier; que le volet stratégique préconise une implantation du plan de façade principal des deux premiers niveaux de constructions à l'alignement le long du par cet sur le pourtour de la place Demey, tout en permettant des décrochés;

Que le liseré de façades actives qui s'applique aux immeubles donnant sur le boulevard urbain, la zone de parc voisine et les porosités cyclo-piétonnes, ne justifie pas qu'un alignement soit imposé dans le volet règlementaire;

Que le volet stratégique du plan précise la zone de bâtisse au regard des limites parcellaires, en préconisant la réalisation de minimum quatre îlots de construction délimités par le boulevard urbain, le parc, la place publique et les porosités cyclo-piétonnes;

Considérant que des réclamants relèvent l'absence de prescription règlementaire en matière de taux d'emprise et de surface perméable pour la zone; qu'il y aura lieu d'avoir égard aux dispositions du RRU qui n'ont pas été prévues pour des sites aussi complexes; que cela aboutira probablement à des impositions qui ne sont pas pertinentes pour ce site et difficiles à appliquer concrètement;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que l'article 13 du Titre I du RRU ne s'applique pas à la zone;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin d'y ajouter la PG 0.16 pour encourager la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou l'utilisation de matériaux perméables, afin d'améliorer la perméabilité des sols; que pour le surplus, l'article 13 du Titre I du RRU règlemente la perméabilité des zones de cours et jardin;

Qu'il n'a pas été jugé opportun de déterminer des taux d'emprise et de surface perméable supplémentaires au niveau de la zone afin de laisser une certaine flexibilité dans l'aménagement de la zone; qu'il convient de rappeler que le site accueillera une zone de parc voisine perméable;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève que le liseré de façade active longeant le parc ne permet pas de créer des poches plus larges à certains endroits, élargissements nécessaires à la fonction de détente de la zone de parc;

Considérant que le Gouvernement indique que le liseré de façades actives s'applique aux immeubles qui donnent sur ce dernier; qu'il ne prévoit pas de norme d'implantation de ces immeubles et ne s'oppose pas à la création de poches ou de zones d'élargissement entre le parc et le bâti;

Place publique

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'une place publique, aux motifs; qu'il s'agit d'une dépense inutile; qu'il existe déjà d'autres places publics inutilisées;

Considérant que des réclamants relèvent que la place publique représentée dans le volet stratégique présente une superficie de 2.400 m^2 et non de 5000 m^2 comme imposé dans le volet règlementaire;

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'une place publique à la place du parking du magasin Carrefour;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose la création d'une place publique d'une superficie minimale de 5.000 m^2; que l'aménagement de cette place publique est précisé par le volet stratégique qui reprend cette superficie minimale de 5.000 m^2; que les projections du volet stratégique sont illustratives;

Que le plan a intégré les recommandations du RIE quant au développement de la zone, à la création d'une place publique et à son implantation;

Dat het openbare plein rechtstreeks zal aansluiten op het park, de boulevard en het openbaarvervoernet door de porositeiten voor fietsers en voetgangers die door het gebied lopen;

Overwegende dat verscheidene reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van het openbare plein langs de Vorstlaan en daarbij aanvoeren dat deze weg niet kan worden overgestoken; dat het plein omgeven zal zijn door hoge gebouwen en weinig gezellig zal zijn;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen het openbare plein aan te leggen langs het geplande park; dat andere vragen dat het openbare plein wordt aangelegd in het midden van het gebied, op een rustigere en zonnigere plaats, dat het een verbinding vormt tussen de geplande bouwwerken, dat het een nieuwe plaats van bestemming vormt waar porositeiten voor fietsers en voetgangers elkaar kruisen, en een kwaliteitsvolle plaats om te wonen, dat het nieuwe gemeentehuis er gevestigd wordt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER aanbeveelt het plein onder te brengen in het westen van de site, op de Vorstlaan, in plaats van langs het park of in het midden van het gebied; dat deze aanbeveling werd verwerkt in het plan om te zorgen voor een betere oriëntatie van het plein, en de rust in het park te bewaren, waarvan het plein gescheiden is door bouwwerken maar toch verbonden is door porositeiten voor fietsers en voetgangers;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen om een kwaliteitsvolle inrichting van het openbare plein; dat het plein voorzien wordt van aanplantingen en bomen om de temperatuur te regelen in de zomer; dat het plein tot leven wordt gebracht met kleine winkeltjes, horecazaken en kunstenaarsateliers op de benedenverdiepingen van de gebouwen rond het plein; dat de visuele verbinding met het park wordt verbeterd; dat de gevels van de bouwwerken die eraan grenzen, op coherente wijze worden behandeld; dat het plein wordt aangelegd met doorlaatbare materialen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat AV 00.16 bepaalt dat er bij voorkeur doorlaatbare materialen gebruikt moeten worden; dat het strategische luik van het plan de ontwikkeling van buurtvoorzieningen en -winkels rond het plein, aansluitend op de inrichting van porositeiten voor fietsers en voetgangers en de andere gebouwen, omgeven door een lint van actieve gevels, aanbeveelt; dat het ook aanbeveelt dat het plein landschappelijk behandeld wordt in het verlengde van het bestaande park en uitgerust wordt met voorzieningen zoals straatmeubilair;

Dat de precieze inrichting van het openbare plein en de functies van de bouwwerken errond niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar zullen worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat verscheidene reclamanten voorstellen dat het plan voorziet in de begroening van een deel van de openbare ruimtes en groene daken op de gebouwen met een handelszaak op de benedenverdieping;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de begroening en de landschappelijke behandeling van de publieke ruimtes aanmoedigt;

Overwegende dat verscheidene reclamanten vragen dat het openbare plein wordt gefinancierd door de openbare overheden in plaats van aangelegd door particuliere projectontwikkelaars als stedenbouwkundige last in ruil voor afwijkingen van de bestaande regelgeving;

Overwegende dat de gemeente Oudergem wil dat het openbare plein eigendom is van een overheid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de financiering, de bouw en de eigendom van het openbare plein geen deel uitmaken van de inhoud van het plan;

Overwegende dat verscheidene reclamanten erom verzoeken voorschrift 04.04.05. te schrappen uit het verordenende luik en te verhuizen naar het strategische luik van het plan en daarbij aanvoeren dat het ontwerp van het plein nog onvoldoende bestudeerd en gedefinieerd is; dat het niet nodig is te voorzien in een dermate strikt regelgevend voorschrift met betrekking tot de realisatie; dat de bepalingen van het strategische luik volstaan om de realisatie van een voldoende groot plein te garanderen; dat het zal worden ondergebracht in het strategische luik van het plan teneinde een grotere flexibiliteit bij de uitvoering mogelijk te maken en de rechtszekerheid te vergroten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de realisatie van het openbare plein, de inplanting en de minimale oppervlakte onveranderlijke elementen vormen in het project ter ontwikkeling van de site zoals het uitdrukkelijk uiteengezet is in het strategische luik van het plan, dat de regering van plan is regelgevende kracht te geven aan minimaal de regels in verband met de ontwikkeling, teneinde de uitvoering en coherentie te verzekeren, overeenkomstig het hoofddoel van het plan om verbindende publieke ruimtes te creëren;

Que la place publique sera directement connectée au parc, au boulevard et au réseau de transports en commun par les porosités cyclo-piétonnes traversant la zone;

Considérant que des réclamants s'opposent à ce que la place publique s'implante le long du boulevard du Souverain, aux motifs; que cette voirie est infranchissable; que la place sera entourée de bâtiments élevés et peu conviviale;

Considérant que des réclamants demandent que la place publique soit aménagée le long du parc projeté; que d'autres demandent que la place publique soit aménagée au centre de la zone, afin qu'elle soit plus calme et ensoleillée, qu'elle créer un lien entre les constructions projetées, qu'elle constitue un nouveau lieu de destination au croisement des porosités cyclo-piétonnes et un lieu de vie qualitatif, qu'elle accueille la nouvelle maison communale;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE recommande l'implantation de la place à l'Ouest du site, sur le boulevard du Souverain, plutôt que le long du parc ou au centre de la zone; que cette recommandation a été intégrée au plan afin d'assurer une meilleure orientation de la place, et de préserver la quiétude du parc dont elle sera séparée par des constructions tout en y étant connectée par les porosités cyclo-piétonnes;

Considérant que des réclamants demandent que la place publique soit aménagée qualitativement; qu'elle accueille des plantations et des arbres pour réguler la température des lieux en été; qu'elle soit animée par des petites surfaces commerciales, des établissements HORECA et des ateliers d'artiste implantés aux rez-de-chaussée des immeubles qui la bordent; que sa connexion visuelle avec le parc soit améliorée; que les façades des constructions qui la bordent soient traitées de façon cohérente; qu'elle soit construite avec des matériaux perméables;

Considérant que le Gouvernement indique que la PG 00.16 impose de privilégier l'utilisation de matériaux perméables; que le volet stratégique du plan préconise le développement d'équipements et de commerces de proximité autour de la place, dans la continuité de l'aménagement des porosités cyclo-piétonnes et des autres immeubles bordés par un liseré de façades actives; qu'il recommande également que la place bénéficie d'un traitement paysager en prolongation du parc existant, et intègre des équipements comme des éléments de mobilier urbain;

Que l'aménagement précis de la place publique et des fonctions des constructions qui la borderont ne relève pas du degré de détail du plan, mais sera déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants suggèrent que le plan prévoit la végétalisation d'une partie des espaces publics et des toitures vertes sur les rez-de-chaussée commerciaux;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan encourage la végétalisation et le traitement paysager des espaces publics;

Considérant que des réclamants demandent que la place publique soit financée par les autorités publiques, et non construites par des promoteurs privés à titre de charge d'urbanisme en échange de dérogations aux règlementations existantes;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la place publique appartienne à une autorité publique;

Considérant que le Gouvernement indique que le financement, la construction et la propriété de la place publique ne relève pas du contenu du plan;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription 04.04.05. soit supprimée du volet règlementaire et transférée dans le volet stratégique du plan, aux motifs; que le projet de place n'a pas encore été suffisamment étudié ni défini; qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une prescription règlementaire aussi rigide à propos de sa réalisation; que les dispositions du volet stratégique suffisent à garantir la réalisation d'une place de dimensions satisfaisantes; qu'elle soit transférée dans le volet stratégique du plan afin de permettre davantage de flexibilité dans sa mise en œuvre et d'augmenter la sécurité juridique;

Considérant que le Gouvernement indique que la réalisation de la place publique, son implantation et sa superficie minimale constituent des éléments invariants du projet de développement du site tel qu'il est explicité dans le volet stratégique du plan, que le Gouvernement entend donner force règlementaire au minimum de règles relative à son développement afin d'assurer sa mise en œuvre et sa cohérence, conformément à l'objectif principal du plan de création d'espaces publics liants;

Maximale hoogten van de bouwwerken

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat de voorschriften betreffende de toegelaten hoogten op de Demeysite niet duidelijk zijn;

Overwegende dat meerdere reclamanten wijzen op een incoherentie tussen het strategische en het verordenende luik met betrekking tot de gebouwen in de Kleine Wijngaardstraat, aangezien het strategische luik voorziet dat de GSV-bouwprofielen van toepassing zijn, terwijl het verordenende luik in dit verband geen gedifferentieerd voorschrift voorziet;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik geen voorschrift voorziet met betrekking tot de hoogte van de bouwwerken in de Kleine Wijngaardstraat, zodat geen impliciete afwijking wordt geïmpliceerd van de bepalingen van de GSV met betrekking tot de hoogte die van toepassing zijn;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan verduidelijkt dat de GSV niet van toepassing is op het gebied, met uitzondering eventueel van de bestaande bouwwerken in de Kleine Wijngaardstraat, teneinde haar constructieve potentieel in de hoogte te waarborgen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepalingen van de GSV nog altijd van toepassing zijn, behalve voor de bijzondere aspecten die het plan reglementeert (bv. met betrekking tot de maximale hoogte van de bouwwerken), in welk geval de bepalingen van de GSV die niet verenigbaar zijn met de reglementaire voorschriften van het plan, als tegenstrijdig moeten worden beschouwd en moet er impliciet worden van afgeweken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritisch uiten op de toegelaten bouwprofielen en daarbij aanvoeren dat ze afwijken van de GSV en de maximale hoogten van de bouwprofielen in de wijk; dat ze andersluidend zijn dan het strategische luik van het plan dat een meer landschappelijke verstedelijking van de vallei van de Watermaalbeek aanbeveelt; dat ze niet overeenstemmen met het project dat door het MER werd bestudeerd, en dan meer bepaald met betrekking tot de impact van de bezonning op een 50 m breed parkgebied; dat ze de eigenschappen van de Kleine Wijngaardstraat aantasten; dat ze het welzijn van de buurtbewoners negatief beïnvloeden; dat ze zullen vermijden dat het park zijn sociale rol zal spelen; dat ze een toename van de vloeroppervlakte, van het aantal gebruikers van de site en van het autoverkeer met zich zullen brengen; dat de Kleine Wijngaardstraat haar bijzondere ligging "op de flank van de vallei van de Watermaalbeek" zal verliezen wegens de bouwprofielen die de topografie van de locatie niet respecteren;

Overwegende dat meerdere reclamanten menen dat de verplichting van een gemiddelde hoogte van 7 bouwlagen veel te streng is; dat ze vragen dat die bouwprofielen worden opgelegd als maximale gemiddelde hoogten die niet mogen worden overschreden;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de bouwprofielen worden verlaagd, zodat de bezonning van de nieuwe openbare ruimte behouden blijft;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de hoogte van de bouwwerken met 2 of 3 verdiepingen wordt verlaagd met de mogelijkheid om in uitzonderlijke omstandigheden die maximale hoogte met 1 of 2 verdiepingen te overschrijden; op 12 m; op 15 m; op gemiddeld 4 verdiepingen in de continuïteit van de bestaande bebouwing, zoals door het MER wordt aanbevolen teneinde de site op een redelijke manier te verdichten; zonder mogelijkheid van afwijking;

Overwegende dat meerdere reclamanten voorstellen om de hoogte van de toekomstige bouwwerken af te stemmen op die van de bestaande woningen in de Kleine Wijngaardstraat, waardoor de maximale hoogte tot 5 of 6 verdiepingen zou worden teruggebracht, rekening houdend met het hoogteverschil, zodat geen licht en bezonning verloren zouden gaan en een uitzicht van bovenaf op de bestaande woningen vermeden wordt;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om de hoogten van de gebouwen op de site aansluitend op Demey vast te leggen afhankelijk van de wijk waarin de site zal moeten worden geïntegreerd; om de bouwprofielen van de bouwwerken tot maximaal 7 in plaats van 9 verdiepingen te beperken, rekening houdend met het feit dat er een hoogteverschil van ongeveer 9 m bestaat tussen de huidige site (hoogte van 56 m) en de Kleine Wijngaardstraat (65 m), waardoor de maximale toegelaten hoogte 12 m hoger zou zijn (77 m) ter hoogte van de Kleine Wijngaardstraat; om de opstelling van het voorschrift te vereenvoudigen;

Hauteurs maximales des constructions

Considérant que des réclamants estiment que les prescriptions relatives aux hauteurs autorisées sur le site Demey ne sont pas claires;

Considérant que des réclamants relèvent une incohérence entre les volets stratégique et règlementaire en ce qui concerne les immeubles de la rue de la Vignette, en ce que le volet stratégique prévoit que ce sont les gabarits RRU qui s'appliquent alors que le volet règlementaire ne prévoit pas de prescription différenciée à leur propos;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire ne prévoit pas de prescription relative à la hauteur des constructions de la rue de la Vignette, de façon à ne pas impliquer d'abrogation implicite des dispositions du RRU en matière de hauteur qui s'appliquent;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que le RRU ne s'applique pas dans la zone, à l'exception éventuelle des constructions existantes rue de la Vignette, afin de garantir son potentiel constructif en hauteur;

Considérant que le Gouvernement indique que les dispositions du RRU continuent à s'appliquer, sauf pour les aspects particuliers que le plan règlemente, en matière de hauteur maximale des constructions par exemple, auquel cas les dispositions du RRU incompatibles avec les prescriptions règlementaires du plan doivent être jugées contraires et implicitement abrogées;

Considérant que des réclamants critiquent les gabarits autorisés, aux motifs; qu'ils dérogent au RRU et aux hauteurs maximales du quartier; qu'ils sont contraires au volet stratégique du plan qui préconise une urbanisation plus paysagère de la vallée du Watermaelbeek; qu'ils ne correspondent pas au projet étudié par le RIE, notamment en ce qui concerne l'impact d'ensoleillement sur une zone de parc d'une largeur de 50 m; qu'ils nuiront aux propriétés de la rue de la Vignette; qu'ils nuiront au bien être des riverains; qu'ils empêcheront le parc ce jouer son rôle social; qu'ils impliqueront une augmentation de surface de plancher, des usagers du site et du trafic automobile; que la rue de la Vignette va perdre sa situation particulière de « sur le flanc de la vallée du Watermael » à cause des gabarits qui ne respectent pas la topographie des lieux;

Considérant que des réclamants estiment que l'imposition d'une hauteur moyenne de 7 niveaux est beaucoup trop rigide; qu'ils demandent que ces gabarits soient imposés comme hauteurs moyennes maximales à ne pas dépasser;

Considérant que des réclamants demandent que les gabarits soient réduits afin de préserver l'ensoleillement du nouvel espace public;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur des constructions soient réduites à 2 ou 3 niveaux avec une possibilité de dépassement de 1 ou 2 niveaux de manière exceptionnelle; à 12 m; à 15 m; à 4 niveaux en moyenne dans la continuité du bâti existant, comme le recommande le RIE afin de densifier raisonnablement le site; sans possibilité de dérogation;

Considérant que des réclamants suggèrent d'aligner la hauteur des futures constructions sur celle des habitations existantes de la rue de la Vignette, ce qui limiterait la hauteur maximale à 5 ou 6 étages en tenant compte du dénivelé, afin d'éviter une perte de luminosité et d'ensoleillement, et des vues plongeantes vers les habitations existantes;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de fixer les hauteurs des immeubles du site en accroche Demey en fonction du quartier dans lequel il devra s'insérer; de limiter les gabarits des constructions à maximum 7 niveaux au lieu de 9 niveaux, en tenant compte du fait qu'il existe une différence de niveau d'environ 9 m entre le site actuel (niveau 56 m) et la rue de la Vignette (niveau 65 m), le niveau maximum admis serait ainsi de 12 m supérieur (niveau 77 m) au niveau de la rue de la Vignette; de simplifier la rédaction de la prescription;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de hoogte van de geplande bouwwerken rond het openbare plein tot 7 bouwlagen wordt opgetrokken; dat de hoogte van de bouwwerken wordt afgestemd op de breedte van de openbare ruimten waarlangs ze worden opgesteld;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat het ontwerp variaties van bouwprofielen voorziet en dat de hoogste bouwprofielen zo goed mogelijk in de nabijheid van de Vorstlaan worden ingeplant;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie net als de gemeente Oudergem vraagt om de bouwprofielen op de site te herzien - en dan meer bepaald van de gebouwen langs het nieuwe park, die een bouwprofiel moeten hebben dat meer verenigbaar is met de noodzakelijke bezonning van die groene ruimte;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan voorziet om een getrapt en open uitzicht te behouden, met lagere gebouwen ter hoogte van de uitgang van de metro en hogere gebouwen aan de achterkant van de site langs de Vorstlaan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de hoogten van de bouwwerken van het 'Carrefour'-blok worden verfijnd; dat de hoogten in verhouding staan ten opzichte van de openbare ruimten waarlangs ze zijn opgesteld, zoals de porositeit voor fietsers en voetgangers, zoals dit door het MER wordt aanbevolen;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op het plan omdat de volgende aanbeveling van het MER niet zou zijn nageleefd: "Hogere gebouwen inplanten langs de as van de Vorstlaan om deze te structureren en de impact van de schaduw op het park te beperken; Op de Demeysite ofwel de profielen beperken tot G+3 langs de 12 m brede wegen, ofwel de profielen G+4 behouden en de weg verbreden tot 14 m, ofwel diverse en uiteenlopende achteruitbouwzones creëren" en daarbij aanvoeren dat het, als het nodig is om een aansluiting tot stand te brengen met de bestaande bebouwing (G+3), veel te restrictief is om een zo laag bouwprofiel op te leggen in het volledige betreffende gebied, met inbegrip van het stuk langs het toekomstige openbare plein en langs de hoofdas van de site; dat dit een grote monotonie in de bouwprofielen en een maximale benutting van de grondinname zal impliceren, waar men ruimte had kunnen vrijmaken door de openbare ruimten beter in te richten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert met betrekking tot de bouwprofielen van de Demeysite; dat het hoogteaccent langs de Vorstlaan wordt ingeplant teneinde deze laatste te structureren en de impact van de schaduw op het park te verkleinen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de volgende aanbevelingen heeft geformuleerd met betrekking tot de Demeysite en de inrichting van het gebied:

— De hogere gebouwen langs de as van de Vorstlaan inplanten teneinde deze laatste te structureren en de impact van de schaduw op het park te verkleinen;

— Op de Demeysite de bouwprofielen tot G+3 beperken langs de 12 m brede wegen of de bouwprofielen van G+4 behouden en de weg tot 14 m te verbreden of diverse en gevarieerde achteruitbouwzones creëren;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd, rekening houdend met deze aanbevelingen; dat de toegelaten hoogten in voorschrift 04.04.06 werden gewijzigd;

Dat de gemiddelde hoogte van 7 bouwlagen en de minimale en de maximale hoogten van 2 en 9 bouwlagen in het noordwesten van het gebied, recht tegenover het Demeypark, werden teruggebracht tot een maximale hoogte van 4 verdiepingen, teneinde de schaduw op het parkgebied te beperken; dat de verplichting van een gemiddelde hoogte van 3 verdiepingen en een maximale en een minimale hoogte van +/- 1 verdieping op deze schaal weinig belang heeft en geen variatie van bouwprofielen zal waarborgen; dat daarom werd beslist dat het te verkiezen is om slechts één maximale hoogte op te leggen, met de mogelijkheid om een variatie van bouwprofielen onder die maximale hoogte toe te passen, waardoor de impact van de schaduw op het park kan worden beperkt en de bezonning ervan kan worden verbeterd;

Dat de hoogten in het noordoosten van het gebied, recht tegenover het openbare plein, werden verduidelijkt door een gemiddelde hoogte van 6 verdiepingen per vergunning en minimale en maximale hoogten van 2 en 7 verdiepingen op te leggen, teneinde de as van de stadsboulevard beter te structureren en de hoogste gebouwen in dat deel van de site en langs deze as te verplaatsen, in overeenstemming met de aanbeveling van het MER;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur des constructions projetées autour de la place publique soit augmentée à 7 niveaux; que la hauteur des constructions soit proportionnée à la largeur des espaces publics qu'elles bordent;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que le projet prévoit des variations de gabarits et de placer adéquatement les gabarits les plus élevés à proximité du boulevard du Souverain;

Considérant que la Commission régionale de développement partage la demande de la commune d'Auderghem de revoir les gabarits du site, notamment pour les immeubles bordant le nouveau parc qui doivent avoir un gabarit plus compatible avec l'ensoleillement nécessaire de cet espace vert;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie de conserver une vue étagée et ouverte, avec des bâtiments plus bas au niveau de la sortie de métro et des bâtiments plus hauts à l'arrière du site le long du boulevard du Souverain;

Considérant que des réclamants demandent que les hauteurs des constructions du bloc « Carrefour » soient affinées; que les hauteurs soient proportionnées par rapport aux espaces publics qu'ils bordent, tels que la porosité cyclo-piétonne, tel que le recommande le RIE;

Considérant que des réclamants critiquent le plan en ce que la recommandation suivante du RIE n'a pas été suivie : « Implanter les immeubles plus élevés le long de l'axe du boulevard du Souverain afin de structurer ce dernier et de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc; Sur le site Demey, soit limiter les gabarits à du R+3 le long des voiries de 12 m de large, soit conserver les gabarits R+4 et élargir la voirie à 14 m, soit créer des zones de recul diverses et variées », aux motifs; que s'il est nécessaire d'établir un raccord avec le bâti existant (R+3), il est beaucoup trop restrictif d'imposer un gabarit aussi peu élevé dans tout la zone concernée, en ce compris le long de la future place publique et le long de l'axe principal du site; que cela impliquera une grande monotonie dans les gabarits et une utilisation maximale de l'emprise au sol, là où l'on aurait pu libérer de l'espace au sol en permettant un meilleur aménagement des espaces publics;

Considérant que des réclamants demandent que le plan intègre les recommandations du RIE à propos des gabarits du site Demey; que l'émergence soit implantée le long du boulevard du Souverain afin de structurer ce dernier et diminuer l'impact d'ombrage sur le parc;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a formulé les recommandations suivantes quant au site Demey et à l'aménagement de la zone :

— Implanter les immeubles plus élevés le long de l'axe du boulevard du Souverain afin de structurer ce dernier et de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc;

— Sur le site Demey, soit limiter les gabarits à du R+3 le long des voiries de 12 m de large, soit conserver les gabarits R+4 et élargir la voirie à 14 m, soit créer des zones de recul diverses et variées;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié en tenant compte de ces recommandations; que les hauteurs autorisées ont été modifiées dans la prescription 04.04.06;

Qu'au nord-ouest de la zone, face au parc Demey, la hauteur moyenne de 7 niveaux et les hauteurs minimum et maximum de 2 et 9 niveaux ont été réduites à une hauteur maximum de 4 niveaux, afin de limiter l'ombrage sur la zone de parc; que l'imposition d'une hauteur moyenne de 3 niveaux et de hauteurs maximum et minimum de +/- 1 niveau présente peu d'intérêt à cette échelle et ne garantira pas de variation de gabarits; qu'il a donc été jugé préférable d'imposer une seule hauteur maximum permettant une variation de gabarits en dessous de cette limite, qui permet de réduire l'impact d'ombrage sur le parc et d'améliorer son ensoleillement;

Qu'au nord-est de la zone, face à la place publique, les hauteurs ont été précisées en imposant une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et des hauteurs minimum et maximum de 2 et 7 niveaux, afin de mieux structurer l'axe du boulevard urbain et de déplacer les immeubles les plus élevés dans cette partie du site et le long de cet axe, conformément à la recommandation du RIE;

Dat de hoogten die rond het door het plan voorziene openbare plein verenigbaar zijn met zijn roeping als plein waarrond voorzieningen en buurtwinkels kunnen worden samengebracht; dat de toegelaten hoogten de mogelijkheid bieden om de 'leesbaarheid' van de stads- en landschappelijke structuren te bevorderen die de wijk zullen vormen en de oriëntatie naar de nieuwe centraliteit die het openbare plein is, toe te laten;

Dat de gemiddelde hoogte van 4 verdiepingen per vergunning en de minimale en de maximale hoogte van 3 en 5 verdiepingen in de rest van het gebied behouden bleven teneinde de continuïteit met de bestaande bebouwing te verzekeren;

Dat de gemiddelde hoogte van 4 verdiepingen beantwoordt aan de aanbeveling van het MER om de bouwprofielen langs de porositeiten voor fietsers en voetgangers tot G+3 te beperken; dat het plan ernaar streeft om variaties van bouwprofielen in de bouwwerken te bevorderen en daarom minimale en maximale hoogten voorstelt; dat de breedte van 12 m van de porositeiten voor fietsers en voetgangers de minimale breedte is, zodat gebruikers van actieve modi van comfortabele en veilige verkeersruimten kunnen gebruikmaken, die in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald; dat het plan niet belet om de breedte van de porositeiten te vergroten, wat in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd;

Dat het voorschrift overigens de verplichting oplegt om een verbinding tot stand te brengen tussen de toekomstige bouwwerken van de nieuwe wijk en de bestaande bouwwerken met andere hoogten buiten het gebied, teneinde de integratie ervan in de bestaande bebouwde context te verzekeren;

Dat die wijzigingen van de minimale, gemiddelde en maximale hoogten binnen een beperkt bereik blijven en dat ze de stadsvorm van de site niet ingrijpend wijzigen; dat ze zowel op het niveau van het plan als van de site niet belangrijk zijn;

Dat die wijzigingen, die plaatselijk en in bepaalde delen van het gebied de maximale en de gemiddelde hoogten wijzigen, zonder de maximale toegelaten oppervlakken in het gebied te wijzigen, geen vermeldenswaardige andere effecten hebben dan wat in het kader van het MER werd bestudeerd met betrekking tot het ontwerp van plan (dat maximale hoogten voorzag, die op sommige plaatsen werden verlaagd) en voor het overige beantwoorden aan de aanbeveling van het MER om te proberen om de impact van de schaduw op het park te beperken;

Dat het voorkeurscenario dat door het MER werd geselecteerd, gebaseerd is op een bebouwbare oppervlakte van 100.000 m^2; dat die wijzigingen geen impact hebben op de dichtheid van het gebied, die dus behouden blijft; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd, en dan meer bepaald op het vlak van de dichtheid; dat verschillende dichtheden door het MER werden geanalyseerd; dat die analyses hebben bevestigd dat de oppervlakte van 100.000 m^2 aanvaardbaar was rekening houdend met de effecten voortgebracht door de bouw van die oppervlakken;

Dat het MER de effecten van de ontwikkeling van het gebied en van de aanbevolen hoogten van de bouwwerken heeft bestudeerd, en dan meer bepaald ten opzichte van het park, het openbare plein, de porositeiten voor fietsers en voetgangers en de wegen langs de toekomstige bouwwerken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op het MER omdat het de schaduw van de geplande bouwwerken op het park bestudeert in de veronderstelling dat dit park 50 m breed is, terwijl het plan slechts een minimale breedte van 27 m waarborgt; dat de schaduw die op het park en de naaste omgeving ervan valt, met andere woorden is onderschat; en dat het MER besluit dat de woningen in de Kleine Wijngaardstraat en hun tuinen niet in de schaduw zullen liggen, terwijl dat gedurende drie maanden in de winter wel zo zal zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het parkgebied dat op de Demeysite is voorzien, minstens 27 m breed is; dat het naburige sterk gemengde gebied de realisatie van een openbare groene ruimte in zijn verlengde oplegt, zodat de totale gecumuleerde oppervlakte van die ruimte en van het parkgebied 2,4 ha bedraagt;

Dat het MER de effecten van het inrichtingsplan van de site heeft bestudeerd, en dan meer bepaald ten opzichte van de inplanting van het park en zijn breedte, evenals de schaduwen van de bouwwerken op dit laatste afhankelijk van hun hoogte; dat het plan de aanbevelingen van het MER in dat opzicht heeft geïntegreerd; dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de hoogten van de bouwwerken langs het park tot maximaal 4 bouwlagen te beperken, zodat zo weinig mogelijk schaduw op het parkgebied valt;

Que les hauteurs autorisées autour de la place publique prévue par le plan sont compatibles avec sa vocation de place autour de laquelle des équipements et des commerces de proximités pourront s'agréger; que les hauteurs autorisées permettent de favoriser la lisibilité des structures urbaines et paysagères qui composeront le quartier et permettront l'orientation vers la nouvelle centralité que représente la place publique;

Que sur le reste de la zone, et notamment dans son coté sud-est, la hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et les hauteurs minimum et maximum de 3 et 5 niveaux ont été maintenues, afin d'assurer la continuité avec le bâti existant;

Que la hauteur moyenne de 4 niveaux répond à la recommandation du RIE de limiter les gabarits le long des porosités cyclo-piétonnes à du R+3; que le plan entend favoriser des variations de gabarits dans les constructions et propose dès lors des hauteurs minimum et maximum; que la largeur de 12m des porosités cyclo-piétonne représente la largeur minimum afin d'offrir aux modes actifs des espaces de circulation confortables et sécurisés, qui seront déterminés dans le cadre des demandes de permis; que le plan n'empêche pas d'augmenter la largeur des porosités, ce qui sera étudié dans le cadre des demandes de permis;

Que la prescription impose par ailleurs d'établir un raccord entre les futures constructions du nouveau quartier et les constructions existantes de hauteurs différentes en dehors de la zone, de façon à assurer son intégration dans le contexte bâti existant;

Que ces modifications des hauteurs minimums, moyennes et maximums sont de faible ampleur et ne modifient pas de manière significative la forme urbaine du site; qu'elles sont mineures tant à l'échelle du plan que du site;

Que ces modifications, qui modifient ponctuellement et pour certaines parties de la zone les hauteurs maximales et moyennes, sans modifier les superficies maximales autorisées dans la zone, n'ont pas d'incidences notables distinctes de celles étudiées dans le cadre du RIE relatif au projet de plan (qui prévoyait des maximas qui ont été réduits ponctuellement), et répondent, du reste, à la recommandation du RIE d'essayer de réduire l'impact de l'ombrage sur le parc;

Que le scénario préférentiel retenu par le RIE se fonde sur une superficie constructible de 100.000 m^2; que ces modifications n'impactent pas la densité de la zone, qui est maintenue; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en matière de densité; Que différentes densités ont été analysées par le RIE; que ces analyses ont confirmé que la superficie de 100.000 m^2 était acceptable compte tenu des incidences générées par la construction de ces surfaces;

Que le RIE a étudié les incidences du développement de la zone et des hauteurs de constructions recommandées, notamment par rapport au parc, à la place publique, aux porosités cyclo-piétonnes et aux voiries que les futures constructions borderont;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il étudie l'ombrage des constructions projetées sur le parc en supposant qu'il ait une largeur de 50 m, alors que le plan ne garantit qu'une largeur minimale de 27 m; que l'ombrage porté sur le parc et ses alentours est donc sous-estimé; en ce qu'il conclut que les habitations de la rue de la Vignette et leurs jardins ne seront pas ombragés alors qu'ils le seront pendant trois mois en hiver;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone de parc prévue sur le site Demey présente une largeur minimale de 27 m; que la zone de forte mixité adjacente impose la réalisation d'un espace vert public dans son prolongement, de façon à ce que la surface totale cumulée de cet espace et de la zone de parc totalise 2,4 ha;

Que le RIE a étudié les incidences du projet d'aménagement du site, notamment par rapport à l'implantation du parc et sa largeur, ainsi qu'à l'ombrage des constructions sur ce dernier en fonction de leur hauteur; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard; que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de réduire la hauteurs des constructions longeant le parc à 4 niveaux maximum, de façon à limiter l'ombrage sur la zone de parc ;

Overwegende dat de Koninklijk Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om de impact te meten van het plan om het opmerkelijke beschermde geheel van de tuinwijken Le Logis en Floréal en op de uitzichten naar en vanaf dat geheel;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de impact van het plan en van de ontwikkeling van het gebied zal worden verduidelijkt en bestudeerd ten opzichte van de projecten voor de uitvoering van de site in het kader van de vergunningsaanvragen en de evaluaties van hun effecten;

Landschappelijk herkenningspunt

Overwegende dat bepaalde reclamanten bezwaar maken tegen de inplanting van een landschappelijk herkenningspunt op de Demeysite;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om dat landschappelijke herkenningspunt te schrappen;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritisch staan tegenover het geplande landschappelijke herkenningspunt op de Demeysite en daarbij aanvoeren dat zijn grondinname niet wordt gedefinieerd noch afgebakend; dat de hoogte ervan totaal niet in verhouding is tot de naburige gebouwen in de Kleine Wijngaardstraat en de Vorstlaan; dat de GSV niet wordt nageleefd; dat zijn inplanting in het zuidwesten van de site een beklemmend gevoel zal opwekken bij de reizigers die uit het metrostation komen; dat het hinder zal veroorzaken op het vlak van het beschikbare licht, de bezonning en inkijken in de naburige gebouwen en het parkgebied; dat het meer bepaald een schaduw zal werpen op alle nieuwe bouwwerken langs het toekomstige park in het noordoosten en de bestaande woningen in de Kleine Wijngaardstraat; dat het zal beletten dat het parkgebied zijn sociale rol zal spelen; terwijl het MER een positionering van de hoogste gebouwen aan de kant van de Vorstlaan aanbeval; dat het herkenningspunt buiten verhouding is en uit de toon valt ten opzichte van de groene en ruim gebouwde gemeente Oudergem; dat het onaangename wervelwinden zal veroorzaken; dat het de intimiteit van de naburige privétuinen zal aantasten; dat het zal bijdragen aan de vorming van getto's;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om het landschappelijke herkenningspunt naar de centrale as van het gebied te verplaatsen om zo zijn impact op het vlak van schaduw en hinder voor de Kleine Wijngaardstraat te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de inplanting aanbeveelt van een landschappelijk herkenningspunt op de Demeysite; dat het plan die aanbeveling heeft geïntegreerd;

Dat voorschrift 04.04.06 werd gewijzigd teneinde de maximale hoogte van het landschappelijke herkenningspunt van 11 tot 9 bouwlagen te verlagen; dat die maximale hoogte zal aansluiten op de toegelaten maximale hoogte voor de bouwwerken die in het noordoosten van het gebied recht tegenover het openbare plein zullen worden ingeplant;

Dat het plan aanraadt om een landschappelijk herkenningspunt te creëren om de reden dat de creatie van landschappelijke herkenningspunten bedoeld is om de structuren en de stedelijke identiteiten en de landschappen die het grondgebied indelen, te bevorderen; dat het plan de toepassing aanbeveelt van landschappelijke herkenningspunten in de nabijheid van de metrostations en van de structurerende openbare ruimten en op de verbindingspunten met de structurerende landschappen; dat de ligging van het landschappelijke herkenningspunt in het zuidwesten van de site beantwoordt aan die doelstellingen, aangezien het gelegen is aan de verbinding van het stadspark Demey, dat de vallei van de Watermaalbeek valoriseert, van het Demeyvoorplein dat toegang biedt tot het metrostation en de as van de stadsboulevard; dat die ligging dus relevant is ten aanzien van de nieuwe stadsstructuren die het plan op het grondgebied wil bevorderen;

Dat het MER de effecten van het plan en van de inplanting van het landschappelijke herkenningspunt heeft bestudeerd; dat daaruit bleek dat de grootste impact op het vlak van de schaduw worden vastgesteld op de equinoxen van het aan te leggen park; dat er geen impact is voor de gebouwen in de Kleine Wijngaardstraat; dat het MER met betrekking tot de wind de eventuele risico's van windeffecten identificeert; dat het niet de bedoeling is dat het plan de windeffecten op een nauwkeurige manier bestudeert; dat die nauwkeurige studies afhankelijk zijn van de architectuur van de gebouwen en dat ze daarom zullen worden bestudeerd tijdens de ontwerpfase van de projecten en de vergunningsaanvragen;

Dat de regering herhaalt dat het plan een zekere flexibiliteit biedt met betrekking tot de juiste inplanting van het landschappelijke herkenningspunt, dat kan worden gelokaliseerd 'ter hoogte of in de onmiddellijke nabijheid van het landschappelijke herkenningssymbool', zoals voorschrift 24.05 van het plan oplegt, met dien verstande dat geen enkele mogelijkheid tot afwijking is voorzien; dat de exacte lokalisatie

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement demandent de mesurer l'impact du plan sur le remarquable ensemble classé des cités du Logis-Floréal et sur les vues vers et depuis celui-ci;

Considérant que le Gouvernement indique que l'impact du plan et du développement de la zone sera précisé et étudié par rapport aux projets de mise en œuvre du site, dans la cadre des demandes de permis et des évaluations de leurs incidences;

Repère paysager

Considérant que des réclamants s'opposent à l'implantation d'un repère paysager sur le site Demey;

Considérant que des réclamants demandent que le repère paysager soit supprimé;

Considérant que des réclamants critiquent le repère paysager projeté sur le site Demey aux motifs; que son emprise au sol n'est ni définie ni limitée; que sa hauteur est complètement hors normes par rapport aux bâtiments avoisinants de la rue de la Vignette et du boulevard du Souverain; que le RRU n'est pas respecté; que son implantation au sud-ouest du site impliquera un sentiment d'oppression pour les voyageurs sortant de la station de métro; qu'il génèrera des nuisances en termes de luminosité, d'ensoleillement et des vis-à-vis sur les bâtiments voisins et la zone de parc; qu'il ombragera notamment toutes les nouvelles constructions qui se trouvent le long du futur parc au nord-est, les habitations existantes situées rue de la Vignette; qu'il empêchera la zone de parc de jouer son rôle social; alors que le RIE recommandait un positionnement des bâtiments les plus hauts du côté du boulevard du Souverain; qu'il est disproportionné et non harmonieux par rapport à la Commune d'Auderghem verte et aérée; qu'il créera des vents tournants désagréables; qu'il nuira à l'intimité des jardins privés voisins; qu'il participera à la création de ghettos;

Considérant que des réclamants suggèrent le déplacement du repère paysager vers l'axe central de la zone afin de réduire son impact en termes d'ombre et de nuisances pour la rue de la Vignette;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE recommande l'implantation d'un repère paysager sur le site Demey; que le plan a intégré cette recommandation;

Que la prescription 04.04.06 a été modifiée afin de réduire la hauteur maximale du repère paysager de 11 à 9 niveaux; que cette hauteur maximale s'alignera à la hauteur maximale autorisée pour les constructions qui s'implanteront au nord-est de la zone, face à la place publique;

Que le plan préconise la création d'un repère paysager au motif que la création de repère paysager vise à favoriser la lisibilité des structures et des identités urbaines et des paysages qui ponctue le territoire; que le plan préconise des repères paysagers à proximité des stations de métro et des espaces publics structurants ainsi qu'aux points d'articulations avec les paysages structurants; que la localisation du repère paysager au sud-ouest du site rencontre ces objectifs en étant situé à l'articulation du parc urbain Demey, valorisant la vallée du Watermaelbeek, du parvis Demey donnant accès à la station de métro, et de l'axe du boulevard urbain; que cette localisation est donc pertinente au regard des nouvelles structures urbaines que le plan entend favoriser sur le territoire;

Que le RIE a étudié les incidences du plan et de l'implantation du repère paysager; que les impacts mis en évidences montrent que les impacts les plus importants en termes d'ombrage sont constatés aux équinoxes sur le parc à créer; que les immeubles de la rue de Vignettes ne sont pas impactés; qu'en termes de vent, le RIE identifie les risques éventuels d'apparition d'effets de vents; qu'il n'appartient pas au plan d'étudier de façon précise les effets de vents; que ces études précises dépendent de l'architecture des bâtiments et qu'ils seront, dès lors étudiés au stade de conception des projet et des demandes de permis;

Qu'il rappelle que le plan offre une certaine souplesse quant à l'implantation exacte du repère paysager, qui peut être localisé « au droit ou à proximité immédiate du symbole de repère paysager » tel que l'impose la prescription 24.05 du plan, étant rappelé qu'aucune possibilité de dérogation n'est prévue; que la localisation exacte du repère paysager sera déterminée par l'évaluation des incidences qui

van het landschappelijke herkenningspunt zal worden bepaald door de evaluatie van de effecten dat zal worden uitgevoerd naast het bouwproject, ten opzichte van het symbool dat wordt aangeduid op het plan dat overeenstemt met het inplantingsgebied dat door het MER wordt aanbevolen;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat het bouwwerk dat door een landschappelijk herkenningspunt wordt gemarkeerd, maximaal 9 bouwlagen telt in plaats van 11, hetzij maximaal 7 m meer (hoogte 84) dan het toegelaten maximale niveau voor de andere bouwwerken op de site;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de hoogte van het landschappelijke herkenningspunt tot 20 verdiepingen wordt verhoogd, zodat het zijn omschrijving 'landschappelijk herkenningspunt' eer aandoet en zodat het duidelijk uitsteekt boven de andere bouwprofielen van 9 verdiepingen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde de toegelaten maximale hoogte van het landschappelijke herkenningspunt door voorschrift 04.04.06 te verlagen;

Dat de toegelaten maximale hoogte van 9 verdiepingen voor het hoogteaccent er een herkenningspunt van zal maken in de stedelijke vorm van de site ten opzichte van de naburige bouwwerken in het gebied, waarvan de maximale hoogte werd verlaagd en gestandaardiseerd op 4 verdiepingen; dat het geplande hoogteaccent zo zijn rol als landschappelijk herkenningspunt op de stadsboulevard zal spelen;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) de verplaatsing van het grafische markeringspunt dat het hoogteaccent aan de andere kant van de gele pijl of langs de Vorstlaan aanduidt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de exacte inplanting van de porositeiten voor fietsers en voetgangers niet wordt gedefinieerd door het plan en dus niet als inplantingscriterium kan dienen voor het landschappelijke herkenningspunt; dat ze voor het overige verwijst naar de overwegingen die hierboven werden uiteengezet met betrekking tot de inplanting van het landschappelijke herkenningspunt;

Porositeit voor fietsers en voetgangers

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van porositeiten voor fietsers en voetgangers op de Demeysite;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om de geplande porositeit voor fietsers en voetgangers tussen Pinoy en Kleine Wijngaard te wijzigen, om een kleinere breedte te voorzien, om de porositeit te beperken tot een voet- en een fietspad, waar geen voertuigen gebruik kunnen van maken;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om de breedte van de porositeit voor fietsers en voetgangers te vergroten tot 18 m, zodat er een echte winkelstraat kan van worden gemaakt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg voorziet van een porositeit voor fietsers en voetgangers die de Kleine Wijngaardstraat via het woongebied met de Pinoydoorgang via het park en het sterk gemengd gebied verbindt; dat het tracé van die porositeit echter niet wordt gedefinieerd door het plan;

Dat het plan bepaalt dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers die het sterk gemengde gebied doorkruisen, minimaal 12 m breed zijn, zodat gebruikers van de actieve modi kunnen gebruikmaken van comfortabele en beveiligde verkeersruimten, die in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald; dat het plan niet belet om de breedte van de porositeiten tot 18 m te vergroten, wat in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd;

Openbare groene ruimte

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van een openbare groene ruimte op de Demeysite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanleg oplegt van een openbare groene ruimte als aanvulling op en in het verlengde van het naburige parkgebied; dat de gecumuleerde oppervlakte van die ruimte en van het parkgebied 2,4 ha moet bedragen;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheden om het voorschrift in de praktijk om te zetten gegeven de oppervlakte van het gebied;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de inrichting van de site, van het parkgebied en van de openbare groene ruimte heeft bestudeerd; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de totale oppervlakte van die groene ruimte;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat de ligging van het Demeypark in voorschrift 4.4.6 wordt verduidelijkt;

accompagnera son projet de construction, par rapport au symbole indiqué dans le plan correspondant à la zone d'implantation préconisée par le RIE;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la construction marquée par un repère paysager soit d'une hauteur maximale de 9 niveaux au lieu de 11, soit maximum 7 m de plus (niveau 84) que le niveau maximum autorisé pour les autres constructions du site;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur du repère paysager soit augmentée à 20 étages, afin de donner un sens à la notion de « repère paysager » et de marquer une différence par rapport aux autres gabarits de 9 étages;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de réduire la hauteur maximale autorisée du repère paysager par la prescription 04.04.06;

Que la hauteur maximale de 9 niveaux autorisée pour l'émergence en fera un point de repère dans la forme urbaine du site par rapport aux constructions avoisinantes dans la zone, dont la hauteur maximale a été réduite et uniformisée à 4 niveaux; que l'émergence projetée jouera ainsi son rôle de repère paysager sur le boulevard urbain;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande le déplacement du repère graphique signalant l'émergence de l'autre côté de la flèche jaune ou le long du boulevard du Souverain;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation exacte des porosités cyclo-piétonnes n'est pas définie par le plan, et ne peut donc servir de critère d'implantation au repère paysager; qu'il renvoie pour le surplus aux considérations développées ci-avant quant à l'implantation du repère paysager;

Porosité cyclo-piétonne

Considérant que des réclamants sont favorables à la création de porosités cyclo-piétonnes sur le site Demey;

Considérant que des réclamants demandent de modifier la porosité cyclo-piétonne projetée entre Pinoy et Vignette, de prévoir une largeur réduite, de la limiter à un chemin piéton et une piste cyclable en excluant le passage de véhicules;

Considérant que des réclamants demandent d'augmenter la largeur de la porosité cyclo-piétonne à 18 m afin d'en faire une véritable rue commerçante;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan prévoit la création d'une porosité cyclo-piétonne reliant la rue de la Vignette au travers de la zone d'habitation à la traversée Pinoy au travers du parcet de la zone de forme mixité; que le tracé de cette porosité n'est cependant pas défini par le plan;

Que le plan impose que les porosités cyclo-piétonnes traversant la zone de forte mixité présente une largeur minimale de 12 mètres, afin d'offrir aux modes actifs des espaces de circulation confortables et sécurisés, qui seront déterminés dans le cadre des demandes de permis; que le plan n'empêche pas d'augmenter la largeur des porosités jusqu'à 18 m, ce qui sera étudié dans le cadre des demandes de permis;

Espace vert public

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'un espace vert public sur le site Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose la création d'un espace vert public en supplément et dans la prolongation de la zone de parc voisine; que la surface cumulée de cet espace et de la zone de parc doit présenter une superficie de 2,4 ha;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur les possibilités de mise en œuvre de la prescription au vu de la superficie de la zone;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié l'aménagement du site, de la zone de parc et de cet espace vert public; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne la superficie totale de cet espace vert;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la position du parc Demey soit précisée dans la prescription 4.4.6;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inplanting van het Demeypark wordt afgebakend door het naburige parkgebied; dat voorschrift 04.04.08 de aanleg oplegt van een publieke groene ruimte in het sterk gemengd gebied en meer bepaald een groene ruimte die aansluit op het parkgebied waaraan het grenst;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 4.4.8. als volgt wordt opgesteld: "het gebied omvat een openbare groene ruimte die in het verlengde van het aangrenzende parkgebied is aangelegd, dat volledig en ononderbroken gelegen is in het noorden van het bebouwde gebied op de Demeysite";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de exacte grondinname van de openbare groene ruimte niet wordt bepaald door het plan, dat alleen oplegt dat het wordt ingericht in het verlengde van het naburige parkgebied; dat het plan zo een zekere flexibiliteit biedt voor de inrichting van die ruimte, die bijvoorbeeld zou kunnen worden ingeplant langs de noordelijke grens van het gebied of tussen het centrum van dit laatste en het parkgebied, volgens het ontwerp van inrichting van het gebied dat in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden voorgesteld en onderzocht; dat het strategische luik van het plan de inrichting van de openbare ruimte in het noordwesten van het gebied aanbeveelt, met breedtevariaties die de mogelijkheid bieden om het park te verbreden in de richting van het bewoonde en commerciële stadscentrum, zodat een kwalitatieve behandeling kan worden voorgesteld van de verhoudingen tussen het park en de nieuwe wijk;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 4.4.8. verduidelijkt dat het gebied van het Demeyvoorplein dat in het strategische luik wordt geïdentificeerd, geen deel uitmaakt van het Demey-parkgebied;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het Demeyvoorplein opgenomen is in een structurerend ruimtegebied en een gebied van landschappelijke continuïteit en niet in het parkgebied noch in het sterk gemengde gebied waarover het 2,4 ha grote Demeypark zich zal moeten uitstrekken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 4.4.8. nauwkeuriger is over de concretisering van de FietsGEN-tracés en hun kenmerken; dat het voorschrift de aanleg waarborgt van een verkeersruimte voor fietsers, die gescheiden is van de verkeersruimte voor voetgangers en die minstens 4 m breed is;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de verplichting om de porositeit voor fietsers en voetgangers en de dienstweg in het deel van de groene ruimte in een sterk gemengd gebied in te planten; over de mogelijkheid om ze in het naburige parkgebied in te planten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan werd gewijzigd om de porositeit voor fietsers en voetgangers en de dienstweg te mutualiseren; dat de mobiliteitsweg maximaal 6 m breed mag zijn; dat het zal gaan om een lokale weg die voorbehouden is voor de actieve mobiliteit en de onontbeerlijke gemotoriseerde verplaatsingen; dat de voorschriften 12.03 en 04.04.08 in die zin zijn gespecificeerd; dat deze weg aangelegd kan worden in het parkgebied Demey en/of in de groene ruimte die is gelegen in het sterk gemengde gebied van het bewoonde en commerciële stedelijke centrum Demey;

Dat deze weg wordt verantwoord om de toegankelijkheid van het noordelijke gedeelte van de site te waarborgen, voor onder meer de voertuigen van de hulpdiensten tot de toekomstige bouwwerken;

Dat het ontwerp en de kenmerken van de verkeersruimten voor de actieve modi niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald;

Dat andere paden voor de actieve vervoerswijzen kunnen worden aangelegd in het kader van de inrichting van het toekomstige park;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt dat voorschrift 4.4.8. als volgt wordt aangevuld: "in deze groene ruimte worden de overlopen ondergebracht van de geïntegreerde regenwaterbeheervoorzieningen van alle gebouwen die op de site moeten worden ontwikkeld"; dat de 4 m brede dienstweg wordt geschrapt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om te verduidelijken dat de groene ruimte de overlopen omvat van de geïntegreerde regenwaterbeheervoorzieningen van alle te ontwikkelen gebouwen op de site; dat die verduidelijking geen invariabel element van de herinrichting van de site vormt, die verantwoordt dat er een reglementaire kracht is, temeer daar AV 00.16 bepaalt dat de handelingen en werken het geïntegreerde regenwaterbeheer mogelijk maken door infiltratie of retentie;

Considérant que le Gouvernement indique que l'implantation du parc Demey est délimité par la zone de parc voisine; que la prescription 04.04.08 impose l'aménagement d'un espace vert public dans la zone de forte mixité et plus précisément dans la continuité de la zone de parc qui la borde;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 4.4.8. soit rédigée comme suit : « la zone comporte un espace vert public aménagé dans la continuité de la zone de parc qui la borde, situé dans sa totalité au nord de la zone bâtie sur le site Demey et sans discontinuité »;

Considérant que le Gouvernement indique que l'emprise exacte de l'espace vert public n'est pas déterminée par le plan, qui impose seulement qu'il soit aménagé dans la continuité de la zone de parc voisine; que le plan offre ainsi une certaine souplesse dans l'aménagement de cet espace qui pourrait s'implanter le long de la limite nord de la zone ou entre le centre de cette dernière et la zone de parc par exemple, selon le projet d'aménagement de la zone qui sera proposé et examiné dans le cadre des demandes de permis; que le volet stratégique du plan recommande l'aménagement de l'espace public au nord-ouest de la zone, avec des variations de largeur permettant l'élargissement du parc vers le centre urbain habité et commercial, de façon à proposer un traitement qualitatif des relations entre le parc et le nouveau quartier;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 4.4.8. précise que la zone du « Parvis Demey » identifiée dans le volet stratégique ne fait pas partie de la zone de parc Demey;

Considérant que le Gouvernement indique que le parvis Demey est repris en zone d'espace structurant et en zone de continuité paysagère, et non dans la zone de parc ni dans la zone de forte mixité sur lesquelles le parc Demey de 2,4 ha doit se développer;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 4.4.8. soit plus précise au sujet de la concrétisation des tracés RER-vélo et de leurs caractéristiques; qu'elle garantisse l'aménagement d'un espace de circulation réservé aux cyclistes séparé des piétons et d'une largeur minimale de 4 m;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'obligation d'implanter la porosité cyclo-piétonne et la voirie de desserte dans la partie de l'espace vert en zone de forte mixité; sur la possibilité de les implanter dans la zone de parc voisine;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a été modifié pour mutualiser la porosité cyclo-piétonne et la voie de desserte; que la voie de mobilité aura un largueur de maximum 6m; qu'il s'agira d'une voie locale reservée à la mobilité active ainsi qu'aux déplacements motorisés indispensables; que les prescriptions 12.03 et 04.04.08 ont été précisées dans ce sens; que cette voie pourra s'implanter dans la zone de parc Demey et/ou dans l'espace vert situé dans la zone de forte mixité du centre urbain habité et commercial Demey;

Que cette voie se justifie pour garantir l'accessibilité de la partie nord du site, dont notamment l'accès aux futures constructions aux véhicules de secours;

Que le dessin et les caractéristiques des espaces de circulation des modes actifs ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Que d'autres cheminements réservés aux modes actifs pourront être créés dans le cadre de l'aménagement du futur parc;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande que la prescription 4.4.8. soit complétée comme suit : « cet espace vert recueille les trop-pleins des dispositifs de gestions intégrés des eaux de pluies de tous les immeubles à développer sur le site »; que la voie de desserte de 4 m de largeur soit supprimée;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser que l'espace vert recueille les trop-pleins des dispositifs de gestions intégrées des eaux de pluies de tous les immeubles à développer sur le site; que cette précision ne constitue pas un élément invariant du réaménagement du site qui justifie qu'il ait une force règlementaire, d'autant plus que la PG 00.16 impose que les actes et travaux permettent la gestion intégrée de l'eau pluviale par l'infiltration ou la rétention;

7. Bijzondere voorschriften met betrekking tot het gebied voor stedelijke industrie Herrmann-Debroux (D)

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op bijzonder voorschrift 10 van het plan omdat het niet van de orde van een grote oriëntatie is, maar veeleer een fijne beschrijving op de schaal van een project; dat ze vragen dat dit naar het strategische luik van het plan wordt verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 05. van het plan de invariabele elementen preciseert waaraan de regering een bindend karakter wil geven teneinde de ontwikkeling van de Driehoeksite en haar gebied voor stedelijke industrie te verzekeren;

Overwegende dat meerdere reclamanten opmerken dat dit gebied overeenstemt met het voorschrift 'gebied voor sport- en ontspanningsactiviteiten in de open lucht' van het GBP;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de Driehoeksite momenteel in een spoorweggebied in het GBP is opgenomen; dat het plan ten doel heeft om de gebiedsbestemming van het GBP te hertekenen door er een eigen gebiedsbestemming in te voorzien met eigen reglementaire voorschriften die er betrekking op hebben;

Overwegende dat verschillende reclamanten bezwaar maken tegen de bestemming van stadslandbouw omdat het kweken van dieren een verontreinigende activiteit is;

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van een stadsboerderij;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 05.05 de mogelijkheid biedt om de plaat op het dak van de toekomstige bouwwerken van het gebied te bestemmen voor stadslandbouwactiviteiten, sport- en ontspanningsactiviteiten in de open lucht of duurzame en beplante groene ruimten; dat voorschrift 05.03 verduidelijkt dat de aard van de in het gebied uitgeoefende activiteiten verenigbaar moeten zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het ontwerp betrekking heeft en van de naburige huizenblokken;

Dat het strategische luik de ontwikkeling aanbeveelt van een beplante landschappelijke ruimte voor stadslandbouw, die ruimten zou kunnen omvatten voor landbouwproductie, collectieve moestuinen, serres enz.; dat het kweken van dieren niet wordt aanbevolen; dat het plan past in een logica om de verontreiniging terug te dringen in overeenstemming met zijn doelstelling om de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), voorstelt om het volgende voorschrift toe te voegen teneinde de juiste realisatie van de ringweg te garanderen, ondanks de verkleining van de perimeter van het plan ten noorden van de Driehoeksite: "10.07 De verharde tweerichtingsweg die in voorschrift 11.6 is voorzien, kan het volledige gebied of een deel van het gebied doorkruisen, zonder dat de uitvoering ervan wordt belemmerd.";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en dat er in overdruk over 24.08 een nieuw voorschrift werd toegevoegd dat de inrichting voorziet van een weg op de Driehoeksite, waarmee de verwachte weg op de plaat van het Delta Ziekenhuis aan de doorgang aan de vernauwing ter hoogte van de verlenging van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan doorheen het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving en het gebied voor stedelijke industrie wordt verbonden zonder dat de realisatie ervan wordt belemmerd; dat dit geschreven voorschrift verbonden is met een grafisch voorschrift dat ter informatie het potentiële tracé van die weg weergeeft;

8. Bijzondere voorschriften betreffende de andere activiteitengebieden Herrmann-Debroux (E) – administratiegebieden Herrmann-Debroux

BV 7. Administratiegebieden

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat bijzonder voorschrift 7 van het plan identiek is aan het voorschrift van het GBP; dat ze vragen om dat voorschrift te schrappen om de reden dat het nutteloos is; dat ze daarom ook vragen om te verduidelijken dat het plan afwijkt van de voorschriften van het GBP die identiek zijn aan de eigen voorschriften;

Overwegende dat de regering aangeeft dat BV 7 van het plan betrekking heeft op de administratiegebieden Herrmann-Debroux, die verschillen van de administratiegebieden van het GBP;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.01. omdat het het begrip 'administratiegebied' overneemt zoals dat al door het GBP werd gedefinieerd, behalve dat de oppervlakte van een handelszaak er niet wordt beperkt tot 1.000 m^2; dat

7. Prescriptions particulières relatives à la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux (D)

Considérant que des réclamants critiquent la prescription particulière 10 du plan, en ce qu'elle n'est pas de l'ordre d'une grande orientation mais plutôt d'une description fine à l'échelle d'un projet; qu'ils demandent qu'elle soit déplacée dans le volet stratégique du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 05. du plan précise les éléments invariants auxquels le Gouvernement entend donner force règlementaire afin d'assurer le développement du site Triangle et de sa zone d'industries urbaines;

Considérant que des réclamants relèvent que cette zone répond à la prescription « zone de sports ou de loisirs de plein air » du PRAS;

Considérant que le Gouvernement indique que le site Triangle est actuellement repris en zone de chemin de fer au PRAS; que le plan a pour but de redessiner le zonage du PRAS en prévoyant son propre zonage et ses propres prescriptions règlementaires y afférentes;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'affectation d'agriculture urbain, au motif que l'élevage d'animaux est polluant;

Considérant que des réclamants sont favorable à la création d'une ferme urbaine;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 05.05 permet d'affecter la dalle implantée en toiture des futures constructions de la zone aux activités d'agriculture urbaine, aux activités de sports et de loisirs de plein air ou aux espaces verts pérennes et plantés; que la prescription 05.03 précise que la nature des activités développées dans la zone doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants;

Que le volet stratégique préconise le développement d'un espace paysager planté sur la dalle dédiée à l'agriculture urbaine, qui pourrait comprendre des espaces de productions agricoles, de potagers collectifs, de serres, etc.; que l'élevage d'animaux n'est pas recommandé; que le plan s'inscrit dans une logique de réduction de la pollution, conformément à son objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère l'ajout de la prescription suivante, afin de garantir la bonne réalisation de la voirie circulaire malgré la réduction du périmètre du plan au nord du site Triangle : « 10.7 La voirie carrossable à double sens, prévue à la prescription 11.6, peut traverser tout ou partie de la zone, sans toutefois entraver la mise en œuvre de celle-ci. »;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié en y ajoutant une nouvelle prescription en surimpression 24.08 qui prévoit l'aménagement d'une voirie sur le site du Triangle afin de relier la voirie en attente sur la dalle de l'hôpital Delta au passage sur le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette au travers des zone d'entreprises en milieu urbain et la zone d'industries urbaines du plan, sans en entraver la mise en œuvre; que cette prescription littérale est associée à une prescription graphique figurant le tracé potentiel de cette voirie à titre indicatif;

8. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d'activités Herrmann-Debroux (E) – zones administratives Herrmann-Debroux

PP 7. Zones administratives

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription particulière 7 du plan est identique à la prescription du PRAS; qu'ils demandent de supprimer cette prescription au motif qu'elle est inutile; qu'ils demandent à défaut de préciser que le plan abroge les prescriptions du PRAS qui sont identiques aux siennes;

Considérant que le Gouvernement indique que la PP 7 du plan a trait aux zones administratives Herrmann-Debroux, différentes des zones administratives du PRAS;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.01. en ce qu'elle reprend la notion de « zone administrative » telle qu'elle est déjà définie par le PRAS, à l'exception près que le commerce n'y est pas plafonné à 1000 m^2; qu'ils demandent que le plan se limite à souligner

ze vragen dat het plan zich beperkt tot het onderstrepen van de bestaande verschillen tussen het huidige stelsel dat door het GBP is vastgelegd en het stelsel dat het wil invoeren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de regering eraan herinnert dat het plan over een eigen gebiedsbestemming en eigen voorschriften beschikt, teneinde te voorkomen dat zijn bepalingen bovenop die van het GBP komen te liggen, waarop het niettemin is geïnspireerd, teneinde het werk van de mensen op het terrein te vereenvoudigen en te beveiligen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de impact van het schrappen van de term 'ook' in voorschrift 07.01. van het plan ten opzichte van het overeenstemmende voorschrift van het GBP;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het schrappen van de term 'ook' in BV 07.01. van het plan ten opzichte van het vergelijkbare voorschrift van het GBP geen effecten heeft op de hoofd- en de secundaire bestemmingen die in het gebied kunnen worden toegelaten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat voor de voorzieningen een percentage wordt opgelegd teneinde de kwaliteit van de geplande woningen te kunnen waarborgen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten toegelaten zijn bij wijze van secundaire bestemming in het administratiegebied op maximaal 50 % van de oppervlakte van de site met afzonderlijke gemengde gebouwen in Triomf (Deltasite) en maximaal 20 % op de site kantoren- en woongebied (Beaulieusite); dat de ontwikkeling van voorzieningen wordt aangemoedigd door de aanwezigheid van linten van actieve gevels die gedeeltelijk van toepassing zijn op de gebouwen die in die gebieden langs de stadsboulevard zijn ingeplant;

Dat het strategische luik van het plan de ontwikkeling aanmoedigt van een programmatische gemengdheid in die gebieden, met inbegrip van de voorzieningen;

BV 07.04. Gemengde afzonderlijke gebouwen Triomf (Deltasite)

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat het verordenende luik geen indicaties bevat met betrekking tot de inplanting, waardoor de indruk ontstaat dat die vrij is; dat het administratiegebied lijkt te hebben gesnoeid in het bestemmingsplan, waardoor het bebouwbare gebied kleiner is geworden; dat ze kritiek formuleren op het feit dat die wijzigingen in het bebouwbare gebied niet duidelijk worden geïdentificeerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik de bouwzone op de site verduidelijkt; dat deze wordt verduidelijkt rekening houdend met de bestaande perceelgrenzen; dat het strategische luik verduidelijkt dat de inplantingen van de gebouwen afwijken van de perceelgrens aan de kant van de Jules Cockxstraat, zodat de openbare ruimte daar kan worden uitgebreid;

Dat de regering eraan herinnert dat de ontwikkeling van een site gelegen in de perimeter van dit ontwerp-RPA moet worden beschouwd ten aanzien van het strikte naleving van het verordenende luik en van de conformiteit van zijn ontwikkelingen met de strategische oriëntaties die op de verschillende niveaus zijn voorzien; dat alleen een gecombineerde lezing van het strategische en het verordenende luik een globaal zicht biedt op de opties van dit ontwerp-RPA;

Overwegende dat meerdere reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het verordenende luik van het plan verduidelijkt dat titel I van de GSV niet van toepassing is op de site omdat de toepassing ervan problematisch zou kunnen blijken rekening houdend met de configuratie van de locatie en het feit dat het terrein aan drie kanten door openbare ruimten wordt afgezoomd;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan verduidelijkt dat titel I van de GSV niet van toepassing is, zodat dit de uitvoering van de potentialiteiten van het plan niet kan beletten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepalingen van de GSV nog altijd van toepassing zijn, behalve voor de bijzondere aspecten die het plan reglementeert (bv. met betrekking tot de maximale hoogte van de bouwwerken), in welk geval de bepalingen van de GSV die niet verenigbaar zijn met de reglementaire voorschriften van het plan, als tegenstrijdig moeten worden beschouwd en er impliciet moet worden van afgeweken;

Handelszaken

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de invoering van handelsfuncties naast de bestaande kantoorfunctie en de creatie van huisvesting in het gebied;

les différences existantes entre le régime actuel fixé par le PRAS, et celui qu'il entend mettre en œuvre;

Considérant que le Gouvernement indique que le Gouvernement rappelle le plan dispose de son propre zonage et ses propres prescriptions, afin d'éviter une superposition de ses dispositions avec celles du PRAS, dont il s'inspire néanmoins afin de simplifier et sécuriser le travail des praticiens;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'impact de la suppression du terme « également » dans la prescription 07.01. du plan par rapport à la prescription correspondante du PRAS;

Considérant que le Gouvernement indique que la suppression du terme « également » de la PP 07.01. du plan par rapport à la prescription similaire du PRAS n'a pas d'incidence sur les affectations principales et secondaires pouvant être autorisées de la zone;

Considérant que des réclamants demandent qu'un pourcentage d'équipement soit imposé afin de garantir la qualité des logements projetés;

Considérant que le Gouvernement indique que les équipements d'intérêts collectif ou de service public sont admis à titre d'affectation secondaire dans la zone administrative, à hauteur de 50% maximum dans le site Immeubles singuliers mixtes Triomphe (site Delta) et à hauteur de 20% maximum dans le site Quartier de bureaux et logements (site Beaulieu); que le développement d'équipements est encouragé par la présence de liserés de façades actives qui s'appliquent partiellement aux immeubles implantés dans ces zones le long du boulevard urbain;

Que le volet stratégique du plan encourage le développement d'une mixité programmatique dans ces zones, incluant les équipements;

PP 07.04. Immeubles singuliers mixtes Triomphe (Site Delta)

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement relèvent que le volet règlementaire ne comporte pas d'indication en ce qui concerne l'implantation, ce qui laisse croire qu'il est libre; que la zone administrative semble avoir été rognée dans le plan des affectations diminuant ainsi la zone constructible; qu'ils critiquent le fait que ces modifications de la zone constructible ne soient pas clairement identifiées;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique précise la zone de bâtisse du site; que celle-ci est précisée au regard des limites parcellaires existantes; que le volet stratégique précise que les implantations de bâtiments s'écartent de la limite parcellaire côté rue Jules Cockx pour permettre l'élargissement de l'espace public;

Que le Gouvernement rappelle que le développement d'un site localisé au sein du périmètre du présent projet de plan d'aménagement directeur doit être considéré au regard du strict respect du volet réglementaire et de la conformité de ses développements aux orientations stratégiques prévues aux différentes échelles; que seule une lecture combinée des deux volets stratégique et réglementaire offre la vision globale des options du présent projet de plan d'aménagement directeur;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le volet règlementaire du plan précise que le titre I du RRU ne s'applique pas au site, au motif que son application pourrait s'avérer problématique compte tenu de la configuration des lieux et du fait que le terrain est bordé par des espaces publics des trois côtés;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que le titre I du RRU ne s'applique pas, afin qu'il ne puisse empêcher la mise en œuvre des potentialités du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les dispositions du RRU continuent à s'appliquer, sauf pour les aspects particuliers que le plan règlemente, en matière de hauteur maximale des constructions par exemple, auquel cas les dispositions du RRU incompatibles avec les prescriptions règlementaires du plan doivent être jugées contraires et implicitement abrogées;

Commerces

Considérant que des réclamants s'opposent à l'introduction de fonctions commerciales, en plus de la fonction de bureau déjà existante et de la création de logement dans la zone;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een winkelcentrum op de Deltasite en daarbij aanvoeren dat dit dodelijk zou zijn voor de bestaande handelszaken, en dan meer bepaald rond de begraafplaatsen van Elsene; dat die bestemming niet ecologisch is; dat de bewoners liever boodschappen doen in kleine buurtwinkels;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het GPDO de aanleg van een plaatselijke identiteitskern voorziet ter hoogte van de site van de gemengde afzonderlijke gebouwen Triomf (Deltasite), waar de bevolking toegang zal krijgen tot meer bepaald buurtwinkels, en die bijdraagt aan de ontwikkeling van een economisch en sociaal leven: dat het plan in dat perspectief de hernieuwde ontwikkeling van die site voorziet, die momenteel door monofunctionele kantoorgebouwen wordt ingenomen, door de ontwikkeling van een opvallend en gemengd bebouwd geheel;

Dat het plan de ontwikkeling van handelszaken beperkt tot een oppervlakte van 1.000 m^2 per gebouw en van 7.500 m^2 voor het volledige gebied; dat die maximale oppervlakte van 7.500 m^2 niet de mogelijkheid biedt om een winkelcentrum aan te leggen op de Deltasite, maar wel om handelszaken in te richten met een oppervlakte die verenigbaar is met de creatie van de plaatselijke identiteitskern die door het GPDO wordt voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritisch staan tegenover de verplichting om handelszaken in te planten op de benedenverdiepingen met een mogelijkheid tot uitbreiding naar de eerste verdieping en daarbij aanvoeren dat dit de realisatie verhindert van talrijke handelszaken die beter op de verdiepingen worden ingericht, zoals een horecazaak (bv. 'rooftop'), een spa of een fitness, een kunstengalerij enz.; dat dit ook de realisatie van handelszaken verhindert die beter in de kelderverdieping worden ingericht, zoals een fitness of een bowling;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 3.5.1. in het verordenende luik wordt geschrapt en in het strategische luik wordt overgenomen, met de nodige nuancering met betrekking tot de ligging van de handelszaken op de verdiepingen en de kelderverdiepingen omdat het niet verantwoord is dat de bestemming van handelszaken op die manier wordt beperkt ten opzichte van het GBP, temeer daar de gemengdheid wordt gewaarborgd door het feit dat andere functies van woningen en kantoren niet meer dan 50 % van de beschikbare oppervlakte mogen innemen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de mogelijkheid biedt om in de kelderverdiepingen handelszaken te ontwikkelen in het kader van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het volledige gebied en voor een oppervlakte van maximaal 7.500 m^2;

dat de voorrang van het lokaliseren van handelszaken op de gelijkvloerse en eerst verdieping ten doel heeft om de benedenverdiepingen en de openbare ruimten waarop ze uitzien te animeren, in overeenstemming met de doelstelling om een actief stadsleven te ontwikkelen op de site; dat die doelstelling ook wordt nagestreefd door het lint van actieve gevels van de gebouwen langs de stadsboulevard en de Delta-esplanade, teneinde hun benedenverdiepingen te activeren, waar ook handelszaken kunnen worden in ondergebracht;

Dat het voorschrift 07.04.01. is gewijzigd om deze prioritering op de gelijkvloerse en de eerste verdieping te specificeren ten opzichte van de eventuele inplanting van handelszaken op de andere verdiepingen, hetgeen volgens het plan is toegestaan;

Dat het plan is gewijzigd om de vestiging van handelszaken op de bovenverdiepingen mogelijk te maken, wanneer de aard van de geplande handelszaken daartoe opportuun blijkt in functie van de aard van de voorgestelde handelszaken, zoals een HORECA "rooftop" op het dak van een gebouw; dat deze mogelijkheden niet moeten worden uitgesloten in zoverre de activering van het gelijkvloers en de aangrenzende publieke ruimte gewaarborgd is;

Omwille van het bestaan van een maximale oppervlakte aan toelaatbare handelsruimte in de zone volgens hetzelfde voorschrift, de mogelijkheid om deze handelsruimte op andere verdiepingen in te planten, met behoud van de voorrang voor inplanting op de gelijkvloerse en de eerste verdieping, betreft een geringe wijziging, waarvan niet verwacht wordt dat deze significante milieueffecten zal veroorzaken;

Maximale hoogten van de bouwwerken

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de inplanting van hoge bouwwerken op de Deltasite om de redenen dat de site een unieke mogelijkheid tot verdichting biedt; dat de impact op de andere wijken beperkt zal zijn; dat de site over een uitstekend aanbod op het vlak van het openbaar vervoer beschikt; dat het project een meer stedelijk karakter aan de wijk zal bezorgen zonder dat dit ten koste gaat van het gezellige karakter van de andere naburige wijken;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création d'un centre commercial sur le site Delta, aux motifs; que cela va tuer les commerces existants, notamment aux cimetières d'Ixelles; que cela n'est pas écologique; que les habitants préfèrent faire leurs courses dans des petits commerces de proximité;

Considérant que le Gouvernement indique que le PRDD prévoit la création d'un noyau d'identité locale au niveau du site Immeubles singuliers mixtes Triomphe (site Delta), permettant à la population d'avoir accès notamment à commerces de proximité, et favorable au développement d'une vie économique et sociale : que dans cette perspective, le plan prévoit le redéveloppement de ce site, aujourd'hui occupé par des bâtiments de bureaux monofonctionnels, au travers du développement d'un ensemble bâti singulier et mixte;

Que le plan limite le développement de commerces à hauteur de 1.000 m^2 de superficie par immeuble, et 7.500 m^2 pour l'ensemble de la zone; que cette superficie maximale de 7.500 m^2 ne permet pas la création d'un centre commercial sur le site Delta, mais permet d'accueillir une superficie de commerces compatible avec la création d'un noyau d'identité locale prévu par le PRDD;

Considérant que des réclamants critiquent l'obligation d'implantation des commerces au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage, aux motifs; que cela empêche la réalisation de nombreux commerces qui peuvent avantageusement se situer aux étages, tels qu'un établissement HoReCa (« rooftop » par exemple), un spa ou un fitness, une galerie d'arts, etc.; que cela empêche également la réalisation de commerces qui peuvent avantageusement se situer en sous-sol, tels qu'un fitness ou un bowling;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 3.5.1. soit supprimée du volet règlementaire et déplacée dans le volet stratégique, ou à défaut qu'elle soit nuancée quant à la localisation des commerces aux étages et aux sous-sol; au motif qu'il n'est pas justifié que l'affectation de commerce soit ainsi limitée par rapport au PRAS, d'autant plus que la mixité est garantie par le fait que les fonctions autres que logement et bureaux ne peuvent dépasser 50%;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan permet de développer des commerces en sous-sol dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone et sur une superficie maximale de 7.500 m^2;

Que la priorisation de localiser les commerces au rez-de-chaussée au premier étage a pour but d'activer les rez-de-chaussée et les espaces publics sur lesquels ils donnent, conformément à l'objectif de développer une vie urbaine active sur le site; que cet objectif est aussi poursuivi par le liseré de façades actives applicables aux immeubles implantés le long du boulevard urbain et de l'esplanade Delta, afin d'activer leurs rez-de-chaussée qui peuvent accueillir des commerces;

Que la prescription 07.04.01. a été modifiée afin de préciser cette priorisation au rez-de-chaussée, par rapport à l'implantation éventuelle de commerces aux autres étages, qui reste admise par le plan;

Que le plan a été modifié, de façon à permettre l'implantation de commerce aux étages supérieurs, lorsque cela s'avère opportun en fonction de la nature des commerces projetés, comme un établissement HORECA « rooftop » en toiture d'un immeuble; que ces possibilités ne doivent pas être exclues pour autant que l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public adjacent soit garantie;

Qu'en raison de l'existence d'une superficie maximale de commerce admissible dans la zone par la même prescription, la possibilité d'implanter ces commerces à d'autres étages tout en maintenant la priorité d'implantation au rez-de-chaussée et au premier étage est une modification mineure et qui n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement;

Hauteurs maximales des constructions

Considérant que des réclamants sont favorables à l'implantation de constructions élevées sur le site Delta, aux motifs; que le site présente une possibilité unique de densification, que l'impact sur les autres quartiers sera limité, que le site dispose d'une excellente offre de transports en commun, que le projet donnera un caractère plus urbain à ce quartier tant en préservant le caractère convivial des autres quartiers avoisinants;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de ambitie heeft om de aansluiting van de Triomflaan en de Jules Cockxstraat te benadrukken door een landschappelijk herkenningspunt te integreren in de ontwikkeling van een opvallend en gemengd bebouwd geheel;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat voorschrift 07.04.03 verduidelijkt dat de hoogte van 40 m mag worden overschreden om een harmonieuze aansluiting met het landschappelijke herkenningspunt mogelijk te maken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de verplichting oplegt om een harmonieuze aansluiting tot stand te brengen tussen de laagste en de hoogste bouwprofielen in het geval van de bouw van een hoogteaccent dat tot 80 m hoog kan reiken; dat dit hoogteaccent in voorkomend geval wordt aangesloten op andere bouwwerken waarvan de maximale hoogte tot 40 m is beperkt;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de hoogte van 40 m wordt verlaagd, zodat ze aan de bestaande bouwwerken kan worden aangepast;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, en dan meer bepaald met betrekking tot de hoogte van de bouwwerken; dat de toegelaten maximale hoogte voor de bouwwerken in het gebied vergelijkbaar is met de toegelaten maximale hoogte van de bestaande naburige bouwwerken;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat voor de Triomfsite een wedstrijd werd georganiseerd met de bedoeling om een schets van het ontwerp te definiëren en dat de winnaar van de wedstrijd een torengebouw heeft voorgesteld dat in het plan werd opgenomen; dat de commissie het delicaat vindt dat het Gewest een wedstrijd uitschrijft zonder vooraf de stedenbouwkundige regels vast te leggen die op het plan van toepassing zijn; dat ze zich vragen stelt over de invloed van het plan door de wedstrijd; dat ze eraan herinnert dat wedstrijden moeten worden georganiseerd in overeenstemming met de bestaande wetgeving en de procedures, en dit zelfs wanneer het mogelijk is dat alle projecten kunnen worden stilgelegd in afwachting van het einde van de procedure voor de uitwerking van het plan; dat daarbij ook de vraag kan worden gesteld over het nut van openbare onderzoeken die plaatsvinden wanneer alles al is beslist en vastgelegd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER, en dan meer bepaald met betrekking tot de hoogte van het op de site geplande hoogteaccent heeft geïntegreerd;

Dat de wedstrijd die voor de Triomfsite werd georganiseerd, parallel liep met de uitwerking van het plan; dat het project dat daarbij zal worden geselecteerd en het voorwerp zal uitmaken van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, in het ontwerp van het plan zal moeten passen met naleving van de strategische en reglementaire bepalingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten gunstig staan tegenover de bouw van een hoogteaccent op de site om de redenen dat de topografie bijzonder gunstig is voor de inplanting van torengebouwen, aangezien het gebied op een van de hoogste plaatsen van Brussel ligt (102 m hoogte); dat voor de site geen beschermde uitzichten of belangrijke panorama's gelden, maar dat talrijke assen naar de site zijn gericht, waardoor de kans ontstaat om een nieuw uitzichtpunt te creëren; dat naast de aanwezigheid van een uitgebreid openbaarvervoersnet en de toegankelijkheid met de auto de wijk nog meerdere troeven biedt, zoals belangrijke voorzieningen van algemeen belang (ziekenhuis universiteit enz.); dat de aanwezigheid van de sporen langs de spoorweg impliceert dat de woningen op een voldoende grote afstand zullen kunnen worden voorzien;

Overwegende dat meerdere reclamanten wijzen op de grote architecturale kwaliteit van het ontwerp die de eigenaars van de site verder willen ontwikkelen dankzij de wedstrijd die door het Gewest werd georganiseerd, waardoor een volwaardig stadssignaal kan worden gecreëerd; dat het ontwerp rekening houdt met de aanbevelingen met betrekking tot de integratie van de hoge gebouwen, met betrekking tot de kwaliteit van de 'sokkel', paden voor zachte vervoerswijzen, openbare ruimten, windbeheer, de gemengdheid van de functies enz.;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat het principe van een torengebouw in dit gebied niet mag worden uitgesloten, gezien de ligging van het gebied aan de toegang tot de stad, het metrostation en de spoorweg;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om duidelijke stedelijke identiteiten te creëren in het gebied, die bijdragen aan het inzicht van de structuren en de schaal van het grondgebied en punten van stedelijke intensiteit door de toepassing van specifieke bouwprofielen die dienstdoen als landschappelijke herkenningspunten

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a pour ambition de ponctuer l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la rue Jules Cockx en intégrant un repère paysager dans le développement d'un ensemble bâti singulier et mixte;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription 07.04.03 précise que la hauteur de 40 m peut être dépassée pour permettre un raccord harmonieux avec le repère paysager;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose qu'un raccord harmonieux soit établi entre les gabarits les plus bas et les gabarits les plus élevés en cas de création d'une émergence pouvant culminer à 80 m de hauteur; que le cas échéant, l'émergence se raccordera aux autres constructions dont la hauteur maximale est limitée à 40 m;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur de 40 m soit réduite afin de s'adapter aux constructions existantes;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan intègre les recommandations du RIE, notamment en termes de hauteur des constructions; que la hauteur maximale autorisée pour les constructions de zone est semblable à celles des constructions voisines existantes;

Considérant que la Commission régionale de développement relève qu'un concours a été organisé pour le site Triomphe visant à définir une esquisse du projet et que le gagnant du concours a proposé une tour qui a été reprise dans le plan; qu'elle estime délicat que la participation de la région à un concours sans fixer au préalable des règles urbanistiques applicables dans le plan; qu'elle pose la question de l'influence du plan par le concours; qu'elle rappelle que les concours doivent être faits dans le respect de la législation existante et des procédures, et ce même s'il est vrai que tous les projets ne peuvent être gelés en attendant que le procédure d'élaboration du plan aboutisse; que cela pose également la question de l'effet utile des enquêtes publiques qui interviennent quand tout est déjà décidé et fixé;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en termes de hauteur de l'émergence projetée sur le site;

Que le concours organisé pour le site Triomphe est un processus parallèle à l'élaboration du plan; que le projet qui sera retenu et fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme devra s'inscrire dans le projet du plan, et en respecter les dispositions stratégiques et règlementaires;

Considérant que des réclamants sont favorables à la construction d'une émergence sur le site, aux motifs; que la topographie est particulièrement propice à l'implantations de tours, la zone étant un des sommets de Bruxelles (102m d'altitude); le site n'est pas concerné par des vues protégées ou des panoramas majeurs, mais de nombreux axes pointent vers le site, donnant une opportunité de créer un nouveau point de vue; qu'outre la présence de nombreux transports en communs et l'accessibilité voiture, l'on retrouve dans le quartier des équipements d'intérêt collectif majeurs (hôpital, université, etc.); que la présence du chemin des rails le long du chemin de fer implique de pouvoir monter pour que les logements soient suffisamment éloignés;

Considérant que des réclamants relèvent la grande qualité architecturale du projet que les propriétaires du site entendent développer, grâce au concours qui a été organisé par la Région, ce qui permet la création d'un véritable signal urbain; que ce projet tient compte des recommandations en matière d'intégration des immeubles élevés, en termes de qualité du « socle », de cheminements doux, d'espaces publics, de gestion des vents, de mixité des fonctions, etc.;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le principe d'une tour dans cette zone n'est pas à exclure, vu la situation d'entrée de ville, la station de métro et le chemin de fer;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a pour objectif de créer des identités urbaines claires dans la zone, participant à la compréhension des structures et de l'échelle du territoire, ainsi que des points d'intensités urbaines, par la création de gabarits spécifiques agissant comme des marqueurs ou repères paysagers; que l'émergence

of markers; dat het hoogteaccent dat in het gebied wordt toegelaten, de ambitie heeft om een stedelijke marker te zijn voor de indeling van de stadsboulevard en van de Triomflaan;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op het MER omdat het het alternatief behoudt van een hoogteaccent van 80 m naast dat van 135 m ten opzichte van hun effecten op het vlak van de schaduw op de woningen om de redenen dat de schaduw van het alternatief van 135 m op de naburige woningen in de tijd beperkt zijn; dat de woningen van het Universalis Park-project en de tuinen in de Liévin Verstraetenstraat waarop om 10.00 u een schaduw valt, niet dezelfde zijn als deze die om 11.00 u in de schaduw liggen en dat ze telkens slechts één uur in de schaduw liggen; dat de woningen in de Driebruggenstraat allemaal minder dan een uur in de schaduw zullen liggen; dat het verschil tussen 135 m en 80 m 55 m bedraagt; dat een hoogteaccent van 120 m niet noodzakelijkerwijs even problematisch is als een hoogteaccent van 135 m; dat een hoogteaccent van 120 of 100 m een minder grote impact zou hebben - en dan meer bepaald voor de woning gelegen aan nr. 271 van de Invalidenlaan en de voornoemde tuinen en woningen;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op een hoogte van 80 m en daarbij aanvoeren dat deze buiten verhouding is, aangezien de schaduw die door het MER wordt geïdentificeerd, van korte duur is en aanzienlijk kan worden verminderd met een hoogte van 100 of 120 m; dat ze voortijdig is, in die zin dat de effecten van het hoogteaccent op het vlak van de schaduw het voorwerp zullen moeten uitmaken van een studie in het kader van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, die veel genuanceerder zal zijn omdat ze rekening zal houden met de exacte hoogte van het gebouw en ook met de vorm ervan; dat ze indruist tegen de doelstellingen van het plan in die zin dat ze het gebouw definitief zal verhinderen om zijn rol als visuele markering volop te spelen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van het geplande hoogteaccent in het gebied heeft bestudeerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de schaduw; dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert, behalve de aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen; Dat het MER heeft aangetoond dat de alternatieven van hogere bouwprofielen een grotere impact hadden, met name op het vlak van schaduw en wind;

Dat een hoogteaccent met een hoogte van 80 m daarentegen aanvaardbare effecten had; dat het MER ervan uitgaat dat het effect van hoogbouw tot 80 m niet problematisch is omdat er tijdens de zomer geen schaduw valt op de bebouwde omgeving; dat het effect bij nachtevening 's ochtends beperkt is tot het brandweerkazernegebouw en gebouw A van het Universalis-park (site van de Pleinlaan). Dat deze effecten als onbeduidend beschouwd worden. Dat gebouwen met een hoogte van meer dan 80 m meer impact veroorzaken;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de toegelaten hoogte van 80 m op de Deltasite, terwijl de toegelaten hoogte op de Driehoeksite slechts 45 m bedraagt;

Overwegende dat verschillende reclamanten en de gemeente Oudergem vragen dat de maximale hoogte van het hoogteaccent wordt beperkt tot 60 m, teneinde te beantwoorden aan de klimaatdoelstellingen van het Gewest; dat de hoogte overeenstemt met die van de onlangs opgetrokken gebouwen op de campus Pleinlaan van de ULB;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de hoogte van de naburige bouwwerken van de Deltasite vergelijkbaar is met de toegelaten maximale hoogte in de rest van het gebied en met de hoogte van de bestaande naburige bouwwerken; dat de maximale hoogte van 80 m voor het hoogteaccent ten doel heeft om er een landschappelijk herkenningspunt van te maken;

Dat het MER heeft aangetoond dat de hoogte van 80 m aanvaardbare effecten had en dat de hoogte van 80 m daarom wordt bevestigd;

Dat de hoogte van de gebouwen geen invloed heeft op de klimaatdoelstellingen van het Gewest;

Dat het plan de maximale hoogte van de het hoogteaccent beperkt tot 80 m, zonder verplicht te stellen dat het gebouwde hoogteaccent een lagere hoogte heeft; dat de hoogte van het hoogteaccent zal worden onderzocht in een evaluatie van de effecten van het project en zal worden bepaald in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van een 80 m hoog torengebouw op de Deltasite en daarbij aanvoeren dat dit de groene gemeente Oudergem in een bos van gebouwen zou omvormen; dat dit het landschap zal verminken; dat dit hoogteaccent nergens toe dient; dat het lelijk is; dat het niet op mensenmaat is; dat het torenhoog boven de andere bouwwerken uitsteekt; dat het bijdraagt aan de vorming van getto's; dat het de intimiteit van de tuinen in de nabijheid zal aantasten; dat het hinder zal

autorisée dans la zone a pour ambition d'être un marqueur urbain de l'articulation du boulevard urbain et du boulevard du Triomphe;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il retient l'alternative d'une émergence de 80 m à celle de 135 m par rapport à leurs incidences en termes d'ombrage sur les habitations, aux motifs; que les ombres portées par l'alternative de 135 m sur les logements à proximité sont limitées dans le temps; que les logements du projet Universalis Park et les jardins situés rue Liévin Verstraeten sur lesquels une ombre est portée à 10h ne sont pas les mêmes que ceux sur lesquels une ombre est portée à 11h et qu'ils ne subiront qu'une heure d'ombrage chacun; que les logements situés rue des Trois Ponts seront chacun ombragés moins d'une heure; que la différence entre 135 et 80 est de 55 m; qu'une émergence de 120 m n'est pas forcément aussi problématique qu'une émergence de 135 m; qu'une émergence de 120 ou 100 m aurait un impact moindre, notamment pour le logement situé au n° 271 du boulevard des Invalides et les logements et jardins précités;

Considérant que des réclamants critiquent la hauteur de 80 m aux motifs; qu'elle est disproportionnée, en ce que les ombres identifiées par le RIE sont de courte durée et peuvent être fortement diminuées avec une hauteur de 100 ou 120 m; qu'elle est prématurée, en ce que les incidences de l'émergence en termes d'ombrage devront faire l'objet d'une étude dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, qui sera bien plus nuancée puisqu'elle tiendra compte de la hauteur exacte de l'immeuble mais aussi de sa forme; qu'elle est contraire aux objectifs du plan, en ce qu'elle empêchera définitivement l'immeuble de jouer véritablement son rôle de repère visuel;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et de l'émergence projetée dans la zone, notamment en matière d'ombrage; que le plan intègre les recommandations du RIE, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail; Que le RIE a montré que les alternatives de gabarits plus élevés avaient des impacts plus importants, notamment en termes d'ombrage et de vent; que la hauteur de 80 m avait, quant à elle, des incidences acceptables;

Que le RIE considère que l'impact de l'émergence n'est pas problématique jusque 80 m parce que l'ombre portée n'impacte pas le cadre bâti en été; qu'à l'équinoxe son impact est limité sur le bâtiment de la caserne des pompiers et sur le bâtiment A d'Universalis park (site de La Plaine), le matin. Que ces incidences sont jugées peu significatives. Que l'augmentation du gabarit au-delà de 80 m provoque une augmentation des incidences;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la hauteur de 80 m autorisée sur le site Delta, alors que la hauteur autorisée sur le site Triangle est limitée à 45m;

Considérant que des réclamants et la commune d'Auderghem demandent que la hauteur maximale de l'émergence soit limitée à 60 m, afin de répondre aux objectifs climatiques de la région; que la hauteur corresponde à celle des bâtiments récemment construits sur le campus de la Plaine de l'ULB;

Considérant que le Gouvernement indique que la hauteur des constructions voisines du site Delta est semblable à la hauteur maximale autorisée dans le reste de la zone, et à la hauteur des autres constructions voisines existantes; que la hauteur de 80 m maximum autorisée pour l'émergence a pour but d'en faire un repère paysager;

Que le RIE a démontré que la hauteur de 80 m avait des incidences acceptables; que, dès lors, la hauteur de 80 m est confimée;

Que la hauteur des bâtiments n'influence pas les objectifs climatiques de la Région;

Que le plan limite la hauteur maximale de l'émergence à 80 m, sans imposer que l'émergence construite présente une hauteur moins élevée; que la hauteur de l'émergence sera examinée dans une évaluation des incidences du projet, et déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'opposent à la construction d'une tour de 80 m de hauteur sur le site Delta, aux motifs; que cela transformerait la verte commune d'Auderghem en une forêt de buildings; que cela va défigurer le paysage; que cette émergence ne sert à rien; qu'elle est laide; qu'elle n'est pas à taille humaine; qu'elle écrase les autres constructions; qu'elle participera à la création de ghettos; qu'elle nuira à l'intimité des jardins à proximité; qu'elle impliquera des nuisances en termes de vent; qu'elle viendra bouleverser la structure du

veroorzaken op het vlak van de wind; dat het de structuur van het landschap overhoop zal gooien en een zeer massieve verticaliteit toevoegen aan de omliggende stedelijke context; dat er geen enkel ander gebouw met deze hoogte in de wijk bestaat;

Overwegende dat meerdere reclamanten opmerken dat andere projecten met vergelijkbare torengebouwen een mislukking zijn gebleken;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op het MER omdat het de effecten van een dergelijk hoogteaccent niet voldoende bestudeert - en dan meer bepaald met betrekking tot de wind;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het MER alle effecten van het plan en van het geplande hoogteaccent in het gebied heeft bestudeerd en het in het plan geselecteerde alternatief heeft gevalideerd;

Dat het MER heeft aangetoond dat een hoogteaccent met een hoogte van 80 m aanvaardbare effecten had; dat de vorming van getto's niet wordt bepaald door de bouwwerken, maar wel door de sociale mix van de bewoners; dat de intimiteit van de tuinen zal worden gewaarborgd, net als voor elk ander bouwwerk; dat de aerodynamische hinder niet wordt bepaald door het plan, maar wel door de architectuur van de projecten; dat de windeffecten dan ook op een gedetailleerde manier zullen worden bestudeerd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Dat het plan een toegelaten maximale hoogte vastlegt; dat het hoogteaccent het voorwerp zal uitmaken van een evaluatie van de effecten ervan in het kader van zijn uitvoeringsproject tijdens de fase van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het hoogteaccent wordt omgevormd tot een gebouw dat een bouwfront vormt langs de Triomflaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan geen regels voorziet voor de inplanting van de bouwwerken, maar wel dat een harmonieuze aansluiting tot stand wordt gebracht tussen de hoogste bouwprofielen van het hoogteaccent en de laagste bouwprofielen;

Porositeit voor fietsers en voetgangers

Overwegende dat verschillende reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat de gearceerde gebieden op het plan er lijken op te wijzen dat de wegbedding van de porositeit voor fietsers en voetgangers niet bebouwbaar is; dat ze vragen om te verduidelijken of het feit dat de porositeit minstens 12 m breed moet zijn, impliceert dat er zich bouwwerken boven mogen bevinden;

Overwegende dat het plan verduidelijkt dat de geplande porositeit voor fietsers en voetgangers in het gebied een doorgang vormt door bouwwerken met een vrije hoogte van minstens 12 m;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat de verbreding van de brug in de continuïteit van de porositeit voor fietsers en voetgangers mogelijkerwijs niet zal kunnen worden gerealiseerd - of toch zeker niet op korte termijn - rekening houdend met de complexiteit van die ingreep (bij die verbreding zouden niet alleen de MIVB, maar ook de NMBS, Infrabel, het Gewest enz. worden betrokken) en de hoge kostprijs; dat het plan een hulpmiddel voor de lange termijn is en dat het absoluut noodzakelijk is dat de voorschriften ervan de realisatie van de projecten mogelijk maken zonder dat ze van elkaar afhankelijk zijn, opdat er in de opeenvolging van de verschillende fasen geen blokkeringen verschijnen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inrichting van de porositeit voor fietsers en voetgangers oplegt ongeacht het antwoord op de vraag of de Deltabrug al dan niet zal worden verbreed; dat het plan de inplanting van de porositeit in het verlengde van de eventuele toekomstige verbrede Deltabrug voorziet, teneinde een bijkomende verbinding met de Delta-esplanade tot stand te brengen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de ontwikkeling van de site mogelijk maakt in de veronderstelling van een niet-uitvoering of een laattijdige uitvoering van de verbreding van de brug, door te voorzien dat een dergelijke verbinding met de geplande porositeit voor fietsers en voetgangers later mogelijk blijft, zonder op te leggen om een doodlopende porositeit voor fietsers en voetgangers en actieve gevels te bouwen die in afwachting daarvan nergens op uitkijken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de voorschriften met betrekking tot de actieve gevels en de porositeiten voor fietsers en voetgangers daarom naar het strategische luik worden verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd teneinde de verschillende alternatieven te verduidelijken op het vlak van de aansluitingen tussen het gebied en de Delta-esplanade, afhankelijk van de maximalistische verbreding van de

paysage et ajouter une verticalité très massive au contexte urbain environnant; qu'il n'existe aucun bâtiment de cette hauteur dans le quartier;

Considérant que des réclamants relèvent que d'autres projets de tour similaires se sont soldés par des échecs;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les incidences d'une telle émergence, notamment en termes de vent;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a étudié l'ensemble des incidences du plan et de l'émergence projetée dans la zone, et a validé l'alternative retenue dans le plan;

Que le RIE a démontré que la hauteur de 80 m avait des incidences acceptables; que la création de ghettos ne dépend pas des constructions mais de la mixité sociale de habitants; que l'intimité des jardins sera garantie comme pour toute construction; que les nuisances aérodynamiques ne relèvent pas du plan mais de l'architecture des projets; que les effets de vent seront donc étudiés en détail dans le cadre des demandes de permis;

Que le plan fixe une hauteur maximale autorisée; que l'émergence fera l'objet d'une évaluation de ses incidences dans le cadre de son projet de mise en œuvre, au stade des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que l'émergence soit transformée en un immeuble créant un front bâti le long du boulevard du Triomphe;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan ne prévoit pas de règle d'implantation des constructions, mais impose qu'un raccord harmonieux soit établi entre les gabarits les plus hauts de l'émergence et les gabarits les plus bas;

Porosité cyclo-piétonne

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement relèvent que les zones hachurées sur le plan semblent indiquer que l'assiette de la porosité cyclo-piétonne n'est pas constructible; qu'ils demandent de préciser si le fait que la porosité doive avoir une largeur minimum de 12 m implique qu'il puisse y avoir des constructions au-dessus;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan précise que la porosité cyclo-piétonne projetée dans la zone constitue un passage au travers des constructions qui doit présenter une hauteur libre de 12 m minimum;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que l'élargissement du pont dans la continuité de la porosité cyclo-piétonne risque de ne pas pouvoir se réaliser, en tous cas à court terme, compte tenu de la complexité de l'opération (cet élargissement impliquera la STIB, la SNCB, Infrabel, la région, etc.) et son coût élevé; que le plan est un instrument qui s'inscrit dans le long terme et qu'il est absolument nécessaire que ses prescriptions permettent la réalisation des projets sans qu'ils dépendent les uns des autres, au risque de voir apparaitre des blocages en cascade;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose l'aménagement de la porosité cyclo-piétonne indépendamment de l'élargissement du Pont Delta; que le plan prévoit l'implantation de la porosité dans la prolongation de l'éventuel futur Pont Delta élargi, afin de créer une connexion supplémentaire avec l'esplanade Delta;

Considérant que des réclamants demandent que le plan permette le développement du site dans l'hypothèse d'une non-réalisation ou d'une réalisation tardive de l'élargissement de pont, en prévoyant qu'une telle connexion par la porosité cyclo-piétonne projetée reste possible ultérieurement, sans imposer de construire une porosité cyclo piétonne en cul-de-sac et des façades actives qui ne donnent sur rien dans l'intervalle;

Considérant que des réclamants demandent que les prescriptions en matière de façades actives et de porosités cyclo-piétonnes soient déplacées dans le volet stratégique pour ce motif;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les différentes alternatives de connexion entre la zone et l'esplanade Delta, en fonction de l'élargissement maximaliste du Pont Delta, de son élargissement limité

Deltabrug, de tijdelijk of definitief beperkte verbreding of de aanleg van een brug voor fietsers en voetgangers; dat in elk geval het plan de aanleg voorziet van een aansluiting met de Delta-esplanade in de continuïteit van de porositeit voor fietsers en voetgangers en de toepassing van een lint met actieve gevels in de gebouwen langs de doorgang via bouwwerken en de volledige porositeit voor fietsers en voetgangers;

Dat die elementen invariabele elementen van het project vormen waaraan de regering een verplicht karakter wil geven teneinde de toepassing van het herinrichtingsproject van het gebied te waarborgen;

BV 07.05. Kantoor- en woonwijk (Beaulieuwijk)

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie gunstig staat tegenover de invoering van een mix op de site - en dan in het bijzonder met betrekking tot de woningen; dat ze evenwel twijfelt over de relevantie van de geselecteerde programmering;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat bijzonder voorschrift 07.05.01. de bestemmingen van het gebied op een strenge en disproportionele manier en zonder echte motivering beperkt, terwijl het streven naar gemengdheid even goed zou worden gewaarborgd door het strategische luik; dat ze vragen dat het voorschrift naar het strategische luik wordt verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ernaar streeft om een betere stadsintegratie en meer programmatische gemengdheid in het gebied in te voeren in overeenstemming met de doelstellingen van het GPDO; dat ze in dat kader de ontwikkeling van woningen oplegt op 20 % van de vloeroppervlakte per gebouw, teneinde meer bepaald het monofunctionele karakter van de bestaande kantoorgebouwen te doorbreken en een overgang te verzekeren met de naburige woonwijken;

Dat de verplichting van 20 % van de vloeroppervlakte per gebouw erop gericht is om een programmatische gemengdheid te waarborgen die over het volledige gebied wordt gespreid dat momenteel door een geheel van kantoorgebouwen wordt ingenomen;

Dat deze programmatische gemengdheid de mogelijkheid moet bieden om het gebied tot buiten de kantooruren te activeren, zodat het gebied in de omliggende woonwijken wordt geïntegreerd;

Handelszaken

Overwegende dat een aantal reclamanten kritisch staan tegenover de verplichting om handelszaken in te planten op de benedenverdiepingen met een mogelijkheid tot uitbreiding naar de eerste verdieping en daarbij aanvoeren dat dit de realisatie verhindert van talrijke handelszaken die beter op de verdiepingen worden ingericht, zoals een horecazaak (bv. 'rooftop'), een spa of een fitness, een kunstengalerij enz.; dat dit ook de realisatie van handelszaken verhindert die beter in de kelderverdieping worden ingericht, zoals een fitness of een bowling;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 07.05.01. wordt genuanceerd met betrekking tot de lokalisatie van de handelszaken op de verdiepingen en in de kelderverdiepingen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid een van de belangrijkste doelstellingen van het plan is, waaraan de regering een bindend karakter wil geven teneinde de uitvoering ervan te verzekeren en de coherentie van het project te waarborgen;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde de mogelijkheid te bieden om in de kelderverdiepingen handelszaken te ontwikkelen in het kader van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het volledige gebied en voor een oppervlakte van maximaal 75.000 m²;

Dat de verplichting om de handelszaken op de benedenverdieping te lokaliseren met mogelijkheid tot uitbreiding naar de eerste verdieping ten doel heeft om de benedenverdiepingen en de openbare ruimten waarop ze uitzien te activeren, in overeenstemming met de doelstellingen om een betere stedelijke integratie te verzekeren en een programmatische gemengdheid te ontwikkelen in de strook bestaande monofunctionele kantoorgebouwen; dat deze doelstelling ook wordt nagestreefd door het lint van actieve gevels in een deel van de gebouwen langs de stadsboulevard en het voorplein, teneinde hun benedenverdiepingen te activeren, waarin handelszaken kunnen worden ondergebracht en om de verhouding tussen de geplande gebouwen, de stadsboulevard en de bijbehorende dienstweg te verbeteren;

Dat het voorschrift 07.05.01 in zijn huidige vorm gehandhaafd werd om de ontwikkeling van handelszaken te beperken tot de gelijkvloerse en de eerste verdieping van de gebouwen, om enerzijds de activering van de begane grond en de aangrenzende openbare ruimte te

temporaire ou définitif, ou de la création d'une passerelle; que dans tous les cas de figure, le plan prévoit l'aménagement d'une connexion vers l'esplanade Delta dans la continuité de la porosité cyclo-piétonne et l'application d'un liseré de façades actives aux immeubles qui bordent le passage au travers des constructions et l'ensemble de la porosité cyclo-piétonne;

Que ces éléments constituent des éléments invariants du projet auxquels le Gouvernement entend donner force obligatoire afin de garantir la mise en œuvre du projet de réaménagement de la zone;

PP 07.05. Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)

Considérant que la Commission régionale de développement est favorable à l'introduction de mixité sur le site, en particulier de logements; qu'elle doute cependant de la pertinence de la programmation retenue;

Considérant que des réclamants estiment que la prescription particulière 07.05.01. vient restreindre les affectations de la zone de manière rigide et disproportionnée et sans réelle motivation, alors que la volonté de mixité serait tout autant garantie par le volet stratégique; qu'ils demandent que la prescription soit déplacée dans le volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan entend développer une meilleure intégration urbaine ainsi que davantage de mixité programmatique dans la zone, conformément aux objectifs du PRDD; que dans ce cadre, il impose le développement de logements à hauteur de 20% de la superficie plancher par immeuble, afin notamment de supprimer le caractère monofonctionnel des immeubles de bureaux existants et d'assurer une transition avec les quartiers d'habitations voisins;

Que l'obligation de 20% de superficie plancher de logements par immeuble vise à garantir une mixité programmatique qui soit répartie sur l'ensemble de la zone aujourd'hui occupée par un ensemble de bâtiments de bureaux;

Que cette mixité programmatique doit permettre d'activer la zone en-dehors des heures de fonctionnement des bureaux, afin que la zone s'intègre au sein des quartiers résidentiels environnants;

Commerces

Considérant que des réclamants critiquent l'obligation d'implantation des commerces au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage, aux motifs; que cela empêche la réalisation de nombreux commerces qui peuvent avantageusement se situer aux étages, tels qu'un établissement HoReCa (« rooftop » par exemple), un spa ou un fitness, une galerie d'arts, etc.; que cela empêche également la réalisation de commerces qui peuvent avantageusement se situer en sous-sol, tels qu'un fitness ou un bowling;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 07.05.01. soit nuancée quant à la localisation des commerces aux étages et aux sous-sol;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le développement d'une mixité programmatique constitue l'un des objectifs principaux du plan auquel le Gouvernement entend donner force obligatoire afin d'assurer sa mise en œuvre et garantir la cohérence du projet;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de permettre le développement des commerces en sous-sol dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone et sur une superficie maximale de 75.000 m²;

Que l'obligation de localiser les commerces au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage a pour but d'activer les rez-de-chaussée et les espaces publics sur lesquels ils donnent, conformément aux objectifs d'assurer une meilleure intégration urbaine et de développer une mixité programmatique dans la bande de bâtiments de bureaux monofonctionnels existants; que cet objectif est aussi poursuivi par le liseré de façades actives applicables à une partie des immeubles implantés le long du boulevard urbain et du parvis, afin d'activer leurs rez-de-chaussée qui peuvent accueillir des commerces et d'améliorer la relation entre les immeubles programmés, le boulevard urbain et sa voie de desserte;

Que la prescription 07.05.01 a été maintenue telle quelle afin de limiter le développement des commerces aux rez-de-chaussée et premier étage des immeubles, afin d'une part de garantir l'activation des rez-de-chaussée et de l'espace public ajdacent, et d'autre part de

verzekeren, en anderzijds om de functie van handelszaken te beperken, overeenkomstig het voor de bestemmingszone gedefinieerde programma, dat niet voorziet in een maximale oppervlakte voor handelszaken in de zone;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), voorstelt om het lint van de actieve gevels voor het Beaulieugebied te verlengen tot de volledige bebouwing, tot het bouwfront van de stadsboulevard, die niet op het gebied van landschappelijke continuïteit zou aansluiten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde het lint van actieve gevels te verlengen tot de gebouwen langs het voorplein tot aan de grens van het gebied van landschappelijke continuïteit, teneinde een materiële fout in het ontwerpplan te corrigeren;

Kantoren

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat voorschrift 07.05.01. een gemengdheid van functies oplegt in elk gebouw zonder mogelijkheid tot afwijking, terwijl de gebouwen waarop het voorschrift van toepassing is, momenteel worden ingenomen door de Europese Commissie, waarvoor bijzondere controle- en veiligheidsvoorzieningen moeten worden toegepast, die het 'naast elkaar bestaan' van kantoorfuncties met andere functies zoals woonfuncties om veiligheidsredenen zeer moeilijk maakt; dat ze vragen dat de doelstelling voor gemengdheid op het niveau van het gebied en niet per gebouw wordt opgelegd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om een betere stedelijke integratie te verzekeren via een programmatische gemengdheid van het gebied die de mogelijkheid biedt om een 'stad te maken' en om de verhoudingen tussen de woonwijken ten zuiden van en langs het Beaulieuplein te verbeteren, dat bedoeld is als openbare ruimte van convergentie en intermodaliteit;

Dat de regering eraan herinnert dat het plan ten doel heeft om een programmatische gemengdheid te ontwikkelen op het niveau van het gebied, in overeenstemming met de doelstellingen van het GPDO, teneinde het gebied buiten de kantooruren te activeren en zodat deze wijk in de omliggende woonwijken wordt geïntegreerd; dat er architecturale oplossingen bestaan waarmee beveiligde activiteiten en woningen naast elkaar kunnen bestaan, die in het kader van de vergunningsaanvragen zullen moeten worden bestudeerd; dat het begrip gebouw meer bepaald de mogelijkheid biedt van afzonderlijke toegangen voor de verschillende functies;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het begrip 'gebouw' duidelijk wordt omschreven, gezien meer bepaald de bijzondere configuratie van de bestaande gebouwen gelegen aan de Beaulieulaan nr. 1 tot 11 en de interpretatiekwesties die daaruit zouden kunnen voortvloeien;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat minstens 20 % van de oppervlakte voor woningen moet worden voorbehouden per project en niet per gebouw, teneinde discussies over het begrip 'gebouw' te vermijden en meer manoeuvreerruimte te laten bij de uitvoering van het voorschrift;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het begrip gebouw wordt gedefinieerd in de woordenlijst van het GBP waarnaar het plan verwijst;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.05.01. omdat het voorziet dat de vloeroppervlakte bestemd voor kantoren "op 75.000 m² kan worden gebracht in geval van aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die betrekking heeft op het volledige gebied" om de redenen dat dit op het tegengestelde lijkt te wijzen, dat als een vergunningsaanvraag geen betrekking heeft op het volledige gebied, het impliciet beperkt is tot een oppervlakte van minder dan die 75.000 m², terwijl het plan geen enkel plafond voorziet voor deze hoofdbestemming in het gebied; dat het opleggen van een plafondwaarde voor een van beide hoofdbestemmingen in het gebied een probleem stelt ten opzichte van de andere bestemmingen en leidt tot een niet-verantwoord verschil in behandeling, wat op een discriminatie lijkt; dat de grenswaarde van 75.000 m² alleen van toepassing lijkt te zijn bij projecten die betrekking hebben op het volledige gebied, maar niet op projecten die slechts betrekking zouden hebben op een deel van het gebied, zonder dat daarvoor een verantwoording wordt gegeven; dat het gebruik van het woord "gebracht" ongelukkig is; dat de grenswaarde van 75.000 m² onredelijk laag is ten opzichte van de grootte van het gebied; dat de grenswaarde van 75.000 m² al wordt bereikt of zelfs overschreden en dat het plan bijgevolg leidt tot een verlaging van de toelaatbare oppervlakte ten opzichte van de bestaande oppervlakte, wat niet aanvaardbaar is en tegenstrijdig is met de omschrijving van het voorschrift dat een mogelijkheid tot vergroting impliceert; dat dit voorschrift wordt aangetast door een duidelijke inschattingsfout;

limiter la fonction de commerce conformément au programme d'affectation défini pour la zone qui ne prévoit pas de surface maximale de commerce admissible dans la zone;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère de prolonger le liseré de façade active pour la zone Beaulieu à l'entièreté du bâti, à front du boulevard urbain, qui ne serait pas adjacent à la zone de continuité paysagère;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de prolonger le liseré de façades actives aux immeubles implantés le long du parvis jusqu'à la limite de la zone de continuité paysagère, afin de corriger une erreur matérielle du projet de plan;

Bureaux

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription 07.05.01. impose une mixité de fonctions dans chaque immeuble sans possibilité de dérogation, alors que les immeubles auxquels elle s'applique sont actuellement occupés par la commission européenne dont la présence rend nécessaire la présence de dispositifs de contrôle et de sécurité particuliers, lesquels rendent très difficile la « cohabitation » avec d'autres fonctions dont le logement pour des raisons de sécurité; qu'ils demandent que l'objectif de mixité soit imposé à l'échelle de la zone et non par immeuble;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a pour objectif d'assurer une meilleure intégration urbaine au travers d'une mixité programmatique de la zone qui permet de « faire ville » et d'améliorer les relations entre les quartiers d'habitations situés au sud et la Place Beaulieu, qui se veut un espace public de convergence et d'intermodalité;

Qu'il rappelle que l'objectif du plan est de développer une mixité programmatique à l'échelle de la zone, conformément aux objectifs du PRDD, afin d'activer la zone en-dehors des heures de fonctionnement des bureaux et que celle-ci s'intègre au sein des quartiers résidentiels environnants; que des solutions architecturales existent afin de concilier la cohabitation entre activités sécurisées et logements et devront être étudiées dans le cadre des demandes de permis; que la notion d'immeuble permet notamment des accès séparés pour les différentes fonctions;

Considérant que des réclamants demandent que la notion d' « immeuble » soit précisément définie, au vu notamment de la configuration particulière des bâtiments existants sis aux n° 1 à 11 de l'avenue de Beaulieu et des questions d'interprétation qui pourraient en découler;

Considérant que des réclamants demandent que le minimum de 20% de logement soit imposé par projet et non par immeuble, afin d'éviter des discussions sur la notion d' « immeuble » et de laisser plus de marge de manœuvre dans la mise en œuvre de la prescription;

Considérant que le Gouvernement indique que la notion d'immeuble est définie par le glossaire du PRAS auquel le plan fait référence;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.01. en ce qu'elle prévoit que la superficie de plancher affectée au bureau « peut être portée à 75.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone », aux motifs; qu'elle laisse à penser qu'à l'inverse, si une demande de permis ne porte pas sur l'ensemble de la zone, elle est implicitement limitée à une superficie inférieure à ces 75.000 m² alors qu'aucun plafond n'est prévu par le plan pour cette affectation principale de la zone; que l'imposition d'un plafond pour une des deux affectations principales de la zone pose problème par rapport aux autres affectations et créé une différence de traitement non justifiée qui s'apparente à une discrimination; que la limite de 75.000 m² ne semble s'appliquer qu'en cas de projet portant sur l'ensemble de la zone mais pas aux projets qui ne concerneraient qu'une partie de la zone, sans justification; que l'emploi du mot « portée » est malheureux; que la limite de 75.000 m² est déraisonnablement basse par rapport à la taille de la zone; que la limite de 75.000 m² est déjà atteinte voire dépassée et que le plan a donc pour effet de diminuer la superficie autorisable par rapport à la superficie existante, ce qui n'est pas acceptable et est contraire au libellé de la prescription qui sous-entend une possibilité d'accroissement; que cette prescription est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation;

Overwegende dat de regering aangeeft dat in het geval van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning die geen betrekking heeft op het volledige gebied, de kantoorfunctie wordt beperkt tot 80 % van de vloeroppervlakte per gebouw;

Dat voorschrift 07.05.01 het gebied betreft dat als administratiegebied is bestemd; dat de Europese Commissie momenteel ook het gemengde gebied inneemt dat door voorschrift 03. wordt beoogd;

Dat de grenswaarde van 75.000 m² niet wordt bereikt in het administratiegebied dat door voorschrift 07.05.01 wordt beoogd; dat het plan bijgevolg niet leidt tot een verkleining van de toelaatbare oppervlakte ten opzichte van de bestaande oppervlakte;

Dat het behoud van de kantoorfunctie relevant is gezien de zeer goede bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer; dat dit niettemin de mogelijkheid moet bieden om een programmatische gemengdheid te ontwikkelen, en de ontwikkeling van woningen, om zo het administratiegebied in de omliggende wijken te integreren; dat het plan dan ook de beperking van de vloeroppervlakte voor de kantoren tot 75.000 m² beperkt en de ontwikkeling van 15.000 m² bijkomende vloeroppervlakte voor woningen mogelijk maakt; Dat het plan de ontwikkeling mogelijk maakt van andere functies dan kantoren en woningen, die niet meer dan 20 % van de vloeroppervlakte van het gebied mogen innemen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de grenswaarde van 75.000 m² restrictief is, met dien verstande dat het gebied een oppervlakte heeft van ongeveer 3,2 ha; dat de maximale grondinname van 60 % dus 19.731 m² bedraagt; dat als men die grenswaarde van 75.000 m² kantoren verdeelt, waar men de 15.000 m² oppervlakte woning aan toevoegt - hetzij een totaal van 90.000 m² - door die grondinname, men aan een gemiddelde komt van 4,5 verdiepingen; dat - wetende dat het plan een gemiddelde bouwhoogte van 3 verdiepingen voor ogen heeft voor de Beaulieulaan en de Watermaalse Steenweg, maar een gemiddelde hoogte van 9 verdiepingen aan de kant van de stadsboulevard, men gemiddeld hoger zou uitkomen dan 4,5 verdiepingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan gemiddelde, minimale en maximale hoogten definieert voor de bouwwerken; dat die verschillende gedefinieerde hoogten beogen om een variatie van de bouwhoogten mogelijk te maken, teneinde monotone bouwfronten te vermijden;

Dat het plan een grondinname van maximaal 60 % oplegt met zijdelingse vrije ruimten en porositeiten voor voetgangers tussen de gebouwen waarvan de hoogte en de minimale breedte op het plan zijn gedefinieerd; dat de grondinname kan worden beperkt en de zijdelingse vrije ruimten en de porositeiten voor voetgangers verbreed;

Dat het strategische luik het streven van het plan verduidelijkt om een deel van de bouwwerken in de morfologische structuur te integreren die momenteel rond de vijvers van de Visserij aanwezig is; dat dit de gebouwen in open bebouwing binnen een landschappelijk geheel impliceert;

Dat voorschrift 07.05.03 het streven van het plan verduidelijkt om de bouwwerken afgezoomd met een lint van actieve gevels in het verlengde van dat lint te integreren; dat de verschillende bouwhoogten die door het plan worden gedefinieerd, erop gericht zijn om flexibiliteit te bieden voor de realisatie van die elementen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerken dat de site meer dan 90.000 m² vloeroppervlakte zou kunnen tellen als de maximale oppervlakte voor kantoren 75.000 m² zou bedragen en het minimum van 15.000 m² woningen zou worden gebouwd; dat in de bestaande toestand al 80.000 m² kantoorruimte is ingericht die door de Europese Commissie wordt ingenomen; dat ze zich vragen stellen over de geschiktheid om een limiet voor de kantooroppervlakten op 75.000 m² te houden; dat ze ook opmerken dat de Europese Commissie er een ondoorzichtig vastgoedbeleid op nahoudt en dat haar strategie - hoewel er een streven naar rationalisatie uit blijkt (hetzij minder ruimte in totaal innemen en zich opnieuw te richten op de Europese Wijk) - geheim en betwistbaar blijft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de dichtheid die door het plan wordt beoogd, 90.000 m² bedraagt voor de gecombineerde woon- en kantoorfuncties;

Dat ze eraan herinnert dat die geplande dichtheid is verantwoord ten opzichte van de huidige dichtheid van de site en verwijst naar de overwegingen die hierboven in dit verband werden uitgewerkt;

Dat de geplande dichtheid overigens verantwoord is gezien de toegankelijkheid van de site en haar goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer; dat het plan overigens een programmatische gemengdheid oplegt teneinde de stedelijke integratie van het momenteel monofunctionele gebied te verbeteren; dat het plan overigens de

Considérant que le Gouvernement indique qu'en cas de demande de permis d'urbanisme ne portant pas sur l'ensemble de la zone, la fonction de bureau est limitée à 80% de superficie de plancher par immeuble;

Que la prescription 07.05.01 vise la zone affectée en zone administrative; qu'à l'heure actuelle la Commission Européenne occupe également la zone mixte visée par la prescription 03.;

Que la limite de 75.000 m² n'est pas atteinte dans la zone administrative visée par la prescription 07.05.01; que dès lors le plan n'a pas pour effet de diminuer la superficie autorisable par rapport à la superficie existante;

Qu'au vu de la très bonne accessibilité de la zone en transport en commun, le maintien de la fonction de bureaux est pertinente; que celle-ci doit néanmoins permettre le développement d'une mixité programmatique, et le développement de logements, pour intégrer la zone administrative au sein des quartiers environnants; que dès lors le plan prévoit la limitation de la superficie de plancher des bureaux à 75.000 m² et permet le développement de 15.000 m² de superficie plancher logements supplémentaire; Que le plan permet le développement d'autres fonctions que le bureau et le logement ne dépassant pas 20% de la superficie plancher de la zone;

Considérant que des réclamants relèvent que la limite de 75.000 m² est restrictive, en ce que la zone présente une superficie d'environ 3,2 ha; que l'emprise au sol maximale de 60% donne donc 19.731 m²; que si l'on divise cette limite de 75.000 m² de bureaux, à laquelle l'on ajoute les 15.000 m² de logement- soit un total de 90.000 m2 - par cette emprise au sol, l'on arrive à une moyenne de 4,5 étages; que sachant que le plan envisage une hauteur moyenne de construction de 3 étages avenue de Beaulieu et chaussée de Watermael, mais une hauteur moyenne de 9 étages du côté du boulevard urbain, l'on serait plus haut que 4,5 étages en moyenne;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan définit des hauteurs moyennes, minimales et maximales pour les constructions; que ces différentes hauteurs définies visent à permettre une variation des hauteurs de constructions, afin d'éviter la création de front bâtis monotones;

Que le plan impose une emprise au sol de maximum 60%, avec des dégagements latéraux et des porosités piétonnes entre les immeubles dont la hauteur et la largeur minimale sont définis par le plan; que l'emprise au sol peut être réduite et les dégagements latéraux et les porosités piétonnes élargis;

Que le volet stratégique précise la volonté du plan d'inscrire une partie des constructions dans la structure morphologique présente autour des étangs de la Pêcherie; que celle-ci implique des immeubles organisés en ordre ouvert et établis au sein d'un ensemble paysager;

Que la prescription 07.05.03 précise la volonté du plan d'inscrire les constructions bordées d'un liseré de façades actives en alignement sur ce liseré; que les différentes hauteurs de constructions définies par le plan visent à permettre de la souplesse pour la réalisation de ces éléments;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement relèvent que le site pourrait compter plus de 90.000 m2 de superficie de plancher si le maximum de 75.000 m² de bureaux autorisé le minimum de 15.000 m² de logements sont construits; qu'en situation existante le site compté déjà 80.000 m² de bureaux existants et occupés par la Commission européenne; qu'ils s'interrogent sur l'opportunité de maintenir une limite de surfaces de bureaux à 75.000 m²; qu'ils relèvent également que la commission européenne est opaque sur sa politique immobilière et que, bien qu'elle affiche une volonté de rationalisation (soit d'occuper moins d'espace au total tout en se recentrant sur le quartier européen), sa stratégie reste secrète et contestable;

Considérant que le Gouvernement indique que la densité visée par le plan est de 90.000 m ² pour les fonctions de logements et de bureaux combinées;

Qu'il rappelle que cette densité projetée est justifiée par rapport à la densité actuelle du site et renvoie aux considérations développées ci-avant à cet égard;

Que la densité projetée se justifie par ailleurs au vu de l'accessibilité du site et de sa bonne desserte en transports en commun; que le plan impose par ailleurs une mixité programmatique afin d'améliorer l'intégration urbaine de la zone actuellement monofonctionnelle; que le plan prévoit par ailleurs la création de deux nouvelles zones de parc sur

aanleg van twee nieuwe parkgebieden op de site voorziet, waarvan de ene rechtstreeks toegankelijk is vanaf de site, en een kwalitatieve en landschappelijke behandeling van de bebouwing van het gebied, het voorplein en de aansluitingen met de vijvers van de Visserij;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de inrichting van nieuwe kantoorruimten op de Beaulieusite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het behoud van de bestaande kantoorruimten in het gebied beoogt, door een limiet van 75.000 m² op te leggen, die vergelijkbaar is met de bestaande kantooroppervlakten;

Woningen

Overwegende dat verschillende reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van nieuwe woningen op de Beaulieusite;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de administratieve Beaulieusite een lineair front van 600 m kantoren zonder porositeit vormt; dat conform de doelstellingen van het GPDO en van het plan dit laatste van plan is er om er een programmatische gemengdheid te ontwikkelen door een transitie te verzekeren met de naburige woonwijken; dat het plan in dit perspectief de ontwikkeling van woningen voor 20 % van de vloeroppervlakte per gebouw oplegt, wat met een oppervlakte van 15.000 m² moet overeenstemmen bij een vergunningsaanvraag voor het volledige gebied;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.05.02 omdat het in elk gebouw een functionele gemengdheid oplegt zonder het begrip gebouw te omschrijven en dit om dezelfde redenen als de redenen die werden uiteengezet in de kritiek op voorschrift 3.5.1.;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat minstens 20 % van de oppervlakte voor woningen moet worden voorbehouden per project en niet per gebouw, teneinde discussies over het begrip 'gebouw' te vermijden en meer manoeuvreerruimte te laten bij de uitvoering van het voorschrift;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het begrip gebouw wordt gedefinieerd in de woordenlijst van het GBP waarnaar het plan verwijst;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan - in de veronderstelling dat woningen worden gecreëerd op de plaats van een deel van de kantoren en niet ter aanvulling ervan - een meer stedelijke vorm en bouwprofielen kan voorschrijven;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik de bouwprofielen en de stadsvorm aanbeveelt die in het gebied moeten worden ontwikkeld; dat ze meer bepaald de behandeling van de benedenverdiepingen en de ontwikkeling van de aansluitingen voor fietsers en voetgangers verduidelijkt; dat ze de ontwikkeling aanbeveelt van een landschappelijkere open bebouwing aan de kant van de Watermaalse Steenweg en de positionering van de woningen aan de achterkant van het gebied op de Beaulieulaan in de richting van de naburige woonwijken;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het evenwicht in geval van afbraak en wederopbouw verschilt, zodat de dichtheid behouden kan blijven en de gemengdheid kan worden vergroot;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan het behoud van een vergelijkbare dichtheid op de site beoogt; dat ze overigens de ontwikkeling van andere bijkomende functies naast de kantoren en de woningen mogelijk maakt, zoals voorzieningen en handelszaken; dat die andere functies beperkt zijn tot 20 % van de vloeroppervlakte van het gebied;

Inplanting van de bouwwerken

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over het begrip 'open bebouwing'; over een eventuele rooilijn langs de linten van actieve gevels;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de inplanting oplegt van de bouwwerken afgezoomd door het lint van actieve gevels, door het hoofdvlak dat door de gevel van die bouwwerken op dat lint uit te lijnen; dat de gebouwen die niet worden afgezoomd door een lint van actieve gevels, vrij in het gebied kunnen worden ingeplant, zolang hun grondinname niet meer dan 60 % van de oppervlakte van het gebied bedraagt en waarbij zijdelingse vrije ruimten van minstens 18 m tussen de gebouwen worden gerespecteerd; dat op 40 % van de oppervlakte van het gebied geen enkel bouwwerk mag worden ingeplant;

Dat het begrip open bebouwing aanleunt bij het begrip vrijstaand bouwwerk, zoals dat door de GSV is gedefinieerd; dat het begrip open bebouwing bouwwerken beoogt waarvan geen enkele gevelmuur op of tegen een mandelige grens is gebouwd;

la site, dont l'une directement accessible depuis la zone, ainsi qu'un traitement qualitatif et paysager du bâti de la zone, du parvis et des connexions vers les étangs de la Pêcherie;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouvelles surfaces de bureaux sur le site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise le maintien des surfaces de bureaux existantes dans la zone, en imposant une limite de 75.000 m² équivalente aux superficies de bureaux existants;

Logements

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de nouveaux logements sur le site Beaulieu;

Considérant que le Gouvernement indique que le site administratif de Beaulieu représente un front linéaire de 600 m de bureaux sans porosité; que conformément aux objectifs du PRDD et du plan, ce dernier entend y développer une mixité programmatique en assurant une transition avec les quartiers d'habitation voisins; qu'il impose dans cette perspective le développement de logements à hauteur de 20% de la superficie de planchers par immeuble, devant atteindre 15.000 m² en cas de demande de permis portant sur l'ensemble de la zone;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.02. en ce qu'elle impose une mixité de fonctions dans chaque immeuble sans définir la notion d'immeuble, pour les mêmes motifs que ceux exposés dans la critique de la prescription 3.5.1.;

Considérant que des réclamants demandent que le minimum de 20% de logement soit imposé par projet et non par immeuble, afin d'éviter des discussions sur la notion d'« immeuble » et de laisser plus de marge de manœuvre dans la mise en œuvre de la prescription;

Considérant que le Gouvernement rappelle que la notion d'immeuble est définie par le glossaire du PRAS auquel le plan fait référence;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que, dans l'hypothèse où des logements sont créés à la place d'une partie des bureaux et non en supplément, le plan puisse prescrire des gabarits et une forme plus urbaine;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique recommande les gabarits et la forme urbaine à développer dans la zone; qu'il précise notamment le traitement des rez-de-chaussée et le développement des connexions cyclo-piétonnes; qu'il recommande le développement d'un bâti plus paysager et en ordre ouvert du côté de la chaussée de Watermael et le positionnement des logements à l'arrière de la zone sur l'avenue de Beaulieu, en direction des quartiers d'habitation voisins;

Considérant que la Commission régionale de développement demande qu'en cas de démolition reconstruction, l'équilibre soit différent pour maintenir la densité et augmenter la mixité;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan vise le maintien d'une densité comparable sur le site ; qu'il permet par ailleurs le développement d'autres fonctions complémentaires aux bureaux et logements, tels que des équipements et des commerces; que ces autres fonctions sont limitées à 20% de la superficie plancher de la zone;

Implantation des constructions

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la notion d'« ordre ouvert »; sur un éventuel alignement le long des liserés de façade active;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose l'implantation des constructions bordées par le liseré de façade actives, en alignant le plan principal formé par la façade de ces constructions sur ce liseré; que les immeubles non bordés par un liseré de façades actives peuvent s'implanter librement dans la zone, sans que leur emprise au sol ne soit supérieur à 60% de la superficie de la zone et en respectant des dégagements latéraux de 18 m de large minimum entre les immeubles; que 40% de la superficie de la zone doit rester libre de toute construction;

Que la notion d'ordre ouvert s'approche de la notion de construction isolée tel que définie par le RRU; que la notion d'ordre ouvert vise des constructions dont aucun des murs de façade n'est bâti sur ou contre une limite mitoyenne;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.05.03. omdat het de grondinname van de bouwwerken binnen het gebied tot maximaal 60 % beperkt om de redenen dat de toepassing van de grenswaarde van 60 % niet wordt verduidelijkt per gebouw, per project of per gebied; dat het begrip 'grondinname' niet wordt gedefinieerd - en dan meer bepaald ten opzichte van de gebieden in volle grond en de ondergronds bebouwde gebieden;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de berekening van de grondinname per gebouw of per project gebeurt en dat daarbij rekening wordt gehouden met de volledige betreffende eigendom, met inbegrip van het deel van het terrein dat het RPA als parkgebied wil bestemmen; dat anderen vragen dat de berekening van de grondinname per terrein gebeurt, zodat een eigenaar niet gehouden is door de andere eigenaars van de site;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van het ontwikkelingsproject van het gebied heeft onderzocht; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd, en dan meer bepaald met betrekking tot de grondinname en de inplanting van de bijbehorende bouwwerken; dat het plan die aanbevelingen op een dwingende manier omzet om een coherente en complete toepassing van het herontwikkelingsproject van het gebied te verzekeren;

Dat het begrip grondinname voldoende begrijpelijk is zodat het niet hoeft te worden gedefinieerd; dat het strategische luik de door het plan beoogde morfologie verduidelijkt;

Dat het de bedoeling is dat in het aangrenzende parkgebied geen enkel bouwwerk wordt opgetrokken; dat er met zijn oppervlakte geen rekening mag worden gehouden in de berekening van de grondinname van het administratiegebied van de Beaulieusite;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.05.03. omdat het minimale zijdelingse vrije ruimten oplegt tussen de gebouwen; omdat het begrip 'gebouw' niet wordt gedefinieerd en dan meer bepaald met betrekking tot bouwwerken die een gemeenschappelijke ondergrond hebben, maar die bovengronds los van elkaar staan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het GBP het begrip gebouw (onroerend goed) als volgt definieert: "Op een of meer kadastrale percelen gelegen geheel van bouwwerken en installaties en de naaste omgeving, beschouwd als één geheel voor het stedenbouwkundig attest of de stedenbouwkundige vergunning en waarvan de hoofdingang doorgaans door één enkel huisnummer is aangeduid";

Maximale hoogten van de bouwwerken

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op voorschrift 07.05.04. omdat dit de hoogten nu eens in meter en dan weer in bouwlagen uitdrukt om de redenen dat de hoogten niet kunnen worden bepaald; dat de berekeningsmethode en het begrip 'gemiddelde hoogte' niet worden verduidelijkt; dat de verplichting om een gemiddelde hoogte van 34 m te respecteren, te streng is; dat het begrip 'bouwlaag onduidelijk en niet gedefinieerd is; dat de berekeningsmethode van het gemiddelde niveau van het trottoir niet wordt gedefinieerd; dat de bouwprofielen op een coherente manier moeten worden bepaald, waarbij voor alle bouwprofielen dezelfde meeteenheid wordt gekozen; dat moet worden verduidelijkt of de regels die door dit voorschrift worden vastgelegd, worden gecumuleerd met de regels die werden vastgelegd met betrekking tot de bouwprofielen door Titel I van de GSV of indien die bepalingen daarentegen verschillen;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat geen enkele afwijking mag worden toegestaan met betrekking tot de voorschriften van het verordenende luik en dat er een zekere flexibiliteit moet worden toegelaten - en dan meer bepaald met betrekking tot de hoogten - in de inrichting van het gebied gezien de diversiteit van de soorten projecten die er zich zouden kunnen ontwikkelen afhankelijk van de geselecteerde bestemming en de specifieke beperkingen van elke bestemming; dat het begrip bouwlaag die flexibiliteit kan bieden, zonder dat daarbij de voorschriften van het strategische luik worden overtreden die de verwachte bouwprofielen en de stedelijke vorm verduidelijken; dat de bouwprofielen en meer bepaald hun verhoudingen met de andere bouwwerken van het gebied overigens het voorwerp zullen uitmaken van een nauwkeurigere analyse met betrekking tot de instructies voor de vergunningsaanvragen;

Dat op de grootstedelijke weg (E411) maximale hoogten in meter werden bepaald rekening houdend met de bestaande bouwwerken en de veranderingen van niveau waarmee men op de stadsboulevard rekening zal moeten houden;

Dat de bepalingen van de GSV nog altijd van toepassing zijn, behalve voor de bijzondere aspecten die het plan reglementeert (bv. met betrekking tot de maximale hoogte van de bouwwerken), in welk geval

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.03. en ce qu'elle limite l'emprise au sol des constructions au sein de la zone à maximum 60%, aux motifs; que l'application de la limite de 60% n'est pas précisée par immeuble, par projet ou par zone; que la notion d' « emprise au sol » n'est pas définie, notamment par rapport aux zones de plein terre et aux zones bâties en sous-sol;

Considérant que des réclamants demandent que le calcul d'emprise au sol se fasse par immeuble ou par projet et qu'il tienne compte de la totalité de la propriété concernée, en ce compris la partie du terrain que le PAD entend affecter en zone de parc; que d'autres demandent que le calcul d'emprise au sol se fasse par terrain afin qu'un propriétaire ne soit pas tenu par les autres propriétaires du site;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan et du projet de développement de la zone; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne l'emprise au sol et l'implantation de ses constructions; que le plan traduit ces recommandations de manière contraignante afin d'assurer la mise en œuvre cohérente et complète du projet de redéveloppement de la zone;

Que la notion d'emprise au sol est suffisamment intelligible que pour devoir être définie; que le volet stratégie précise la morphologie visée par le plan;

Que la zone de parc adjacente a vocation à rester libre de toute construction; que sa superficie ne peut être prise en compte dans le calcul d'emprise au sol de la zone administrative du site Beaulieu;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.03. en ce qu'elle impose des dégagements latéraux minimums entre les immeubles, aux motifs; que la notion d' « immeuble » n'est pas définie, notamment par rapport à des constructions disposant d'un sous-sol commun mais indépendantes hors-sol;

Considérant que le Gouvernement indique que le PRAS définit la notion d'immeuble comme suit : « sur une ou plusieurs parcelles cadastrales, ensemble des constructions et installations et de leurs abords, considéré comme un tout pour le certificat ou le permis d'urbanisme et dont l'entrée principale est généralement identifiée par une seule adresse de polices;

Hauteurs maximales des constructions

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.04. en ce qu'elle fixe des hauteurs tantôt en mètres et tantôt en niveaux, aux motifs; que les hauteurs ne sont pas déterminables; que la méthode de calcul et la notion de « hauteur moyenne » ne sont pas précisées; que l'imposition d'une hauteur moyenne de 34 m est excessivement rigide; que la notion de « niveau » est imprécise et n'est pas définie; que la méthode de calcul du niveau moyen du trottoir n'est pas définie; qu'il convient de fixer les gabarits de manière cohérente, en choisissant la même unité de mesure pour l'ensemble des gabarits; qu'il convient de préciser si les règles fixées par la présente prescription se cumulent avec les règles établies en matière de gabarits par le Titre I du RRU, ou si ces dispositions sont écartées;

Considérant que le Gouvernement rappelle qu'aucune dérogation ne peut être octroyée par rapport aux prescriptions du volet réglementaire, et qu'il convient de laisser une certaine souplesse, en termes de hauteur notamment, dans l'aménagement de la zone étant donné la diversité des types de projet qui pourraient s'y développer en fonction de l'affectation retenue et des contraintes propres à chaque affectation; que la notion de niveau permet d'apporter cette souplesse, tout en ayant égard aux prescriptions du volet stratégique qui précisent la forme urbaine et les gabarits attendus; que les gabarits et notamment leurs rapports avec les autres constructions de la zone feront par ailleurs l'objet d'une analyse plus précise au niveau de l'instruction des demandes de permis;

Que sur la voie métropolitaine (E411), des hauteurs maximales en mètres ont été déterminées au regard des constructions existantes et des changements de niveaux qui interviendront sur le boulevard urbain;

Que les dispositions du RRU continuent à s'appliquer, sauf pour les aspects particuliers que le plan règlemente, en matière de hauteur maximale des constructions par exemple, auquel cas les dispositions du

de bepalingen van de GSV die niet verenigbaar zijn met de reglementaire voorschriften van het plan als tegenstrijdig moeten worden beschouwd en er impliciet moet worden van afgeweken;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op het bouwprofiel en de hoogten van de geplande bouwwerken en daarbij aanvoeren dat ze de ruimte zullen verzadigen en een verstikkend gevoel zullen opwekken; dat ze de bestaande beplanting zullen vervangen; dat ze een toename van de geluidshinder met zich zullen brengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de stedelijke vorm die door het plan wordt voorzien, globaal genomen vergelijkbaar zal zijn met de bestaande, maar dan beter in evenwicht dankzij de inplanting van de bouwwerken in open bebouwing; Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de toegestane maximumhoogte voor de bouwwerken langs de toekomstige stadsboulevard te verlagen tot 37 m om de overschrijding van de ongewijzigde gemiddelde hoogte van 34 m te beperken tot ongeveer 1 bouwlaag; dat de verlaging van de maximumhoogte het mogelijk maakt om aan te sluiten bij de huidige hoogtes;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich kritisch uitlaten over de beperking van de bouwprofielen omdat deze de mogelijkheden van ontwikkeling van de site op het vlak van de kantooroppervlakte beperkt;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan ernaar streeft om een vergelijkbare dichtheid op de site te behouden en het bestaande aanbod kantoren te behouden in het kader van de ontwikkeling van een programmatische gemengdheid;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat voorschrift 07.05.04. opnieuw wordt geformuleerd; dat de maximale bouwprofielen worden vastgelegd door maten met een hoger niveau (bouwlaag) in een duidelijk omschreven referentiesysteem, zoals het niveau van het Nationaal Geografisch Instituut; dat de verwijzing naar een bouwlaaggemiddelde wordt geschrapt om de reden dat de berekeningsmethode ervan niet wordt verduidelijkt; dat de verwijzingen naar een minimaal aantal bouwlagen of een minimale waarde worden geschrapt;

Overwegende dat de regering verwijst naar de overwegingen die hierboven werden uitgewerkt over de begrippen bouwlagen en gemiddelde hoogte;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de hoogte van de geplande bouwwerken aan de bestaande bebouwing wordt aangepast;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van het ontwikkelingsproject van het gebied heeft onderzocht; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de hoogte van de bouwwerken;

Dat AV 00.05. bepaalt dat de nieuwe bouwwerken moeten bijdragen aan de vorming van een ruimtelijk evenwichtige stedelijke samenstelling, met naleving van de bestaande bebouwing in de perimeter van het plan en de naaste omgeving ervan; Dat in die zin het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de toegestane maximumhoogte voor de bouwwerken langs de toekomstige stadsboulevard te verlagen tot 37 m;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de drie verschillende hoogtegebieden geschreven en grafisch duidelijk worden afgebakend, zodat op een nauwkeurige manier kan worden bepaald met welk(e) gebied(en) de verschillende bouwwerken moeten worden verbonden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verschillende opgelegde hoogten worden beschreven in geschreven voorschrift 07.05.04 zonder het voorwerp uit te maken van een grafisch voorschrift dat de hoogtegebieden aanduidt waarvan niet zou mogen worden afgeweken, teneinde een minimum aan flexibiliteit bij te brengen in de toepassing van de stedelijke vorm van het gebied;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over het lot van de bouwwerken die over meerdere gebieden met verschillende hoogten verspreid zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de hoogtenormen die van toepassing zijn op een bouwwerk dat schrijlings gebouwd is over de lanen die in voorschrift 07.05.04 worden vermeld, zullen worden bepaald afhankelijk van de adressering van de bouwwerken;

Porositeiten voor fietsers en voetgangers

Overwegende dat verschillende reclamanten opmerken dat voorschrift 07.05.05. van het plan een porositeit voor fietsers en voetgangers behandelt, terwijl de site er vier telt;

RRU incompatibles avec les prescriptions règlementaires du plan doivent être jugées contraires et implicitement abrogées;

Considérant que des réclamants critiquent le gabarit et les hauteurs des constructions projetées, aux motifs; qu'ils vont saturer l'espace et provoquer une sensation d'asphyxie; qu'ils vont remplacer la végétation existante; qu'ils impliqueront une augmentation des nuisances sonores;

Considérant que le Gouvernement indique que la forme urbaine projetée par le plan sera globalement semblable à celle existante à l'heure actuelle mais mieux équilibrée grâce à l'implantation en ordre ouvert des constructions; Que le volet règlementaire du plan a été modifié pour réduire la hauteur maximale autorisée pour les constructions le long du futur boulevard urbain à 37m de façon à limiter le dépassement de la hauteur moyenne inchangée de 34 m à environ 1 niveau; que la réduction de la hauteur maximale permet de se rapprocher des hauteurs actuelles;

Considérant que des réclamants critiquent la limitation des gabarits au motif que cela limite les possibilités de développement du site en matière de surface de bureaux;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan vise le maintien d'une densité comparable sur le site, et le maintien de l'offre de bureaux existante dans le cadre du développement d'une mixité programmatique;

Considérant que la commune d'Auderghem demande que la prescription 07.05.04. soit reformulée; que les gabarits maxima soient fixés par des cotes de niveau supérieur dans un référentiel clairement déterminé, tel que le niveau de l'Institut Géographique National; que la référence à une moyenne de niveau soit supprimée au motif que sa méthode de calcul n'est pas précisée; que les références à un nombre minimum de niveaux ou à une cote minimale soient supprimées;

Considérant que le Gouvernement renvoie aux considérations développées ci-avant à propos des notions de niveaux et de hauteur moyenne;

Considérant que des réclamants demandent que la hauteur des constructions projetées soit adaptée au bâti existant;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan et du projet de développement de la zone; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne la hauteur des constructions;

Que la PG 00.05. impose que la hauteur des nouvelles constructions contribuent à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords; Qu'en ce sens, le volet règlementaire du plan a été modifié pour réduire la hauteur maximale autorisée pour les constructions le long du futur boulevard urbain à 37m;

Considérant que des réclamants demandent que les trois zones de hauteur différentes soient clairement délimitées littéralement et graphiquement, afin de pouvoir déterminer avec précision à laquelle (ou auxquelles) de ces zones les différentes constructions doivent être rattachées;

Considérant que le Gouvernement indique que les différentes hauteurs imposées sont décrites dans la prescription littérale 07.05.04 sans faire l'objet d'une prescription graphique indiquant des zones de hauteur auxquelles il ne pourrait pas être dérogé, afin d'apporter un minimum de souplesse dans la mise en œuvre de la forme urbaine de la zone;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le sort à réserver aux constructions qui sont établies à cheval sur plusieurs zones de hauteur différentes;

Considérant que le Gouvernement indique que les normes de hauteur applicables à une construction à cheval sur les avenues citées dans la prescription 07.05.04 seront déterminées en fonction de l'adressage des constructions;

Porosités cyclo-piétonnes

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription 07.05.05. du plan traite d'une porosité cyclo-piétonne alors que le site en comporte quatre;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 07.05.05. de normen vastlegt die gelden voor de porositeiten voor voetgangers en fietsers van het administratiegebied van de Beaulieusite die er drie telt;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 07.05.05. van het plan omdat de breedten die worden opgelegd voor de porositeit voor fietsers en voetgangers te nauwkeurig zijn, zonder een mogelijkheid tot afwijking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat, terwijl het plan bepaalt dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers een toenemende breedte van 9 m aan de westkant tot 18 m aan de oostkant hebben, hun inplanting niet nauwkeurig wordt gedefinieerd, wat een zekere flexibiliteit in hun toepassing biedt;

9. Bijzondere voorschriften met betrekking tot de andere activiteitengebieden Herrmann-Debroux (E) – gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten Herrmann-Debroux

BV 08.04. MIVB-stelplaats (Deltasite)

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de aanleg van een school in het gebied voorziet;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het gebied voor voorzieningen van de Deltasite de aanleg van een school mogelijk maakt; dat het strategische luik de realisatie van een voorziening van het schooltype op de Deltasite aanbeveelt in het zuidelijke gedeelte van het naburige sterk gemengde gebied, zoals het MER aanbeveelt;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de nieuwe Michielswijk als woongebied behouden blijft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de site van de nieuwe Michielswijk momenteel is opgenomen in een gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten in het GBP;

10. Bijzondere voorschriften betreffende de andere activiteitengebieden Herrmann-Debroux (E) – spoorweggebieden Herrmann-Debroux

Overwegende dat geen enkel bezwaar of advies werd geformuleerd over de spoorweggebieden van het plan;

11. Bijzondere voorschriften betreffende de andere activiteitengebieden Herrmann-Debroux (E) – ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving Herrmann-Debroux

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de bijzondere voorschriften 11.1. en 11.2. van het plan verwijzen naar een geometrisch niveau teneinde de inhoud te verduidelijken, verwijzend naar de verschillende lagen van de esplanade van het Deltaziekenhuiscentrum;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de hoogten van de onderste en de bovenste verdiepingen van de bouwwerken die in het gebied zijn toegelaten, worden bepaald ten opzichte van het niveau van de plaat en van de bestaande bouwwerken van het naburige ziekenhuiscentrum;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan een percentage oplegt voor sociale woningen, die worden voorbehouden voor de mensen die in de buurt werken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd en aangevuld teneinde de ontwikkeling aan te bevelen van minstens 50 %

woningen met sociale doelstellingen (sociale huurwoningen, huurwoningen met een middelhoge huur, sociale koopwoningen) bij de woningen die voor de terreinen worden gecreëerd waarvan het Gewest eigenaar is, overeenkomstig de Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024;

Dat het plan de specifieke verdeling van de woningtypologieën verduidelijkt, maar dat de verschillende vormen van bebouwbare gebieden en de toegelaten bouwprofielen de mogelijkheid zullen bieden om een mix van typologieën uit te voeren, met inbegrip van het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving van de Driehoeksite die eigendom is van het Gewest;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de site plaats biedt aan de geplande school in de Michielsruimte van de Deltasite in plaats van de geplande woningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bouw van een school op de Driehoeksite door het plan wordt toegelaten, waardoor het mogelijk is om voorzieningen te ontwikkelen in het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving, en dit zowel op de onderste als op de bovenste verdiepingen van de toekomstige bouwwerken in het gebied;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 07.05.05. fixe les normes applicables aux porosités cyclo-piétonnes de la zone administrative du site Beaulieu, qui en comporte trois;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 07.05.05. du plan en ce que les largeurs imposées pour la porosité cyclo-piétonne sont trop précises, sans possibilité de dérogation;

Considérant que le Gouvernement indique que si le plan impose que les porosités cyclo-piétonnes présentent une largeur croissante de 9 m côté Ouest à 18 m côté Est, leur implantation n'est pas précisément définie ce qui laisse offre une certaine souplesse dans leur mise en œuvre;

9. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d'activités Herrmann-Debroux (E) – zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

PP 08.04. Dépôt STIB (Site Delta)

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie la création d'une école dans la zone;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone d'équipement du site Delta permet la création d'une école; que le volet stratégique préconise la réalisation d'un équipement de type scolaire sur le site Delta dans la partie sud de la zone de forte mixité voisine, tel que le RIE le recommande;

Considérant que des réclamants demandent que le nouveau quartier Michiels soit maintenu en zone d'habitation;

Considérant que le Gouvernement indique que le site du nouveau quartier Michiels est actuellement repris en zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public au PRAS;

10. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d'activités Herrmann-Debroux (E) – zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Considérant qu'aucune réclamation ni avis n'a été émis sur les zones de chemin de fer du plan;

11. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d'activités Herrmann-Debroux (E) – zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants demandent que les prescriptions particulières 11.1 et 11.2. du plan se réfèrent à un niveau de géomètre afin de clarifier son contenu, faisant référence aux différentes strates de l'esplanade du centre hospitalier Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que les hauteurs des étages inférieurs et supérieurs des constructions autorisées dans la zone sont déterminées par rapport au niveau de la dalle et des constructions existantes du centre hospitalier voisin;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose un pourcentage des logements sociaux, réservés aux travailleurs de proximité;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié et complété afin de recommander le développement de minimum 50% de

logements à finalité sociale (locatif social, locatif modéré, acquisitif social) parmi les logements créés pour les terrains donc la Région est propriétaire, conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024;

Que le plan ne précise pas de répartition spécifique des typologies de logement mais que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront de réaliser une mixité des typologies, en ce compris dans la zone d'entreprises en milieu urbain du site Triangle détenu par la Région;

Considérant que des réclamants demandent que le site accueille l'école projetée dans l'espace Michiels du site Delta à la place de logements projetés;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une école sur le site Triangle est autorisée par le plan, qui permet le développement d'équipements dans la zone d'entreprises en milieu urbaine tant dans les étages inférieurs que supérieurs des futures constructions de la zone;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van woningen op de Driehoeksite en daarbij aanvoeren dat de geplande woningen in de torengebouwen geklemd tussen de spoorwegen niet kwalitatief zullen zijn; dat er al voldoende woningen zijn in Oudergem; dat die bestemming niet naast de vestiging van Net Brussel op de site kan bestaan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de ontwikkeling van de Driehoeksite en de inrichting van woningen op de bovenste verdiepingen van de gebouwen in het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving; dat de ontwikkeling van de woonfunctie in het gebied past in de doelstellingen van het plan en de gewestelijke doelstellingen en inspeelt op de huidige en de toekomstige behoeften op het vlak van de huisvesting; dat de woningen rechtstreeks toegankelijk zullen zijn en een vrij zicht zullen bieden op de groene parkwayruimte en/of de stadslandbouwpool op het dak van de plaat;

Dat voorschrift 09*bis*.03 bepaalt dat de aard van de activiteiten die in het gebied worden uitgeoefend, verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het ontwerp betrekking heeft en de naburige huizenblokken; dat voorschrift 09*bis*.05 de aanleg van gemakkelijke toegangen tot de plaat oplegt voor voetgangers en de ligging van de toegangen tot de woningen aan de gevel van de benedenverdiepingen die uitzien op de parkway;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen dat het geplande hoogteaccent ten westen van de site meer naar voren wordt gebracht dan de andere bouwwerken die op de plaat zijn gepland, in de as van de esplanade van het Delta Ziekenhuis omdat dit een positieve impact zou hebben op het microklimaat van de site, meer bepaald omdat het bouwwerk een hindernis zou vormen voor de wind;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat de inplanting van de bovenste verdiepingen van de toekomstige bouwwerken en de hoogteaccenten nog het voorwerp moet uitmaken van studies;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de lokalisatie van de bouwwerken op de plaat niet wordt bepaald door het verordenende luik van het plan, dat alleen bepaalt dat deze laatste zijdelingse vrije ruimten moeten bieden opdat de parkway voldoende in de zon ligt; dat het strategische luik ter informatie gebieden en bouwfronten aanbeveelt, in overeenstemming met de aanbevelingen van het MER;

Dat de exacte inplanting van de bouwwerken op de plaat in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich vragen stellen over de methode waarmee de hoogte van de geplande bouwwerken wordt vergeleken met de hoogte van het Delta Ziekenhuiscentrum, over de uitlijning van de hoogte van het Delta Ziekenhuiscentrum berekend vanaf het grondniveau en over de uitlijning van de hoogte ten opzichte van de nok van het dak van het ziekenhuiscentrum;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 09*bis*.06 de maximale hoogte van de bouwwerken definieert, die gelijkwaardig is met die van het ziekenhuiscentrum; dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd om de referentiehoogten en de maximale toegelaten hoogten (in meter) te verduidelijken;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om de hoogte van de bovenste verdiepingen van de bouwwerken in toenemende mate van het oosten naar het westen te vergroten om op die manier de visuele impact te beperken van die instructies, die groter zal zijn in het oosten;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan de maximale hoogte van de bouwwerken op de plaat tot die van het ziekenhuiscentrum beperkt; dat dit niet belet om lagere bouwwerken te bouwen, met een oplopende hoogte van het oosten naar het westen;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich kritisch uitlaten over de hoogte van de geplande bouwwerken en daarbij aanvoeren dat die constructies een schaduw zullen werpen over het parkwaygebied en een corridoreffect zullen creëren voor de wind, wat een nadelige invloed zal hebben op de fauna, de flora en de recreatieactiviteiten; dat die bouwwerken het landschap en de verlichting van de naburige wijken zullen wijzigen; dat de toegelaten hoogte buiten de normen valt;

Overwegende dat verschillende reclamanten, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), de gemeente Watermaal-Bosvoorde en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie bezwaar maken tegen de bouw van torengebouwen met een dergelijke hoogte op de Driehoeksite en daarbij aanvoeren dat hun architecturale impact ongunstig is; dat ze zowel vanaf de toegangsboulevard van de stad als vanaf het bestaande naburige stadsweefsel zichtbaar zullen zijn;

Considérant que des réclamants s'opposent à la création de logement sur le site Triangle, aux motifs; que les tours coincées entre les voies de chemin de fer dans lesquelles les logements sont projetés ne les rendront pas qualitatifs; qu'il existe déjà suffisamment de logements à Auderghem; que cette affectation ne peut cohabiter avec l'implantation de Bruxelles Propreté sur le site;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne le développement du site Triangle et la création de logements aux étages supérieurs des constructions implantées dans la zone d'entreprises en milieu urbain; que le développement de la fonction de logement dans la zone s'inscrit dans les objectifs du plan et aux objectifs régionaux afin répondre aux besoins actuels et futurs en matière de logements; que les logements bénéficieront d'un accès direct et d'une vue dégagée sur l'espace vert Parkway et/ou au pôle d'agriculture urbaine en toiture de la dalle;

Que la prescription 09*bis*.03 impose que la nature des activités développées dans la zone soit compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants; que la prescription 09*bis*.05 impose la création d'accès aisés à la dalle pour les piétons et la localisation des accès aux logements en façade des rez-de-chaussée donnant sur le parkway;

Considérant que des réclamants suggère que l'émergence projetée à l'ouest du site soit plus avancée que les autres constructions projetées sur la dalle, dans l'axe de l'esplanade de l'hôpital Delta, au motif que cela aurait un impact positif sur le microclimat du site, notamment en constituant un obstacle pour le vent;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que l'implantation des étages supérieurs des futures constructions et émergences doit encore faire l'objet d'études;

Considérant que le Gouvernement indique que la localisation des constructions sur la dalle n'est pas déterminée par le volet règlementaire du plan, qui impose seulement que ces dernières présentent des dégagements latéraux afin de permettre un bon ensoleillement du parkway; que le volet stratégique préconise des zones et front de bâtisse à titre indicatif, conformément aux recommandations du RIE;

Que l'implantation exacte des constructions sur la dalle sera étudiée et déterminée dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la méthode de comparaison de la hauteur des constructions projetées avec celle du centre hospitalier Delta, sur l'alignement de la hauteur du centre hospitalier Delta calculée à partir du niveau du sol, sur l'alignement de la hauteur par rapport à la faîte du toit du centre hospitalier;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 09*bis*.06 définit la hauteur maximale des constructions, équivalent à celle di centre hospitalier; que le volet stratégique du plan a été modifié afin de préciser les hauteurs de référence et les hauteurs maximales autorisées en mètres;

Considérant que des réclamants suggèrent d'augmenter la hauteur des étages supérieurs des constructions de manière croissante d'Est en Ouest, afin de réduire l'impact visuel de ces constructions qui sera plus important à l'est;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan limite la hauteur maximale des constructions sur la dalle à celle du centre hospitalier; qu'il n'empêche pas de construire des constructions moins élevées, présentant un accroissement d'Est en Ouest;

Considérant que des réclamants critiquent la hauteur des constructions projetées, aux motifs; que ces constructions ombrageront la zone de Parkway et créeront un effet corridor pour les vents, ce qui nuira au développement de la faune, de la flore et des activités de loisirs; que ces constructions modifieront le paysage et la luminosité des quartiers avoisinants; que la hauteur autorisée est hors norme;

Considérant que des réclamants, la Commission royale des monuments et des sites (CRMS), la commune de Watermael-Boitsfort et la Commission régionale de développement s'opposent à la construction de tours d'une telle hauteur sur le site Triangle, aux motifs; que leur impact architectural est défavorable; qu'elles seront visibles tant depuis le boulevard d'entrée de ville que depuis le tissu urbain voisin existant;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om de landschappelijke impact van de geplande bebouwing ten opzichte van de omliggende wijken, zoals Elsene en Watermaal-Bosvoorde, aandachtig te beoordelen en dan in het bijzonder het verre uitzicht in de as van de stadsboulevard;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ontwikkeling van de Driehoeksite kadert in de doelstellingen van het GPDO, dat op die plaats de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk aanbeveelt;

Dat het MER de effecten van de ontwikkeling van het gebied en van de realisatie van bouwwerken op de plaat heeft bestudeerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de wind, de fauna, de flora enz.; dat het plan de aanbevelingen van het MER in dat opzicht heeft geïntegreerd;

Dat het MER bevestigt dat de visuele impact van die alleenstaande gebouwen beperkt zal zijn; dat de toegelaten hoogten streven naar een betere leesbaarheid van de structuren en de stads- en landschappelijke identiteiten die het grondgebied zullen vormen; dat het plan aanbeveelt om de visuele uitzichten te markeren om op de verbindingspunten en/of langs de hoofdpaden (afhankelijk van de manier van verplaatsing) oriëntatie mogelijk te maken; dat de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk en van nieuwe aansluitingen voor fietsers en voetgangers deel uitmaakt van de elementen die moeten worden gevaloriseerd en in het grootstedelijke landschap zichtbaar moeten worden gemaakt;

Dat voorschrift 09*bis*. 04 zijdelingse vrije ruimten oplegt tussen de geplande bouwwerken op de plaat teneinde te waarborgen dat de parkway voldoende in de zon komt te liggen;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat de hoogte van de geplande bouwwerken op de Driehoeksite zou kunnen worden vergroot;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de maximale hoogte van de bouwwerken beperkt tot de hoogte van het naburige ziekenhuiscentrum, behalve in het geval van het hoogteaccent, teneinde de ontwikkeling te verzekeren van bouwwerken met vergelijkbare bouwprofielen met de bestaande in hun naaste omgeving;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat de spoorwegdriehoek geen probleem vormt voor de installatie van torengebouwen;

Overwegende dat meerdere reclamanten bezwaar maken tegen de bouw van een hoogteaccent dat meer dan 20 m hoger is dan het CHIREC-ziekenhuis en daarbij aanvoeren dat dit zeer massief en te verhard zal zijn in zijn ontwerp; dat het de lagergelegen Briljantwijk zal overschaduwen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over de impact van het geplande hoogteaccent op de Driehoeksite met betrekking tot de wind, zijn effecten op het voetgangers- en het fietsverkeer en zijn hoogte die ervoor zal zorgen dat dit een zeer zichtbare constructie zal worden gezien vanaf de omgeving;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het MER de effecten van de ontwikkeling van het gebied en van een hoogteaccent op de plaat heeft bestudeerd, en dan meer bepaald met betrekking tot de wind, de fauna, de flora enz.; dat het plan de aanbevelingen van het MER in dat opzicht heeft geïntegreerd;

Dat de aerodynamische hinder niet wordt bepaald door het plan, maar wel door de architectuur van de projecten; dat de windeffecten daarom in het kader van de vergunningsaanvragen gedetailleerd zullen worden bestudeerd;

Dat het tracé van de porositeiten voor fietsers en voetgangers niet door het plan wordt gedefinieerd; dat de inrichting van de verkeersruimten die voorbehouden zijn voor de actieve modi, in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Dat de grondinname, de hoogte en de architecturale stijl van het hoogteaccent niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) bezwaar maakte tegen de bouw van een hoogteaccent op de Driehoeksite; dat ze vraagt om de landschappelijke impact van de geplande bebouwing ten opzichte van de omliggende wijken, zoals Elsene en Watermaal-Bosvoorde, aandachtig te beoordelen en dan in het bijzonder het verre uitzicht in de as van de stadsboulevard;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om de maximale hoogte van het voorziene hoogteaccent te beperken tot een overschrijding van maximaal 15 m in voorschrift 11.5.;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement demandent d'apprécier soigneusement l'impact paysager du bâti envisagé par rapport aux quartiers environnants, tels que Ixelles et Watermael-Boitsfort, en particulier la vue longue dans l'axe du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que le développement du site Triangle s'inscrit dans les objectifs du PRDD, qui y préconise le développement d'un nouveau quartier mixte;

Que le RIE a étudié les incidences du développement de la zone et de la création de constructions sur la dalle, notamment en matière de vent, de faune, de flore, etc.; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard;

Que le RIE confirme que l'impact visuel de ces bâtiments isolés sera limité; que les hauteurs autorisées visent à favoriser la lisibilité des structures et des identités urbaines et paysagères qui composeront le territoire; que le plan préconise de marquer les perspectives visuelles pour permettre l'orientation, aux points d'articulations et/ou le long des cheminements principaux, selon les modes de déplacements; que le développement d'un nouveau quartier mixte et de nouvelles connexions cyclo-piétonnes font partie des éléments à valoriser et à visibiliser dans le paysage métropolitain;

Que la prescription 09*bis*. 04 impose des dégagements latéraux entre les constructions projetées sur la dalle afin de garantir le bon ensoleillement du parkway;

Considérant que des réclamants estiment que la hauteur des constructions projetées pourrait être augmentée sur le site Triangle;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan limite la hauteur maximale des constructions à celles du centre hospitalier voisin, sauf en ce qui concerne l'émergence, afin d'assurer le développement de constructions présentant des gabarits comparables à ceux existants dans leur environnement proche;

Considérant que le Commission régionale de développement estime que le triangle ferroviaire ne présente pas de problème pour l'installation de tours;

Considérant que des réclamants s'opposent à la construction d'une émergence dépassant de 20 m la hauteur de l'hôpital CHIREC, aux motifs; qu'elle sera très massive et trop minérale dans sa conception; qu'elle surplombera le quartier Brillant situé en contrebas;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de l'impact de l'émergence projetée sur le site Triangle en termes de vent, de ses incidences sur la circulation piétonne et cycliste, de sa hauteur qui en fera une construction très visible depuis les alentours;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a étudié les incidences du développement de la zone et d'une émergence sur la dalle, notamment en matière de vent, de faune, de flore, etc.; que le plan a intégré les recommandations du RIE à cet égard;

Que les nuisances aérodynamiques ne relèvent pas du plan mais de l'architecture des projets; que les effets de vent seront donc étudiés en détail dans le cadre des demandes de permis;

Que le tracé des porosités cyclo-piétonnes n'est pas défini par le plan; que l'aménagement des espaces de circulation réservés aux modes actifs sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Que l'emprise, la hauteur, le style architectural de l'émergence ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) s'oppose à la construction d'une émergence le site Triangle; qu'elle demande d'apprécier soigneusement l'impact paysager du bâti envisagé par rapport aux quartiers environnants, tels que Ixelles et Watermael-Boitsfort, en particulier la vue longue dans l'axe du boulevard urbain;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de limiter la hauteur maximale de l'émergence prévue à un dépassement de 15 m maximum dans la prescription 11.5.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de bouw van een hoogteaccent op de Driehoeksite aanbeveelt en de inplanting ervan in het noordoosten van de plaat adviseert; dat het MER de effecten van dat hoogteaccent heeft bestudeerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de impact ervan op het landschap;

Dat het plan die aanbeveling heeft geïntegreerd door de bouw toe te laten van een hoogteaccent met een hoogte van maximaal 20 m boven de hoogte van het naburige ziekenhuiscentrum; dat het herhaalt dat de toegelaten hoogten bedoeld zijn om de structuren en de stads- en landschappelijke identiteiten waaruit het grondgebied zal bestaan, duidelijker leesbaar te maken; dat het plan aanbeveelt om visuele uitzichten te markeren om op de verbindingspunten en/of de belangrijkste paden, afhankelijk van de verplaatsingswijzen, oriëntatie mogelijk te maken; dat de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk en nieuwe aansluitingen voor fietsers en voetgangers deel uitmaakt van de elementen die in het grootstedelijke landschap moeten worden gevaloriseerd en zichtbaar gemaakt; dat het landschappelijke herkenningspunt dat voorzien is in de as van de esplanade van de CHIREC-ziekenhuisgroep de mogelijkheid biedt om aan die doelstellingen te beantwoorden; dat deze om zijn rol als landschappelijk herkenningspunt te vervullen, een zekere hoogte moet hebben, die zich onderscheidt van de naburige hoogten; dat een maximale hoogte die de hoogte van het naburige ziekenhuiscentrum met meer dan 20 m overstijgt, de mogelijkheid biedt om dat doel te bereiken dan een overschrijding van 15 m; dat het plan de mogelijkheid biedt om een hoogteaccent met een lagere hoogte, met 15 m, te bouwen;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), voorstelt om het volgende voorschrift toe te voegen teneinde de juiste realisatie van de ringweg te garanderen, ondanks de verkleining van de perimeter van het plan ten noorden van de Driehoeksite: "11.6. Een verharde tweerichtingsweg moet de doorgang onder de vernauwing ter hoogte van het verlengde van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan verbinden met de weg in aanleg op de plaat van het Delta Ziekenhuis; deze weg mag de realisatie van het gebied niet verhinderen en zal voornamelijk op de grens van het gebied worden gelokaliseerd, aangezien ze in voorkomend geval het aangrenzende gebied voor stedelijke industrie geheel of gedeeltelijk kan doorkruisen. "; "11.7. De verharde tweerichtingsweg die in voorschrift 11.6 is voorzien, kan het volledige gebied of een deel van het gebied doorkruisen, zonder dat de uitvoering ervan wordt belemmerd.";

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en dat er in overdruk over 24.08 een nieuw voorschrift werd toegevoegd dat de inrichting voorziet van een weg op de Driehoeksite, waarmee de verwachte weg op de plaat van het Delta Ziekenhuis aan de doorgang aan de vernauwing ter hoogte van de verlenging van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan doorheen het ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving en het gebied voor stedelijke industrie wordt verbonden zonder dat de realisatie ervan wordt belemmerd; dat dit geschreven voorschrift verbonden is met een grafisch voorschrift dat ter informatie het potentiële tracé van die weg weergeeft;

12. Bijzondere voorschriften met betrekking tot de andere parkgebieden Herrmann-Debroux (F)

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de overname van voorschrift 12 van het GBP in het plan middels enkele wijzigingen, zoals het schrappen van de verwijzing naar het 'watervlak';

Overwegende dat meerdere reclamanten wijzen op het schrappen van de verwijzing naar de watervlakken ten opzichte van voorschrift 12 van het GBP, terwijl het parkgebied van de Beaulieusite een vijver bevat, waarvan het strategische luik verduidelijkt dat "het zuidoostelijke gedeelte van de site in parkgebied wordt omgevormd om de bestaande vijver te verduurzamen en tot zijn recht te laten komen"; dat dit een duidelijke tegenspraak is tussen de luiken van het plan; dat ze vragen dat bijzonder voorschrift 8.1. voorschrift 12, 1e lid van het GBP betreffende de parkgebieden van toepassing maakt of minstens de watervlakken beoogt in de bestemmingen die in het parkgebied van het plan toegelaten zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 12 van het plan werd gewijzigd om er de watervlakken in op te nemen in de bestemming van de parkgebieden van het plan, zoals dit in voorschrift 12 van het GBP is voorzien;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich kritisch uitlaten over het schrappen van de mogelijkheid om er handelszaken, waarvan de meeste klein zijn ten opzichte van voorschrift 12 van het GBP, in te richten, terwijl ze wel bijdragen aan een actieve en kwalitatieve stadservaring, wat een van de doelstellingen van het plan is;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE préconise la création d'une émergence sur le site Triangle, et recommande son implantation au nord-est de la dalle; que le RIE a étudié les incidences de cette émergence, notamment en termes d'impact paysager;

Que le plan a intégré cette recommandation en autorisant la création d'une émergence à une hauteur dépassant de 20 m maximum le centre hospitalier voisin;qu'il rappelle que les hauteurs autorisées visent à favoriser la lisibilité des structures et des identités urbaines et paysagères qui composeront le territoire; que le plan préconise de marquer les perspectives visuelles pour permettre l'orientation, aux points d'articulations et/ou le long des cheminements principaux, selon les modes de déplacements; que le développement d'un nouveau quartier mixte et de nouvelle connexions cyclo-piétonnes par la Parkway font partie des éléments à valoriser et à visibiliser dans le paysage métropolitain; que le repère paysager prévu dans l'axe de l'esplanade du CHIREC permet de rencontrer ces objectifs; que pour qu'il puisse assurer son rôle de repère paysager, celui-ci doit avoir une certaine hauteur qui doit se démarquer des hauteurs voisines; qu'une hauteur maximale dépassant le centre hospitalier voisin de 20 m permet de mieux répondre à cet objectif qu'un dépassement de 15m; que le plan permet la création d'une émergence d'une hauteur moindre, de 15 m;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère l'ajout de la prescription suivante, afin de garantir la bonne réalisation de la voirie circulaire malgré la réduction du périmètre du plan au nord du site Triangle : « 11.6. Une voirie carrossable à double sens doit relier le passage sous le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette, à la voirie en attente située sur la dalle de l'hôpital Delta : cette voirie ne peut entraver la mise en œuvre de la zone et sera localisée prioritairement en limite de zone, étant entendu qu'elle peut, le cas échéant, traverser tout ou en partie de la zone d'industrie urbaine limitrophe. »; « 11.7. La voirie carrossable à double sens, prévue à la prescription 11.6., peut traverser tout ou partie de la zone, sans toutefois entraver la mise en œuvre de celle-ci";

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié en y ajoutant une nouvelle prescription en surimpression 24.08 qui prévoit l'aménagement d'une voirie sur le site du Triangle afin de relier la voirie en attente sur la dalle de l'hôpital Delta au passage sur le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette au travers des zone d'entreprises en milieu urbain et la zone d'industries urbaines du plan, sans en entraver la mise en œuvre; que cette prescription littérale est associée à une prescription graphique figurant le tracé potentiel de cette voirie à titre indicatif;

12. Prescriptions particulières relatives aux autres zones de parc Herrmann-Debroux (F)

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la retranscription de la prescription 12 du PRAS dans le plan moyennant quelques modifications, telles que la suppression de la référence au « plan d'eau »;

Considérant que des réclamants relèvent la suppression de la référence aux plans d'eaux par rapport à la prescription 12 du PRAS, alors que la zone de parc du site Beaulieu contient un étang, au sujet duquel le volet stratégique précise que « la partie sud est du site passe en zone de parc pour pérenniser et mettre en valeur l'étang existant »; qu'il s'agit d'une contradiction manifeste entre les volets du plan; qu'ils demandent que la prescription particulière 8.1. rende applicable la prescription 12, alinéa 1er, du PRAS relative aux zones de parc ou, à tout le moins, vise les plans d'eau dans les affectations autorisées dans la zone de parc du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 12 du plan a été modifiée afin d'y inclure les plans d'eau dans l'affectation des zones de parc du plan, comme cela est prévu dans la prescription 12 du PRAS;

Considérant que des réclamants critiquent la suppression de la possibilité d'aménagement de commerces de taille généralement faible par rapport à la prescription 12 du PRAS, alors que ces derniers contribuent à une expérience urbaine active et qualitative, soit l'un des objectifs du plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om van de parken stiltegebieden te maken, wat verklaart waarom handelszaken in die gebieden niet toegelaten zijn; dat de inrichting van handelszaken echter wel toegelaten is in de andere gebieden van het plan, waaronder de gebieden aan de rand van de parkgebieden; dat het strategische luik de aanbevolen activiteiten in elk van de parkgebieden van het plan verduidelijkt;

Overwegende dat meerdere reclamanten menen dat het feit dat alleen "strikt noodzakelijke werken voor de bestemming van die gebieden" door bijzonder voorschrift 8.1. van het plan worden toegelaten, in tegenstrijd is met de porositeiten voor fietsers en voetgangers die in de parkgebieden gepland zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers die in de verschillende parkgebieden zijn gepland, kaderen in de doelstelling om een aanbod van comfortabele en veilige verkeersruimten voor de actieve modi te ontwikkelen, parallel met de versterking van het groene netwerk in de perimeter van het plan; dat die porositeiten voor fietsers en voetgangers de toegankelijkheid van de parkgebieden zullen versterken en ervoor zullen zorgen dat ze hun rol - en dan meer bepaald op sociaal, recreatief en pedagogisch vlak - kunnen vervullen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat bijzonder voorschrift 8.1. beperkt blijft tot een eenvoudige verwijzing naar voorschrift 12 van het GBP teneinde de leesbaarheid van het plan en de rechtszekerheid te verzekeren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 12 van het GBP betrekking heeft op de parkgebieden van het GBP, terwijl voorschrift 12 van het plan betrekking heeft op de parkgebieden van het plan waarvan zij eigenaar is;

BV 12.02 Beaulieu-parkgebied (Beaulieusite)

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan verduidelijkt dat bij elke berekening in verband met de V/T-verhouding, de grondinname, de oppervlakte volle grond enz., met de als parkgebied bestemde percelen rekening wordt gehouden;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan regels op het vlak van de inplanting en de grondinname oplegt die eigen zijn aan het administratiegebied van de Beaulieusite, zonder dat rekening kan worden gehouden met de oppervlakte van het aangrenzende parkgebied; dat het parkgebied van de Beaulieusite bestemd is om het bestaande watervlak te behouden en om de landschappelijke aansluitingen te verbeteren met de vijvers van de Visserij in het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de vallei van de Watermaalbeek, zoals dit door het strategische luik wordt aanbevolen;

Dat het verordenende luik van het plan voor het overige geen bijzonder voorschrift voorziet op het vlak van de oppervlakte in volle grond naast wat door AV 00.16 is voorzien;

Overwegende dat meerdere reclamanten zich kritisch opstellen tegenover bijzonder voorschrift 8.2. van het plan en daarbij aanvoeren dat het begrip van een weg "noodzakelijk voor het goede beheer van het verkeer" niet wordt gedefinieerd; dat het begrip "periode voorafgaand aan de uitvoering van voorschrift 8.1. " niet wordt gedefinieerd; dat het lot van de wegen die niet kunnen worden "gecreëerd of gewijzigd" tijdens de "periode voorafgaand aan de uitvoering van voorschrift 8.1. " niet wordt bepaald zodra die (niet gedefinieerde) periode is afgelopen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan in afwachting van de realisatie van het parkgebied van de Beaulieusite de mogelijkheid biedt om er tijdelijke wegen aan te leggen of te wijzigen met het oog op het goede beheer van het verkeer in het gebied en op de site; dat die tijdelijke wegen zullen moeten worden geschrapt zodra het parkgebied zal zijn aangelegd conform voorschrift 12.01; dat de aanleg van die wegen zal moeten worden vergund, in het kader waarvan hun "noodzaak voor het goede beheer van het verkeer" door de bevoegde autoriteiten zal worden beoordeeld;

Parkgebied Demey (Demeysite)

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan de afmetingen van het park verduidelijkt;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het verordenende luik voor het parkgebied Demey een breedte van 50 m oplegt;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt om voor het Demeypark een minimale breedte van 30 m en een minimale oppervlakte van 2,4 ha te voorzien buiten het terrein gelegen aan de rand van de Kleine Wijngaardstraat 70 tot 78 (collectieve moestuin); dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat het plan een groene ruimte van 50 m breed voorziet, zoals voorzien door het MER;

Considérant que le Gouvernement indique que l'objectif du plan est de faire des parcs des zones de quiétude, raison pour laquelle la création de commerces n'est pas autorisée dans ces zones; que la création de commerces est cependant autorisée dans les autres zones du plan, dont celles en bordure des zones de parcs; que le volet stratégique précise les activités préconisées dans chacune des zones de parc du plan;

Considérant que des réclamants estiment que le fait que seuls les travaux « strictement nécessaires à l'affectation de ces zones » soient autorisés par la prescription particulière 8.1. du plan est contradictoire avec les porosités cyclo-piétonnes projetées dans les zones de parc;

Considérant que le Gouvernement indique que les porosités cyclo-piétonnes projetées dans les différentes zones de parc s'inscrivent dans l'objectif de développement d'une offre d'espaces de circulation confortables et sécurisés par les modes actifs, en parallèle du renforcement du maillage vert dans le périmètre du plan; que ces porosités cyclo-piétonnes renforceront l'accessibilité des zones de parc et contribueront à ce qu'elles remplissent leur rôle, notamment social, récréatif et pédagogique;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription particulière 8.1. se limite à une simple référence à la prescription 12 du PRAS, afin d'assurer la lisibilité du plan et la sécurité juridique;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 12 du PRAS a trait aux zones du parc du PRAS, tandis que la prescription 12 du plan a trait aux zones de parc du plan qui lui sont propres;

PP 12.02 Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que les parcelles affectées en zone de parc seront prises en compte dans tout calcul relatif au P/S, E/S, à la surface de pleine terre, etc.;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan impose des règles d'implantation et d'emprise au sol propres à la zone administrative du site Beaulieu, sans qu'il ne puisse être tenu compte de la superficie de la zone de parc adjacente; que la zone de parc du site Beaulieu est destinée à préserver le plan d'eau existant et à améliorer les connexions paysagères avec les étangs de la Pêcherie au sein de l'ensemble paysager que représente la vallée du Watermaelbeek, tel que le préconise le volet stratégique;

Que pour le surplus, le volet règlementaire du plan ne prévoit pas de prescription particulière en matière de surface en pleine terre, au-delà de ce qui est prévu par la PG 00.16;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription particulière 8.2. du plan, aux motifs; que la notion de voirie « nécessaire à la bonne gestion de la circulation » n'est pas définie; que la notion de « période précédant la réalisation de la prescription 8.1. » n'est pas définie; que le sort des voiries qui peuvent être « créées ou modifiées » pendant « la période précédant la réalisation de la prescription 8.1. » n'est pas déterminé une fois cette période (non définie) achevée;

Considérant que le Gouvernement indique que dans l'attente de la réalisation de la zone de parc du site Beaulieu, le plan permet d'y créer ou modifier des voiries temporaires afin d'assurer la bonne gestion de la circulation dans la zone et sur le site; qu'une fois la zone de parc aménagée conformément à la prescription 12.01, ces voiries temporaires devront être supprimées; que ces voiries devront être autorisées par des permis, dans le cadre desquels leur « nécessité à la bonne gestion de la circulation » sera appréciée par les autorités compétentes;

Zone de parc Demey (site Demey)

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise les dimensions du parc;

Considérant que des réclamants demandent que le volet règlementaire impose une largeur de la zone de parc Demey de 50 m;

Considérant que la commune d'Auderghem demande de prévoir pour le parc Demey, une largeur minimale de 30 m et une superficie minimale de 2,4ha hors terrain sis en bordure de la rue de la Vignette 70 à 78 (potager collectif); que la Commission régionale de développement demande que le plan prévoie un espace vert de 50 m de large, comme le prévoit le RIE;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 04.04.08 van het plan bepaalt dat het park dat is aangelegd in het parkgebied en in een deel van het sterk gemengd gebied naast de Demeysite, een totale oppervlakte van 2,4 ha moet hebben; dat dit impliceert dat het park een gemiddelde breedte van 50 meter en op bepaalde plaatsen een minimale breedte van 27 meter heeft; dat het plan op die manier de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd - en dan meer bepaald met betrekking tot de gemiddelde breedte van 50 m die voor het park wordt aanbevolen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan het project van de inrichting van het park verduidelijkt en aantoont hoe dit zijn sociale rol zal kunnen spelen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan de verplichting oplegt om het parkgebied van de Demeysite zo in te richten dat het zijn sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke of ecologische rol speelt; dat het strategische luik van het plan aanbeveelt om een deel van het park als vochtige groene ruimte in te richten teneinde het beekje van de Watermaalbeek op te waarderen en een programmering van activiteiten te ontwikkelen die zich richten tot de bestaande wijken en de nieuwe geplande commerciële en bewoonde wijk, door er speel- en recreatievoorzieningen te integreren;

Dat de precieze aanleg van het park niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), voorstelt om een pijl naar de porositeit voor fietsers en voetgangers toe te voegen ter hoogte van het nieuwe Demeypark, met de bedoeling om de geschreven voorschriften in verband met die site te versterken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik werd gewijzigd om er een grafisch symbool van porositeit voor fietsers en voetgangers aan toe te voegen in het gebied van de groene ruimte om op die manier de porositeit voor fietsers en voetgangers te versterken die door voorschrift 04.04.08 wordt voorzien;

Overwegende dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie kritiek uiten op het lint van actieve gevels tegenover het stadspark en daarbij aanvoeren dat het park integendeel een plaats van rust moet zijn, temeer daar het lineaire tracé ervan slechts weinig bewegingsruimte laat om er een rustige ruimte van te maken waar planten en water worden opgewaardeerd; dat er een risico bestaat op conflicten van doeleinden en spanningen (terrassen, wandelingen enz.);

Overwegende dat de regering aangeeft dat het lint van actieve gevels dat van toepassing is op de gebouwen in het sterk gemengde gebied van de Demeysite die uitzien op het park en/of de openbare groene ruimte, ten doel heeft om de benedenverdiepingen van die gebouwen te animeren en om een zekere sociale controle op het park te behouden; dat het strategische luik aanbeveelt om dat deel van de groene ruimte in te richten op basis van de ontwikkelingen die in de rand ervan worden voorzien, zodat dit aansluit op het programma van openbare centraliteit van de aangrenzende wijk; dat het strategische luik ook de inrichting aanbeveelt van een vochtig gebied dat geniet van een landschappelijke behandeling van de vallei langs de volledige noordwestelijke grens van het park; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd, en dan meer bepaald met betrekking tot de compatibiliteit van die gebruiken;

Overwegende dat een aantal reclamanten bezwaar maken tegen de aanleg van een zo uitgestrekt park met recreatievoorzieningen om de redenen dat de noodzaak en de relevantie daarvan niet zijn aangetoond; dat zo'n park niet nuttig is gezien de bestaande groene omgeving van de site en het al te uitgebreide aanbod van kwalitatieve groene ruimte in de onmiddellijke nabijheid van de site en in alle richtingen errond; dat de gevolgen voor de eigenaars van de site aanzienlijk zijn; dat het parkgebied het bouw- en het ontwikkelingspotentieel van het naburige sterk gemengde gebied aantast, terwijl het MER aanbeveelt om de site te verdichten; dat het geplande sterk gemengde gebied onvoldoende is om de ontwikkeling van de site volgens de voorschriften van het plan te verzekeren; dat de beperkte oppervlakte van het sterk gemengde gebied moeilijk op een gestructureerde manier kan worden ontwikkeld; dat de vergroening van de site de prioritaire doelstellingen voor de verdichting van de sites die zeer vlot toegankelijk zijn met het openbaar vervoer, schaadt;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek uiten op de oppervlakte van het park (2,4 ha) en daarbij aanvoeren dat deze niet gerechtvaardigd is; dat de doelstellingen die worden nagestreefd door het plan met betrekking tot het groene netwerk, de herkwalificatie van de bodem van de vallei, het verkeer van fietsers en voetgangers, de

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 04.04.08 du plan impose que le parc aménagé dans la zone de parc et dans une partie de la zone de forte mixité adjacente du site Demey présente une superficie totale de 2,4 ha; que cela implique que le parc présente une largeur moyenne de 50 mètres, et une largeur ponctuelle minimale de 27 m; que le plan a ainsi intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne la largeur moyenne de 50 m préconisée pour le parc;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise le projet d'aménagement du parc et démontre comment celui-ci pourra remplir son rôle social;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan impose d'aménager la zone de parc du site Demey de façon à ce qu'elle remplisse son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique; que le volet stratégique du plan préconise d'aménager une partie du parc en espace vert humide afin de mettre en valeur le ru du Watermaelbeek, et développer une programmation d'activités qui s'adressent aux quartiers existants et au nouveau quartier habité et commercial projeté, en intégrant des équipements de jeux et de détente;

Que le projet d'aménagement précis du parc ne relève pas du degré de détail du plan, mais sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) suggère d'ajouter une flèche de porosité cyclo-piétonne au niveau du nouveau parc Demey, pour renforcer les prescriptions littérales relatives à ce site;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifi é afin d'ajouter un symbole graphique de porosité cyclo-piétonne dans la zone d'espace vert de façon à renforcer la porosité cyclo-piétonne prévue par la prescription 04.04.08;

Considérant que la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) et la Commission régionale de développement critiquent le liseré de façade active face au parc urbain, aux motifs; que le parc doit au contraire être un lieu de quiétude, ceci d'autant plus que son tracé linéaire laisse peu de marge de manœuvre pour créer un espace d'apaisement, de mise en valeur du végétal et de l'eau; qu'il y a un risque de conflits d'usages, de tensions (terrasses, déambulations etc.);

Considérant que le Gouvernement indique que le liseré de façades actives applicable aux immeubles implantés dans la zone de forte mixité du site Demey donnant sur le parc et/ou l'espace vert public a pour but d'animer les rez-de-chaussée de ces immeubles et maintenir un certain contrôle social sur le parc; que le volet stratégique préconise d'aménager cette partie de l'espace vert en conséquence des développements prévus en bordure de celui-ci et de façon à l'articuler avec le programme de centralité publique du quartier adjacent; que le volet stratégique préconise également l'aménagement d'une zone humide bénéficiant d'un traitement paysager de fond de vallée tout le long de la limite nord-ouest du parc; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en ce qui concerne la compatibilité de ces usages;

Considérant que des réclamants s'opposent à la construction d'un parc aussi vaste avec des installations de loisir, aux motifs; que sa nécessité et sa pertinence ne sont pas démontrées; qu'il n'est pas utile au vu de l'environnement vert actuel du site, de l'offre surabondante de grands espaces verts qualitatifs à proximité directe du site et dans toutes les directions autour; que les conséquences pour les propriétaires du site sont considérables; que la zone de parc réduit le potentiel constructif et de développement de la zone de forte mixité voisine alors que le RIE recommande de densifier le site; que la zone de forte mixité projetée est insuffisante pour assurer le développement du site selon les prescriptions du plan; que la surface restreinte de la zone de forte mixité est compliquée à développer de manière structurée; que la verdurisation du site nuit aux objectifs prioritaires de densification des sites bénéficiant d'une haute accessibilité en transports en commun;

Considérant que des réclamants critiquent la surface de 2,4 ha du parc, aux motifs; qu'elle n'est pas justifiée; que les objectifs souhaités par le plan en termes de maillage vert, requalification du fond de vallée, circulation cyclo-piétonne, perméabilité, etc. peuvent parfaitement être rencontrés avec une surface verte plus réduite de 1 à 1,5 ha; que l'espace

doorlaatbaarheid enz. perfect haalbaar zijn met een groene oppervlakte die 1 tot 1,5 ha kleiner is; dat de openbare groene ruimte, het stadspark en het openbare plein 41 % van de oppervlakte van de Demeysite zullen innemen; dat ze samen met de porositeiten voor fietsers en voetgangers meer dan 50 % van de oppervlakte van de site in beslag zullen nemen; dat die openbare oppervlakten volledig buiten verhouding zijn;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich afvragen of bij de berekening van de 2,4 ha groene ruimten rekening werd gehouden met de groene ruimten tussen de gebouwen die werden ingericht in overeenstemming met voorschrift 8 van het plan; met de groene ruimten die zouden worden ingericht naast de gebouwen die kunnen worden ingeplant tot de minimale breedte van 27 m van het park;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan voorstelt om een ondoorlaatbaar gemaakte site om te vormen tot een monofunctioneel commercieel gebied en een openluchtparking tot een nieuwe gemengde wijk met een openbare groene ruimte, die de bestemming van openbare centraliteit van de site versterkt en die gericht is op de actieve modi en het openbaar vervoer;

Dat de Demeysite past in de doelstelling van het plan om het groene netwerk in zijn perimeter te versterken en hoogwaardige openbare ruimten te bieden op grootstedelijk niveau en nieuwe buurten op plaatselijk niveau; dat dit park ook kadert in de doelstelling van het plan om het bijzondere landschap van de vallei van de Watermaalbeek, die door de stadsboulevard wordt doorkruist, en gelijktijdig het blauwe netwerk te versterken in de perimeter van het plan door het beekje van de Watermaalbeek op te waarderen en zichtbaar te maken;

Dat het MER de effecten van het plan en van de heraanleg van de site heeft onderzocht; dat het plan de aanbevelingen heeft geïntegreerd en dan meer bepaald met betrekking tot de grondinname van de groene ruimte, het parkgebied en het sterk gemengde gebied, de dichtheid van de geplande nieuwe wijk in het sterk gemengde gebied;

Dat het park van de Demeysite bedoeld is om te worden gebruikt door de bewoners van de bestaande wijken en de geplande bewoonde en commerciële wijk; Dat het plan de versterking beoogt van de sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische rol van de openbare groene ruimten; Dat de door het plan voorziene parkoppervlakte rekening houdt met de valorisatie van het beekje van de Watermaalbeek, de porositeit voor de fietsers en de voetgangers en een dienstweg voor de gebouwen erlangs; Dat die elementen een groot deel innemen van de minimale breedte van 27 m van het park, dat zelf bijna 50 % van de oppervlakte van het Demeypark inneemt; Dat die 27 m brede parkstrook niet voldoende kwalitatieve ruimte biedt voor de bovenvermelde programma's of voor de kwalitatieve ontwikkeling van een groene ruimte, gezien het deel dat wordt ingenomen door de ruimten die voor de mobiliteit zijn voorzien; Dat een smalle indeling in de lengte niet de mogelijkheid biedt om de verschillende programma's van het park op een kwalitatieve manier onder te brengen en dat die minimale breedte op sommige plaatsen dus zal moeten worden vergroot; Dat de aanleg van comfortruimten, van kwalitatieve groene ruimten en van geplande groene ruimten (speel- en ontspanningsvoorzieningen) alleen mogelijk zijn op grote oppervlakten van één stuk om een gunstig effect te hebben op de biodiversiteit, het waterbeheer, het comfort van de gebruikers en het comfort van de bewoners van de bestaande wijken en de geplande bewoonde en commerciële wijk; Dat de nabijheid van de gebouwen in het sterk gemengde gebied voldoende grote afstanden impliceert tussen de geplande ruimten van het park en de gebouwen om conflicten of spanningen tussen de verschillende gebruikers en activiteiten en met de rustige ruimten in het park te voorkomen; dat die afstandszones dus niet programmeerbaar zijn; Dat de oppervlakte van 2,4 ha nodig is om met al die elementen rekening te houden;

Dat een dergelijke oppervlakte ook verantwoord is om de impact van de bouwwerken van het naburige gebied met betrekking tot de schaduw te beperken;

Dat het park niet dezelfde bestemming heeft en niet aan dezelfde behoeften beantwoordt als de andere openbare ruimten, zoals het plein of de porositeiten voor fietsers en voetgangers en dat ze daardoor niet kunnen worden gecombineerd;

Dat de opgelegde oppervlakte van 2,4 ha moet worden bereikt door de combinatie van de oppervlakte van het park in het parkgebied en de openbare groene ruimte in het aangrenzende sterk gemengde gebied, overeenkomstig voorschrift 04.04.08; dat het strategische luik van het plan de inrichting aanbeveelt van de openbare groene ruimte met breedtevariaties waarmee het park kan worden uitgebreid naar het

vert public, le parc urbain et la place publique occuperont 41 % de la superficie du site Demey; qu'avec les porosités cyclo-piétonnes, ils occuperont plus de 50 % de la superficie du site; que ces surfaces publiques sont complètement disproportionnées;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la prise en compte dans le calcul des 2,4 ha des espaces verts, c'est-à-dire ceux aménagés conformément à la prescription 8 du plan, situés entre les immeubles; sur la prise en compte dans le calcul des 2,4 ha des espaces verts qui seraient aménagés latéralement aux immeubles qui pourraient s'implanter jusqu'à la largeur minimale du parc de 27 m;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan propose de reconvertir un site imperméabilisé par une zone commerciale monofonctionnelle et un parking à ciel ouvert en un nouveau quartier mixte bénéficiant d'un espace vert public renforçant la vocation de centralité publique du site, tourné vers les modes actifs et les transports publics;

Que le parc du site Demey s'inscrit dans l'objectif du plan de renforcer le maillage vert dans son périmètre, et d'offrir des espaces publics de qualité à l'échelle métropolitaine et de nouveaux voisinages à l'échelle locale; que ce parc s'inscrit également de l'objectif du plan d'affirmer le paysager particulier de la vallée du Watermaelbeek traversée par le boulevard urbain, tout en renforçant le maillage bleu dans le périmètre du plan en valorisant et révélant le ru du Watermaelbeek;

Que le RIE a examiné les incidences du plan et du réaménagement du site; que le plan a intégré ses recommandations, notamment en ce qui concerne l'emprise de l'espace vert, de la zone de parc et de la zone de forte mixité, la densité du nouveau quartier projeté dans la zone de forte mixité;

Que le parc du site Demey vise à être programmé afin de s'adresser aux quartiers existants et au quartier habité et commercial programmé; Que le plan vise à conforter le rôle social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique des espaces verts publics; Que la surface du parc prévue par le plan prend en compte la valorisation du ru du Watermaelbeek, la porosité cyclo-piétonne ainsi qu'une voie de desserte pour les immeubles le bordant; Que ces éléments occupent une part importante de la largeur minimale du parc de 27m qui elle-même représente près de 50% de la superficie du parc Demey; Que cette bande de parc de 27m ne permet ni d'accueillir les programmes mentionnés de manière qualitative, ni le développement qualitatif d'un espace vert, au vu de la part prise par les espaces de dédiés aux mobilités; Qu'une organisation étroite en longueur ne permet pas d'accueillir qualitativement les différents programmes du parc et qu'il faut donc élargir cette largeur minimale par endroits; Que la création d'espaces de confort, d'espaces verts qualitatifs et d'espaces verts programmés (équipements de jeux et de détente) nécessitent des superficies importantes d'un seul tenant afin d'être bénéfiques à la biodiversité, à la gestion de l'eau, au confort des usagers et au confort des habitants des quartiers existants et au quartier habité et commercial programmé; Que la proximité des immeubles dans la zone de forte mixité implique des distances suffisantes entre les espaces programmés du parc et les immeubles pour éviter les conflits ou tensions entre les différents usagers et activités, ainsi qu'avec les espaces de quiétude au sein du parc; que ces zones de mise à distance ne sont donc pas programmables; Que la superficie de 2,4 ha est nécessaire pour prendre en compte tous ces éléments;

Qu'une telle superficie se justifie également pour diminuer l'impact des constructions de la zone voisine en termes d'ombrage;

Que le parc n'a pas la même vocation et ne répond pas aux mêmes besoins que les autres espaces publics tels que la place ou les porosités cyclo-piétonnes et que dès lors, ils ne peuvent pas être combinés;

Que la superficie imposée de 2,4 ha doit être atteinte par le cumul de la superficie du parc développé dans la zone de parc et de l'espace vert public développé dans la zone de forte mixité adjacente, conformément à la prescription 04.04.08; que le volet stratégique du plan recommande l'aménagement de l'espace vert public avec des variations de largeur permettant l'élargissement du parc vers le centre urbain habité et

bewoonde en commerciële stadscentrum; dat die variaties, die de vorm kunnen aannemen van zijdelingse ontwikkelingen tussen de gebouwen, zullen worden meegenomen bij de berekening van de voormelde oppervlakte;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op de reglementaire afbakening van het parkgebied om de redenen dat het GBP de aanleg van groene ruimten in alle gebieden van het GBP toelaat; dat het strategische luik van het plan duidelijk genoeg is om de aanleg van het park te waarborgen en gelijktijdig meer flexibiliteit te bieden voor een toekomstig project; dat de dichotomische visie van 'parkgebied of sterk gemengd gebied' met al haar rigiditeit dreigt bepaalde concepten onmogelijk te maken zoals dat van een bewoond park;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een park op de Demeysite een van de invariabele elementen van het plan vormt waaraan de regering een bindend karakter wil geven;

Dat de reglementaire voorschriften van het plan ten doel hebben om de realisatie van een hoogwaardige openbare groene ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha te waarborgen op de plaats van de site die door het MER wordt aanbevolen, ten aanzien van meer bepaalde bestaande bebouwing en de bestaande woningen in de Kleine Wijngaardstraat, de mogelijkheden voor de opwaardering van de Watermaalbeek, de toegangen en de aansluitingen van de site;

Dat de optie om de site aan te leggen als een bewoond park niet formeel wordt verboden door de reglementaire voorschriften van het plan, ten aanzien van de opgelegde groene ruimte en zijn AV 0.6, dat de onbeperkte realisatie van groene ruimten in alle gebieden mogelijk maakt; dat die stadsvorm evenwel niet wenselijk werd geacht in het kader van een zuinig gebruik van het terrein, noch om de doelstellingen van het plan te halen - en dan meer bepaald met betrekking tot de verdichting van de Demeysite;

Overwegende dat reclamanten vragen dat de minimale oppervlakte van de volledige openbare groene ruimte, met inbegrip van het parkgebied en de openbare groene ruimte, wordt teruggebracht tot een redelijkere verhouding van 23 % van de site, hetzij 1,65 ha, zodat meer plaats beschikbaar wordt voor de inrichting van hoogwaardige openbare ruimten op de rest van de site zonder dat de gebouwen daardoor meer ruimte innemen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de minimale breedte van de openbare groene ruimte wordt beperkt tot 18 m, berekend vanaf de hoofdlijn die wordt gevormd door de achterkant van de terrastuinen van de woningen in de Kleine Wijngaardstraat om de reden dat die oppervlakte de mogelijkheid biedt om alle nodige elementen in te richten, namelijk een 4 m brede greppel, een achteruitbouwzone van 4 m, een voet-/fietspad van 4 m en een dienstweg/weg voor de brandweer van 6 m breed; dat de breedte van het parkgebied wordt teruggebracht tot de breedte van het huidige groene gebied van het GBP, of ten minste tot 18 m, zodat meer flexibiliteit wordt geboden voor de inrichtingen; om de reden dat dit voorstel, in tegenstelling tot dat van het ontwerpplan, een inrichting mogelijk maakt rekening houdend met de huidige situatie, een openbaar plein van 5.000 m^2, waarbij voldoende ruimte wordt overgelaten voor kwalitatieve gebouwen langs de groene ruimte;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de alternatieven voor de aanleg van de groene ruimte met en oppervlakte van 1,65 ha of een minimale breedte van 18 m niet werden geselecteerd, omdat ze niet de mogelijkheid bieden om een hoogwaardig park aan te leggen met een voldoende grote oppervlakte en een voldoende grote breedte voor de aanleg van een porositeit voor fietsers en voetgangers, om het beekje van de Watermaalbeek op te waarderen en om de andere hierboven vermelde doelstellingen op het vlak van de inrichting te halen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich vragen stellen over de mogelijkheid om een deel van de voornoemde groene ruimten ondergronds aan te leggen; dat ze vragen dat het plan verduidelijkt dat het gebied van groene ruimten bij een breedte van de openbare groene ruimte van meer dan de minimumbreedte van 18 m ondergronds kan worden aangelegd; door eventueel een minimumpercentage aan te geven dat in volle grond moet zijn, bv. 12,5 % - wat met de bepalingen van de GSV overeenstemt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat ondergrondse bouwwerken niet worden verboden door het plan, maar slechts mogen worden toegelaten als ze in overeenstemming zijn met de bestemming van het parkgebied en de openbare groene ruimte die in het sterk gemengde gebied wordt opgelegd;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan verduidelijkt dat artikel 13 van titel I van de GSV niet op de site wordt toegepast; dat de berekeningen van de V/T- en de "P/L"-verhouding

commercial; que ces variations pouvant prendre la forme de développement latéraux entre les immeubles seront prise en compte de la calcul de superficie précité;

Considérant que des réclamants critiquent la délimitation règlementaire de la zone de parc, aux motifs; que le PRAS autorise la création d'espaces verts dans toutes les zones du PRAS; que le volet stratégique du plan est suffisamment clair pour garantir la création du parc, tout en offrant plus de flexibilité pour un projet futur; que la vision dichotomique « zone de parc vs. zone de forte mixité », avec toute sa rigidité, risque d'empêcher des concepts tels que celui de parc habité par exemple;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'un parc sur le site Demey constitue l'un des éléments invariants du plan auquel le Gouvernement entend donner force règlementaire;

Que les prescriptions règlementaires du plan ont pour but de garantir la réalisation d'un espace vert public de qualité d'une superficie minimale de 2,4 ha, à l'endroit du site préconisé par le RIE, au regard notamment du bâti existant et des habitations existantes de la rue de la Vignette, des possibilités de mise en valeur du Watermaelbeek, des accès et des connexions du site;

Que l'option d'aménagement du site sous la forme d'un parc habité n'est pas formellement interdite par les prescriptions règlementaires du plan, au regard de l'espace vert imposé et sa PG 0.6 qui permet la réalisation d'espaces verts sans restriction dans toutes les zones; que cette forme urbaine n'a cependant pas été jugée souhaitable dans le cadre d'une utilisation parcimonieuse du terrain, ni pour atteindre les objectifs du plan, notamment en termes de densification du site Demey;

Considérant que des réclamants demandent que la surface minimale de l'ensemble l'espace vert public, comprenant la zone de parc et l'espace vert public, soit réduite à une proportion plus raisonnable de 23% du site, soit 1,65 ha, afin de laisser plus de place pour l'aménagement d'espaces publics de qualité sur le reste du site, tout en permettant la même emprise au sol des bâtiments;

Considérant que des réclamants demandent que la largeur minimale de l'espace vert public soit réduite à 18 m, calculés à partir de la ligne principale formée par les fonds de jardin des terrains de la rue de la Vignette, au motif que cette surface permet d'aménager tous les éléments nécessaires, à savoir une noue de 4m , un recul de 4m, un chemin cyclo-piéton de 4 m et une voirie de desserte/pompiers de 6m; que la largeur de la zone de parc soit réduite à la largeur de la zone verte actuelle du PRAS, ou à tout le moins à 18 m, afin de donner plus de souplesse aux aménagements; au motif que cette proposition, contrairement à celle du projet de plan, permet un aménagement tenant compte de la situation actuelle, d'une place publique de 5.000 m2, tout en laissant assez d'espace pour inscrire des bâtiments de manière qualitative le long de l'espace vert;

Considérant que le Gouvernement indique que les alternatives d'aménagement de l'espace vert avec une superficie de 1,65 ha ou une largeur minimale de 18 m n'ont pas été retenues, dans la mesure où elles ne permettent pas l'aménagement d'un parc de qualité qui présente une superficie et une largeur suffisantes pour aménager une porosité cyclo-piétonne, mettre en valeur le ru du Watermaelbeek et atteindre les autres objectifs d'aménagement évoqués ci-avant;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la possibilité de construire en sous-sol des espaces verts précités; qu'ils demandent que le plan précise qu'au-delà de la largeur minimale de 18 m de l'espace vert public, la zone d'espaces verts peut être bâtie en sous-sol; en indiquant éventuellement un pourcentage minimum devant être en pleine terre, soit par exemple 12,5%, ce qui correspond aux dispositions du RRU;

Considérant que le Gouvernement indique que les constructions en sous-sol ne sont pas interdites par le plan mais ne pourront être autorisées que si elles sont conformes à l'affectation de la zone de parc et de l'espace vert public imposé dans la zone de forte mixité;

Considérant que des réclamants demandent que le plan précise que l'article 13 du titre I du RRU ne s'applique pas au site; que les calculs de P/S et P/L soient basés sur toute la superficie actuelle du site, soit

worden gebaseerd op de volledige huidige oppervlakte van de site, namelijk 7 ha, voordat eventuele oppervlakten van park en/of pleinen en/of ruimten die naar het openbare domein zijn overgebracht, daarvan worden afgetrokken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepalingen van de GSV van toepassing blijven, behalve voor de bijzondere aspecten die het plan reglementeert, in welk geval de bepalingen van de GSV die niet verenigbaar zijn met de reglementaire voorschriften van het plan, als tegenstrijdig moeten worden beschouwd en er impliciet moet worden van afgeweken; dat de toepassing van artikel 13 van Titel I van de GSV in de perimeter van het plan en van het parkgebied behouden blijft, aangezien dit artikel niet in strijd is met de reglementaire voorschriften;

Dat het verordenende luik van het plan geen bijzonder voorschrift voorziet met betrekking tot de oppervlakte in volle grond, of een bijzonder voorschrift met betrekking tot de grondinname van de bouwwerken in het parkgebied of in het sterk gemengde gebied van de Demeysite, zodat een zekere flexibiliteit behouden blijft voor de inrichting van de site, zonder dat daarbij de verplichting om een 2,4 ha groot park aan te leggen, uit het oog wordt verloren;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de porositeit voor fietsers en voetgangers die het parkgebied Demey doorkruist, beperkt blijft tot de aanleg van een voet- en een fietspad van maximaal 4 m breed;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerp en de precieze inrichting van de porositeiten voor fietsers en voetgangers niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald;

Dat ze eraan herinnert dat het plan is gewijzigd om de porositeit voor fietsers en voetgangers en de dienstweg te mutualiseren; dat de mobiliteitsweg maximaal 6 m breed mag zijn; dat het zal gaan om een lokale weg die voorbehouden is voor de actieve mobiliteit en onontbeerlijke gemotoriseerde verplaatsingen; dat de voorschriften 12.03 en 04.04.08 in die zin zijn gespecificeerd; dat deze weg aangelegd kan worden in het parkgebied Demey en/of in de groene ruimte die is gelegen in het sterk gemengde gebied van het bewoonde en commerciële stedelijke centrum Demey;

Dat het ontwerp en de kenmerken van de verkeersruimten voor de actieve modi niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bepaald;

Dat andere paden voor de actieve vervoerswijzen kunnen worden aangelegd in het kader van de inrichting van het toekomstige park;

1. Bijzondere voorschriften met betrekking tot de gebieden in overdruk Herrmann-Debroux (G)

21.01. Gebieden van culturele, historische, esthetische waarde of voor stadsverfraaiing Herrmann-Debroux

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat voorschrift 2.3. niet langer verwijst naar de wetgeving betreffende het behoud van het onroerend erfgoed; dat dit impliceert dat het begrip inventaris, art. 207/333 BWRO en de raadpleging van de Overlegcommissie zou worden vervangen door een eenvoudige verklarende nota van de aanvrager; dat ze zich vragen stellen over het nut van die wijziging gezien de g.c.h.e.w.s. van het plan; dat ze vragen dat het voorschrift van het GBP behouden blijft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde de inhoud van voorschrift 21.01 over te nemen in voorschrift 21 van het GBP, waarbij wordt verduidelijkt dat de bijzondere voorwaarden beoogd in het lid van BV 21.01 door de uitreikende autoriteit na advies van de Overlegcommissie zullen worden vastgelegd;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om voorschrift 3.1. van het plan te schrappen om de reden dat het identiek is aan dat van het GBP, teneinde de rechtszekerheid van het plan te verzekeren; of dat het plan verduidelijkt dat in de perimeter van het plan van het overeenstemmende voorschrift van het GBP wordt afgeweken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 21 van het GBP betrekking heeft op het g.c.h.e.w.s. van het GBP, terwijl BV 21.01 betrekking heeft op het g.c.h.e.w.s. van het plan;

24.01. Structurerende ruimten Herrmann-Debroux

Overwegende dat verschillende reclamanten zich vragen stellen over de reden van de gedeeltelijke overname van voorschrift 24 van het GBP in voorschrift 2.1. van het plan, temeer daar voorschrift 24 van het GBP, behoudens andersluidende bepalingen, geldig blijft binnen de perimeter van het plan;

7ha, avant retrait d'éventuelles surfaces de parc et/ou de place et/ou espaces rétrocédés au domaine public;

Considérant que le Gouvernement indique que les dispositions du RRU continuent à s'appliquer, sauf pour les aspects particuliers que le plan règlemente, auquel cas les dispositions du RRU incompatibles avec les prescriptions règlementaires du plan doivent être jugées contraires et implicitement abrogées; que l'application de l'article 13 du Titre I du RRU est maintenue dans le périmètre du plan et de la zone de parc, dans la mesure où il n'est pas contraire aux prescriptions règlementaires;

Que le volet règlementaire du plan ne prévoit pas de prescription particulière en matière de surface en pleine terre, ni de prescription particulière en matière d'emprise au sol des constructions dans la zone de parc ou la zone de forte mixité du site Demey, de façon à laisser une certaine flexibilité dans l'aménagement du site, tout en imposant la création d'un parc d'une surface 2,4 ha;

Considérant que des réclamants demandent que la porosité cyclo-piétonne qui traverse la zone de parc Demey soit limitée à l'aménagement d'un chemin piéton et d'une piste cyclable d'une largeur maximale de 4 m;

Considérant que le Gouvernement indique que le dessin et l'aménagement précis des porosités cyclo-piétonnes ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Qu'il rappelle que le plan a été modifié pour mutualiser la porosité cyclo-piétonne et la voie de desserte; que la voie de mobilité aura un largueur de maximum 6m; qu'il sagira d'une voie locale reservée à la mobilité active ainsi qu'aux déplacements motorisés indispensables; que les prescriptions 12.03 et 04.04.08 ont été précisées dans ce sens; que cette voie pourra s'implanter dans la zone de parc Demey et/ou dans l'espace vert situé dans la zone de forte mixité du centre urbain habité et commercial Demey;

Que le dessin et les caractéristiques des espaces de circulation des modes actifs ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Que d'autres cheminements réservés aux modes actifs pourront être créés dans le cadre de l'aménagement du futur parc;

1. Prescriptions particulières relatives aux zones en surimpression Herrmann-Debroux (G)

21.01. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription 2.3. ne fait plus référence à la législation relative à la conservation du patrimoine immobilier; que cela implique que la notion d'inventaire, art. 207/333 CoBAT, et la consultation de la Commission de concertation disparaitrait au profit d'une simple note explicative du demandeur; qu'ils s'interrogent sur l'utilité de cette modification au vu des ZICHEE du plan; qu'ils demandent que la prescription du PRAS soit maintenue;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin calquer le contenu de la prescription 21.01 du plan sur celui de la prescription 21 du PRAS, en précisant que les conditions particulières visées à l'alinéa de la PP 21.01 seront arrêtées par l'autorité délivrante après avis de la commission de concertation;

Considérant que des réclamants demandent de supprimer la prescription 3.1. du plan au motif qu'elle est identique à celle du PRAS, afin d'assurer la sécurité juridique du plan; ou que le plan précise que la prescription correspondante du PRAS est abrogée dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 21 du PRAS a trait à la ZICHEE du PRAS, tandis que la PP 21.01 du plan a trait à la ZICHEE du plan;

24.01. Espaces structurants Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la raison de la retranscription partielle de la prescription 24 du PRAS dans la prescription 2.1. du plan, d'autant plus qu'en l'absence d'indication contraire, la prescription 24 du PRAS continue de s'applique dans le périmètre du plan;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om voorschrift 2.1. van het plan te schrappen om de reden dat het identiek is aan dat van het GBP, teneinde de rechtszekerheid van het plan te verzekeren; of dat het plan verduidelijkt dat in de perimeter van het plan van het overeenstemmende voorschrift van het GBP wordt afgeweken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat voorschrift 24 van het GBP betrekking heeft op de structurerende ruimten van het GBP, terwijl BV 24.01 van het plan betrekking heeft op de structurerende ruimten van het plan, die verschillen van die van het GBP; dat voorschrift BV 24.01 van het plan in dat opzicht wel degelijk verwijst naar de structurerende ruimten Herrmann-Debroux;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de laatste paragraaf van voorschrift 24 van het GBP niet in het plan werd overgenomen; dat ze vragen of de ambitie van voorschrift 24 van het GBP wordt versterkt om de reden dat de herkenningselementen niet alleen architecturale elementen omvatten, maar ook landschappelijke elementen; dat ze vragen om voorschrift 24 van het GBP in zijn geheel te behouden;

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat in plaats van "behouden en verbeteren" de formulering "behouden of verbeteren" wordt gebruikt in voorschrift 2.1.;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd teneinde BV 24.01 aan te vullen en de inhoud ervan over te nemen in voorschrift 24 van het GBP; dat er geen aanleiding is om de regel te versoepelen die voorzien is door voorschrift 24 van het GBP, die moet behouden blijven door te bepalen dat de handelingen en de werken de kwaliteit van het stadslandschap behouden en verbeteren;

24.01.01 Structurerende ruimte aan de stadstoegang Herrmann-Debroux

Overwegende dat het bestuur dat belast is met de territoriale planning (Perspective), opmerkt dat BBP nr. 42 dat betrekking heeft op de huizenblokken tussen de Waversesteenweg, de Hugo Van der Goes en de Schallerlaan en de grens van het Zoniënwoud, de aanleg beoogt van parkeerplaatsen bij het containerpark/de eindhalte van de tramlijn en vóór de esplanade van het Adeps-centrum; dat het voorstelt om in het plan een gedifferentieerde structurerende ruimte te voorzien met bijkomende voorschriften, die cartografisch moeten worden gedifferentieerd door een specifieke overdruk die 'structurerende ruimte aan de stadstoegang' wordt genoemd, teneinde de hoofdbestemmingen en de secundaire bestemmingen om te keren die voorzien zijn door respectievelijk het BBP en het plan om een incompatibiliteit te creëren en op die manier een impliciete afwijking van het BBP te waarborgen en om de aanleg van de ecologische corridor mogelijk te maken die in het strategische luik is voorzien;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het ontwerp van plan werd gewijzigd met de bedoeling om er BV 24.01.01 'structurerende ruimte stadstoegang' in op te nemen, dat voorziet dat "het deel van de structurerende ruimte 'stadstoegang' langs de bestaande hoofdverbindingsweg (A4 - oprit naar E411) bestemd is voor het gebruik van voorzieningen van collectief belang of openbare dienstverlening en plaatselijke openbare weg;

Dat de vrije ruimte onder die verbindingsweg bestemd is voor gebruik als plaatselijke weg en ook dienst kan doen als ecologische corridor die de groene ruimten erlangs met elkaar verbindt;

Dat de autoparkings alleen in het gebied mogen worden toegelaten als ze de realisatie van de bestemming van die ruimte niet in gevaar brengen";

Dat het programma van BBP nr. 42 dat de aanleg van parkeerplaatsen in dat gebied beoogt, strijdig is met dit voorschrift van het plan en dat er bijgevolg impliciet wordt van afgeweken in de perimeter van het plan;

Dat de bestemming van dat gebied als structurerende ruimte bovendien het behoud en de verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied waarborgt, evenals de continue en regelmatige aanplanting van bomen in de bestaande toestand; dat ze ook de mogelijkheid biedt om de op die plaats gewenste functies zonder problemen naast elkaar te laten bestaan en de goede realisatie van een van de belangrijkste in het plan voorziene mobiliteitsinfrastructuren mogelijk maakt: de eindhalte van de tramlijn in rechtstreekse aansluiting op de transitparking ter hoogte van het stadion van Oudergem;

Dat de toevoeging van dat voorschrift en de grafische wijziging ten doel hebben om de opties van het strategische luik te versterken, waarvan de effecten elders werden bestudeerd, zodat die wijzigingen geen andere belangrijke effecten kunnen hebben dan de effecten die in het MER werden bestudeerd betreffende het ontwerpplan;

Considérant que des réclamants demandent de supprimer la prescription 2.1. du plan au motif qu'elle est identique à celle du PRAS, afin d'assurer la sécurité juridique du plan ou que le plan précise que la prescription correspondante du PRAS est abrogée dans le périmètre du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la prescription 24 du PRAS a trait aux espaces structurants du PRAS, tandis que la PP 24.01 du plan a trait aux espaces structurants du plan qui diffèrent de ceux du PRAS; qu'à ce titre, la prescription PP 24.01 du plan renvoie bien aux espaces structurants Herrmann Debroux;

Considérant que des réclamants relèvent que le dernier paragraphe de la prescription 24 du PRAS n'a pas été retranscrit dans le plan; qu'ils demandent que l'ambition de la prescription 24 du PRAS soit renforcée, au motif que les éléments de repère ne concernent pas que les éléments architecturaux mais également les éléments paysagers; qu'ils demandent que la prescription 24 du PRAS soit maintenue dans son intégralité;

Considérant que la commune d'Auderghem demande qu'à la place du « préservent et améliorent » soit inscrit « préservent ou améliorent » dans la prescription 2.1.;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de compléter la PP 24.01 et de calquer son contenu sur celui de la prescription 24 du PRAS; qu'il n'y a pas lieu d'assouplir la règle prévue par la prescription 24 du PRAS, qui doit être maintenue en imposant que les actes et travaux préservent et améliorent la qualité du paysage urbain;

24.01.01 Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux

Considérant que l'administration en charge de la planification territoriale (Perspective) relève que le PPAS n°42 portant sur les ilots compris entre la chaussée de Wavre, les avenues Hugo Van der Goes et Schaller et la limite de la Forêt de Soignes, vise la création d'emplacements de parking à la place de la déchetterie/terminus de tram et devant l'esplanade du centre ADEPS; qu'elle suggère de prévoir dans le plan un espace structurant différencié avec prescriptions additionnelles, à différencier cartographiquement par une surimpression spécifique appelée « espace structurant de l'entrée de ville », afin d'inverser les affectations principales et secondaires prévues respectivement par le PPAS et le plan pour créer une incompatibilité et ainsi garantir une abrogation implicite du PPAS, et de permettre la création du corridor écologique prévu au volet stratégique;

Considérant que le Gouvernement indique que le projet de plan a été modifié afin d'y intégrer une PP 24.01.01 « espace structurant entrée de ville » qui prévoit que « la partie de l'espace structurant « entrée de ville » qui déborde de la principale voie de communication existante (A4 - accès à l'E411) est affectée à usage d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et de voirie locale;

Que l'espace libre situé en dessous de cette voie de communication est affecté à usage de voirie locale et peut également servir de corridor écologique reliant les espaces verts qui le bordent;

Que les parkings automobiles ne peuvent être autorisés dans la zone que s'ils ne compromettent pas la réalisation de l'affectation de cet espace »;

que le programme du PPAS n°42 visant la création d'emplacements de stationnement dans cette zone est contraire à cette prescription du plan et est par conséquent abrogé implicitement dans le périmètre du plan;

Que l'affectation de cette zone en espace structurant garantit de plus la préservation et l'amélioration de la qualité paysagère de la zone, ainsi que l'arborisation continue et régulière des espaces arborés en situation existante; qu'elle permet également d'assurer la bonne cohabitation des fonctions souhaitées à cet endroit et de la bonne réalisation d'une des infrastructures principales de mobilité prévues par le plan : le terminus tram en lien direct avec le parking de transit situé au niveau du stade d'Auderghem;

Que l'ajout de cette prescription et la modification graphique ont pour but de consolider les options du volet stratégique dont les incidences ont été étudiées par ailleurs, de sorte que ces modifications ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences significatives distinctes de celles étudiées dans le RIE relatif au projet de plan;

24.02. Lint van actieve gevels Herrmann-Debroux

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat de vermelding "woningen" op de verdiepingen in voorschrift 2.4. wordt geschrapt, zodat op de verdiepingen ook voorzieningen zouden kunnen worden toegelaten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verwijzing naar "woningen op de verdiepingen" van BV 24.02 ten doel heeft om vanaf de benedenverdieping en de gevel afgezoomd door het lint van actieve gevels een rechtstreekse toegang te verzekeren tot de woningen die op de verdiepingen zouden worden ingericht; dat dit de ontwikkeling van andere functies op de verdiepingen verhindert;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat het 1e lid van voorschrift 24.02. van het plan de inhoud overneemt van het 3e lid van artikel 9 van titel I van de GSV met betrekking tot de toegang tot de woningen; dat ze zich vragen stellen over de interacties tussen beide bepalingen ten opzichte van de begrippen "rechtstreekse toegang" en "afzonderlijke en gemakkelijke toegang"; dat ze vragen dat voorschrift 24.02. van het plan wordt geschrapt als de normatieve inhoud ervan identiek is aan die van artikel 9 van titel I van de GSV;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het 1e lid van BV 24.02 een breder normatief toepassingsgebied heeft dan de regel in het 3e lid van artikel 9 van Titel I van de GSV, die er niet mee in tegenspraak is; dat BV 24.02 dan ook ten doel heeft om het begrip toegankelijkheid in de perimeter van het plan te beveiligen;

Overwegende dat meerdere reclamanten opmerken dat het 2e lid van voorschrift 24.02 van het plan betrekking heeft op de "toegangen tot de verschillende functies van de gebouwen"; dat ze zich vragen stellen over de impliciete verplichting dat de gebouwen waarop het lint van actieve gevels betrekking heeft, verschillende functies omvatten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het 2e lid van BV 24.02 ten doel heeft om de animatie van de openbare ruimte te materialiseren door toegangen te voorzien tot de eventuele andere functies van het gebouw vanaf de benedenverdieping en zijn gevel die door het lint van actieve gevels wordt afgezoomd;

dat dit voorschrift niet leidt tot een verplichting van een programmatische gemengdheid in de gebouwen waarop ze van toepassing is;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op het 2e lid van voorschrift 24.02 van het plan omdat het een algemene verplichting zou opleggen met betrekking tot de aanwezigheid van wandopeningen of etalages op de benedenverdieping, waarbij geen enkele tempering of uitzondering is voorzien en omdat het niet geschikt is wegens de onmogelijkheid om af te wijken van het plan;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de animatie van de openbare ruimte kan worden gematerialiseerd door de aanwezigheid van wandopeningen of etalages, maar ook door de aanwezigheid van toegangen tot de functies van de verdiepingen van het betreffende gebouw;

dat dit voorschrift op een reglementaire manier een van de belangrijkste doelstellingen van het plan vertaalt dat erin bestaat om een "stad te maken" en om de openbare ruimten te animeren, zodat een sociale controle wordt verzekerd van die ruimten en zodat een gevoel van veiligheid en van welzijn in de stad wordt gecreëerd;

Dat ook BV 24.02 een verscheidenheid van oplossingen toelaat om die doelstelling te realiseren;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritisch staan tegenover het 3e lid van voorschrift 24.02 van het plan om de reden dat het begrip "opslagruimten" niet wordt gedefinieerd en moet worden verduidelijkt; dat groothandelszaken slechts worden toegelaten in het gebied voor stedelijke industrie van het plan, dat geen lint van actieve gevels bevat, waardoor een dergelijk verbod irrelevant is;

dat het begrip "fabricage" niet wordt gedefinieerd en dus moet worden verduidelijkt;

dat de fabricage van bepaalde producten in de handelszaken (atelier van een chocolatier, van een horlogemaker, naaiatelier enz.) op een nuttige manier via de etalage kan worden getoond, wat door het plan onmogelijk wordt gemaakt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de begrippen opslagruimte en fabricage voldoende begrijpelijk zijn zonder dat ze moeten worden gedefinieerd; dat dit gebruikelijke termen zijn en voor iedereen begrijpelijk zijn en dat ze bovendien gewoonlijk worden gebruikt op het vlak van stedenbouw;

24.02. Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Considérant que la commune d'Auderghem demande que soit supprimée la mention « logements » aux étages dans la prescription 2.4., au motif que des équipements pourraient être autorisés aux étages également;

Considérant que le Gouvernement indique que la référence aux « logements des étages » de la PP 24.02 a pour but d'assurer un accès direct aux logements qui seraient aménagés aux étages depuis le rez-de-chaussée et sa façade bordée par le liseré de façades actives;que cela n'empêche pas le développement d'autres fonctions aux étages;

Considérant que des réclamants relèvent que l'alinéa 1er de la prescription 24.02. du plan reprend le contenu de l'alinéa 3 de l'article 9 du titre I du RRU en matière d'accès aux logements; qu'ils s'interrogent sur l'interaction entre ces deux dispositions par rapport aux notions d' « accès direct » et d' « accès distinct et aisé »; qu'ils demandent que la prescription 24.02. du plan soit supprimée si son contenu normatif est identique à celui de l'article 9 du titre I du RRU;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alinéa 1er de la PP 24.02 a une portée normative plus large que la règle contenue à l'alinéa 3 de l'article 9 du Titre I du RRU, qui n'y est pas contraire; que la PP 24.02 a ainsi pour but de sécuriser la notion d'accessibilité dans le périmètre du plan;

Considérant que des réclamants relèvent que l'alinéa 2 de la prescription 24.02 du plan traite des « accès aux différentes fonctions des immeubles »; qu'ils s'interrogent sur l'obligation implicite que les immeubles concernés par le liseré de façades actives comportent différentes fonctions;

Considérant que le Gouvernement indique que l'alinéa 2 de la PP 24.02 a pour but de matérialiser l'animation de l'espace public en prévoyant des accès aux éventuelles autres fonctions de l'immeuble depuis le rez-de-chaussée et sa façade bordée par le liseré de façades actives;

que cette prescription n'a pas pour effet d'imposer une mixité programmatique dans les immeubles auxquels elle s'applique;

Considérant que des réclamants critiquent l'alinéa 2 de la prescription 24.02 du plan en ce qu'il impose une obligation générale quant à la présence de baies ou de vitrines au rez-de-chaussée, qui n'est assortie d'aucun tempérament ou d'exception et n'est pas adéquate au vu de l'impossibilité de déroger au plan;

Considérant que le Gouvernement indique que l'animation de l'espace public peut être matérialisée par la présence de baies ou vitrines mais également par la présence d'accès aux fonctions des étages de l'immeuble concerné;

que cette prescription traduit de manière règlementaire un des objectifs principaux du plans visant à faire ville et animer les espaces publics, de façon à assurer un contrôle social de ces espaces, et un sentiment de sécurité et de bien être dans la ville;

Qu'aussi la PP 24.02 autorise une variété de solutions quant à l'atteinte de cet objectif;

Considérant que des réclamants critiquent l'alinéa 3 de la prescription 24.02 du plan, aux motifs; que la notion de « dépôts » n'est pas définie et doit être clarifiée; que les commerces de gros ne sont autorisés que dans la zone d'industrie urbaine du plan qui ne comporte pas de liseré de façades actives et qu'une telle interdiction est donc sans objet;

que la notion de « fabrication » n'est pas définie et doit être clarifiée;

que la fabrication de certains produits au sein de commerces (atelier d'un chocolatier, d'horlogerie, de couture, etc.) pourrait utilement être mise en avant en vitrine, ce qui est rendu impossible par le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les notions de dépôt et de fabrication sont suffisamment intelligibles que pour devoir être définies; qu'elles sont usuelles et peuvent facilement être comprises de tous, et sont par ailleurs habituellement utilisées en matière d'urbanisme;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek uiten op voorschrift 24.02 en daarbij aanvoeren dat het te beperkend is; dat het vatbaar is voor interpretatie, en dan meer bepaald wat de begrippen "animatie van de openbare ruimten" en "aanwezigheid van wandopeningen of etalages" en benedenverdieping in het geval van een hellende straat betreft;

dat de bestemmingen van handelszaken, kantoren en voorzieningen te restrictief zijn omdat ze de vestiging van ambachtelijke of productieactiviteiten voor immateriële goederen (hotellobby's) op de benedenverdieping niet toelaten;

dat het niet mogelijk is om ervan af te wijken;

dat het zich er niet toe leent om een volwaardige rechtsregel te zijn;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het lint van actieve gevels er meer bepaald naar streeft om het commerciële aanbod en de aantrekkelijkheid van de gebouwen en de sites waarop het van toepassing is, te versterken en om de animatie en de kwaliteit van de openbare ruimten erlangs te verzekeren;

Dat het lint van actieve gevels niet ten doel heeft om de bestemmingen van alle benedenverdiepingen van de gebouwen in een gebied te definiëren, maar alleen van de gebouwen waarvan minstens één gevel uitgeeft op het lint van actieve gevels; dat het lint niet van toepassing is op de andere gevels van een gebouw die niet rechtstreeks op het lint van actieve gevels uitzien;

Dat voorschrift 24.02 leidt tot een beperking van de activiteiten die zich kunnen vestigen op de benedenverdiepingen die rechtstreeks zichtbaar zijn vanaf de gevel die uitkijkt op een lint van actieve gevels;

dat het echter niet de ontwikkeling belet van andere activiteiten die verenigbaar zijn met de bestemmingen van de betreffende gebieden, zoals ambachtelijke of productieactiviteiten van immateriële goederen op de benedenverdiepingen, zolang deze niet rechtstreeks zichtbaar zijn vanaf de gevel die uitziet op een lint van actieve gevels;

Dat het 2e lid van BV 24.02 de toegang tot de verschillende functies van de gebouwen mogelijk maakt;

dat de ambachtelijke of de productieactiviteiten van immateriële goederen een toegang kunnen hebben vanaf de gevel die op een lint van actieve gevels uitziet;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om voorschrift 24.02 van het verordenende luik van het plan te schrappen en om dit toe te voegen aan het strategische luik, rekening houdend met zijn te restrictieve karakter;

dat ze voorstellen dat dit als een van de belangrijkste doelstellingen van het plan wordt gedefinieerd, zodat de afwijkingen ervan worden onderworpen aan een bijzondere verplichting tot motivering, zonder dat dit ten koste gaat van de flexibiliteit bij de beoordeling;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de doelstellingen die door het lint van actieve gevels worden nagestreefd, er een van de invariabele elementen van het project maakt, dat wordt gedragen door het plan waaraan de regering een bindend karakter wil geven om de coherentie en de realisatie ervan te verzekeren;

Dat de opstelling ervan ruim genoeg lijkt om een verscheidenheid aan oplossingen en een nauwkeurige aanpassing aan de projecten toe te laten;

Overwegende dat reclamanten vragen dat voorschrift 24.02 alleen wordt toegepast op de benedenverdiepingen van de bouwwerken met een straatgevel, zodat aan de achterkant nog altijd een opslagruimte kan worden ingericht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het lint van actieve gevels alleen geldt voor de "benedenverdiepingen van de gebouwen die uitzien op een lint van actieve gevels", die moeten bijdragen aan de animatie van de openbare ruimte waarop ze uitkijken;

dat het lint met andere woorden niet geldt voor de achtergevels van een gebouw dat niet uitkijkt op een openbare ruimte;

<u>24.03. Landschappelijk continuïteitsgebied Herrmann-Debroux</u>

Overwegende dat verschillende reclamanten gunstig staan tegenover de aanleg van groene ruimten en verkeersruimten die voorbehouden zijn voor de actieve modi langs de stadsboulevard;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het landschappelijke continuïteitsgebied past in de doelstellingen van het strategische luik van het plan met betrekking tot de territoriale verankering, de waardering van de doorkruiste landschappen, het groene netwerk en de transversaliteit;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het geplande tweerichtingsfietspad langs de stadsboulevard minstens 4 meter breed is;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 24.02 aux motifs; qu'elle est trop restrictive; qu'elle est sujette à interprétation, notamment en ce qui concerne les notions d' « animation des espaces publics » et de « présence de baies ou vitrines » et de rez-de-chaussée dans le cas d'une rue en pente;

que les affectations de commerces, bureaux et équipements sont trop restrictives en ce qu'elles ne permettent pas à une activité artisanale ou une activité productive de biens immatériels (lobbys d'hôtels) de s'installer au rez-de-chaussée;

qu'il n'est pas possible d'y déroger;

qu'elle ne se prête pas effectivement à être une véritable règle de droit;

Considérant que le Gouvernement indique que les objectifs poursuivis par le liseré de façades actives sont notamment de renforcer l'offre commercial et l'attractivité des immeubles et sites auquel il s'applique, et d'assurer l'animation et la qualité des espaces publics qu'il borde;

Que le liseré de façades actives n'a pas pour but de définir les affectations de l'ensemble des rez-de-chaussée des immeubles d'une zone, mais uniquement de ceux dont au moins une façade donne sur le liseré de façades actives; que le liseré ne s'applique pas aux autres façades d'un immeuble qui ne donnent pas directement sur le liseré de façades actives;

Que la prescription 24.02 a pour effet de restreindre les activités pouvant s'installer aux rez-de-chaussée directement visibles depuis la façade donnant sur un liseré de façades actives;

qu'elle n'empêche cependant pas le développement d'autres activités compatibles avec les affectations des zones concernées, telles que les activités artisanales ou les activités productive de biens immatériels de s'installer aux rez-de-chaussée, tant que celles-ci ne sont pas directement visibles depuis la façade donnant sur un liseré de façades actives;

Que l'alinéa 2 de la PP 24.02 permet la présence d'accès aux différentes fonctions des immeubles;

que les activités artisanales ou les activités productive de biens immatériels peuvent avoir un accès depuis la façade donnant sur un liseré de façades actives;

Considérant que des réclamants demandent la suppression de la prescription 24.02 du volet règlementaire du plan et son ajout au volet stratégique, compte tenu de son caractère trop restrictif;

qu'ils suggèrent qu'elle soit définie comme l'un des objectifs principaux du plan afin que ses dérogations soient soumises à une obligation de motivation spéciale tout en permettant plus de souplesse dans son appréciation;

Considérant que le Gouvernement indique que les objectifs poursuivis par le liseré de façades actives en font un des éléments invariants du projet porté par le plan auquel le Gouvernement entend donner force réglementaire pour assurer sa cohérence et sa mise en œuvre;

Que sa rédaction apparait suffisamment large pour autoriser une variété de solutions ainsi qu'une adaptation précise aux projets;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription 24.02 ne s'applique qu'aux rez-de-chaussée des constructions ayant une façade à rue, afin qu'un espace de stockage puisse toujours être aménagé à l'arrière;

Considérant que le Gouvernement indique que le liseré de façades actives ne s'applique qu'aux seuls « rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façade actives » qui doivent participer à l'animation de l'espace public sur lequel ils donnent;

que le liseré ne s'applique donc pas aux façades arrières de l'immeuble ne donnant pas sur un espace public;

<u>24.03. Zone de continuité paysagère Herrmann-Debroux</u>

Considérant que des réclamants sont favorables à la création d'espaces verts et d'espaces de circulation réservés aux modes actifs le long du boulevard urbain;

Considérant que le Gouvernement indique que la zone de continuité paysagère s'inscrit dans les objectifs du volet stratégique du plan, en matière d'ancrage territorial, de mise en valeur de paysages traversés, de maillage vert et de transversalité;

Considérant que des réclamants demandent que la piste cyclable bidirectionnelle projetée le long du boulevard urbain comporte une largeur de 4 mètres minimum;

dat de verkeersruimten voor de fietsers gescheiden zijn van de verkeersruimten voor de voetgangers;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd teneinde er de inrichting te voorzien van kwalitatieve infrastructuren voor voetgangers en fietsers, die meer bepaald beantwoorden aan de vademecums die Brussel Mobiliteit hierover heeft gepubliceerd; dat de precieze aanleg van die infrastructuren en verkeersruimten die in het landschappelijke continuïteitsgebied toegelaten zijn, in het kader van de vergunningsaanvragen zal worden bestudeerd en bepaald:

Overwegende dat de gemeente Oudergem vraagt dat een limiet wordt vastgelegd voor de geldigheidstermijn van de bepaling met betrekking tot de wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer die kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens elke periode voorafgaand aan de realisatie van voorschrift 24.03 al.2, in voorschrift 24.03., om te voorkomen dat die tijdelijke toestanden blijven duren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de mogelijkheid om tijdelijke wegen aan te leggen in afwachting van de uitvoering van de definitieve wegen in het landschappelijke continuïteitsgebied ten doel heeft om een minimale flexibiliteit te bieden bij de uitvoering aan het plan, waarvan niet kan worden afgeweken; dat het niet nodig is om die mogelijkheid te beperken ten opzichte van een bepaalde datum, met het risico dat een goed beheer van het verkeer onmogelijk wordt;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat voorschrift 24.03 van het plan de gedeeltelijke overname van voorschrift 24 van het GBP niet vervangt, omdat ze de aanplanting van hoogstambomen op een continue en regelmatige manier niet voorziet, maar dat ze alleen een landschappelijke behandeling met plantaardige overheersing voorziet, wat de structurering van het landschap niet waarborgt, noch een getrapt lint als overgangsgebied met het Zoniënwoud en indruist tegen de huidige trend van aanplantingen van bomen in de stad;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om de inhoud van voorschrift 24.01 van het plan van voorschrift 24 van het GBP over te nemen;

Dat de regering, gezien het specifieke karakter van de reglementaire bepalingen van het RPA, BV 24.03 heeft opgesteld met de bedoeling om de vrijheid en de aanpasbaarheid van de projecten voor de inrichting van de beschouwde openbare ruimten te versterken;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat voorschrift 24.03. van het plan wordt aangevuld met een vermelding over de doorlaatbaarheid van de bodem teneinde een volwaardig groen netwerk te verzekeren;

Overwegende dat de regering het bezwaar erkent en AV 0.16 aan het plan heeft toegevoegd om het geïntegreerde waterbeheer (infiltratie of retentie) aan te moedigen en/of doorlaatbare materialen te gebruiken teneinde de doorlaatbaarheid van de bodem te verbeteren;

Dat BV 26.01 ook werd gewijzigd door toe te voegen dat de inrichting van de wegen de doorlaatbaarheid en de beplanting maximaliseert; dat de verduidelijkingen die aan dit voorschrift werden aangebracht, enerzijds de mogelijkheid bieden om het gebruik van doorlaatbare materialen te bevorderen en anderzijds de wegen maximaal te vergroenen; dat die ambities, die al in het strategische luik van het plan werden gewenst, verplicht zijn geworden door hun invoering in de geschreven voorschriften; dat die wijziging het strategische luik slechts versterkt over kwesties van water- en landschapsbeheer en voor de fauna en de flora, maar als dusdanig wellicht geen heel verschillende effecten zal hebben dan de effecten die in het kader van het MER over het ontwerpplan werden bestudeerd;

dat voor het overige artikel 13 van Titel I van de GSV de doorlaatbaarheid van de gebieden van koeren en tuinen in de perimeter van het plan reglementeert;

24.04. Porositeiten voor fietsers en voetgangers Herrmann-Debroux

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek uiten op de porositeiten voor fietsers en voetgangers omdat de geprivilegieerde verkeersassen voor fietsers om redenen van doeltreffendheid en veiligheid absoluut moeten worden gescheiden van de voetgangersstromen;

Overwegende dat de regering van plan is om de doelstellingen op het vlak van duurzame mobiliteit te bereiken en in het plan talrijke maatregelen integreert ten gunste van de actieve mobiliteit en de verkeersveiligheid;

Dat BV 24.04 de principes invoert voor de ruimten van "porositeit voor fietsers en voetgangers" en daarbij naar de bijkomende voorschriften verwijst;

Dat het plan aangeeft dat het ontwerp van de porositeiten voor fietsers en voetgangers indicatief is voor de manier waarop men zich zo goed mogelijk aan de zuiver lokale beperkingen kan aanpassen;

que les espaces de circulation des vélos soient séparés de ceux des piétons;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié afin d'y prévoir l'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclistes qualitatives, répondant notamment aux vademecums publiés par Bruxelles-Mobilité en ce sens; que l'aménagement précis de ces infrastructures et des espaces de circulation autorisés dans la zone de continuité paysagère sera étudié et déterminé dans le cadre des demandes de permis :

Considérant que la commune d'Auderghem demande que soit fixée une limite de validité à la disposition relative aux voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation qui peuvent être créées ou modifiés durant toute la période précédant la réalisation de la prescription 24.03 al.2, dans la prescription 24.03., afin d'éviter que ces situations provisoires s'éternisent;

Considérant que le Gouvernement indique que la possibilité de créer des voiries temporaires de l'attente de la réalisation des voiries définitives de la zone de continuité paysagère a pour but d'offrir un minimum de flexibilité et de souplesse dans la mise en œuvre du plan, auquel il ne peut être dérogé; qu'il n'y pas lieu de limiter cette possibilité par rapport à une date déterminée, au risque d'empêcher une bonne gestion de la circulation;

Considérant que des réclamants relèvent que la prescription24.03 du plan ne remplace pas la retranscription partielle de la prescription 24 du PRAS, en ce qu'elle ne prévoit pas la plantation d'arbres à haute tige de manière continue et régulière, mais qu'elle prévoit juste un traitement paysager à prédominance végétale, ce qui ne garantit pas la structuration du paysage, ni une lisière étagée en tant que zone de transition avec la forêt de Soignes, et va à l'encontre de la tendance actuelle de plantations d'arbres dans la ville;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de calquer le contenu de la prescription 24.01 du plan sur celui de la prescription 24 du PRAS;

Que le Gouvernement, considérant le caractère spécifique des dispositions réglementaires du PAD, a rédigé la PP 24.03 en renforçant la liberté et l'adaptabilité des projets d'aménagement des espaces publics considérés;

Considérant que des réclamants demandent que la prescription 24.03. du plan soit complétée par une mention sur la perméabilité des sols afin d'assurer un maillage vert réel;

Considérant que le Gouvernement fait sienne la réclamation et a ajouté la PG 0.16 au plan afin d'encourager la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou l'utilisation de matériaux perméables, afin d'améliorer la perméabilité des sols;

Que la PP 26.01 a également été modifiée en ajoutant que l'aménagement des voiries maximise la perméabilité et la végétalisation; que les précisions apportées à cette prescription permettent d'une part de favoriser l'utilisation de matériaux perméables et d'autre part de végétaliser au maximum les voiries; que ces ambitions déjà souhaitées dans le volet stratégique du plan sont rendues obligatoires par leur introduction dans les prescriptions littérales; que cette modification ne fait que renforcer le volet stratégique sur les questions de gestion des eaux, de paysage et pour la faune et la flore, mais n'est pas susceptible en tant que telle d'avoir des incidences notables distinctes de celles étudiées dans le cadre du RIE relatif au projet de plan;

que pour le surplus, l'article 13 du Titre I du RRU règlemente la perméabilité des zones de cours et jardin dans le périmètre du plan ;

24.04. Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants critiquent les porosités cyclo-piétonnes au motif que les axes privilégiés pour le vélo doivent absolument être séparés du flux piéton pour des raisons d'efficacité et de sécurité;

Considérant que le Gouvernement entend atteindre les objectifs de mobilités durables et intègre dans le plan de nombreuses mesures en faveur de la mobilité active et de la sécurité routière;

Que la PP 24.04 instaure les principe pour les espaces de "porosité cyclo-piétonne" et renvoie vers les prescriptions additionnelles;

Que le plan indique que le dessin des porosités cyclo-piétonnes est indicatif de manière à s'adapter au mieux aux contraintes purement locales;

Dat de behandeling van de stromen op zich niet binnen de mate van detail van het plan valt, maar in het kader van elke vergunningsaanvraag zal worden bepaald met de bedoeling om de doeltreffendheid en de veiligheid te maximaliseren;

Overwegende dat meerdere reclamanten kritiek uiten op voorschrift 24.04. om de redenen dat het zelf naar zijn indicatieve karakter verwijst;

dat het niet in het verordenende luik thuishoort;

dat het te restrictief is; dat het niet mogelijk is om ervan af te wijken;

dat het begrip "actieve modi" niet duidelijk is;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het begrip "actieve modi" wordt verduidelijkt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers volgens de door het plan voorziene modaliteiten wordt opgelegd door BV 24.04. en de bijbehorende grafische voorschriften;

Dat alleen het tracé ter informatie op de kaarten van het plan wordt vermeld, maar niet de andere bepalingen;

Dat die bepalingen overigens worden aangevuld door de bijkomende voorschriften van elk gebied, zodat de doeltreffendheid en de overeenstemming met de precieze behoeften kunnen worden gemaximaliseerd;

Dat het begrip actieve modi verwijst naar de niet-verontreinigende verplaatsingswijzen die voornamelijk een beroep doen op spierenergie, zoals wandelen en fietsen, maar ook rijden met een step, rolschaatsen, elektrisch ondersteunde fietsen enz.; Dat een definitie van dit begrip aan het verordenende luik van het plan is toegevoegd in de marge van het algemene voorschrift 00.17;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om voorschrift 24.04 van het verordenende luik van het plan te schrappen en om dit toe te voegen aan het strategische luik, om de redenen dat het veel te restrictief is;

dat de voorschriften van het strategische luik volstaan en een zekere flexibiliteit in hun toepassing bieden;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat dit voorschrift geen aanbevelingen bevat, maar veeleer op een definitie lijkt;

dat het daarom naar de woordenlijst van het plan zou kunnen worden verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van transversaliteit en heraansluiting van de wijken van het strategische luik en de mobiliteitsstrategie van het plan dat ten doel heeft om comfortabele en veilige paden beschikbaar te stellen voor de actieve modi;

dat het invariabele elementen van het project betreft waaraan een bindend karakter moet worden gegeven om de realisatie te verzekeren, temeer daar het percentage fietsers in het totale aantal verkeersdeelnemers in het Brussels Gewest aan het stijgen is;

dat het past om eraan te herinneren dat het exacte tracé van de porositeiten voor fietsers en voetgangers niet door het plan wordt gedefinieerd, maar ter informatie wordt afgebeeld;

Dat die bepalingen overigens worden aangevuld door de bijkomende voorschriften van elk gebied, zodat de doeltreffendheid en de overeenstemming met de precieze behoeften kunnen worden gemaximaliseerd;

Dat het bovendien verwijst naar de instructie van de aanvragen voor stedenbouwkundige toelatingen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat wordt verduidelijkt dat de porositeiten ook toegankelijk zullen kunnen zijn voor voertuigen, verhuizingen, leveringen enz. en of ze ter beschikking van het publiek moeten worden gesteld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd om het BV 24.04 te verduidelijken door aan te geven dat de porositeiten voor fietsers en voetgangers worden bestemd voor openbare verkeersruimten voor de actieve modi;

Dat de voorwaarden voor de toegang en het gebruik van deze open ruimten voor verkeersdoeleinden niet binnen het bestek van het plan vallen en door hun beheerders zullen worden bepaald;

24.05. Landschappelijke herkenningspunten Herrmann-Debroux

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen om voorschrift 24.05 betreffende de landschappelijke herkenningspunten te schrappen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de landschappelijke herkenningspunten invariabele elementen van de door het plan voorgestelde stedelijke vorm zijn, waaraan de regering een bindend karakter wil geven om de coherentie en de realisatie ervan te verzekeren;

Que le traitement des flux en soi ne relève pas du degré de détail du plan mais sera déterminé dans le cadre de chaque demande de permis de sorte de maximiser l'efficacité et la sécurité;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 24.04., aux motifs qu'elle fait elle-même référence à son caractère indicatif;

qu'elle n'a pas sa place dans le volet règlementaire;

qu'elle est trop restrictive; qu'il n'est pas possible d'y déroger;

que la notion de « modes actifs » n'est pas claire;

Considérant que des réclamants demandent que la notion de « modes actifs » soit précisée;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'une porosité cyclo-piétonne selon les modalités prévues par le plan est imposée par la PP 24.04 et les prescriptions graphiques y afférentes;

Que seul le tracé est mentionné sur les cartes du plan à titre indicatif mais pas les autres dispositions;

Que ces dispositions sont par ailleurs complétées par les prescriptions additionnelles de chaque zone de manière à en maximiser l'efficacité et l'adéquation avec les besoins précis;

Que la notion de modes actifs fait référence aux modes de déplacement non polluant faisant principalement appel à l'énergie musculaire, comme la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, les vélos à assistance électrique, etc.; Qu'une définition de cette notion a été rajoutée dans le volet règlementaire du plan en marge de la prescription générale 00.17;

Considérant que des réclamants demandent la suppression de la prescription 24.04. du volet règlementaire du plan et son ajout au volet stratégique, aux motifs qu'elle est trop restrictive;

que les prescriptions du volet stratégique sont suffisantes et permettent une certaine souplesse dans leur application;

Considérant que des réclamants relèvent que cette prescription ne contient pas de recommandation mais s'apparente plus à une définition;

qu'elle pourrait à ce titre être déplacée dans le glossaire du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que les porosités cyclo-piétonnes participent à la mise en œuvre des objectifs de transversalité et de reconnexion des quartiers du volet stratégique, ainsi qu'à la stratégie de mobilité du plan visant à offre des cheminements aisés et sécurisés aux modes actifs;

qu'il s'agit d'éléments invariants du projet auxquels il doit être donné force obligatoire pour assurer sa mise en œuvre, d'autant plus que le pourcentage de cyclistes est en augmentation en région bruxelloise;

qu'il convient de rappeler que le tracé exact des porosités cyclo-piétonnes n'est pas défini par le plan, mais figuré à titre indicatif;

Que ces dispositions sont par ailleurs complétées par les prescriptions additionnelles de chaque zone de manière à en maximiser l'efficacité et l'adéquation avec les besoins précis;

Qu'au surplus, il renvoie à l'instruction des demandes d'autorisations d'urbanisme;

Considérant que des réclamants demandent qu'il soit précisé que les porosités pourront être également accessibles aux véhicules, aux déménagements, aux livraisons, etc. et si elles doivent être mises à la disposition du public;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet règlementaire du plan a été modifié afin de préciser la PP 24.04 en indiquant que les porosités cyclo-piétonnes sont affectées à des espaces de circulation publics pour les modes actifs;

Que les conditions d'accès et de circulation dans ces espaces ouverts ne relèvent pas du pouvoir du plan et seront déterminées par leurs gestionnaires;

24.05. Repères paysagers Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants demandent la suppression de la prescription 24.05relative aux repères paysagers;

Considérant que le Gouvernement indique que les repères paysagers constituent des éléments invariants de la forme urbaine proposée par le plan, auquel le Gouvernement entend donner une valeur règlementaire pour assurer sa cohérence et sa mise en œuvre;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen om de inplantingsmogelijkheden van de landschappelijke herkenningspunten door een gearceerd gebied in plaats van door een symbool te lokaliseren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om voorschrift 24.05. van het verordenende luik van het plan te schrappen om de redenen dat dit niets bijbrengt aan de bijzondere voorschriften van de bestemmingsgebieden;

dat het begrip "ter hoogte van of in de onmiddellijke nabijheid van het symbool" te algemeen en onvoldoende duidelijk is om een volwaardige rechtsregel te vormen;

dat zijn normatieve karakter gelijk is aan nul;

dat het onvoldoende duidelijk noch compleet is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat zij ernaar streeft om een zekere flexibiliteit te bieden met betrekking tot de exacte inplanting van het landschappelijke herkenningspunt, dat kan worden gelokaliseerd "ter hoogte van of in de onmiddellijke nabijheid van het landschappelijke herkenningssymbool", zonder daarbij uit het oog te verliezen dat er geen enkele mogelijkheid tot afwijking is voorzien;

dat dat begrip voldoende duidelijk en begrijpelijk is om niet meer te moeten worden verduidelijkt; dat de exacte lokalisatie van het landschappelijke herkenningspunt zal worden bepaald door de evaluatie van de effecten die gepaard zullen gaan met het bouwproject, ten opzichte van het symbool dat op het plan wordt aangeduid overeenkomstig het inplantingsgebied dat door het MER wordt aanbevolen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat dit voorschrift geen aanbevelingen bevat, maar veeleer op een definitie lijkt;

dat het daarom naar de woordenlijst van het plan zou kunnen worden verplaatst;

Overwegende dat de regering aangeeft dat BV 24.05a onder meer ten doel heeft om de inplanting van landschappelijke herkenningspunten op te leggen ten opzichte van het grafische voorschrift van het landschappelijke herkenningssymbool van het plan;

Dat het overigens belangrijk is om er het algemene bereik van te verduidelijken op het niveau van het plan en daarbij te verwijzen naar de bijkomende voorschriften die er cumulatief op van toepassing zijn;

24.06. Transitparking Herrmann-Debroux

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt dat bij het grafische opschrift 'P' het bijschrift 'Mobiliteitshub' wordt geplaatst in plaats van transitparking;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het bijschrift van het grafische voorschrift 'P' werd behouden met verwijzing naar het GBP;

dat het grafische voorschrift 'P' dat wordt vermeld op de site Stadion-Adeps overeenstemt met de transitparking die in de mobiliteitshub is ingesloten, waarvan de inrichtingsmodaliteiten in het strategische luik worden verduidelijkt;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) vraagt om voorschrift 24.06. te wijzigen en daarbij de transitparking te kwalificeren als 'Mobiliteitshub', door de realisatie op te leggen van een ruimte die wordt voorbehouden voor autodelen, door een laadcapaciteit voor elektrische voertuigen op te leggen, door het volgende toe te voegen: "De parking wordt zo ontworpen dat ze zo aantrekkelijk mogelijk is en dat ze volop haar rol als mobiliteitshub kan spelen";

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ligging van de transitparking grafisch wordt opgelegd door het verordenende luik van het plan;

dat zijn BV 24.06 de aanleg van fietsenstallingen op de transitparking oplegt;

dat het de mogelijkheid voorziet om er een ruimte in te richten voor autodelen;

dat voor het overige de verplichting van een laadcapaciteit voor elektrische voertuigen niet binnen de mate van detail van het plan valt;

dat de regering in dit verband naar de geschikte voorschriften verwijst;

dat de inrichtingsmodaliteiten en de dimensionering van de parking in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 24.06 van het plan omdat het de aanleg van een ondergrondse parking oplegt om de redenen dat het minder flexibiliteit en minder evolutiemogelijkheden biedt;

dat die keuze opnieuw in vraag zou kunnen worden gesteld afhankelijk van de evoluties op mobiliteitsvlak, zodat misschien een bescheidener gebouw zou kunnen worden gerealiseerd dan het gebouw

Considérant que des réclamants demandent de localiser les possibilités d'implantation des repères paysagers par une zone hachurée plutôt qu'un symbole;

Considérant que des réclamants demandent la suppression de la prescription 24.05. du volet règlementaire du plan, aux motifs qu'elle n'apporte rien de plus aux prescriptions particulières des zones d'affectation;

que la notion « au droit ou à proximité immédiate du symbole » est trop générale et insuffisamment précise pour constituer une véritable règle de droit;

que son caractère normatif est nul;

qu'elle n'est pas suffisamment claire ni complète;

Considérant que le Gouvernement indique que la volonté du Gouvernement est d'offrir une certaine souplesse quant à l'implantation exacte du repère paysager, qui peut être localisé « au droit ou à proximité immédiate du symbole de repère paysager », étant rappelé qu'aucune possibilité de dérogation n'est prévue;

que cette notion est suffisamment claire et intelligible que pour devoir être précisée davantage; que la localisation exacte du repère paysager sera déterminée par l'évaluation des incidences qui accompagnera son projet de construction, par rapport au symbole indiqué dans le plan correspondant à la zone d'implantation préconisée par le RIE;

Considérant que des réclamants relèvent que cette prescription ne contient pas de recommandation mais s'apparente plus à une définition;

qu'elle pourrait à ce titre être déplacée dans le glossaire du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la PP 24.05a notamment pour objet d'imposer l'implantation de repères paysagers par rapport à la prescription graphique de symbole de repère paysager du plan;

Qu'il importe par ailleurs d'en préciser la portée générale à l'échelle du plan tout en renvoyant vers les prescriptions additionnelles s'appliquant cumulativement;

24.06. Parking de transit Herrmann-Debroux

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande que l'inscription graphique « P » soit légendée « Hub de mobilité » en lieu et place de parking de transit;

Considérant que le Gouvernement indique que la légende de la prescription graphique « P » a été maintenue en référence au PRAS;

que la prescription graphique « P » mentionnée sur le site Stade-Adeps correspond au parking de transit inclus dans le hub de mobilité dont les modalités d'aménagement sont explicitées dans le volet stratégique;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) demande de modifier la prescription 24.06. en qualifiant le parking de transit d' « Hub de mobilité », en imposant la réalisation d'un espace réservé à la mobilité partagée, en imposant une capacité de recharge pour les véhicules électriques, en ajoutant que : « Le parking est conçu de manière à ce qu'il soit le plus attractif possible et permette de jouer pleinement son rôle de HUB de mobilité »;

Considérant que le Gouvernement indique que l'emplacement du parking de transit est imposé graphiquement pas le volet règlementaire du plan;

que sa PP 24.06impose la création d'emplacement de stationnement vélos dans le parking de transit;

qu'elle prévoit la possibilité d'y aménager un espace réservé à la mobilité partagée;

que pour le surplus, l'imposition d'une capacité de recharge pour les véhicules électriques ne relève pas du degré de détail du plan;

qu'à ce titre, le Gouvernement renvoie aux réglementations adéquates;

que les modalités d'aménagement et le dimensionnement du parking seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 24.06du plan en ce qu'elle impose la construction du parking en sous-sol, aux motifs; que cela offre moins de flexibilité et de possibilité d'évolution;

que ce choix pourrait être remis en question selon les évolutions de la mobilité à l'horizon du parking qui pourraient permettre de réaliser un bâtiment plus modeste que les 1.500 places qui ont été chiffrées et revoir

met de 1.500 parkeerplaatsen die werden becijferd en zodat de modi operandi zouden kunnen worden herzien zonder dat daarbij het Adeps-gebied moet worden verlaten, zoals in de grafische voorschriften is vermeld;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan de aanbevelingen van het MER integreert - en dan meer bepaald met betrekking tot de aanleg van de ondergrondse transitparking, ongeacht de capaciteit ervan, die zal worden bepaald door een bijkomende studie vanaf een aantal van 800 tot 1.500 parkeerplaatsen, zoals die door het MER wordt aanbevolen;

24.07. Parkway Herrmann-Debroux

Overwegende dat meerdere reclamanten gunstig staan tegenover het principe van de parkway op het einde van de E411;

Overwegende dat de regering daarbij verwijst naar de motivatie met betrekking tot het deel van het strategische luik dat daarop betrekking heeft;

2. Bijzondere voorschriften met betrekking tot de wegen Herrmann-Debroux (H)

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek formuleren op voorschrift 26.01 van het plan omdat "openbare ruimte" noch "verkeer van alle aard" bestemmingen zijn; omdat dit voorschrift een overlapping vormt met de definitie van een weg in het GBP;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het plan over zijn eigen gebiedsbestemming en zijn eigen voorschriften beschikt, teneinde een overlapping te vermijden van zijn bepalingen met die van het GBP, waarop het niettemin geïnspireerd is om het werk van de mensen op het terrein te vereenvoudigen en veiliger te laten verlopen; dat in dat kader BV 26.01 de bestemming van de wegen op het plan verduidelijkt, zonder daarbij afbreuk te doen aan de voorschriften van het GBP op het vlak van de wegen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het principe van bestemming van de wegen van het plan te schrappen en om geschreven voorschrift 26.01 te schrappen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat BV 26.01 ten doel heeft om de definitie van de wegen aan te vullen die al door het GBP werd gegeven, door te verduidelijken dat de wegen worden bestemd als openbare ruimte en ruimte voor verkeer van alle aard, evenals hun natuurlijke en gebruikelijke aanvullingen, waaronder de groene ruimten die met de wegen verbonden zijn; dat ze eraan herinnert dat die verduidelijking geldt zonder afbreuk te doen aan de voorschriften van het GBP op het vlak van de wegen;

3. Vragen om toevoeging van voorschriften aan het verordenende luik

Overwegende dat Leefmilieu Brussel vraagt om het volgende voorschrift toe te voegen, omdat het de beperkingsmaatregelen verduidelijkt van de potentiële impact van de geschikte evaluatie van de effecten van Natura 2000: "Een brede ecologische aansluiting die grote dieren uit het Zoniënwoud de mogelijkheid biedt om de verkeersaders over te steken moet worden voorzien tussen het Leonard-kruispunt en Rood Klooster", waarbij deze aansluiting zowel boven als onder het viaduct kan worden gerealiseerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de door het MER aanbevolen ecologische verbinding tussen het Leonard-kruispunt en Rood Klooster schrijlings over het grondgebied van het Vlaams Gewest en dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt ingeplant; dat deze aanbeveling in het strategische luik van het plan werd geïntegreerd; dat de regering niet over de macht beschikt om de realisatie van die verbinding op het grondgebied van het Vlaams Gewest op te leggen;

Dat ze niettemin alles in het werk stelt om dit in het kader van haar bevoegdheden te realiseren;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan aanspoort om passieve gebouwen met groene gevels en daken te realiseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en aangevuld met AV 00.15, dat bepaalt dat de handelingen en de werken erop gericht zijn om de milieukwaliteit van de site te verbeteren, en met AV 00.16, dat bepaalt dat de handelingen en de werken erop gericht zijn om het geïntegreerde regenwaterbeheer meer bepaald door retentie mogelijk te maken; dat die voorschriften de bouw van passieve gebouwen en de aanleg van groene gevels en daken aanmoedigen;

Dat die precieze maatregelen evenwel niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

les modus operandi tout en restant dans la zone de l'ADEPS comme repris aux prescriptions graphiques;

Considérant que le Gouvernement indique que le pan intègre les recommandations du RIE, notamment quant à la création du parking de transit en sous-sol, indépendamment de sa capacité qui sera déterminé par une étude complémentaire à partir de la fourchette de 8.00 à 1.500 emplacements préconisée par le RIE;

24.07. Parkway Herrmann-Debroux

Considérant que des réclamants sont favorables au principe de parkway à la fin de la E411;

Considérant que le Gouvernement renvoie à la motivation relative à la partie du volet stratégique y afférent;

2. Prescriptions particulières relatives aux voiries Herrmann-Debroux (H)

Considérant que des réclamants critiquent la prescription 26.01 du plan en ce que ni « l'espace public » ni « les circulations de toutes natures » ne sont des affectations; en ce que cette prescription fait double emploi avec la définition de la voirie dans le PRAS;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan dispose de son propre zonage et ses propres prescriptions, afin d'éviter une superposition de ses dispositions avec celles du PRAS, dont il s'inspire néanmoins afin de simplifier et sécuriser le travail des praticiens; que dans ce cadre, la PP 26.01 précise l'affectation des voiries du plan, sans préjudice des prescriptions du PRAS en matière de voiries;

Considérant que des réclamants demandent de supprimer le principe d'affectation des voiries du plan et de supprimer la prescription littérale 26.01;

Considérant que le Gouvernement indique que la PP 26.01 a pour but de compléter la définition des voiries déjà donnée par le PRAS, en précisant que les voiries sont affectées à l'espace public et aux circulations de toute nature, ainsi que leurs compléments naturels et usuels dont les espaces verts associés aux voiries; qu'il rappelle que cette précision intervient sans préjudice des prescriptions du PRAS ne matière de voiries;

3. Demandes d'ajout de prescriptions au volet règlementaire

Considérant que Bruxelles Environnement demande l'ajout de la prescription suivante, comme le précise les mesures d'atténuation des impacts potentiels de l'évaluation appropriée des incidences Natura 2000 : « Une large reconnexion écologique permettant le passage de la grande faune de la forêt de Soignes doit être prévue entre le carrefour Léonard et le Rouge Cloitre » en permettant que cette connexion puisse se faire au-dessus ou en-dessous du viaduc;

Considérant que le Gouvernement indique que la connexion écologique recommandée par le RIE entre le carrefour Léonard et le Rouge Cloitre s'implante à cheval sur les territoires de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale; que cette recommandation a été intégrée dans le volet stratégique du plan; que le Gouvernement ne dispose pas du pouvoir d'imposer sa réalisation de cette connexion sur le territoire de la Région flamande;

Qu'il met néanmoins tout en œuvre pour y parvenir dans le cadre de ses compétences;

Considérant que des réclamants demandent que le plan incite à la construction de bâtiments passifs avec des toitures et des façades végétalisées;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan a été modifiée et complété par la PG 00.15 qui impose que les actes et travaux visent à améliorer la qualité environnementale du site, et par la PG 00.16 qui impose que les actes et travaux visent à permettre la gestion intégrée de l'eau pluviale par rétention notamment; que ces prescriptions encouragent la construction d'immeubles passifs et la création de toitures et façades végétalisées,

Que toutefois ces mesures précises ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan de realisatie van groendaken oplegt voor elke oppervlakte van platte daken of daken met een helling van minder dan 15 % van meer dan 50 m^2 te beplanten met een verscheidenheid van soorten en hoogten; dat voor de nieuwe gebouwen de aanleg van intensieve groendaken wordt opgelegd; dat voor de te renoveren gebouwen semi-intensieve groendaken worden opgelegd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verplichting van een percentage van groendaken, een type groendak en te gebruiken soorten niet binnen de mate van detail van het plan valt; dat artikel 13 van Titel I van de GSV overigens bepaalt dat ontoegankelijke platte daken met een oppervlakte van meer dan 100 m^2 als groendaken moeten worden ingericht;

Dat ook die precieze maatregelen evenwel niet binnen de mate van detail van het plan vallen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan de problematiek van de ondoordringbaarheid van de bodem behandelt en maatregelen voorstelt om het risico op overstromingen zoveel mogelijk te beperken;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een voorschrift toe te voegen betreffende de ondoorlaatbaarheid van de bodem teneinde af te wijken van artikel 13 van titel I van de GSV, waarvan de toepassing in de praktijk talrijke moeilijkheden met zich zal brengen bij complexe projecten waarvan de gebieden van koeren en tuinen niet worden gedefinieerd; dat ze vragen dat het plan verduidelijkt dat artikel 13 van titel I van de GSV niet geldt in zijn perimeter;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en aangevuld met AV 00.16 om het geïntegreerde regenwaterbeheer (infiltratie of retentie) en/of het gebruik van doorlaatbare materialen aan te moedigen, teneinde de doorlaatbaarheid van de bodem te verbeteren; dat BV 26.01 ook werd gewijzigd door toe te voegen dat de aanleg van de wegen de doorlaatbaarheid en de vergroening maximaliseert; dat voor het overige artikel 13 van Titel I van de GSV nog steeds van toepassing is op elk project dat gebieden van koeren en tuinen voorziet;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan afbraak-wederopbouwwerken verbiedt en voorrang geeft aan renovaties, teneinde de CO_2-emissies te verminderen die verband houden met afbraakwerken en nieuwe bouwwerken van beton;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en aangevuld met AV 00.15, dat bepaalt dat de handelingen en werken streven naar de verbetering van de ecologische kwaliteit van de site, en dan meer bepaald door de aanpasbaarheid en de evolutiviteit van de ruimten en de programma's mogelijk te maken en door voorrang te verlenen aan het hergebruik van de ter plaatse of in de nabijheid bestaande resources;

Dat ze een algemeen verbod op afbraak- en wederopbouwwerken irrealistisch acht en potentieel van dien aard dat het de volledige uitvoering van het plan, de herinrichting van bepaalde sites en de herkwalificatie van de wegeninfrastructuur zou onmogelijk maken;

Dat de volledige ecologische balans van een relevant project van afbraak-wederopbouw (bouwplaats, materialen, nieuwe gebruiken) bovendien gunstig kan uitvallen;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan een residentieel terrein omvat voor rondtrekkende groepen die in een caravan wonen, om de redenen dat dat type reizend habitat wordt erkend als een behoorlijke vorm van huisvesting door de Brusselse Huisvestingscode; dat er geen enkel openbaar terrein meer bestaat voor dit doelpubliek in het Brussels Gewest; dat de bestaande private locaties niet veilig zijn en niet volstaan om de vraag te beantwoorden van de rondtrekkende families die historisch in het Brussels Gewest zijn verankerd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aanleg van een residentieel terrein voor rondtrekkende groepen die in een caravan wonen, niet binnen de programmering van het RPA valt;

Dat de BHR niet meent dat die inplanting in de perimeter relevant is; dat over een dergelijke inplanting grondig moet worden nagedacht met betrekking tot de voorzieningen, de toegankelijkheid en de stedelijke integratie; Dat ze tijdig de inplanting van geschikte zones zal bestuderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie kritiek uiten op het verordenende luik van het plan omdat het geen enkel voorschrift bevat met betrekking tot quota voor sociale of middelgrote woningen, terwijl het plan streeft naar de ontwikkeling van een programmatische en sociale mix door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen;

Considérant que des réclamants demandent que le plan impose la réalisation de toitures végétalisées pour toute surface de toiture plate ou inclinée à moins de 15% de plus de 50 m^2, avec une variété d'essences et de hauteur; que des toitures végétalisées intensives soient imposées pour les nouveaux bâtiments; que des toitures semi-intensives soient imposées pour les bâtiments à rénover;

Considérant que le Gouvernement indique que l'imposition d'un taux de toiture végétalisée, d'un type de toiture végétalisée et d'essences à utiliser ne relève pas du degré de détail du plan; que l'article 13 du Titre I du RRU impose par ailleurs que les toitures plates non accessibles de plus de 100 m^2 doivent être aménagées en toitures verdurisées;

Qu'aussi ces mesures précises ne relèvent pas du degré de détail du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan traite de la problématique de l'imperméabilité des sols et propose des mesures pour réduire le risque d'inondation;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout d'une prescription relative à l'imperméabilisation des sols, afin d'abroger l'article 13 du titre I du RRU dont l'application présentera de nombreuses difficulté en pratique pour des projets complexes dont les zones de cour et jardin ne sont pas définies; qu'ils demandent que le plan précise que l'article 13 du titre I du RRU ne s'applique pas dans son périmètre;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan a été modifiée et complété par la PG 00.16 pour encourager la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou l'utilisation de matériaux perméables, afin d'améliorer la perméabilité des sols; que la PP 26.01 a également été modifiée en ajoutant que l'aménagement des voiries maximise la perméabilité et la végétalisation; que pour le surplus, l'article 13 du Titre I du RRU continue à s'appliquer à tout projet prévoyant des zones de cours et jardin;

Considérant que des réclamants demandent que le plan interdise les démolitions-reconstructions et favorise les rénovations, afin de diminuer les émissions de CO_2 liées à la démolition et aux nouvelles constructions en béton;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan a été modifiée et complété par la PG 00.15 qui impose que les actes et travaux visent à améliorer la qualité environnementale du site, notamment en permettant l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes, et en privilégiant la réutilisation des ressources existantes sur place ou à proximité;

Qu'il considère irréaliste l'interdiction générale des démolitions-reconstructions et potentiellement de nature à empêcher la mise en œuvre complète du plan, le réaménagement de certains sites et la requalification de l'infrastructure routière;

Qu'en outre, le bilan écologique complet d'un projet de démolition-reconstruction pertinent (chantier, matériaux, nouveaux usages) peut être favorable;

Considérant que des réclamants demandent que le plan comporte un terrain résidentiel pour les gens du voyage vivant en caravane, aux motifs que ce type d'habitat itinérant est reconnu comme une forme de logement décent par le Code bruxellois du Logement; qu'il n'existe plus aucun terrain public destiné à l'accueil des gens du voyage en Région bruxelloise; que les emplacements privés existants ne sont pas sûrs et insuffisants pour répondre à la demande des familles gens du voyage historiquement ancrées en Région bruxelloise;

Considérant que le Gouvernement indique que la création d'un terrain résidentiel pour les gens du voyage vivant en caravane n'entre pas dans la programmation du PAD;

Que le GRBC n'estime pas que cette implantation dans le périmètre est pertinent; qu'une telle implantation doit être réfléchie en matière d'équipement, d'accessibilité et d'insertion urbaine; Qu'il étudiera l'implantation d'aires adéquates en temps utiles;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement critiquent le volet réglementaire du plan en ce qu'il ne contient aucune prescription portant sur des quotas de logements sociaux ou moyens, alors que le plan vise le développement de mixités programmatiques et sociales par la construction de logements accessibles et adaptés;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat de bestemming van huisvesting een aandeel sociale woningen oplegt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik van het plan werd gewijzigd en aangevuld teneinde de ontwikkeling aan te bevelen van minstens 50 % woningen met sociale doelstellingen (sociale huurwoningen, huurwoningen met een middelhoge huur, sociale koopwoningen) bij de woningen die voor de terreinen worden gecreëerd waarvan het Gewest eigenaar is, overeenkomstig de Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024;

Dat het plan de specifieke verdeling van de woningtypologieën verduidelijkt, maar dat de verschillende vormen van bebouwbare gebieden en de toegelaten bouwprofielen de mogelijkheid zullen bieden om een mix van typologieën uit te voeren, en dan meer bepaald op de sites waarvan het Gewest eigenaar is;

Dat de definitie van de verhouding en de verdeling van de woningen met sociale doelstelling per site en/of per gebouw niet binnen de mate van detail van het plan valt; dat deze waarden in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan de verplichting voorziet om de sociale en andere woningen in Brussel te renoveren voordat ze de bouw van nieuwe sociale woningen toelaat;

Overwegende dat de regering beschouwt dat de bouw van woningen met sociale doeleinden en het onderhoud en het beheer van het bestaande park twee onafhankelijke, zij het onderling verbonden beleidsdomeinen vormen;

Dat de wetgeving in deze materie de modaliteiten en de verantwoordelijke operatoren van die opdrachten verduidelijkt;

Dat de bouw van woningen met sociale doeleinden een politiek engagement vormt dat in de Algemene Beleidsverklaring 2019-2024 wordt verduidelijkt;

Dat er een groot tekort is aan betaalbare woningen en dat daarvoor een sterke actie van de overheid wordt verwacht;

Dat bovendien de renovatie van betaalbare woningen vereist dat de bewoners elders worden ondergebracht en dat daarvoor dus een voldoende groot woningenpark beschikbaar is;

Dat de verplichting om de bestaande sociale woningen elders in Brussel te renoveren buiten het bestek van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het verordenende luik SMART-indicatoren vastlegt, die vooraf in het strategische luik werden bepaald, en de naleving van de vastgelegde drempelwaarden in zijn voorschriften waarborgt - en dan meer bepaald met betrekking tot de verbetering van de levenskwaliteit en de mobiliteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER een reeks opvolgingsindicatoren voorstelt die verbonden zijn met doelwaarden en een tijdshorizon; dat de opvolging van de milieu-indicatoren buiten het bestek van het plan valt, maar overeenkomstig artikel 30/11 van het BWRO zal worden ingevoerd; dat het verwijst naar de beschouwingen betreffende de opvolging van het plan;

Overwegende dat meerdere reclamanten vragen dat het plan de bepalingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening naleeft;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan en van meerdere alternatieven heeft bestudeerd, waarvan sommige waren geformuleerd in overeenstemming met de bepalingen van het GBP en de GSV; dat het plan de aanbevelingen van het MER heeft geïntegreerd, en dan meer bepaald met betrekking tot de hoogten, de inplanting, de bouwprofielen van de bouwwerken enz.;

Dat de bepalingen van de GSV nog altijd van toepassing zijn, behalve voor de bijzondere aspecten die het plan reglementeert, in welk geval de bepalingen van de GSV die niet verenigbaar zijn met de reglementaire voorschriften van het plan, als tegenstrijdig moeten worden beschouwd en er impliciet moet worden van afgeweken;

Dat de regering zich dankzij de eindbepalingen van het RPA vergewist van de samenhang en de optimale integratie van de toekomstige bouwwerken en op die manier van de goede inrichting van de locatie;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan het afbreken van woningen van vóór 1950 verbiedt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan - overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO - ten doel heeft om bepaalde sites opnieuw in te richten, waarvan het mogelijk is dat de bestaande voor huisvesting bestemde bouwwerken van vóór 1950 zijn;

dat dat kenmerk niet voldoende reden is om de afbraak te verbieden;

Considérant que des réclamants demandent que l'affectation de logement impose une proportion de logements sociaux;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique du plan a été modifié et complété afin de recommander le développement de minimum 50% de logements à finalité sociale (locatif social, locatif modéré, acquisitif social) parmi les logements créés pour les terrains donc la Région est propriétaire, conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024;

Que le plan ne précise pas de répartition spécifique des typologies de logement mais que les différentes formes de zones constructibles et les gabarits admis permettront de réaliser une mixité des typologies, notamment sur les sites dont la Région est propriétaire;

Que la définition de la proportion et la répartition des logements à finalité sociale par site et/ou par immeuble ne relève pas du degré de détail du plan; qu'elles seront étudiées et déterminées dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie l'obligation de rénover les logements sociaux et autres logements à Bruxelles, avant de permettre la construction de nouveaux logements sociaux;

Considérant que le Gouvernement considère que la création de logement à finalité sociale et l'entretien et la gestion du parc existant constituent deux politiques indépendantes quoique liées;

Que la législation en la matière précise les modalités et les opérateurs responsables de ces missions;

Que la création de logement à finalité sociale est un engagement politique précisé dans la Déclaration de Politique Générale 2019-2024;

Que la carence en logement accessible est importante et appelle une action forte des pouvoirs publics;

Qu'en outre, la rénovation de l'habitat abordable nécessite le relogement des occupants et donc l'existence d'un parc suffisant;

Que l'obligation de rénover les logements sociaux existants ailleurs à Bruxelles dépasse le pouvoir d'intervention du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le volet règlementaire fixe des indicateurs SMART, préalablement établis dans le volet stratégique, et garantisse le respect des seuils établis dans toutes ses prescriptions, notamment en termes d'amélioration de la qualité de vie et de la mobilité;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE propose une série d'indicateurs de suivi associés à des valeurs cibles et un horizon temporel; que le suivi des indicateur environnement ne relève pas du contenu du plan mais sera mis en place, conformément à l'article 30/11 du CoBAT; qu'il renvoie aux considérations relatives au suivi du plan;

Considérant que des réclamants demandent que le plan respecte les dispositions du règlement régional d'urbanisme;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié les incidences du plan et de plusieurs alternatives, dont certaines formulées dans le respect des dispositions du PRAS et du RRU; que le plan a intégré les recommandations du RIE, notamment en termes de hauteur, d'implantation, de gabarits des constructions, etc.;

que les dispositions du RRU continuent à s'appliquer, sauf pour les aspects particuliers que le plan règlemente, auquel cas les dispositions du RRU incompatibles avec les prescriptions règlementaires du plan doivent être jugées contraires et implicitement abrogées;

Qu'aussi le Gouvernement s'assure, grâce aux dispositions finales du PAD, de la cohérence, de l'intégration optimale des constructions à venir et ainsi du bon aménagement des lieux;

Considérant que des réclamants demandent que le plan interdise la destruction des habitations antérieures à 1950;

Considérant que le Gouvernement indique que conformément aux objectifs du PRDD, le plan a pour objectif de réaménager certains sites, dont les constructions existantes affectées au logement peuvent s'avérer antérieures à 1950;

que cette caractéristique ne justifie pas que leur démolition soit interdite par le plan;

Dat de gebouwen en de gehelen van vóór 1932 van ambtswege in de inventaris van het bouwkundig erfgoed zijn opgenomen;

dat elk afbraakproject in het kader van de vergunningsaanvragen zal moeten worden bestudeerd en toegelaten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan verbiedt om te bouwen op terreinen die nooit eerder werden bebouwd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan ten doel heeft om nieuwe wijken te ontwikkelen, en dan meer bepaald op het huidige braakliggende spoorwegterrein van de Driehoeksite, overeenkomstig de doelstellingen van het GPDO;

Dat de meeste van de percelen momenteel bestemd zijn als bebouwbare gebieden in het GBP;

Dat het plan de grote principes vastlegt voor de inrichting en de regels met bindend karakter die de milieukwaliteiten van de perimeter versterken;

Dat het er meer bepaald om gaat om het doorlaatbare karakter van de bodem, het juiste beheer van de resources en van het regenwater te versterken;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat het plan veel hogere strafrechtelijke en financiële sancties voorziet voor personen die inbreuken plegen op het vlak van stedenbouw en milieubescherming en de volksgezondheid van de bewoners van Brussel;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de bepaling van inbreuken en de bijbehorende strafrechtelijke sancties niet tot de bevoegdheden van het plan behoort;

Overwegende dat de gemeente Overijse kritiek uit op het plan omdat de bepalingen van zijn verordenende luik met betrekking tot de structurerende ruimten, het gebied van landschappelijke continuïteit, de transitparking enz. geen garantie vormen voor de uitvoering van de mobiliteitsstrategie van het plan, terwijl dit een conditio sine qua non is voor de realisatie; dat de gemeente vraagt dat de essentiële elementen van de mobiliteitsstrategie van het strategische luik van het plan in zijn verordenende luik wordt vertaald, temeer daar die elementen al door de Gewest werden beslist gezien de uiteenzetting van de motieven van zijn vorige besluiten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het verordenende luik van het plan een bindend karakter geeft aan de verschillende elementen die onmisbaar zijn voor de realisatie van de mobiliteitsstrategie van het plan, zoals de plaats van de transitparking en van de structurerende ruimtegebieden;

dat voor het overige de mobiliteitsstrategie wordt beschreven in het strategische luik van het plan, teneinde een flexibiliteit te verzekeren in de toepassing ervan;

Dat de bepalingen van het strategische luik overigens het ontwikkelingskader van de projecten vormen;

Dat elk project dat volledig ingaat tegen de bepalingen, op die manier wordt geweigerd;

Dat bepaalde maatregelen die door het strategische luik van het plan worden aanbevolen, het voorwerp zullen uitmaken van aanvullende studies zodat ze kunnen worden verduidelijkt;

Overwegende dat de gemeente Overijse vraagt dat het plan de inrichting van het gebied van landschappelijke continuïteit in termen van verkeerswegen, verkeerssnelheid enz. preciseert;

dat het plan de inrichting van de stadsboulevard verduidelijkt in termen van rijstroken, verkeerssnelheid enz.;

dat het plan akte neemt van de sloop van het Herrmann-Debroux-viaduct;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het strategische luik aanbevelingen formuleert over de aanleg van de stadsboulevard - en dan meer bepaald met betrekking tot de beperking van de verkeerssnelheid en de verkeersstromen;

dat het ook aanbevelingen formuleert met betrekking tot de inrichting van het gebied van landschappelijke continuïteit;

dat het ontwerp en de precieze modaliteiten van de aanleg van de boulevard en van het gebied van landschappelijke continuïteit niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Dat de maatregelen voor het beheer van het verkeer (verkeerssnelheid enz.) onder het toepassingsgebied van andere voorschriften vallen;

Que par ailleurs, les bâtiments et ensembles antérieurs à 1932 sont d'office inscrits à l'inventaire du patrimoine;

que tout projet de démolition devra être étudié et autorisé dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan interdise de construire sur des terrains qui n'ont jamais été bâtis;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan a pour objectif de développer de nouveaux quartiers, notamment sur l'actuelle fiche ferroviaire du site Triangle, conformément aux objectifs du PRDD;

Que la plupart des parcelles sont actuellement affectées en zones constructibles au PRAS;

Que, le plan établit les grands principes d'aménagement et des règles à caractère impératif renforçant les qualités environnementales du périmètre;

Qu'il s'agit notamment de renforcer le caractère perméable des sols, la bonne gestion des ressources et des eaux pluviales;

Considérant que des réclamants demandent que le plan prévoie des sanctions pénales et financières beaucoup plus importantes pour les personnes qui contreviennent aux règles en matière d'urbanisme et de protection de l'environnement ainsi que de la santé publique des habitants de Bruxelles;

Considérant que le Gouvernement indique que la détermination d'infractions et de sanctions pénales y afférentes ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que la commune d'Overijse critique le plan en ce que les dispositions de son volet règlementaire relatives aux espaces structurants, à la zone de continuité paysagère, au parking de transit, etc. ne permettent pas d'assurer la mise en œuvre de la stratégie de mobilité du plan, alors qu'il s'agit d'une condition sine qua non à sa mise en œuvre; qu'elle demande que les éléments essentiels de la stratégie de mobilité du volet stratégique du plan soit traduit dans son volet règlementaire, d'autant plus que ces éléments ont déjà été arrêtés par la région au vu de l'exposé des motifs de ses précédents arrêtés;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet réglementaire du plan donne une force obligatoire aux différents éléments indispensables à la réalisation de la stratégie de mobilité du plan, tels que l'emplacement du parking de transit et l'implantation des zones d'espaces structurants;

que pour le surplus, la stratégie de mobilité est décrite dans le volet stratégique du plan, afin d'assurer une flexibilité dans sa mise en œuvre;

Que les dispositions du volet stratégique constitue par ailleurs le cadre de développement des projets;

Que tout développement en totale contravention avec ses dispositions est ainsi écarté;

Que certaines mesures préconisées par le volet stratégique du plan feront l'objet d'études complémentaires afin d'être précisées;

Considérant que la commune d'Overijse demande que le plan précise l'aménagement de la zone de continuité paysagère en termes de voies de circulation, de vitesse de circulation, etc.;

que le plan précise l'aménagement du boulevard urbain en termes de voies de circulation, de vitesse de circulation, etc.;

que le plan acte la démolition du viaduc Herrmann-Debroux;

Considérant que le Gouvernement indique que le volet stratégique formule des recommandations à propos de l'aménagement du boulevard urbain, notamment quant à la limitation de la vitesse de circulation sur ce dernier et aux flux de circulation;

qu'il formule également des recommandations quant à l'aménagement de la zone de continuité paysagère;

que le dessin et les modalités précises d'aménagement du boulevard et de la zone de continuité paysagère ne relèvent pas du degré de détail du plan, mais seront étudiées et déterminées dans le cadre des demandes de permis;

Que les mesures de gestion du trafic (vitesse de circulation, etc.) relèvent d'autres réglementations;

Overwegende dat reclamanten vragen om reglementaire voorschriften toe te voegen die de mogelijkheid bieden om de sportinfrastructuren van het sportcentrum in het Zoniënwoud te ontwikkelen; dat ze vragen dat het gebied van BBP 42 in het plan wordt geïntegreerd en dat de voorschriften ervan als volgt worden gewijzigd:

- Het hele gebied moet sterk worden verdicht;
- Het hele gebied moet de bouw mogelijk maken van overdekte of openluchtinfrastructuren zonder beperkingen voor het ene of het andere type;
- De aanleg van een zwembekken of een watercentrum moet worden voorzien;
- Er moeten gecombineerde infrastructuren met meerdere verdiepingen mogelijk zijn;
- Op de daken moeten outdoor sportinfrastructuren worden voorzien;
- Alle outdoorinfrastructuren moeten elke dag tot 22.00 u kunnen worden verlicht;

Omdat de ontwikkeling van het bestaande sportgebied rendabeler is en daardoor een betere benutting van overheidsgeld vormt dan kleine infrastructuren te versnipperen die minder zullen worden gebruikt en duurder zullen zijn;

Overwegende dat de regering eraan herinnert dat het sportcentrum van het Zoniënwoud niet in de perimeter van het plan is opgenomen;

dat ze in dat verband verwijst naar overwegingen in verband met de perimeter van het plan;

Dat het verordenende luik van het plan werd gewijzigd en vervolledigd met voorschrift 24.01.01 met betrekking tot het gebied in overdruk van de "structurerende ruimte aan de stadstoegang", waarvan het deel dat buiten de bestaande verbindingsweg valt, bestemd is voor het gebruik van voorzieningen en lokale wegen, terwijl de vrije ruimte onder die verbindingsweg bestemd is voor het gebruik van plaatselijke wegen en ook dienst kan doen als ecologische corridor die de omliggende groene ruimten met elkaar verbinden;

dat dit voorschrift de mogelijkheid biedt om de aanleg van autoparkings in het gebied alleen toe te laten als ze de realisatie van de bestemming van die ruimte niet in gevaar brengt; dat dit voorschrift afwijkt van de bepalingen van BBP 42, die ermee in strijd zijn in de perimeter van het plan, waaronder voorschrift XII met betrekking tot de parkings;

Dat voorschrift 24.01 werd gewijzigd en vervolledigd teneinde te verduidelijken dat de structurerende ruimten met bomen van het plan op een continue en regelmatige manier moeten worden geplant, op een vergelijkbare manier van wat voorschrift 24 van het GBP voorziet voor de structurerende ruimten van het GBP;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het deel van het Natura 2000-gebied ter hoogte van het viaduct van Drie Fonteinen wordt gedeklasseerd om de redenen dat dit gebied een nieuwe bestemming kan krijgen voor de ontwikkeling van het sportcentrum van het Zoniënwoud, in een gebied dat verafgelegen is van de woongebieden en daardoor een zeer beperkte hinder veroorzaakt; dat de ecologische impact van die deklassering ruimschoots zou worden gecompenseerd door de nieuwe parken die in het RPA worden voorzien; dat in de klasseringsprocedure procedurefouten zitten;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het niet tot de bevoegdheid van het plan behoort om de Natura 2000-klassering van het structurerende ruimtegebied ter hoogte van het viaduct van Drie Fonteinen te schrappen, noch van de rest van het Natura 2000-gebied dat niet in zijn perimeter is opgenomen;

Het valt buiten het bestek van het plan om hypothetische procedurefouten betreffende die indeling te regelen, noch van opportuniteiten om hinder te groeperen of voort te brengen. Deze laatste moeten het voorwerp uitmaken van een geschikte studie;

Dat het plan overigens de ontwikkeling van een ecologisch verbindingsgebied op de site van het Zoniënwoud aanmoedigt - en dan meer bepaald onder het viaduct van Drie Fonteinen;

Overwegende dat een aantal reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen dat het plan bepaalt dat de toekomstige parkings moeten beschikken over een afzonderlijke toegang voor de externe gebruikers; zodat ze de parking kunnen gebruiken zonder dat er interactie is met de privatieve gedeelten van de toekomstige gebouwen, om de reden dat die toegangen het gezamenlijke gebruik voor verschillende modi vergemakkelijken; dat die maatregel in de mate van het mogelijke op de bestaande parkings wordt opgelegd;

Considérant que des réclamants demandent l'ajout de prescriptions règlementaires permettant de développer les infrastructures sportives du centre sportif de la forêt de Soignes; qu'ils demandent que la zone du PPAS 42 soit intégrée dans le plan et que ses prescriptions soient modifiées comme suit :

- Toute la zone doit pouvoir être fortement densifiée;
- Toute la zone doit permettre la construction d'infrastructures couvertes ou de plein air sans restriction pour l'un ou l'autre type;
- La construction d'un bassin de natation ou d'un centre aquatique doit être prévue;
- Des infrastructures combinées de plusieurs étages doivent être possible;
- Des infrastructures sportives outdoor doivent pouvoir être placées sur les toits;
- Toutes les infrastructures outdoor doivent pouvoir être éclairées tous les jours jusqu'à 22h;

Au motif que le développement de la zone sportive existante est plus rentable et constitue donc une meilleure utilisation de l'argent public que d'éparpiller des petites infrastructures qui seront moins utilisées et plus coûteuses;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le centre sportif de la forêt de Soignes n'est pas repris dans le périmètre du plan;

qu'il renvoie à cet égard aux considérations relatives au périmètre du plan;

Que le volet règlementaire du plan a été modifié et complété par la prescription 24.01.01 relative à la zone en surimpression de l' « espace structurant entrée de ville », dont la partie qui déborde de la principale voie de communication existante est affectée à usage d'équipements et de voirie locale, tandis que l'espace libre situé en dessous de cette voie de communication est affectée à usage de voirie locale et peut également servir de corridor écologique reliant les espaces verts qui le bordent;

que cette prescription ne permet d'autoriser les parkings automobiles dans la zone que s'ils ne compromettent pas la réalisation de l'affectation de cette espace; que cette prescription abroge les dispositions du PPAS 42 qui y sont contraires dans le périmètre du plan, dont la prescription XII relative aux parkings;

Que la prescription 24.01 a été modifiée et complétée afin de préciser que les espaces structurants arborés du plan doivent être plantés de manière continue et régulière, de manière similaire à ce que prévoit la prescription 24 du PRAS pour les espaces structurants du PRAS;

Considérant que des réclamants demandent que la partie de la zone Natura 2000 située au niveau du viaduc des Troisfontaines soit déclassée, aux motifs que cette zone pourrait être réaffectée au développement du centre sportif de la forêt de Soignes, dans une zone éloignée des zones résidentielles et donc avec un très faible impact en termes de nuisances; que l'impact écologique de ce déclassement serait largement compensé par les nouveaux parcs prévus dans le PAD; que la procédure de classement est entachée de vices de procédure;

Considérant que le Gouvernement indique qu'il n'est pas du pouvoir du plan de supprimer le classement Natura 2000 de la zone d'espace structurant située au niveau du viaduc des Troisfontaines, ni du reste de la zone Natura 2000 qui n'est pas reprise dans son périmètre;

Qu'il n'appartient pas au plan de régler d'hypothétiques vices de procédure concernant ce classement, ni d'opportunité de regroupement ou de génération de nuisances, ces dernières devant faire l'objet d'étude appropriée;

Que le plan encourage par ailleurs le développement d'une zone de reconnexion écologique sur le site Forêt de Soignes, notamment sous le viaduc des Troisfontaines;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement demandent que le plan impose que les futurs parkings disposent d'un accès distinct pour les usagers extérieurs, afin qu'ils puissent accéder aux parkings sans interagir avec les parties privatives des futurs immeubles, au motif que ces accès facilitent les mutualisations à destination de différents modes; que cette mesure soit imposée aux parkings existants dans la mesure du possible;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de toegangen van de toekomstige parkings en van de bestaande parkings niet binnen de mate van detail noch de inhoud van het plan vallen maar wel die van andere regelgevingen;

Dat die toegangen in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat meerdere reclamanten en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie menen dat het nuttig zou zijn om het verordenende luik in stappen uit te voeren, te beginnen met de regels voor een deelgebied, waar de werken in een nabije toekomst zullen worden opgestart en pas later voor de andere gebieden, omdat dit de opvolging, de evaluatie en de doeltreffende aanpassingen zal vergemakkelijken en gelijktijdig speculatieve beweegredenen zal voorkomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de maatregelen voor de uitvoering van het plan niet binnen het bestek van het plan vallen;

Dat de uitvoering van het plan in een operationeel luik zal worden bestudeerd en bepaald, zonder rekening te houden met juridische effecten;

Dat de regering eraan herinnert dat de operationele nota's een belangrijk element zijn voor de uitvoering van de RPA's, maar dat ze geen deel uitmaken van het dossier van de RPA's;

Dat het bovendien evolutieve documenten betreft die meer bepaald afhankelijk zijn van de uitkomst van bepaalde eigendomsoverdrachten waarover momenteel wordt onderhandeld en die ten doel hebben om de openbare controle over een deel van de terreinen en/of afhankelijk van de openbare financieringen te verzekeren;

Dat het overigens niet verantwoord is om de uitvoering van het plan te bemoeilijken door het opleggen van een fase-indeling, die afhankelijk is van meerdere factoren, die in deze fase nog niet volledig vastliggen;

Dat de uitvoering van het plan wordt toevertrouwd aan een openbare operator (Citydev), die over heel wat ervaring beschikt met deze materie;

Dat de regering zich ten slotte alle vrijheid voorbehoudt om tijdig de nodige maatregelen te treffen om de uitvoering van het plan te bevorderen;

E. Milieueffectenrapport van het plan

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het zeer vaag en onvolledig en niet erg geloofwaardig en realistisch is;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat de kwestie van de gecumuleerde effecten niet opgaat voor dit plan omdat de perimeter vrij breed is en er geen grootschalige projecten zijn voorzien in de omgeving, wat in de andere richtplannen van aanleg wel het geval is;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan heeft onderzocht zowel op schaal van zijn perimeter als op schaal van de verschillende sites; dat het MER in dit kader de effecten heeft onderzocht van verschillende alternatieven voor de locatie, de infrastructuur en de realisatie, de programmatie en de ruimtelijke plaatsing; dat bij de uitvoering van het plan de verschillende projecten die effecten kunnen hebben op het leefmilieu het voorwerp zullen uitmaken van aanvullende evaluaties;

Overwegende dat een aantal reclamanten, de gemeente Hoeilaart en het Vlaams Gewest de perimeter van het MER bekritiseren omdat hij te klein is en beperkt tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat de gemeente Hoeilaart en het Vlaams Gewest vragen dat het MER de effecten van het project op de mobiliteit onderzoekt in een ruimere perimeter, tijdens de ochtend- en de avondspits aangezien uit de verkeersmodelleringen en de differentiële grafieken (bijvoorbeeld op p. 848 van het MER) duidelijk blijkt dat de impact een groter gebied betreft dan de onderzochte perimeter;

Overwegende dat de regering herhaalt dat de studieperimeter van het MER bepaald is met betrekking tot de perimeter van het plan en de effecten ervan; dat in het MER de gevolgen van het ontwerpplan voor een groter gebied dan dat van het ontwerpplan geanalyseerd zijn, ook buiten de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Dat het MER bij het onderzoek van de effecten van het plan op de mobiliteit ook de grondgebieden van de aangrenzende gewesten en hun mobiliteitsassen in aanmerking heeft genomen;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie het MER bekritiseert omdat het in zijn plannen niet de natuurlijke habitats van het Vlaams Gewest (fauna en flora) heeft opgenomen, terwijl het hele Zoniënwoud is aangeduid als Natura 2000-gebied en de habitats er in kaart zijn gebracht;

Considérant que le Gouvernement indique que les accès des futurs parkings et des parkings existants ne relèvent pas du degré de détail ni du contenu du plan mais d'autres règlementations;

Que ces accès seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants et la Commission régionale de développement estiment utile d'élaborer et de mettre en œuvre le volet règlementaire par étapes, en commençant par les règles pour une sous-zone où les travaux commenceront dans un avenir proche et seulement plus tard pour les autres zones au motif que cela facilitera le suivi, l'évaluation et les ajustement efficaces tout en évitant des biais spéculatifs;

Considérant que le Gouvernement indique que les mesures de mise en œuvre du plan ne relèvent pas de son contenu;

Que la mise en œuvre du plan sera étudiée et déterminée dans un volet opérationnel, dépourvu d'effet juridique;

Que le Gouvernement rappelle que les notes opérationnelles sont un élément important pour la mise en œuvre des PAD mais qu'elles ne font partie du dossier des PAD;

Qu'il s'agit de surcroit de documents évolutifs dépendant notamment de l'aboutissement de certains transferts de propriété en cours de négociation permettant d'assurer la maîtrise publique d'une partie du foncier et/ou dépendant de financements publics;

Qu'il n'est par ailleurs pas justifié de compliquer la mise en œuvre du plan par l'imposition d'un phasage, dépendant de plusieurs facteurs qui ne sont pas à ce stade entièrement fixés;

Que la mise en œuvre du plan est confiée à un opérateur public (Citydev) bénéficiant d'une expertise en la matière;

Qu'enfin le Gouvernement se réserve toute latitude pour prendre les mesures adéquates en temps utiles en vue de favoriser la réalisation du plan;

E. Rapport sur les incidences environnementales du plan

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il est très vague et incomplet; qu'il est peu crédible et réaliste;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que la question du cumul des incidences ne se pose pas pour ce plan aux motifs que son périmètre est assez large, qu'il n'y a pas de projets d'envergure aux alentours, au contraire des autres plans d'aménagement directeur;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan tant à l'échelle de son périmètre que de ses différents sites; que dans ce cadre, le RIE a examiné les incidences de plusieurs alternatives de localisation, d'infrastructure et de réalisation, de programmation et de spatialisation; que lors de la mise en œuvre du plan, les différents projets susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement feront l'objet d'évaluations complémentaires;

Considérant que des réclamants, la commune d'Hoeilaart et la région flamande critiquent le périmètre du RIE en ce qu'il est trop restreint et se limite au territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que la commune d'Hoeilaart et la région flamande demandent que le RIE étudie les incidences du projet en termes de mobilité dans un périmètre plus large, aux heures de points du matin et du soir, aux motifs que la modélisation du trafic et les graphiques différentiels (par exemple, p. 848 du RIE) montrent clairement que l'impact concerne une zone plus vaste que le périmètre étudié;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le périmètre d'étude du RIE est défini au regard du périmètre du plan et de ses incidences; que le RIE a analysé l'impact du projet de plan sur une zone étendue par rapport à celle du projet de plan, et au de-là de la limite du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Qu'en ce qui concerne l'examen des incidences du plan en termes de mobilité, le RIE intègre les territoires des régions voisines et leurs axes de mobilités;

Considérant que la Commission régionale de développement critique le RIE en ce qu'il ne reprend pas dans ses plans les habitats naturels de la région flamande (faune et flore) alors que l'ensemble de la forêt de Soignes a été désignée en Zone Natura 2000 avec la cartographie de ses habitats;

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) opmerkt dat de effecten behoorlijk werden geëvalueerd volgens de eisen van de Natuurordonnantie; dat deze evaluatie werd opgenomen in het hoofdstuk fauna en flora van het milieueffectenrapport;

Overwegende dat de regering aangeeft dat bij de evaluatie van de milieueffecten van het plan rekening werd gehouden met de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied; dat in dit kader rekening werd gehouden met de soorten en de beschermde habitats van de betrokken site; dat de impact op het Zoniënwoud werd bestudeerd; dat hoewel de directe impact van het plan betrekking heeft op het Brusselse grondgebied, ze evenwel op het hele Zoniënwoud werd beschouwd en dus ook op Waals en Vlaams grondgebied; dat de impact globaal gezien positief is gezien de vermindering van het verkeer en de daaraan verbonden effecten (luchtvervuiling, geluidshinder);

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het de impact van het project op de natuur en de biodiversiteit, op het waterbeheer en de doorlatendheid van de bodem en op de omliggende wijken onvoldoende heeft onderzocht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op deze domeinen van het leefmilieu heeft onderzocht, zowel op schaal van de hele perimeter van het plan als op schaal van elk van de aanpalende sites, en ook buiten de interventieperimeter van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het de effecten van het plan en van de uitvoering ervan op het leefmilieu en de mobiliteit, op de buurtbewoners en hun levenskwaliteit onvoldoende onderzoekt;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER de effecten van het plan op deze domeinen van het leefmilieu heeft onderzocht;

Dat alleen de in het plan weerhouden opties en de alternatieven ervoor werden bestudeerd bij de effectenbeoordeling; dat de effecten van de werken voor de uitvoering van het plan niet werden onderzocht omdat die werken in dit stadium nog niet zijn gedefinieerd; dat deze werken het voorwerp zullen uitmaken van aanvullende studies in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de impact van het project op de luchtkwaliteit en de luchtvervuiling; dat ze het plan bekritiseren omdat het voorziet in een grootschalige verstedelijking die nog meer vervuiling zal veroorzaken; omdat de aangekondigde doelstellingen inzake decarbonisatie niet worden nagestreefd; dat ze het MER bekritiseren omdat het bij de analyse van de effecten van het ontwerp op de luchtkwaliteit enkel rekening houdt met de CO_2-uitstoot en niet met fijn stof, stikstofdioxide of ozon;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het MER aan te vullen aangaande de effecten van het project op de broeikasgasemissie en het rationeel middelengebruik; dat ze menen dat dit aspect van het project onvoldoende werd bestudeerd aangezien met name een park zal worden aangelegd waarvoor het grondniveau over een oppervlakte van enkele duizenden vierkante meter met 10m moet worden verhoogd en de afbraak/wederopbouw wordt toegelaten van tienduizenden m^2 bestaande oppervlakte;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de impact van het plan op het leefmilieu heeft bestudeerd, waaronder ook de klimaataspecten, de levenskwaliteit en de luchtvervuiling; dat de verschillende luchtvervuilende stoffen afkomstig van de uitlaatgassen werden bestudeerd (NO2, PM10 en PM2,5); dat ozon een secundaire vervuilende stof is en niet rechtstreeks wordt uitgestoten door het verkeer; dat het MER een aantal aanbevelingen heeft geformuleerd die bij de projectontwikkeling moeten worden gevolgd om de milieueffecten te beperken;

Dat ze herhaalt dat het plan de verbetering van de levenskwaliteit voor de bewoners beoogt en aansluit bij de doelstellingen van het GPDO dat het gebied identificeert als prioritaire ontwikkelingspool en de ontwikkeling aanmoedigt van een "beheerste verdichting" van de wijken;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat de bezonningsstudies beperkt blijven tot de dag-en-nachtevening en tot de impact van slagschaduw op de gevels van de bestaande bouwwerken en niet binnenin deze bouwwerken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan volledig heeft onderzocht, met name op het vlak van licht en bezonning, binnen de grenzen van zijn mate van detail; dat de slagschaduw op de gevels een idee geven van de impact van deze schaduw binnenin de gebouwen; dat de schaduwstudie op schaal van het plan rekening heeft gehouden met het verdwijnen van het viaduct; dat de schaduwstudie op schaal van de aanpalende sites de dag-en-nachtevening en de zonnewendes bestudeert;

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) relève qu'une évaluation appropriée des incidences a été réalisée conformément aux exigences de l'ordonnance nature; que cette évaluation a été intégrée au chapitre faune flore du rapport sur les incidences environnementales;

Considérant que le Gouvernement qu'une évaluation appropriée des incidences environnementales du plan a été réalisée compte tenu de la présence du site Natura 2000; que dans ce cadre, il a été tenu compte des espèces et habitats protégés du site concerné; que les impacts sur la Forêt de Soignes ont été étudiés; que si les impacts directs du plan concernent le territoire bruxellois, ils ont été néanmoins considérés sur l'ensemble de la forêt et donc également sur les territoires wallons et flamands; que les impacts sont globalement positifs en raison de la réduction du trafic et des incidences associées (pollution de l'air, bruit);

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment l'impact du projet sur la nature et la biodiversité, sur la gestion des eaux et la perméabilité des sols, sur les quartiers avoisinants;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a examiné les incidences du plan sur ces domaines de l'environnement, tant à l'échelle de l'ensemble du périmètre du plan qu'à l'échelle de chacun de ses sites en accroche, et en ce compris au-delà du périmètre d'intervention du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas suffisamment les incidences du plan et de ses travaux de mise en œuvre sur l'environnement et la mobilité, sur les riverains et leur qualité de vie;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a examiné les incidences du plan sur ces domaines de l'environnement;

Que seules les options retenues dans le plan et leurs alternatives ont été étudiées dans le cadre de l'évaluation de ses incidences; que les incidences des travaux de mise en œuvre du plan n'ont pas été étudiées dès lors que ces travaux ne sont pas encore définis à ce stade; que ces travaux feront l'objet d'études complémentaires dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de l'impact du projet en termes de qualité de l'air et de pollution; qu'ils critiquent le plan en ce qu'il prévoit une urbanisation importante, qui engendrera davantage de pollution; en ce que les objectifs annoncés en matière de décarbonisation ne sont pas poursuivis; qu'ils critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie l'incidence du projet sur la qualité de l'air qu'en termes de rejet de CO_2, sans étudier l'impact en termes de particules fines, de dioxyde d'azote ou de d'ozone;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE soit complété au sujet des incidences du projet en termes d'émission de gaz à effets de serre et d'utilisation rationnelle des moyens; qu'ils estiment que cet aspect du projet n'a pas été suffisamment étudié, au vu du fait qu'il prévoit notamment de créer un parc qui nécessitera la rehausse du niveau des terres de 10 m sur une surface de plusieurs milliers de mètres carrés et qu'il autorise la démolition/reconstruction de dizaines de milliers de m^2 de surfaces existantes;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a étudié l'impact du plan sur l'environnement, dont les matières climatiques, la qualité de vie et de pollution de l'air; que les différents polluants atmosphériques issus des gaz d'échappement ont été étudiés (NO2, PM10 et PM2,5); que l'ozone est un polluant secondaires et non directement émis par le trafic; que le RIE fait également une série de recommandations à mettre en place lors des développements des projets pour limiter les incidences environnementales;

Qu'il rappelle que le plan vise l'amélioration de la qualité de vie pour les habitants et s'inscrit dans les objectifs du PRDD qui l'identifie comme pôle de développement prioritaire et préconise le développement d'une « densification maitrisée » des quartiers;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce que ses études d'ensoleillement se limite aux équinoxes et à l'impact d'ombrage sur les façades des constructions existantes et non à l'intérieur de celles-ci;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan, notamment en termes de luminosité et d'ensoleillement, au regard de son degré de détail; que les ombres portées sur les façades rendent compte de l'impact de l'ombrage sur l'intérieur des bâtiments; qu'à l'échelle du plan, l'étude d'ombrage étudie la disparition du viaduc; qu'à l'échelle des sites en accroche, l'étude d'ombrage étudie les équinoxes et les solstices;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het het beheer van de ondergrondse infrastructuren van openbaar nut niet bestudeert, terwijl de nieuwe Europese aanbevelingen ook de realisatie van ingegraven, inspecteerbare bouwwerken in de nieuwe openbare ruimten includeren om te vermijden dat achteraf bijkomende werken en interventies moeten worden uitgevoerd die de kwaliteit van de aangelegde ruimten in het gedrang brengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting van de ondergrondse infrastructuren van openbaar nut niet binnen de mate van detail van het plan valt, noch onder die van het MER;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het steunt op de veronderstelling dat het autoverkeer zal worden gehalveerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten de statistieken bekritiseren die werden gebruikt om de effecten van de mobiliteitsstrategie te evalueren, omdat ze verouderd zijn en verschillen van andere beschikbare gegevens;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de impact van het RPA onder meer werd onderzocht aan de hand van het gewestelijke multimodale model MUSTI; dat dit model is geijkt op basis van reële verkeers- en sociaaleconomische gegevens; dat deze gegevens kunnen worden gebruikt om de prospectieve scenario's te modelleren;

Dat het MER heeft gekozen voor een raming van de effecten op korte termijn (2025), op basis van realistische hypothesen van de modale verdeling; dat het dus gaat om een bindende situatie inzake het autoverkeer; dat in het model rekening werd gehouden met de aangegane projecten inzake vervoersinfrastructuur;

Dat op basis van het model de verschuiving naar het openbaar vervoer (trein, tram, bus), naar de fiets en de trajectwijzigingen voor de auto's konden worden geraamd;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het tegenstrijdigheden en fouten bevat aangaande het aantal rijstroken op de huidige E411 en de extrapolatie van het verwachte verkeer;

Overwegende dat de regering zegt dat het Vlaams Gewest niet wijst op mogelijke fouten of tegenstrijdigheden in het MER wat het aantal bestaande rijstroken op de E411 betreft, noch melding maakt van de impact ervan op de extrapolatie van het geplande verkeer; dat er, na controle, in het MER geen enkele fout werd vastgesteld die het resultaat van de analyse zou kunnen vertekenen;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER en het verkeersmodel MUSTI dat werd gebruikt voor de berekening van de effecten op het verkeer bekritiseert en daarbij aanvoeren dat uit de grafiek van de verschillen van Musti (p. 848) blijkt dat het verkeer zal toenemen op een aantal aangrenzende verkeersaders (N3, N275) en op de R0 zelf en dat het niet zeker is dat deze toename problemen (bijkomende files) zal veroorzaken op de betrokken wegdelen en de aangrenzende stadstoegangen en -uitgangen (kruising aan Vierarmen, complex van Groenendaal);

dat het niet zeker is dat de huidige studies (De Werkvennootschap) in aanmerking werden genomen om de capaciteit op de N3 tussen het Vierarmenkruispunt in Tervuren en het Brussels Gewest te deklasseren, terwijl de versmalling van de N3 tussen het Vierarmenkruispunt in Tervuren en Oudergem van 2x2 tot 2x1 rijstroken wordt onderzocht en de N3 een logisch alternatief is voor de deklassering van de E411 en omgekeerd;

Dat de effecten tijdens de avondspits niet werden gemodelleerd (p. 116) terwijl een raming van de effecten op de filegevoelige wegen in het Vlaams Gewest op dat moment van de dag noodzakelijk is;

Dat het niet zeker is dat bij de modellering en de hele planning rekening werd gehouden met de plannen die het Vlaams Gewest heeft uitgewerkt om het verkeer in de zuidoostelijke rand (R0) te optimaliseren, aangezien het MER enkel verwijst naar de '"optimalisering (sic) van de rand" (p. 569), wat misschien betekent dat alleen de noordoostelijke R0 werd onderzocht;

Dat het MER niet grondig onderzoekt of de capaciteitsdaling op de E411 files zal veroorzaken van Herrmann-Debroux tot het Leonardkruispunt, op de Ring en de E411, op de snelwegen van het Vlaams Gewest in de zuidoostelijke rand rond Brussel, terwijl verschillende passages in het MER files voorspellen tot aan het Leonardkruispunt of nog verder, met name voor wat de vermindering van de bestaande rijstroken, het huidige verkeer, het verwachte verkeer betreft;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat de modellering conform de wetgeving is gebeurd, op basis van de meest recente beschikbare modellen en tools; dat het MUSTI-model

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il n'étudie pas la gestion des infrastructures souterraines d'utilité publique, alors que les nouvelles recommandations européennes visent à inclure la réalisation d'ouvrages enterrés, visitables, dans les nouveaux espaces publics, afin d'éviter davantage de travaux et d'interventions postérieures mettant à mal la qualité des espaces créés;

Considérant que le Gouvernement indique l'aménagement des infrastructures souterraines d'utilité publique ne relève pas du degré de détail du plan, ni de celui du RIE;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en qu'il se fonde sur le présupposé que la circulation automobile diminuera de 50 %;

Considérant que des réclamants critiquent les statistiques utilisées pour évaluer l'incidence de la stratégie de mobilité du plan, aux motifs; qu'elles sont anciennes; qu'elles diffèrent d'autres données disponibles;

Considérant que le Gouvernement rappelle que les impacts du PAD ont été analysés, en autre, à l'aide du modèle multimodal régional MUSTI; que ce modèle est calibré sur base de données de trafic et socio-économiques réelles; que ces données peuvent servir à modéliser des scénarios prospectifs;

Que le RIE a opté pour une estimation à court terme (2025) des effets du plan sur base d'hypothèses réalistes en termes de répartition modale; qu'il s'agit donc d'une situation contraignante en termes de trafic automobile; Que les projets engagés en termes d'infrastructure de transport ont été pris en compte dans le modèle;

Que le modèle a permis d'estimer les reports vers les transports en commun (train, trams, bus) vers le vélo, les changements d'itinéraires pour les véhicules automobiles;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il comporte des contradictions et des erreurs quant au nombre de bandes de circulation de la E411 existantes et l'extrapolation du trafic projeté;

Considérant que le Gouvernement indique que la région flamande ne pointe par les erreurs ou contradictions que le RIE comporterait quant au nombre de bandes de circulation existantes de la E411, ni n'expose leur impact sur l'extrapolation du trafic projeté; qu'après vérification, aucune erreur qui serait de nature à fausser le résultat de son analyse n'a été détectée dans le RIE;

Considérant que la région flamande critique le RIE et le modèle de trafic Musti utilisé pour calculer les incidences en termes de trafic, aux motifs; que le graphique des différences de Musti (p. 848) montre qu'une augmentation du trafic est à prévoir sur un certain nombre de routes d'accès adjacentes (N3, N275) et sur le R0 lui-même et qu'il n'est pas certain que cette augmentation causera des problèmes (congestion supplémentaire) sur les tronçons routiers en question et les complexes d'entrée et de sortie adjacents (intersection à quatre bras, complexe de Groenendaal);

Qu'il n'est pas certain que les études actuelles (De Werkvennootschap) ont été prises en compte pour déclasser la capacité sur la N3 entre le carrefour des quatre bras de Tervuren et la Région bruxelloise, alors que la réduction de la N3 entre le carrefour des quatre bras de Tervuren et Oudergem de 2x2 à 2x1 voies est à l'étude et que la N3 est une alternative logique au déclassement de la E411 et vice versa;

Que les effets en heure de pointe du soir n'ont pas été modélisés (p. 116) alors qu'une estimation des effets sur les routes sensibles à la congestion en Région flamande est nécessaire à ce moment de la journée;

Qu'il n'est pas certain que la modélisation et l'ensemble de la planification aient pris en compte les plans élaborés par la Région flamande pour optimiser les aiguillages du trafic sur le périphérique sud-est (R0), dans la mesure où le RIE ne fait référence qu'à "l'optimisation (sic) du périphérique" (p. 569), ce qui signifie peut-être que seul le R0 Nord est concerné;

Que le RIE n'examine pas de façon approfondie si la réduction de capacité de la E411 impliquera une congestion depuis Herrmann-Debroux jusqu'au carrefour Léonard, sur le ring et la E411, sur les autoroutes de la région flamande dans la périphérie sud-est autour de Bruxelles, alors que plusieurs passages du RIE prédisent une congestion jusqu'au carrefour Léonard voire plus loin, notamment en ce qui concerne la réduction des bandes de circulation existantes, le trafic actuel, le trafic projeté;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que, conformément à la législation, la modélisation s'est faite sur base des modèles et outils disponibles les plus récents; que le modèle MUSTI

goed functioneert op macroschaal maar minder efficiënt is op lokaal niveau; dat het MER verwijst naar een problematische absorptie van het uitgaande verkeer tijdens de avondspits;

Overwegende dat de regering aangeeft dat elke projectie gepaard gaat met onzekerheden; dat dat zeker geldt voor mobiliteit; dat de effecten van het plan werden gemodelleerd; dat de gegenereerde files werden geraamd voor de spitsuren; dat daar de grootste effecten zich zullen voordoen; dat de impact van de capaciteitsdaling op de E411 tussen het Leonardkruispunt en het Vierarmenkruispunt in Tervuren werd bestudeerd; dat het MER files voorspelt op deze verkeersaders; dat de regering echter het verkeer aan de stadstoegang wil verminderen, conform de doelstellingen van het plan;

Overwegende dat het Vlaams Gewest het MER bekritiseert omdat het stelt dat het op lange termijn zeer waarschijnlijk is dat het openbaar vervoer de Ring zal gebruiken voor de tangentiële trajecten en om de toegangswegen tot het openbaar vervoer te verdelen. Dat er in die zin verschillende projecten lopen aan verschillende toegangspunten tot de stad (E40 (Evere), A12, Ninoofsesteenweg, E40 (Berchem), Industrielaan, A201, brug van Groenendaal, enz.) Dat het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die visie ondersteunt en het Vlaams Gewest de nadere regels voor het toelaten van busverkeer op de rand bestudeert; terwijl de mogelijkheid om een rijstrook voor te behouden voor het openbaar vervoer en/of gedeeld vervoer enkel wordt onderzocht op de R0 Noord in Sterrenbeek en niet op het zuidoostelijke deel van de R0; dat er geen enkel project is om bussen te laten rijden op de R0 en dat de tram in de rand een tangentieel traject volgt maar niet het traject van de R0;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van mening is dat het MER de alternatieven voor het vervoer heeft bestudeerd en dat de beperkingen op het autogebruik moeten worden gecompenseerd door een nieuw openbaarvervoersaanbod;

Overwegende dat de regering aangeeft dat busverkeer op de Ring wordt bestudeerd op een deel van de Ring, dat de ambities op het vlak van vermindering van de CO_2-uitstoot die de drie gewesten nastreven drastische maatregelen impliceren; dat deze maatregelen onvermijdelijk een impact zullen hebben op het gebruik van de personenauto en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest investeert in het openbaarvervoersnet op zijn grondgebied; dat het wil anticiperen op de nieuwe behoeften die een impact zullen hebben op zijn grondgebied en op de aangrenzende grondgebieden; dat het voorzien van busverkeer op de Ring een efficiënte en realistische maatregel is; dat het Vlaams Gewest die maatregel zelf moet uitvoeren en dat het niet aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is om ze voorop te stellen en erop te anticiperen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat de enige conclusies van het MER luiden dat de verlenging van de metrolijn te duur zou zijn en dat de omliggende verkeeraders volledig verzadigd zullen worden als het project er komt;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan in de verschillende domeinen van het leefmilieu volledig heeft onderzocht; dat het aanbevelingen formuleert die werden opgenomen in het plan, met uitzondering van deze die niet binnen de mate van detail van het plan vallen en moeten worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat een aantal concrete en objectiverende elementen ontbreken: gebrek aan onderliggende gegevens, geen beschrijving van de hypotheses die werden gebruikt voor de projecties op basis waarvan de voorgestelde capaciteiten en de opvatting van de nieuwe kruispunten moesten worden gebaseerd, geen vergelijking met de huidige toestand, onvolledige beschrijving van de gebruikte methodes en geen budgettaire dimensie;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat de aangehaalde effecten niet grondig worden beschreven en niet duidelijk en nauwkeurig worden becijferd;

Overwegende dat de regering aangeeft dat aan de methodiek een specifiek hoofdstuk werd gewijd (deel 2); dat de gebruikte hypothesen en de modelleringsparameters er worden voorgesteld; dat de effecten van de mobiliteit zijn gekwantificeerd en duidelijk zijn aangegeven;

Overwegende dat een aantal reclamanten het MER bekritiseren omdat het geen rekening houdt met de laatste technologische evoluties, de evolutie van het autogebruik, de sociale evolutie en de evolutie van de arbeid;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER alle informatie bevat die redelijkerwijs is vereist, rekening houdend met de bestaande kennis en de bestaande evaluatiemethodes; dat bij de modelleringen voor de beoordeling van de effecten van het plan rekening werd gehouden met de verwachte technologische evoluties, met name op het vlak van mobiliteit;

fonctionne bien à un niveau macro mais est effectivement moins performant au niveau local; que le RIE fait mention d'un problème quant à l'absorption du trafic de sortie en heure de pointe du soir;

Considérant que le Gouvernement indique que les incertitudes font partie intégrante de toute projection; que c'est particulièrement le cas en mobilité; que les effets du plan ont été modélisés; que la congestion qui sera engendrée a été estimée pour les heures de pointe; qu'il s'agit des effets le plus importants; que les impacts de la réduction de la capacité sur l'E411 entre le carrefour Léonard et le carrefour des Quatre Bras de Tervuren ont été étudiés; que le RIE prédit des congestions sur ces axes; que le Gouvernement souhaite néanmoins limiter le trafic en entrée de ville, conformément aux objectifs du plan;

Considérant que la région flamande critique le RIE en ce qu'il expose qu' « À long terme, il est très probable que les transports publics utiliseront l'anneau pour effectuer des trajets tangentiels et pour distribuer les voies d'accès aux transports publics. Différents projets dans ce sens sont en cours à différents points d'accès à la ville (E40 (Evere), A12, Ninoofsesteenweg, E40 (Berchem), Industrie/aan, A201, pont de Groenendaal, etc.) Le Plan régional de développement durable de la Région de Bruxelles-Capitale soutient cette vision et la Région flamande étudie les modalités d'autorisation de circulation des bus sur le périphérique »; alors que la possibilité de créer une bande réservée aux transports publics et/ou partagés est seulement étudié sur le R0 Nord de Sterrebeek et non pour la partie sud-est du R0, qu'il n'existe aucun projet visant à faire circuler des bus sur le R0, que le tram périphérique suit un itinéraire tangentiel mais pas le tracé du R0;

Considérant que la Commission régionale de développement estime que le RIE a étudié les alternatives au transport et que les restrictions à la voiture doivent être compensées par une nouvelle offre de transport public;

Considérant que le Gouvernement indique que la le passage des bus sur le Ring est étudiée sur une portion du Ring, que les ambitions en matière de réduction d'émission de CO_2 que se sont fixées les trois régions imposeront des mesures drastiques; que ces mesures impacterons inévitablement l'utilisation de la voiture individuelle, que la Région de Bruxelles-Capitale investit dans le réseau de transport public présent sur son territoire; qu'il souhaite anticiper les besoins nouveaux qui impacteront son territoire et les territoires voisins; que prévoir une circulation d'un bus sur le Ring est une mesure efficace et réaliste; qu'il appartiendra à la Région flamande de la mettre en œuvre mais qu'il appartient à la Région de Bruxelles-Capitale de l'envisager et de l'anticiper;

Considérant que des réclamants relèvent que les seules conclusions du RIE sont que la prolongation du métro coûterait trop cher et que les axes environnants se retrouveront totalement saturés, si le projet voit le jour;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a procédé à un examen complet des incidences du plan à l'égard des différents domaines de l'environnement; qu'il formule des recommandations en conséquence, qui ont été intégrées dans le plan, à l'exception de celles qui ne relèvent pas de son degré de détail et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il manque d'éléments concrets et objectivants, tel que le manque de données sous-jacentes, l'absence de description des hypothèses utilisées pour établir les projections qui ont dû servir de base au dimensionnement des capacités proposées et à la conception des nouveaux carrefours, l'absence de comparaison avec la situation actuelle, la description incomplète des méthodologies utilisées et l'absence de dimension budgétaire;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce que les incidences relevées ne sont pas assez décrites et chiffrées clairement et précisément;

Considérant que le Gouvernement indique que la méthodologie est présentée dans un chapitre dédié (partie 2); que les hypothèses utilisées et les paramètres des modélisation sont présentés; que les incidences de la mobilité sont quantifiées et présentées clairement;

Considérant que des réclamants critiquent le RIE en ce qu'il ne tient pas compte des dernières évolutions technologiques, de l'évolution de l'utilisation de la voiture, de l'évolution sociale sur l'évolution du travail;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu notamment des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes; que les modélisations réalisées pour évaluer les incidences du plan ont tenu compte des évolutions technologiques attendues notamment en matière de mobilité;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben omdat het ontbreekt aan conclusies over de adequatie tussen het plan en de inachtname van de behoeften van de toekomstige inwoners van Oudergem, en aan conclusies over het coherente en/of geïntegreerde karakter van het project;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het plan een inleidend rapport bevat met daarin de diagnose, de uitdagingen en de beschrijving van de bestaande toestand; dat de doelstellingen van het plan werden bepaald in het licht van de behoeften die werden geïdentificeerd binnen zijn perimeter en aansluiten bij de doelstellingen van het GPDO; dat de verschillende maatregelen die zijn voorzien in het plan helpen om die doelstellingen te bereiken;

Dat het MER de effecten van het plan moest onderzoeken; dat het aanbevelingen heeft geformuleerd die werden opgenomen in het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan duidelijkheid in de presentatie van de aanbevelingen van het MER omdat de aanbevelingen over de belangrijkste elementen van het plan verloren gaan in een lijst van verschillende aanbevelingen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat deel 4 van het MER de aanbevelingen bevat op schaal van de perimeter van het plan en op schaal van elk van de sites; dat de aanbevelingen die binnen de mate van detail van het plan vallen werden opgenomen; dat de andere aanbevelingen die niet binnen de mate van detail van het plan vallen moeten worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om alle aanbevelingen van het MER op te nemen in het plan;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie opmerkt dat het plan aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het plan vallen en die zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER gelijktijdig en iteratief met het ontwerpplan werd uitgewerkt om de impact van de ruimtelijke en programmatorische voorstellen op het leefmilieu te evalueren; dat het plan van aanleg aansluit bij de aanbevelingen van het MER en ze heeft opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet binnen de mate van detail van het ontwerpplan vallen en die moeten worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het plan uitlegt waarom de aanbevelingen van het MER niet zouden worden gevolgd;

Overwegende dat de regering verwijst naar de voormelde redenen waarom bepaalde aanbevelingen van het MER niet in het plan werden opgenomen; dat ze herhaalt dat het plan de realisatie van deze aanbevelingen niet verhindert, maar ze niet aanbeveelt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het MER op te stellen op basis van de SMART-indicatoren die zijn bepaald voor het plan;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het MER de effecten van het plan op de verschillende domeinen van het leefmilieu heeft onderzocht; dat het een aantal opvolgingsindicatoren voorstelt waaraan streefwaarden een tijdshorizon zijn geassocieerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om een nieuwe evaluatie van de impact van het plan op het klimaat, de biodiversiteit, de mobiliteit, de levenskwaliteit van de bewoners op te maken voordat het project wordt uitgevoerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de effecten van de verwachte kantooroppervlakten en woningen op de mobiliteit onderzoekt voordat ze worden vergund en gebouwd, met bijkomende maatregelen indien nodig;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de moeilijke impact van een weerkaatsing van het lawaai onderzoekt, met name op de sites Beaulieu en Delta;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan op deze domeinen van het leefmilieu heeft onderzocht; dat de uitvoeringsprojecten het voorwerp zullen uitmaken van aanvullende studies en dat hun effecten zullen worden beoordeeld in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het MER de impact van gelijkaardige projecten onderzoekt en conclusies trekt voor de beoordeling van de effecten van het project;

Considérant que des réclamants critiquent l'absence de conclusions sur l'adéquation entre le plan et la prise en compte des besoins des futurs auderghemois, l'absence de conclusions sur le caractère cohérent et/ou intégré du projet;

Considérant que le Gouvernement indique que le plan comprend un rapport introductif qui contient notamment le diagnostic, les enjeux et la description de la situation existante; que les objectifs du plan ont été définis au regard des besoins identifiés dans on périmètre et des objectifs du PRDD; que les différents mesures d'aménagement prévues par le plan s'inscrivent dans la réalisation de ces objectifs;

Que le RIE a pour objet d'évaluer les incidences du plan; qu'il a formulé des recommandations en conséquence, qui ont été intégrées dans le plan;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de clarté dans la présentation des recommandations du RIE, aux motifs; que les recommandations relatives aux éléments majeurs du plan sont noyées dans une liste de recommandations diverses;

Considérant que le Gouvernement indique que la partie 4 du RIE met en évidence les recommandations formulées à l'échelle du périmètre du plan et de chacun de ses sites; que les recommandations qui relèvent du degré de détail du plan y ont été intégrées; que les autres recommandations qui ne relèvent pas de son degré de détail devront être examinées à l'occasion des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan intègre toutes les recommandations du RIE;

Considérant que la Commission régionale de développement relève que le plan s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, sauf les aspects qui ne relevaient pas du degré de détail du plan et qui seront examinés lors des demandes de permis;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a été élaboré en parallèle et de façon itérative avec le projet de plan afin d'évaluer l'impact sur l'environnement des propositions spatiales et programmatiques; que le plan d'aménagement s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du projet de plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que le plan expose les raisons pour lesquelles les recommandations du RIE ne seraient pas suivies;

Considérant que le Gouvernement renvoie aux considérations développées ci-avant quant à la non intégration de certaines recommandations du RIE; qu'il rappelle que le plan n'empêche pas la réalisation de ces recommandations mais ne les préconise pas;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE soit réalisé sur le base des indicateurs SMART définis pour le plan;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le RIE a examiné les incidences du plan sur les différents domaines de l'environnement; qu'il propose une série d'indicateurs de suivi associés à des valeurs cibles et un horizon temporel;

Considérant que des réclamants demandent qu'une nouvelle évaluation de l'impact du plan sur le climat, la biodiversité, la mobilité, la qualité de vie des habitants, soit établie avant toute mise en œuvre;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie les incidences des surfaces de bureaux et de logements projetées en termes de mobilité avant que celles-ci ne soient autorisées et construites, avec des mesures complémentaires si nécessaire;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE étudie l'incidence possible d'une réverbération du bruit, notamment sur les sites Beaulieu et Delta;

Considérant que le Gouvernement indique que les incidences du plan ont été étudiées sur ces domaines de l'environnement par le RIE; que les projets de mise en œuvre feront l'objet d'études complémentaires et d'évaluation des leurs incidences environnementales dans le cadre des permis;

Considérant que des réclamants demandent que le RIE évalue l'impact de projets similaires et en tire des conclusions pour l'évaluation des incidences du projet;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER de effecten van het plan moest onderzoeken op basis van de bestaande en beschikbare betrouwbare gegevens, en niet in het licht van de impact van andere projecten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de milieueffectenstudies worden toevertrouwd aan onafhankelijke studiebureaus;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER werd uitgewerkt door een erkend en onafhankelijk studiebureau;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de studie van het plan wordt gepubliceerd en wordt onderworpen aan het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het MER samen met het ontwerpplan werd gepubliceerd en werd onderworpen aan het openbaar onderzoek;

E. Uitvoering van het plan

Opvolging van het plan

Overwegende dat Leefmilieu Brussel (LB) zich afvraagt hoe de uitvoering van het plan zal worden opgevolgd; dat het voorstelt om de aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen van het MER in het plan op te nemen in de vorm van een nieuw luik om te voldoen aan de Europese richtlijn ter zake;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat het goed zou zijn om het plan na een opvolgingsmonitoring aan te passen, vooral de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vraagt dat de studieperimeter het voorwerp uitmaakt van een nauwkeurige opvolging, op dezelfde manier als de operationele perimeter; dat ze een zeer volledig opvolgingsproces aanbeveelt in de hele perimeter van het plan, om de redenen dat er van de logica van de verkeersader moet worden afgestapt om de omliggende wijken en de vele projecten in de omgeving van deze invalsweg, zoals de projecten in de Vorstlaan en op het gemeenteplein, correct te integreren; dat er ook moet worden toegezien op de coherentie van de inrichting via private en openbare stedenbouwkundige vergunningen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de noemenswaardige effecten van het plan op het leefmilieu zullen worden opgevolgd, in overeenstemming met artikel 30/11 van het BWRO; dat ze zullen worden opgevolgd in het licht van de indicatoren die zijn geïdentificeerd in het MER;

Dat om de vijf jaar vanaf de goedkeuring van het plan een rapport over de opvolging van de noemenswaardige effecten van de uitvoering van het plan op het leefmilieu zal worden opgemaakt om de ontwikkeling van het plan te meten en te beschikken over een globale en transversale visie op de evolutie;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om het plan op te volgen zoals is voorzien in artikel 30/11 van het BWRO en om de gemeenten die bij het plan betrokken zijn op de hoogte te houden van de vorderingsstaat en van het resultaat van deze opvolging;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de ambtenaren van het bestuur belast met territoriale planning zullen worden aangeduid om het plan op te volgen; dat de gemeenten waarvan het grondgebied bij het plan betrokken is op de hoogte zullen worden gehouden van de vorderingsstaat en van het resultaat van de opvolging; dat het rapport over de opvolging van de noemenswaardige effecten van de uitvoering van het plan op het leefmilieu om de vijf jaar zal worden opgemaakt en toegankelijk zal zijn voor het publiek, met name via de website van het Gewest;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de uitwerkingsprocedure van het plan op te schorten in afwachting van de evaluatie van de uitwerking en uitvoering van de andere richtplannen van aanleg, zodat in dit plan de nodige inrichtingen worden opgenomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat dit plan losstaat van de uitwerking en uitvoering van de andere richtplannen van aanleg op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat dit plan kan worden goedgekeurd zonder de opvolging van deze andere richtplannen van aanleg af te wachten;

Uitvoeringswerken

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de timing van de uitvoering van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de begindatum van de werken voor de uitvoering van het plan;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a pour objet d'examiner les incidences du plan, à partie des données fiables existantes et disponibles, et non par rapport à l'impact d'autres projets;

Considérant que des réclamants demandent que les études d'incidence environnementales soient réalisées par des bureaux d'études indépendants;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a été élaboré par un bureau d'étude agréé et indépendant;

Considérant que des réclamants demandent que l'étude appropriée du plan soit publiée et soumise à enquête publique;

Considérant que le Gouvernement indique que le RIE a été publié et soumis à enquête publique avec le projet de plan;

E. Mise en œuvre du plan

Suivi du plan

Considérant que Bruxelles Environnement (BE) s'interroge sur le suivi de la mise en œuvre du plan; qu'il suggère que les recommandations et les mesures de suivi du RIE soient intégrées au plan sous la forme d'un nouveau volet afin de respecter la directive européenne en la matière;

Considérant que la Commission régionale de développement estime qu'il serait bien de pouvoir faire évoluer le plan après un monitoring de suivi, notamment en ce qui concerne ses objectifs en matière de durabilité;

Considérant que la Commission régionale de développement demande que le périmètre d'étude fasse l'objet d'un suivi rapproché de la même manière que le périmètre opérationnel; qu'elle recommande un processus de suivi très complet dans l'ensemble du périmètre d'observation, aux motifs; qu'il est indispensable de sortir de la logique de l'axe routier pour intégrer correctement les quartiers avoisinants et les nombreux projets aux alentours de cet axe de pénétration, tels que les projets relatifs au boulevard du Souverain et à la nouvelle place communale; qu'il s'agira également de veiller à la cohérence de l'aménagement au travers des permis d'urbanisme privés et publics;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un suivi des incidences notables du plan sur l'environnement sera mis en place, conformément à l'article 30/11 du CoBAT; que ce suivi sera effectué au regard des indicateurs identifiés par le RIE;

Qu'un rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan sera réalisé tous les cinq ans à compter de son adoption, afin de mesurer le développement du plan et de disposer d'une vision globale et transversale au regard de son évolution;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort demande que le suivi du plan, tel que prévu à article 30/11 du CoBAT, soit réalisé et que les communes concernées par le plan soient informées de l'état d'avancement et du résultat de ce suivi;

Considérant que le Gouvernement indique que des fonctionnaires de l'administration en charge de la planification territoriale seront désignés afin d'effectuer le suivi du plan; que les communes dont le territoire est concerné par le plan seront tenues informées de l'état d'avancement et du résultat de ce suivi; que le apport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan réalisé tous les cinq ans fera l'objet d'une publication accessible au public, notamment sur le site internet de la Région;

Considérant que des réclamants demandent que la procédure d'élaboration du plan soit suspendue dans l'attente de l'évaluation de l'élaboration et de la mise en œuvre des autres plans d'aménagement directeur, afin d'apporter au présent plan les aménagements qui s'imposent;

Considérant que le Gouvernement indique que le présent plan est indépendant de l'élaboration et la mise en œuvre des autres plans d'aménagement directeur dans le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; qu'il n'y a pas lieu d'attendre le suivi de ces autres plans d'aménagement directeur avant d'adopter le présent plan;

Travaux de mise en œuvre

Considérant que des réclamants s'inquiètent du timing de mise en œuvre du plan;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la date de début des travaux de mise en œuvre du plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten de uitvoeringsduur van het plan bekritiseren; dat ze menen dat de aangekondigde duur van 12 jaar waarschijnlijk zal worden verlengd vanwege vertraging of opschorting om budgettaire redenen; dat ze te lang is en de leefbaarheid van de handelszaken zal aantasten;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de uitvoeringstermijn van het plan zo kort mogelijk te houden om de hinder die eruit voortvloeit te beperken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de uitvoering van het plan niet onder de inhoud van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over de hinder die zal worden veroorzaakt door de werken voor de uitvoering van het plan; dat ze zich zorgen maken over de beoogde oplossingen om de rust van de omliggende wijken te garanderen;

Overwegende dat een aantal reclamanten opmerken dat vanwege de lange periode van de werken de grote handelszaken minder toegankelijk zullen zijn, wat in het voordeel speelt van de detailhandels en buurtwinkels;

Overwegende dat een aantal reclamanten zich zorgen maken over schade aan de bestaande bouwwerken tijdens de werken voor de uitvoering van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de mobiliteit tijdens de werken voor de uitvoering van het plan te garanderen; dat de mobiliteit met name moet worden gegarandeerd voor de scholen, het Delta Ziekenhuis; dat het plan de mobiliteitsalternatieven preciseert die werden bestudeerd en die tijdens de werken zullen worden ingevoerd;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat alle huidige parkeerplaatsen op de openbare weg toegankelijk zijn en blijven tot de transitparking wordt opengesteld voor het publiek;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat het sportcomplex van het Zoniënwoud, de interne parkings en leveringszones, de veilige toegangen en de parkings op de openbare weg tijdens de werken voor de uitvoering van de transitparking toegankelijk blijven;

Overwegende dat het Vlaams Gewest vraagt dat het MER de hinder van de werken voor de uitvoering van het plan bestudeert, met name op het vlak van mobiliteit;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de effecten van de werken voor de uitvoering van het plan niet binnen de mate van detail van het MER vallen en zullen worden onderzocht in het kader van de vergunningsaanvragen;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om de werken met zoveel mogelijk overleg en planning uit te voeren, door met name te werken in prioritaire en sequentiële delen en de hinder van de werken voor de aangrenzende wijken zoveel mogelijk te beperken;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het plan een gefaseerde uitvoering in een operationeel luik zal voorstellen; dat dit document geen juridische waarde heeft; dat de diensten belast met de werken dienen toe te zien op de goede coördinatie van de werken;

Dat ze een operationeel beheersorgaan wil oprichten dat belast is met de uitvoering van het plan; dat de nadere regels van dit beheer geen deel uitmaken van het plan;

Overwegende dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie vragen om tijdens de uitvoering van het plan, en met name tijdens de afbraak van het viaduct, de aanleg van de stadsboulevards en van de aanpalende sites, toe te zien op een geïntegreerd regenwaterbeheer; om te voorzien in geschikte inrichtingen voor de afvoer van het regenwater; om dimensioneringsstudies uit te voeren van de inrichtingen waarmee het hoofd kan worden geboden aan de steeds frequentere hevige regenval;

Overwegende dat de regering herhaalt dat het strategische luik al werd gewijzigd om de doelstelling van geïntegreerd regenwaterbeheer te versterken; dat deze doelstelling ook werd opgenomen in het verordenende luik van het plan; dat dit laatste werd gewijzigd om er AV.00.16 in op te nemen dat voorziet dat de handelingen en werken een geïntegreerd regenwaterbeheer (infiltratie of opvang) mogelijk maken en/of voorrang geven aan het gebruik van doorlatende materialen; dat ook voorschrift 26.01 werd gepreciseerd door op te leggen dat bij de aanleg van de wegen de doorlatendheid en aanplantingen moeten worden gemaximaliseerd;

Dat de bepalingen betreffende het geïntegreerd regenwaterbeheer zullen worden bestudeerd en vastgelegd in het kader van de vergunningsaanvragen;

Considérant que des réclamants critiquent la durée de mise en œuvre du plan; qu'ils estiment que la durée de 12 ans annoncée sera probablement prolongée en raison de retard ou de suspension pour problèmes budgétaires; qu'elle est trop longue, qu'elle portera atteinte à la viabilité des commerces;

Considérant que des réclamants demandent que la période de mise en œuvre du plan soit la plus courte possible, de façon à réduire les perturbations qui en découleront;

Considérant que le Gouvernement indique que la mise en œuvre du plan ne relève pas de son contenu;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des nuisances impliquées par les chantiers de mise en œuvre du plan; qu'ils s'interrogent sur les solutions envisagées pour garantir la tranquillité des quartiers voisins;

Considérant que des réclamants relèvent que la longue période de travaux réduira l'accessibilité des grandes surfaces commerciales, au profit des commerces de détail et de proximité;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des dégradations des constructions existantes lors des chantiers de mise en œuvre du plan;

Considérant que des réclamants demandent que la mobilité soit assurée pendant les travaux de mise en œuvre du plan; que la mobilité soit notamment assurée pour les écoles, l'hôpital Delta; que le plan précise les alternatives de mobilité qui ont été étudiées et qui seront mises en place pendant les travaux;

Considérant que des réclamants demandent que toutes les places de parking actuelles en voiries soient accessibles et maintenues jusqu'à l'ouverture au public du parking de transit;

Considérant que des réclamants demandent que l'accès au centre sportif de la forêt de Soignes, à ses parkings internes et zones de livraison, à ses accès de sécurité et à ses parkings en voirie soit assuré pendant les travaux de mise en œuvre du parking de transit;

Considérant que la région flamande demande que le RIE étudie les nuisances des travaux de mise en œuvre du plan, en matière de mobilité notamment;

Considérant que le Gouvernement indique que les incidences des travaux de mise en œuvre du plan ne relève pas du degré de détail du RIE, et seront examinées dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que des réclamants demandent que les travaux soient mis en œuvre de la manière la plus concertée et planifiée possible, en agissant notamment par tronçons prioritaires et séquentiels, pour réduire au maximum les nuisances du chantier pour les quartiers limitrophes;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le plan proposera un phasage d'opérationnalisation des travaux dans un volet opérationnel; que ce document n'a pas de valeur juridique; que les services en charge des travaux seront tenus d'opter pour la bonne coordination de ceux-ci;

Qu'il compte mettre en place un organe de gestion opérationnel en charge de la mise en œuvre du plan; que les modalités de cette gestion ne relèvent pas du contenu du plan;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort et la Considérant que la Commission régionale de développement demandent qu'une gestion intégrée des eaux pluviales soit prévue lors de la mise en œuvre du plan, notamment lors de la démolition du viaduc, l'aménagement du boulevard urbain et des sites en accroche; que des dispositifs adéquats d'évacuation des eaux de pluie soit prévus; que des études dimensionnement des dispositifs permettant de faire face aux fortes pluies de plus en plus fréquentes soient réalisées;

Considérant que le Gouvernement rappelle que le volet stratégique a été modifié afin d'y renforce l'objectif de gestion intégrée des eaux de pluies; que cet objectif a également été repris dans le volet règlementaire du plan; que ce dernier a été modifié afin d'y intégrer la PG 00.16 qui prévoit que « les actes et travaux permettent la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou privilégient l'utilisation de matériaux perméables »; que la prescription 26.01 a également été précisée en imposant que l'aménagement des voiries maximise la perméabilité et la végétalisation;

Que les dispositifs de gestion intégrée des eaux de pluies seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

G. Uitwerkingsproces van het plan

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het gebrek aan overleg met de buurtbewoners en de bevolking;

Overwegende dat een aantal reclamanten de gerealiseerde burgerraadpleging bekritiseren; dat ze vinden dat de burgerparticipatie nep is en dat geen enkele echte dialoog werd gestart om deze raadpleging zo efficiënt en zo representatief mogelijk te maken; dat de voorstellen, opmerkingen, bezwaren die tijdens de sessies werden geformuleerd niet werden gehoord;

Overwegende dat de regering aangeeft dat een informatie- en participatieproces werd georganiseerd voordat het ontwerpplan wordt goedgekeurd, in overeenstemming met artikel 30/3, §1, tweede lid van het BWRO en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2018 houdende het informatie- en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg;

Dat ze herhaalt dat het publiek op 4 en 5 juni 2018 werd geïnformeerd en geraadpleegd tijdens vergaderingen in de kantoren van het met territoriale planning belaste bestuur en op 20 juni tijdens een vergadering in het cultureel centrum van Oudergem;

Dat het publiek tot 30 dagen na de laatste informatievergadering zijn opmerkingen kon formuleren;

Overwegende dat een aantal reclamanten het plan bekritiseren omdat bijna geen enkele aanbeveling die de burgers hebben geformuleerd tijdens het informatie- en participatieproces voor het publiek erin werd opgenomen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat na deze informatie- en participatiefase een samenvattend rapport werd opgemaakt; dat het met name de samenvatting bevat van de belangrijkste opmerkingen en vragen die door het betrokken publiek werden geformuleerd over het beoogde ontwerp-RPA; dat het besluit tot goedkeuring van het ontwerpplan deze opmerkingen bevat, evenals de antwoorden die werden gegeven in dit stadium van de procedure;

Overwegende dat een aantal reclamanten het overleg bekritiseren omdat het te beperkt was en de betrokken actoren geen middelen geeft om een volledige denkoefening over het plan uit te werken;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het overleg wordt omkaderd door het BWRO en niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Dat het informatie- en participatieproces voor het publiek een nieuwe maatregel is om het betrokken publiek te raadplegen die eigen is aan richtplannen van aanleg; dat het betrokken publiek wordt geïnformeerd over het beoogde ontwerpplan en vooraf zijn opmerkingen en vragen kan formuleren;

Dat het ontwerpplan en zijn MER na de goedkeuring ervan werden onderworpen aan het openbaar onderzoek tijdens welk het betrokken publiek opnieuw wordt geraadpleegd en de mogelijkheid krijgt om bezwaren te formuleren;

Dat het ontwerpplan en het MER ook werden voorgelegd aan het advies van verschillende instanties die verschillende belangen verdedigen;

Dat de antwoorden op de verschillende adviezen en bezwaren al werden gegeven;

Overwegende dat een aantal reclamanten het abnormaal vinden dat de eigenaars van de aanpalende sites voorrang kregen op de bewoners, dat slechts enkele comités/verenigingen werden geraadpleegd en dat de vergaderingen met de projectontwikkelaars niet transparant zijn omdat de verslagen ervan niet worden gepubliceerd, zoals wel gebeurt voor de vergaderingen met de bewoners;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het feit dat de vergaderingen die werden gehouden in het kader van de uitwerking van het plan, met name met de projectontwikkelaars en de eigenaars van de aanpalende sites, niet transparant zijn; dat ze vragen om de verslagen van deze vergaderingen te publiceren, zoals dat gebeurt voor de informatie- en participatievergaderingen voor het publiek;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie voorstander is van volledige transparantie van het proces die ze in de mate van het mogelijke gerechtvaardigd acht;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de uitwerkingsprocedure van het plan en de raadplegingsprocessen strikt werden opgevolgd; dat het betrokken publiek, zowel de buurtbewoners als de bedrijven die belangen hebben binnen de perimeter van het plan, de gelegenheid kregen om hun mening te geven en om hun opmerkingen en bezwaren te formuleren, zonder dat de ene voorrang kreeg op de andere; dat ze

G. Processus d'élaboration du plan

Considérant que des réclamants critiquent le manque de concertation avec les riverains et la population;

Considérant que des réclamants critiquent les consultations citoyennes réalisées; qu'ils jugent que la participation citoyenne menée est factice en ce qu'aucun dialogue n'a réellement été engagé afin de rendre cette consultation la plus efficace et la plus représentative possible; que les suggestions, observations, réclamations formulées lors des séances n'ont pas été entendues;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un processus d'information et de participation du public a été organisé préalablement à l'adoption du projet de plan, conformément à l'article 30/3, §1er, alinéa 2 du CoBAT et à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des plans d'aménagement directeurs;

Qu'il rappelle que le public a été informé et consulté en date des 4 et 5 juin 2018 lors de réunions organisées dans les bureaux de l'Administration en charge de la planification territoriale, et le 20 juin lors d'une réunion organisée au centre culturel d'Auderghem;

Que le public a pu faire valoir ses observations jusque 30 jours après la dernière réunion d'information;

Considérant que des réclamants critiquent le plan au motif que quasi aucune des recommandations émises par les citoyens lors du processus d'information et de participation du public n'y ont été intégrées;

Considérant que le Gouvernement indique qu'un rapport de synthèse a été rédigé ensuite de cette phase d'information et de participation; qu'il comprend notamment la synthèse des principales observations et interrogations formulées par le public concerné à propos du projet de plan d'aménagement directeur envisagé; que l'arrêté d'adoption du projet de plan reprend ces observations et les réponses qui y ont été apportées à ce stade de la procédure;

Considérant que des réclamants critiquent la concertation mise en place en ce qu'elle est trop restreinte, et ne donnent pas aux acteurs concernés les moyens d'élaborer une réflexion complète sur le plan;

Considérant que le Gouvernement indique que la concertation mise en place est encadrée par le CoBAT et ne relève pas du pouvoir du plan;

Que le processus d'information et de participation du public constitue une nouvelle mesure de consultation du public concerné, propre aux plans d'aménagement directeur; qu'elle permet au public concerné d'être informé du projet de plan envisagé et de faire valoir en amont leurs observations et interrogations en conséquence;

Qu'une fois adopté, le projet de plan et son RIE ont été soumis à enquête publique, lors de laquelle le public concerné est à nouveau consulté et a la possibilité de faire part de ses réclamations;

Que le projet de plan et son RIE ont également été soumis à l'avis de plusieurs instances consultatives au sein desquelles une diversité d'intérêts est représentée;

Qu'il a été exposé ci-avant les réponses qui ont été apportées aux différents avis et réclamations;

Considérant que des réclamants jugent anormal que les sociétés propriétaires des sites en accroche aient eu la préséance sur les habitants, que seules certains comités/associations aient été consultés, et que les réunions avec les promoteurs restent opaques sans que leur PV ne soient publiés, contrairement aux réunions tenues avec les habitants;

Considérant que des réclamants critiquent le manque de transparence des réunions qui se sont tenues dans le cadre de l'élaboration du plan, notamment avec les promoteurs et les propriétaires des sites en accroche; qu'ils demandent que les procès-verbaux de ces réunions soient publiés, comme cela a été fait pour les réunions d'information et de participation du public;

Considérant que la Commission régionale de développement soutient la transparence totale du processus qu'elle estime justifiée dans la mesure du possible;

Considérant que le Gouvernement indique que la procédure d'élaboration du plan et ses processus de consultation ont été strictement suivis; que le public concerné, tant les riverains que les sociétés ayant des intérêts dans le périmètre du plan, ont eu l'occasion de s'exprimer et de faire valoir leurs observations et réclamations dans le cadre des procédures prévues à cet effet, sans préséance des uns sur les autres ou

herhaalt dat het betrokken publiek meermaals werd geraadpleegd in het kader van het informatie- en participatieproces, tijdens het openbaar onderzoek of via het advies van een raadgevend orgaan;

Overwegende dat het Vlaams Gewest opmerkt dat bij het uitwerkingsproces van het plan geen enkele Vlaamse speler was betrokken, met uitzondering van De Lijn; dat het vraagt om over de uitwerking van het plan duidelijker en efficiënter te overleggen tussen de gewesten;

Overwegende dat een aantal reclamanten het feit bekritiseren dat de gemeenten en de aangrenzende gewesten niet werden geraadpleegd;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat het gebrek aan overleg met het Waalse en het Vlaamse Gewest onwettig is;

Overwegende dat de regering herhaalt dat de adviezen van het Waals en het Vlaams Gewest werden gevraagd in overeenstemming met artikel 30/5, §3 van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 16 december 2010 betreffende de tenuitvoerlegging van de grensoverschrijdende raadplegingsprocedure die van toepassing is op het richtplan van aanleg dat in artikel 2 bepaalt dat het ontwerpplan en het MER aan de betrokken gewesten moeten worden voorgelegd tegelijk met het openbaar onderzoek; dat deze adviezen werden gevraagd in overeenstemming met de bepalingen van het samenwerkingsakkoord van 26 november 2012 tot instelling van een Informatieforum Ruimtelijke Ordening; dat deze adviezen werden gevraagd in overeenstemming met de overlegplicht die is voorzien in artikel 5 van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991;

Dat de adviezen van de betrokken gewesten geen deel uitmaken van de documenten die werden onderworpen aan het openbaar onderzoek;

Dat de bezwaren en opmerkingen van verschillende gemeenten van buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de besturen van het Vlaams Gewest bovendien werden verzameld tijdens het openbaar onderzoek;

Dat het plan overleg aanbeveelt en aanbevelingen formuleert in het kader van de mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal, om met name de modal shift te bevorderen;

Dat de invoering van dit grootstedelijke overleg niet onder de bevoegdheid van het plan valt;

Overwegende dat een aantal reclamanten het gebrek aan informatie van de burgers over het plan en het openbaar onderzoek bekritiseren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de aankondiging van het openbaar onderzoek over het plan is gebeurd in overeenstemming met het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 april 2019 betreffende de openbare onderzoeken op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en leefmilieu;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op de wettelijke termijn voor het openbaar onderzoek van het plan; dat ze die te kort vinden om echt kennis te nemen van het plan en een advies uit te brengen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat het openbaar onderzoek over het ontwerp-RPA plaatsvond van 10 oktober tot 9 december 2019 in de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Elsene, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Ukkel, Etterbeek en de stad Brussel, in overeenstemming met artikel 30/5 § 1 van het BWRO; dat de duur van het openbaar onderzoek wordt bepaald door het BWRO en niet door het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten kritiek hebben op het feit dat het plan aan het openbaar onderzoek werd onderworpen tegelijk met drie andere richtplannen van aanleg; dat al deze plannen grootschalige projecten vertegenwoordigen en dat ze duizenden zeer technische pagina's bevatten die moeten worden uitgeplozen, wat het voor de gewone burger onmogelijk maakt en voor de organisaties en instanties bijzonder moeilijk om een antwoord te formuleren;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de andere richtplannen van aanleg die tegelijk met dit plan aan het openbaar onderzoek werden onderworpen betrekking hebben op andere delen van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die onafhankelijk zijn van de perimeter van het plan;

Overwegende dat een aantal reclamanten het vereenvoudigd formulier bekritiseren dat de gemeente Oudergem voorstelde bij het openbaar onderzoek van het plan, om de redenen dat de burgers er niet vrij hun advies op kunnen noteren; dat bepaalde vragen en antwoorden gestuurd zijn; dat de gemeente haar positie van overheid gebruikt om bezwaren te induceren die in de richting gaan die zij wil, terwijl zij bevoegd is om een eigen advies uit te brengen in het kader van de uitwerkingsprocedure van het plan; dat de rol van de gemeente er

inversement; qu'il rappelle que le public concerné a été consulté à plusieurs reprises, dans le cadre du processus d'information et de participation, de l'enquête publique, ou au travers de l'avis d'une instance consultative;

Considérant que la région flamande relève qu'aucun acteur flamand n'a été impliqué dans le processus d'élaboration du plan, mis à part De Lijn; qu'elle demande la mise en place d'une concertation plus claire et plus efficace entre les régions sur l'élaboration du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le fait qu'il n'y ait pas eu de consultation des Communes et des Régions voisines;

Considérant que des réclamants estiment que l'absence de consultation des régions wallonne et flamande est illégale;

Considérant que le Gouvernement rappelle que les avis des régions wallonne et flamande ont été sollicités conformément à l'article 30/5, §3 et de l'arrêté de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 décembre 2010 relatif à la mise en œuvre de la procédure de consultation transfrontière applicable au plan d'aménagement directeur, qui dispose en son article 2 que le projet de plan et le RIE sont transmis aux régions concernées simultanément à l'enquête publique; que ces avis ont été sollicités conformément aux dispositions de l'accord de coopération du 26 novembre 2012 instaurant un Forum d'information en aménagement du territoire; que ces avis ont été sollicités conformément à l'obligation de concertation prévue à l'article 5 de l'accord de coopération du 17 juin 1991;

Que les avis rendus par les régions par les régions concernées ne font pas partie des documents soumis à enquête publique;

Que les réclamations et observations de plusieurs communes situées en dehors du territoire de la région de Bruxelles-Capitale et des administrations de la Région flamande ont par ailleurs été recueillies lors de l'enquête publique;

Que le plan préconise la mise en place d'une concertation et formule des recommandations dans la cadre de sa stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine, afin notamment de favoriser le report modal;

Que la mise en place de cette concertation métropolitaine ne relève pas du pouvoir du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le manque d'information des citoyens sur le plan et la tenue de l'enquête publique;

Considérant que le Gouvernement indique que les mesures d'annonce de l'enquête publique sur le plan ont été réalisées conformément à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement;

Considérant que des réclamants critiquent le délai légal de mise à l'enquête publique du plan, qu'ils jugent trop court pour pouvoir prendre connaissance du plan et émettre un avis;

Considérant que le Gouvernement indique que l'enquête publique sur le projet de Plan d'aménagement directeur qui s'est déroulée du 10 octobre au 9 décembre 2019 dans les communes d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Uccle, d'Etterbeek, et de la Ville de Bruxelles, conformément à l'article 30/5 § 1er du CoBAT; que la durée de l'enquête publique est définie par le CoBAT, et non pas le plan;

Considérant que des réclamants critiquent le fait que le plan ait été mis à l'enquête publique en même temps que trois autres plans d'aménagement directeur; que chacun de ces plans constitue un projet d'envergure, qui correspond à plusieurs milliers de pages de document très techniques à devoir décortiquer, ce qui rend la tâche de réponse impossible pour le citoyen ordinaire et extrêmement difficile pour les organisations et les instances;

Considérant que le Gouvernement indique que les autres plans d'aménagement directeur mis à l'enquête publique en même temps que le présent plan concerne d'autres parties du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, indépendantes du périmètre du plan;

Considérant que des réclamants critiquent le formulaire simplifié proposé par la commune d'Auderghem lors de la mise à l'enquête publique du plan, aux motifs; qu'il ne permet pas aux citoyens d'y écrire leur avis librement; que la formulation de certaines questions et réponses sont orientées; que la commune utilise sa position d'autorité publique pour induire des réclamations allant dans le sens qu'elle veut, alors qu'elle dispose d'une compétence d'avis propre dans le cadre de la procédure d'élaboration du plan; que le rôle de la commune est

enkel in bestaat om de burgers te informeren over de nadere regels van het onderzoek en om het plan en het MER ter beschikking te stellen van de burgers; dat de gemeente te veel macht heeft willen uitoefenen of zelfs haar macht misbruikt;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen dat de regering in het kader van de goedkeuring van het plan geen rekening houdt met de bezwaren die werden ingediend via het 'vereenvoudigd formulier' van de gemeente Oudergem;

Overwegende dat de regering aangeeft dat dit formulier werd opgesteld door de gemeente Oudergem, die de ingevulde formulieren bij haar advies heeft gevoegd; dat deze bezwaren op dezelfde manier werden behandeld als alle andere die werden verzameld in het kader van het openbaar onderzoek;

Overwegende dat een aantal reclamanten menen dat een advies van Elia en/of Sibelga moet worden gevraagd aangezien ondergrondse hoogspanningskabels lopen of zullen lopen binnen de perimeter van het plan en er tal van elektrische laag- en middenspanningscabines zullen worden voorzien; dat het belangrijk is om na te gaan of het elektrisch of elektromagnetisch veld kleiner is dan 0, 1 uT (microTesla) op 1 m afstand van de mensen om zich te wapenen tegen de gezondheidsrisico's;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de inrichting en de door te voeren wijzigingen aan het elektriciteitsnet niet binnen de mate van detail van het plan vallen, maar in het kader van de vergunningsaanvragen zullen worden bestudeerd en bepaald;

Overwegende dat de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie meent dat het planningsproces moet worden verbeterd, vooral op het vlak van participatie;

Overwegende dat een aantal reclamanten vragen om het participatieproces te herzien zodat het meer ten goede kan komen aan het project;

Overwegende dat een aantal reclamanten meer burgerparticipatie vragen door de verschillende actoren en de verschillende wijkcomités meer te betrekken;

Overwegende dat een aantal reclamanten voorstellen om het planningsproces als volgt te herzien:

1. Lancering van een nieuw participatieproces om de visie te versterken met een duur van 6 maanden;

2. Organisatie van een nieuw openbaar onderzoek over het ontwerpplan, over de effecten die verder moeten worden toegelicht en over de alternatieven;

3. Wijziging van het ontwerpplan door het bureau belast met de ontwikkeling van het project en het bureau belast met de beoordeling van de effecten;

4. Voorstelling aan het publiek van de meer uitgewerkte en finale visie van het plan en organisatie van een nieuw openbaar onderzoek;

5. Motivatie van het bestuur wanneer bezwaren van burgers niet in aanmerking werden genomen;

6. Geleidelijke uitvoering van het RPA met op termijn een evaluatie van de eerste stappen;

Overwegende dat de regering aangeeft dat de verbetering van het plannings- en participatieproces geen deel uitmaakt van het plan;

IX. Samenvatting van de manier waarop de milieuoverwegingen in het plan werden geïntegreerd

Overwegende dat dit plan van aanleg voldoet aan de aanbevelingen van het MER die er, soms in een verordenende vorm, in verwerkt zijn, met uitzondering van de aspecten die buiten de mate van detail van het plan vallen en die bij de indiening van de vergunningsaanvragen onderzocht zullen moeten worden;

Dat de uitwerking van het MER namelijk een iteratief proces was dat gelijktijdig met de opmaak van het RPA plaatsvond, waardoor met de aanbevelingen van het MER dus rekening werd gehouden en zij in het RPA werden opgenomen naarmate de studies vorderden.

Dat het MER bijvoorbeeld aanbeveelt om:

— voor de mobiliteitshub een nieuwe geactualiseerde dimensioneringsstudie te plannen die rekening houdt met de geschatte verplaatsingsgewoonten eens de parking er zal zijn;

— af te zien van de verlenging van de metro om reden van de kostprijs in verhouding tot het aantal te vervoeren personen;

— te zorgen voor een voldoende gedifferentieerd aanbod van woningen voor ouderen (niet alle ouderen hebben immers dezelfde behoeften): woonzorgcentra, rolstoeltoegankelijke appartementen in de nabijheid van de diensten, enz.;

uniquement d'informer ses citoyens des modalités de cette enquête et de mettre le plan et le RIE à la disposition de ses citoyens; que la commune a commis un excès de pouvoir si pas un détournement de pouvoir;

Considérant que des réclamants demandent que les réclamations introduites via le « formulaire simplifié » de la commune d'Auderghem soient écartées par le Gouvernement dans le cadre de l'adoption du plan;

Considérant que le Gouvernement indique que ce formulaire a été mis en place par la commune d'Auderghem, qui a transmis les formulaires complétés en annexe de son avis; que ces réclamations ont été traitées de la même manière que tout autre réclamation recueillie dans le cadre de l'enquête publique;

Considérant que des réclamants estiment qu'un avis d'Elia et/ou Sibelga doit être sollicité car des câbles souterrains à haute tension passent ou passeront dans le périmètre du plan et qu'il y aura de nombreuses cabines électriques à Basse Tension et Moyenne Tension; qu'il importe de vérifier que le champ électrique ou électromagnétique soit inférieur à 0, 1 uT (microTesla) à 1 m de distance des gens afin de se prémunir contre les risques sur la santé;

Considérant que le Gouvernement indique que l'aménagement et les modifications à apporter au réseau électrique ne relève pas du degré de détail du plan, mais seront étudiés et déterminés dans le cadre des demandes de permis;

Considérant que la Commission régionale de développement estime qu'il y a lieu d'améliorer le processus de planification, en particulier en matière de participation;

Considérant que des réclamants demandent que le processus de participation soit revu et amélioré afin qu'il puisse mieux bénéficier au projet;

Considérant que des réclamants demandent une participation citoyenne plus forte, au travers de l'implication des différents acteurs et des différents comités de quartier;

Considérant que des réclamants suggèrent de revoir le processus de planification comme suit :

1. Lancement d'un nouveau processus de participation et de renforcement de la vision d'une durée de 6 mois;

2. Tenue d'une nouvelle enquête publique sur le projet de plan, sur les effets à approfondir et sur les alternatives;

3. Modification du projet de plan par le bureau chargé du développement du projet et le bureau chargé de l'évaluation de ses incidences;

4. Présentation publique de la vision plus élaborée et finale du plan, avant la tenue d'une nouvelle enquête publique;

5. Motivation de l'administration en cas de non prise en compte de réclamations des citoyens;

6. Mise en œuvre progressive du PAD avec, à terme, une évaluation des premières étapes;

Considérant que le Gouvernement indique que l'amélioration du processus de planification et du processus de participation ne relève pas du contenu du plan;

IX. Résumé de la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées au plan

Considérant que le présent plan d'aménagement s'inscrit dans les recommandations du RIE et les a intégrées, parfois sous forme réglementaire, à l'exception des aspects qui ne relèvent pas du degré de détail du plan et qui devront être examinés à l'occasion des demandes de permis;

Qu'en effet, l'élaboration du RIE fut un processus itératif parallèle à l'élaboration du PAD, les recommandations du RIE ayant donc été prises en compte et intégrées dans le PAD au fur et à mesure des études.

Qu'à titre d'exemple, le RIE recommande de :

— Prévoir une nouvelle étude de dimensionnement actualisée pour le hub de mobilité et tenant compte des habitudes de déplacements estimées à l'horizon de la réalisation du parking;

— Abandonner le prolongement du métro pour des raisons de coût en rapport avec le nombre de personnes à transporter.

— Prévoir une offre suffisamment différenciée de logements pour personnes âgées (toutes les personnes âgées n'ont en effet pas les mêmes besoins) : résidences-services, appartements accessibles aux fauteuils roulants à proximité des services, etc.;

Dat in het RPA bepaald is dat:

— Er met het oog op de uitvoering van het plan een aanvullende studie nodig is om de capaciteit en de exacte programmatie van de mobiliteitshub te bepalen; het nauwkeurig bepalen van die capaciteit valt buiten de detailleringsgraad van het plan, dat enkel een geschat bereik geeft. Dat bereik zal nader worden bepaald rekening houdend met de geschatte verplaatsingsgewoonten eens de parking er zal zijn;

— het tramnet moet worden verlengd om de mobiliteitshub te bedienen; de optie tram is de optie met de beste prijs-kwaliteitverhouding; de werken in verband met de bouw van een tram zijn minder duur dan die in verband met de bouw van een metro; de tram biedt voldoende capaciteit om de pendelaars te vervoeren vanaf de P+R, in tegenstelling tot een bus of een pendeldienst;

— De opvangvoorzieningen en aangepaste woningen voor ouderen als prioritair worden beoordeeld;

Overwegende dat na afloop van het volledige analyseproces, de volgende aanbevelingen van het MER echter niet of slechts gedeeltelijk werden opgenomen in dit ontwerpplan:

a) Een eigen baan voor bussen behouden naast die voor de trams;

Overwegende dat het strategische luik van het plan de inrichting aanbeveelt van een aparte site voor de tram- en buslijnen die de stad binnenrijden, tussen de terminus van tramlijn 8 en het intermodale plein Herrmann-Debroux; dat deze aparte site minstens 7 meter breed moet zijn en de potentiële conflicten met de andere gebruikers van de openbare ruimte tot het strikte minimum moet beperken;

Dat het ter hoogte van de site Stadion-Adeps in het noorden een rijweg voorziet voor voertuigen van de hulpdiensten en leveringen, die gedeeld wordt met de actieve vervoerswijzen;

Dat de opportuniteit van de inrichting van een aparte site voor bussen en een afzonderlijke aparte site voor trams bestudeerd zal worden door de MIVB en Brussel Mobiliteit; Dat het erom gaat de bus de mogelijkheid te bieden het eindstation van de tramlijn te omzeilen; dat dit inrichtingsdetail geen deel uitmaakt van het plan.

b) Een verbinding maken:

o Tussen de Ooienstraat ten westen van de spoorweg en de weg rondom de sokkel, ten zuiden van de site;

o Tussen het park L26 en de Briljantstraat (verbinding met Hof ter Coigne en het Reigerbospark (Ijsvogellaan);

o Tussen het noordoosten van de site en de brug over de spoorweg, langs de sporen om het traject tot het metrostation Delta te verkorten;

Een passerelle inrichten tussen de vloerplaat van het CHIREC en het dak van de sokkel, over de parkway om te zorgen voor een directe en gemakkelijke verbinding tussen die ruimtes;

Ter hoogte van de Beaulieusite minstens één noord-zuidverbinding voor zachte vervoerswijzen aanleggen;

Minstens één opening in de bouwlijn creëren naast het park in het noorden, in de as met de loodrechte wegen, bijvoorbeeld de Louis Clesselaan, gelegen in het midden van de Mulderslaan;

Overwegende dat het ontwerp-RPA niet belet om de aanbevelingen in verband met de openbare ruimte, de verbindingen en de openingen uit te voeren, maar het deze niet vooropstelt omwille van de overwegingen die uiteengezet zijn in het onderzoek van de bezwaren met betrekking tot die aanbevelingen;

c) De hogere gebouwen langs de as van de Vorstlaan vestigen om die laan te structureren en de impact van de beschaduwing op het park te beperken;

Overwegende dat het RPA echter is aangepast om met deze aanbeveling rekening te houden; dat de bouwprofielen langs het park verlaagd werden om de beschaduwing daarop te beperken; Dat in het noordoosten van het gebied, tegenover het openbare plein, bouwhoogtes van gemiddeld zes bouwlagen per vergunning zijn opgelegd, met een minimum van twee en een maximum van zeven bouwlagen

Dat het RPA de flexibiliteit biedt om in het project een verdeling van de verschillende bouwprofielen op de site voor te stellen;

d) Op de Demeysite, ofwel de bouwprofielen beperken tot G+3 langs de 12 m brede wegen, ofwel de G+4-bouwprofielen behouden en de rijbaan verbreden tot 14 m, ofwel diverse en gevarieerde achteruitbouwstroken creëren;

Overwegende dat het RPA echter is aangepast om met deze aanbeveling rekening te houden; dat het ontwerp-RPA ten zuiden van de Demeysite lagere bouwprofielen voorstelt, die afgestemd zijn op de bestaande bouwprofielen;

Dat de hogere bouwprofielen zich op een afstand van de bestaande gebouwen bevinden;

Dat het RPA geen beperkingen oplegt voor de maximale breedte van de wegen; dat in het ontwikkelde project interne wegen van meer dan 12 meter kunnen worden voorgesteld; Dat het plan een vrije inplanting toelaat van de gebouwen in de zone, op voorwaarde dat de gebouwen langs het stadspark Demey en rondom het openbaar park, op de eerste

Que le PAD prévoit que :

— Une étude complémentaire devrait être menée pour déterminer la capacité et la programmation exacte du hub de mobilité dans le cadre de la mise en œuvre du plan; la détermination de cette capacité précise ne relevant pas du degré de détail du plan qui se borne à donner une fourchette estimative qui sera précisée compte tenu des habitudes de déplacements estimées à l'horizon de la réalisation du parking;

— le réseau de tram soit prolongé pour desservir le hub de mobilité; l'option tram est celle qui présente le meilleur rapport qualité/cout; les travaux liés à la construction d'un tram sont moins couteux et moins long que ceux liés à la construction d'un métro; le tram présente une capacité suffisante pour transporter les navetteurs depuis le P+R, au contraire d'un bus ou d'une navette;

— Les équipements d'accueil et logements adaptés aux personnes âgées sont jugés prioritaires;

Considérant qu'au terme de tout le processus d'analyse, les recommandations suivantes du RIE n'ont toutefois pas été intégrées ou ont été partiellement intégrées dans le présent projet de plan :

a) Maintenir un site propre bus en plus du site propre tram;

Considérant que le volet stratégique du plan préconise l'aménagement d'un site propre dédié aux lignes de tram et au bus en entrée de ville, entre le terminus de la ligne de tram 8 et la place intermodale Herrmann-Debroux; que ce site propre doit avoir une largeur minimale de 7 m et réduire au strict minimum la possibilité de conflit avec les autres usagers de l'espace public;

Qu'il prévoit au niveau du site Stade-Adeps une voirie carrossable au nord pour les véhicules d'urgence et les livraisons, qui est partagée avec les modes actifs;

Que l'opportunité de l'aménagement d'un site propre réservé au bus distinct d'un site propre réservé au tram sera étudié par la Sitb et la Bruxelles Mobilité; Que l'enjeu est de permettre au bus de contourner le teminus tram; que ce détail d'aménagement ne relève pas du plan.

b) Créer une connexion :

o Entre la rue des Brebis à l'ouest du chemin de fer et la voirie contournant le socle, au sud du site;

o Entre le Parc L26 et la rue du Brillant (connexion vers Hof ter Coigne et le parc de la Héronnière (avenue du Martin Pêcheur);

o Entre le nord-est du site et le pont sur la voie de chemin de fer, en longeant les voies afin de raccourcir le trajet jusqu'à la station de métro Delta;

Aménager une passerelle entre la dalle du CHIREC et la toiture du socle, par-dessus le parkway afin d'assurer une connexion directe et facilitée entre ces espaces;

Créer, au niveau du site Beaulieu, au minimum une connexion nord-sud par-delà l'axe du métro pour les modes doux;

Créer au minimum une percée dans le front bâti jouxtant le parc au nord, dans l'axe avec les voiries perpendiculaires, par exemple l'avenue Louis Clesse, située au milieu de l'avenue des Meuniers;

Considérant que le projet de PAD n'empêche pas la réalisation des recommandations portant sur l'espace public, les connexions et les percées, mais ne les préconise pas pour les considérations exposées dans l'examen des réclamations ayant trait à ces recommandations;

c) Implanter les immeubles plus élevés le long de l'axe du boulevard du Souverain afin de structurer ce dernier et de diminuer l'impact de l'ombrage sur le parc;

Considérant que le PAD a toutefois été modifié pour prendre en considération cette recommandation; que les gabarits le long du parc ont été réduits pour limiter l'ombrage sur celui-ci; Qu'au nord-est de la zone, face à la place publique, les hauteurs ont été précisées en imposant une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et des hauteurs minimum et maximum de 2 et 7 niveaux

Que la flexibilité offerte par le PAD laisse au projet le soin de proposer une répartition des différents gabarits sur le site;

d) Sur le site Demey, soit limiter les gabarits à du R+3 le long des voiries de 12 m de large, soit conserver les gabarits R+4 et élargir la voirie à 14 m, soit créer des zones de recul diverses et variées;

Considérant que le PAD a toutefois été modifié pour prendre en considération cette recommandation; que le projet de PAD propose des gabarits plus bas au sud du site Demey, en vue de s'aligner sur les gabarits existants;

Que les gabarits plus élevés se trouvent éloignés des bâtiments existants;

Que le PAD ne limite pas les voiries en ce qui concerne leur largeur maximale; que le projet développé pourra proposer des voiries internes de plus de 12 mètres; Que le plan permet une implantation libre des immeubles dans la zone, pour autant que les immeubles implantés le long du parc urbain Demey et sur le pourtour de la place publique

twee bouwlagen, hun voorgevel op de rooilijn hebben, met dien verstande dat afwijkingen toegelaten zijn;

e) Een ligging voor het recypark zoeken in het geval dat het niet op de huidige plaats kan blijven;

Overwegende dat het RPA de prioritaire voorzieningen in het gebied opnoemt; dat het recypark deel uitmaakt van die voorzieningen; dat het plan aanbeveelt om het recypark op zijn huidige plaats te behouden;

X. Redenen die hebben geleid tot de keuze van het plan zoals het werd goedgekeurd, rekening houdend met de overwogen andere redelijke oplossingen

Gelet op artikel 30/6 van het BWRO waarin bepaald is dat het besluit houdende definitieve goedkeuring van het RPA in zijn motivering de redenen samenvat die hebben geleid tot de keuze van het plan zoals het werd goedgekeurd, rekening houdend met de overwogen andere redelijke oplossingen;

Overwegende dat de opmaak van het MER een iteratieve oefening was, die niet enkel tot doel had om de programmering van het RPA te omschrijven en de noemenswaardige voorzienbare effecten op het leefmilieu ervan te bepalen en te beoordelen, maar ook om bij te dragen tot de verbetering van het RPA terwijl het werd uitgewerkt;

Overwegende dat verschillende redelijke alternatieve liggingen voor de P+R en de productieactiviteiten binnen de perimeter van het plan in het MER zijn onderzocht;

Overwegende dat de verschillende infrastructuuralternatieven voor de aanleg van een tunnel, voor de inrichting van een stadsboulevard en voor de aanleg van de P+R en de aansluiting ervan op de metro in het MER zijn onderzocht;

Dat na die vergelijkende analyses het ontwerpplan zoals het voorligt, werd gekozen om de redenen:

— dat de ligging van de P+R de meest geschikte is, rekening houdend met de technische beperkingen, de milieugevoeligheden (biodiversiteit, waterbeheer, enz.) en de onmogelijkheid om op basis van het RPA ergens anders dan in het gebied waarop het betrekking heeft, een P+R aan te leggen;

— dat de productieactiviteiten gepaard gaan met beperkingen op het vlak van inplanting en inpassing in de buurt die onverenigbaar zijn met de door de regering nagestreefde mix; die er vier sites zijn onderzocht als alternatieve ligging voor het programma van productieactiviteiten dat in het RPA wordt vooropgesteld: Delta P+R, Demey, Pleinlaan (zuiden) en Driehoek; dat de site van de Driehoek uit het onderzoek van de alternatieve liggingen als beste oplossing naar voor komt.

— dat de aanleg van een tunnel te grote gevolgen inhoudt voor de afstroming van het grondwater;

— dat het technisch gezien zeer moeilijk of zelfs onmogelijk is om de metro tussen Demey en Beaulieu ondergronds aan te leggen, omdat zich op die plaats een collector bevindt;

— dat van de drie onderzochte versies van de stadsboulevard de weg aan de zuidkant de meest geschikte is omwille van de voordelen die deze biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimtes;

— dat de herbestemming van het viaduct geen significant voordeel biedt ten opzichte van de nadelen van het behoud van deze infrastructuur (beschaduwing, mobiliteit, stedenbouw);

Overwegende dat de P+R een begeleidende oplossing biedt voor de afbraak van het viaduct;

Dat de P+R-functie kan worden uitgebreid tot andere vormen van mobiliteit om op die manier een volwaardige HUB te vormen,

Dat die HUB een doeltreffende oplossing is voor de verplaatsingen van de pendelaars, maar ook en vooral voor de Brusselaars die op een andere manier dan met hun eigen wagen buiten Brussel willen gaan;

Overwegende dat het MER met het oog op de programmeringsfase voor de aanpalende sites van het plan de te verwachten effecten van drie RPA-alternatieven heeft bepaald en onderzocht; dat voor die alternatieven de geplande bestemmingen en oppervlaktes bepaald zijn;

Dat daarbij drie alternatieven werden onderzocht: alternatief 0, alternatief 1 en alternatief RPA;

Dat er varianten voor de sites Delta en Demey werden overwogen;

Dat op basis van die analyse de kansen en bedreigingen die met elke grote strategische uitdaging gepaard gaan, bepaald konden worden;

Dat de regering die analyses onderschrijft;

Dat in het MER op basis daarvan enerzijds uiteindelijke aanbevelingen voor de projectdragers zijn geformuleerd en anderzijds opvolgingsmaatregelen voor de overheid zijn voorgesteld;

XI. Opvolging van het RPA

Overwegende dat de regering de ambtenaren van het bestuur belast met territoriale planning benoemt die haar om de vijf jaar na de goedkeuring van het plan een verslag voorleggen over de follow-up van de noemenswaardige gevolgen van de uitvoering van het RPA op het leefmilieu, teneinde met name in een vroegtijdig stadium de

forment, de par leur deux premiers niveaux, un plan de façade principal à l'alignement, étant précisé que des décrochés sont autorisés;

e) Rechercher une localisation permettant d'accueillir le recypark dans le cas où il ne peut être maintenu à sa place actuelle;

Considérant que le PAD liste les équipements prioritaires dans la zone; que le recypark fait partie de ces équipements; que le plan préconise le maintien du recypark à son emplacement actuel;

X. Raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées

Vu l'article 30/6 du CoBAT qui impose que l'arrêté adoptant définitivement le PAD résume, dans sa motivation les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées;

Considérant que le RIE a été établi comme un exercice itératif, qui ne visait pas seulement à décrire la programmation du PAD et d'en identifier et évaluer les incidences prévisibles notables sur l'environnement, mais également à contribuer, en cours d'élaboration du PAD, à son amélioration;

Considérant qu'à l'échelle du périmètre du plan, le RIE a étudié différentes alternatives de localisation raisonnables en ce qui concerne le P+R et les activités productives;

Considérant que le RIE a étudié les différentes alternatives d'infrastructure pour la création d'un tunnel, pour l'aménagement d'un boulevard urbain, pour la réalisation du P+R et sa connexion au métro;

Qu'à l'issue de ces analyses comparatives, le projet de plan tel que proposé a été choisi au motif que :

— la localisation du P+R était la plus opportune compte tenu des contraintes techniques, des sensibilités environnementales (biodiversité, gestion des eaux, ...) et l'impossibilité de mettre en œuvre , dans le cadre du PAD, un P+R ailleurs que sur son territoire;

— que les activités productives imposent des contraintes d'implantation et d'intégration dans le voisinage qui sont incompatible avec l'objectif de mixité cherché par le Gouvernement; que quatre sites ont été étudiés comme alternatives de localisation du programme d'activités productives envisagé dans le PAD : Delta P+R, Demey, La Plaine (sud) et Triangle; que le site Triangle est la meilleure solution retenue suite à l'analyse des alternatives de localisation.

— que la création d'un tunnel implique des incidences trop importantes sur l'écoulement des eaux souterraines;

— Que l'enfouissement du métro entre Demay et Beaulieu est techniquement très compliqué voire impossible au vu du collecteur présent à cet endroit;

— Que, parmi les trois versions de boulevard urbain étudiées, le positionnement de la voirie au Sud est la plus opportune au vu des avantages que cela crée en termes de qualité des espaces publics;

— Que la réaffectation du viaduc n'apporte pas d'avantage significatif au regard des désavantages de garder cette infrastructure (ombrage, mobilité, urbanisme);

Considérant que le P+R apporte une solution d'accompagnement à la destruction du viaduc;

Que la fonction P+R peut être étendue à d'autres usages de mobilité et créer ainsi un véritable HUB,

Que ce HUB est une réponse efficace pour les déplacements des navetteurs mais aussi et surtout pour les Bruxellois désireux de sortir de Bruxelles autrement qu'avec leur propre voiture;

Considérant qu'à l'échelle des sites en accroche du plan; dans le cadre de la phase de programmation, le RIE a défini et analysé les incidences prévisibles de trois alternatives de PAD; que ces alternatives ont été définies en termes de programme des affectations et des surfaces;

Que, ainsi, trois alternatives ont été analysées : alternative zéro, alternative 1, alternative PAD;

Que des variantes ont été envisagées pour les sites Delta et Demey;

Que cette analyse a permis d'identifier les opportunités et menaces propres à chaque enjeu stratégique principal;

Que le Gouvernement fait siennes ces analyses;

Que, sur cette base, le RIE a produit d'une part des recommandations finales à destination des porteurs de projet et d'autre part une proposition de mesures de suivi à l'attention des autorités publiques;

XI. Suivi du PAD

Considérant que le Gouvernement désigne les fonctionnaires de l'administration en charge de la planification territoriale qui déposent auprès de lui, tous les cinq ans à dater de l'adoption du plan, un rapport sur le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du PAD, afin d'identifier notamment à un stade précoce

onvoorziene negatieve gevolgen en de eventuele corrigerende maatregelen te identificeren (art. 30/11 van het BWRO);

Overwegende dat een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende die benoeming gelijktijdig met dit RPA van kracht zal worden;

Overwegende dat de identificatie van indicatoren en de opvolging ervan het mogelijk maken de ontwikkeling van het RPA te meten en te beschikken over een globale en transversale visie op de evolutie ervan;

Dat de ambtenaren belast met de milieutechnische follow-up alle redelijke, beschikbare en best passende maatregelen zullen treffen om te zorgen voor de milieutechnische follow-up van het plan;

Overwegende dat de regering de keuze van de in het milieueffectenrapport voorgestelde indicatoren onderschrijft, onverminderd het eventuele gebruik van andere indicatoren door de ambtenaren die belast zijn met de opvolging van het RPA; Dat zij zich evenwel de mogelijkheid voorbehoudt om die later, indien nodig, te verfijnen;

Overwegende dat het gaat om de volgende indicatoren:

— Oppervlakte per bestemming in de zin van het GBP,
— V/T-verhouding (op privéperceel),
— Bouwprofielen en architecturale kwaliteit van de nieuwe bouwwerken in woongebied,
— Integratie van de nieuwe bouwwerken in het gemengde gebied,
— Aantal gecreëerde plaatsen in scholen en crèches,
— Gecreëerde en ingenomen oppervlaktes voor openbare voorzieningen,
— Aantal sociale woningen,
— Aantal gecreëerde woningen,
— Commercieel aanbod,
— Typologie van de productieactiviteiten,
— Opvolging van de verzadiging van de alternatieve vervoermiddelen voor de auto (bus, tram, trein, fietsenstalling, deelfiets en -auto, enz.),
— Aantal parkeerplaatsen voor motorvoertuigen,
— Aantal parkeerplaatsen voor fietsen,
— Doorlatendheid voor de actieve vervoerswijzen,
— Beperkte toegankelijkheid voor motorvoertuigen,
— De klachten van de bewoners verzamelen (bij Leefmilieu Brussel is er al een structuur voor de verzameling van klachten),
— Biotoop-oppervlaktefactor (BAF),
— Oppervlakte groendaken toegankelijk voor het publiek,
— Ondoorlatendheid van de site,
— Regenwaterbeheer,
— Circulaire economie;

Dat het op basis van die indicatoren mogelijk moet zijn om:

* de belangrijkste uitdagingen/effecten en de efficiëntie van de aanbevelingen in het MER op te volgen;
* eventuele "onvoorziene" gebeurtenissen te detecteren;
* het RPA gedurende zijn volledige levensduur te "monitoren" om het aan te passen aan veranderingen in of rond het RPA;

Dat de wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu al regelmatig worden opgevolgd op basis van indicatoren die betrekking hebben op de sociaal-economische ontwikkeling van de stad, de natuurlijke omgeving en de leefomgeving;

Dat deze opvolgingsmaatregelen betrekking hebben op een zeer breed spectrum van interventies en tal van actoren en dat zij ook het Waals en het Vlaams Gewest, die op verschillende momenten bij het proces betrokken zullen worden, onrechtstreeks aanbelangen;

Dat de eerste stap er in dat verband in bestaat een orgaan op te richten dat verantwoordelijk zal zijn voor de organisatie van de uitvoering van het plan, de milieumonitoring, het overleg en de communicatie;

Dat de eerste taak erin zal bestaan een fasering te specificeren om coherente projectgebieden te identificeren en een logische volgorde voor de uitvoering ervan te bepalen;

Overwegende dat de regering de in het milieueffectenrapport voorgestelde methodiek onderschrijft, onverminderd de toepassing van een aanvullende methodiek door de ambtenaren die belast zijn met de opvolging van het RPA; Dat de opvolging van het RPA dus in drie delen zal worden georganiseerd:

* De analyse van de uitgereikte stedenbouwkundige en milieuvergunningen;
* De beoordeling van de evolutie van de betrokken site in overeenstemming met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA;

les impacts négatifs imprévus et les éventuelles mesures correctrices à engager (art. 30/11 du CoBAT);

Considérant qu'un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à cette désignation entrera en vigueur concomitamment au présent PAD;

Considérant que l'identification d'indicateurs et le suivi de ceux-ci permettent de mesurer le développement du PAD et de disposer d'une vision globale et transversale au regard de son évolution;

Que les fonctionnaires chargés du suivi environnemental mettront en œuvre toutes les mesures raisonnables, disponibles et les mieux adaptées pour assurer le suivi environnemental du plan;

Considérant que le Gouvernement fait sien le choix des indicateurs proposés par le rapport sur les incidences environnementales, sans préjudice de l'utilisation éventuelle d'autres indicateurs par les fonctionnaires en charge du suivi du PAD; Qu'il se réserve toutefois la possibilité de les affiner ultérieurement en cas de besoin;

Considérant ces indicateurs sont les suivants :

— Superficie par affectation au sens du PRAS,
— Rapport P/S (sur parcelle privée),
— Gabarits et qualité architecturale des nouvelles constructions en zone d'habitation,
— Intégration des nouvelles constructions dans la zone mixte,
— Nombre de places créées dans les écoles et les crèches,
— Surfaces d'équipements publics crées et occupées,
— Nombre de logements sociaux,
— Nombre de logements créés,
— Offre commerciale,
— Typologie des activités productives,
— Suivi de la saturation des équipements de transport alternatifs à la voiture (bus, tram, train, stationnement vélo, vélo et auto partagées, etc.),
— Nombre d'emplacements de stationnement pour les véhicules motorisés,
— Nombre d'emplacements pour les vélos,
— Perméabilité aux modes actifs,
— Accessibilité restreinte aux véhicules motorisés,
— Collecter les plaintes des habitants (une structure de collecte des plaintes est déjà en place auprès de Bruxelles Environnement),
— Coefficient de Biotope par Surface (CBS),
— Superficie de toitures vertes accessibles au public,
— Taux d'imperméabilisation du site,
— Gestion des eaux pluviales,
— Economie circulaire;

Que ces indicateurs doivent permettre :

* De suivre les enjeux/incidences majeures et l'efficacité des recommandations préconisées dans le RIE;
* De détecter les éventuels « imprévus »;
* De « monitorer » le PAD sur toute sa durée de vie afin de l'adapter suivant des changements alentours ou internes au PAD;

Que les quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale font déjà l'objet d'un suivi régulier sur base d'indicateurs qui concernent l'évolution socio-économique de la ville, du milieu naturel et du cadre de vie;

Que ces mesures de suivi concernent un spectre très large d'interventions et beaucoup d'acteurs et qu'elles impliquent également indirectement les Régions wallonne et flamande qui, à plusieurs moments, interviendront dans le processus;

Que dans ce contexte, la première action est la création d'un organe dont la responsabilité sera de procéder à l'organisation de la mise en œuvre du plan, à son monitoring environnemental et à la concertation et la communication;

Que la première tâche sera de préciser un phasage afin d'identifier des zones cohérentes de projets et un ordre logique pour les mettre en œuvre;

Considérant que le Gouvernement fait sienne la méthodologie proposée par le rapport sur les incidences environnementales, sans préjudice d'une méthodologie complémentaire à adopter par les fonctionnaires en charge du suivi du PAD; Que le suivi du PAD s'organisera ainsi en trois parties :

* L'analyse des permis d'urbanisme et d'environnement délivrés;
* L'évaluation de l'évolution du site concerné en fonction des objectifs du volet stratégique du PAD;

* Een actualisering van de bestaande situatie om de milieueffecten met betrekking tot de meest relevante thema's te beoordelen, met vermelding van de eventuele te nemen corrigerende maatregelen;

Overwegende dat de regering ook de in het milieueffectenrapport voorgestelde bestaande gegevensbronnen en -soorten onderschrijft, onverminderd aanvullende gegevensbronnen en -soorten die kunnen worden verstrekt door de ambtenaren die belast zijn met de opvolging van het RPA;

Dat die bestaande gegevensbronnen en -soorten de volgende zijn: de overzichten van de handel, het kantorenpark, de productieactiviteiten en de huisvestingsvergunningen, de staat van het leefmilieu in Brussel, de statistische gegevens die gekoppeld zijn aan verschillende nationale enquêtes, de wijkmonitoring, de gegevens waarover de gemeentelijke overheden beschikken, de verkavelings-, stedenbouwkundige en milieuvergunningen en de andere overheidsbronnen (of semi-overheidsbronnen) die verband houden met openbare diensten en instellingen die actief zijn in de perimeter van het betreffende gebied;

XII. Evaluatieverslag gelijkekansentest

Gelet op de gelijkekansentest die verplicht is krachtens de ordonnantie van 4 oktober 2018, aangevuld door een uitvoeringsbesluit van 22 november 2018, opgesteld op 1 juni 2021;

Op voordracht van de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Het richtplan van aanleg "Herrmann-Debroux" wordt goedgekeurd.

Het omvat:

1° Een informatief luik ter informatie;

2° Een strategisch luik ter informatie, waarin de grote principes en de belangrijkste gedragslijnen voor de inrichting van de betreffende perimeter worden aangeduid;

3° Een reglementair luik, met dwingende kracht, bestaande uit schriftelijke en grafische voorschriften;

4° Kaarten met de feitelijk bestaande situatie en rechtssituatie: ;

Deze elementen zijn als bijlage bij dit besluit;

Art. 2. Het richtplan van aanleg "Delta-Herrmann-Debroux" wordt van kracht 15 dagen nadat het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 3. Het regeringslid dat bevoegd is voor territoriale ontwikkeling, wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Bijlagen.

Bijlage 1. Het richtplan van aanleg "Delta-Herrmann-Debroux", bestaand uit de volgende onderdelen:

1° Het informatieve luik ter informatie;

2° Het strategische luik ter informatie;

3° Het reglementaire luik met dwingende kracht, bestaande uit schriftelijke en grafische voorschriften;

4° Bijlagen.

Bijlage 2 – Advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 9 juli 2020

Brussel, 28 april 2022.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor lokale besturen, territoriale ontwikkeling, stadsbeleid, monumenten en landschappen, studentenzaken, toerisme en de haven van Brussel,

R. VERVOORT

* Une mise à jour de la situation existante pour évaluer les impacts environnementaux au niveau des thématiques les plus pertinentes avec indication des éventuelles mesures correctives à prendre;

Considérant que le Gouvernement fait également siens les sources et types de données existantes proposés par le rapport sur les incidences environnementales, sans préjudice de sources et types de données complémentaires à fournir par les fonctionnaires en charge du suivi du PAD;

Que ces sources et types de données existantes sont les observatoires du commerce, des bureaux, des activités productives et des permis logement, l'état de l'environnement bruxellois, les données statistiques en lien avec diverses enquêtes réalisées à l'échelle nationale, le monitoring de quartiers, les données en possession des administrations communales, les permis de lotir, d'urbanisme et d'environnement, ainsi que le sources publiques ou parapubliques liées aux services publics et organismes actifs dans le périmètre de la zone concernée;

XII. Rapport d'évaluation test égalité des chances

Vu le test égalité des chances rendu obligatoire par l'ordonnance du 4 octobre 2018, complétée par un arrêté d'exécution du 22 novembre 2018, établi en date du 1er juin 2021;

Sur la proposition du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'aménagement du territoire;

Après délibération,

Arrête :

Article 1er. Le plan d'aménagement directeur « Herrmann-Debroux » est arrêté.

Il comporte :

1° Un volet informatif à valeur indicative;

2° Un volet stratégique à valeur indicative, qui indique les grands principes et les principales lignes de conduite pour l'aménagement du périmètre concerné;

3° Un volet réglementaire, avec force obligatoire, composé de prescriptions littérales et graphiques;

4° Des cartes de la situation existante de fait et de droit;

Ces éléments sont annexés au présent arrêté;

Art. 2. Le plan d'aménagement directeur "Delta-Herrmann-Debroux" entre en vigueur 15 jours après sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Le membre du Gouvernement qui a le Développement territorial dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Annexes.

Annexe 1. Le plan d'aménagement directeur « Delta-Herrmann-Debroux » », composé des éléments suivants:

1° Le volet informatif à valeur indicative,

2° Le volet stratégique à valeur indicative,

3° Le volet règlementaire à force obligatoire composé de prescriptions littérales et graphiques,

4° Des annexes,

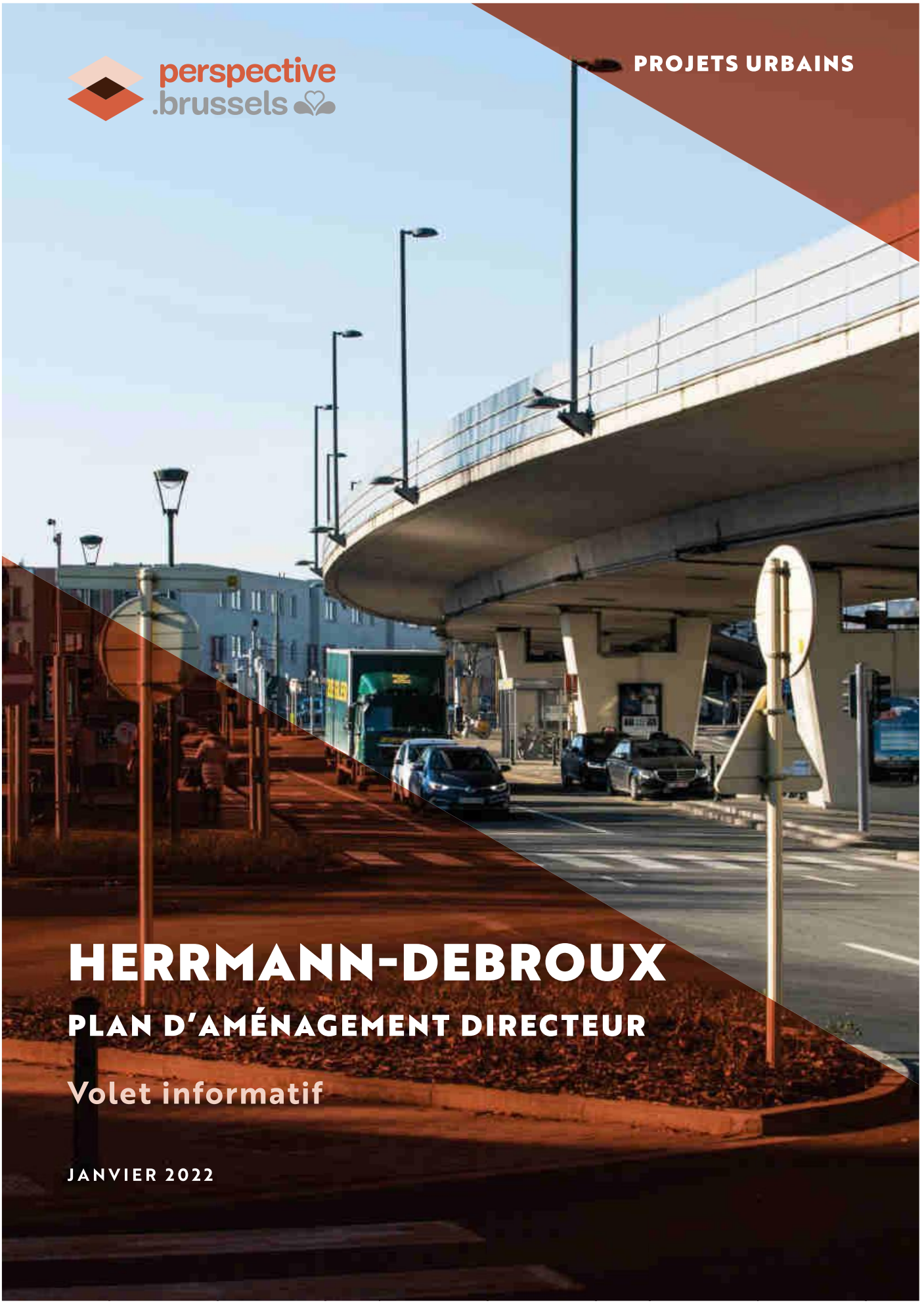
Annexe 2 – Avis de la Commission régionale de développement du 9 juillet 2020

Bruxelles, le 28 avril 2022.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme et du Port de Bruxelles,

R. VERVOORT


perspective
.brussels
PROJETS URBAINS
HERRMANN-DEBROUX
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
Volet informatif
JANVIER 2022

ÉTUDE RÉALISÉE PAR
ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris - Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

PHOTO DE COUVERTURE
© Jonathan Ortegat

MISE EN PAGE
Tipik

CONTACT
herrmann-debroux@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE
Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/02

HERRMANN-DEBROUX

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet informatif

JANVIER 2022

perspective .brussels

ORG

d'ici là

COMMON GROUND ruimte maken

ARIES CONSULTANTS

SWECO

Le présent document est le cahier informatif du PAD. Il précise le périmètre du projet de PAD, un historique de la planification, sa gouvernance, un diagnostic du site, les enjeux du territoire, les objectifs et la vision du PAD. Il est complété par une annexe reprenant la situation existante de droit et la situation existante de fait en plan.

Le présent cahier est composés de textes, commentaires et illustrations.

Ces éléments n'ont aucune valeur juridique

TABLE DES MATIÈRES

OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR 7

INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE 8

Lien entre Plan d'Aménagement Directeur et projet de ville 8

Le Plan d'Aménagement Directeur "Herrmann-Debroux" comme composant du projet de ville régional 9

CONTEXTE URBAIN LOCAL 13

Entre ville et forêt 13

Un chapelet de situations autonomes 16

PRÉSENTATION DU SITE 19

Périmètre opérationnel 19

Périmètre d'observation territoriale 21

Paysages structurants 26

Figure singulière 27

Infrastructure routière 28

Accessibilité en transport en commun 29

GENÈSE DU PROJET 31

GOUVERNANCE ET ACCOMPAGNEMENT DU PROJET 32

ENJEUX DU TERRITOIRE 35

VISION ET VUE D'ENSEMBLE 37



OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 30 novembre 2017. Il a pour but de définir le cadre de développement de pôles stratégiques ou de quartiers de la Région en définissant concomitamment une vision et les règles applicables pour l'aménagement du périmètre qu'il traite.

Le PAD peut notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation du sol, aux caractéristiques des constructions, aux espaces publics, à la mobilité ou au patrimoine (art. 30/2 CoBAT). Sa procédure d'élabora- tion et de modification se calque en grande partie sur la procédure de modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Le CoBAT prévoit que le PAD a valeur indicative, à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément une valeur réglementaire.

Le PAD contient donc deux types de règles :

- Les dispositions stratégiques qui constituent les « lignes de conduite » qui doivent guider les autorités dans la délivrance des permis et dont elles ne peuvent s'écarter que moyennant motivation expresse ;
- Les dispositions réglementaires qui constituent les règles précises auxquelles il ne peut être dérogé.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le CoBAT précise que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le périmètre où elles sont ap- plicables, les dispositions du PRAS et des règlements d'urbanisme qui y sont contraires.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que le PRAS et les règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions de ceux-ci, contraires à celles du PAD, quand bien même le PAD ne le prévoit pas explicitement.

Afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'aura plus à consulter les prescriptions particulières du PRAS.

Pour toutes les autres thématiques abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de gabarits ou de règles d'implantation, le PAD ne contient que les règles qui s'écartent des règlements. Il faudra donc, pour ces autres thématiques, consulter le RRU et les éventuels RCU et autres plans ou règlements pour définir les règles applicables à la zone.

← Illustration : le futur boulevard urbain à Herrmann-Debroux

INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE

LIEN ENTRE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR ET PROJET DE VILLE

Le CoBAT indique que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un plan d'aménagement directeur qui s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement en vigueur le jour de son adoption.

Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018.

Il constitue la vision du développement de la Région sur le moyen/long terme et représente en conséquence le cadre du projet de ville bruxellois. Il tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement.

Construit dans un contexte socioéconomique et territorial donné, le Projet de Ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

1. la réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts ;
2. l'augmentation de la qualité du cadre de vie ;
3. le développement d'une économie urbaine ;
4. la construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- un territoire polycentrique et multi-scalaire ;
- un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères ;
- un territoire équilibré au niveau social ;
- une accessibilité multipolaire organisée ;
- le respect des principes de durabilité ;
- une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années. Certains de ces territoires font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via un Plan d'Aménagement Directeur. Chaque Plan d'Aménagement Directeur s'inscrit dans la stratégie globale du PRDD et décline, à son échelle, ses objectifs, en complémentarité avec les autres stratégies mises en place par la Région.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixte s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire.

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR "HERRMANN-DEBROUX" COMME COMPOSANT DU PROJET DE VILLE RÉGIONAL

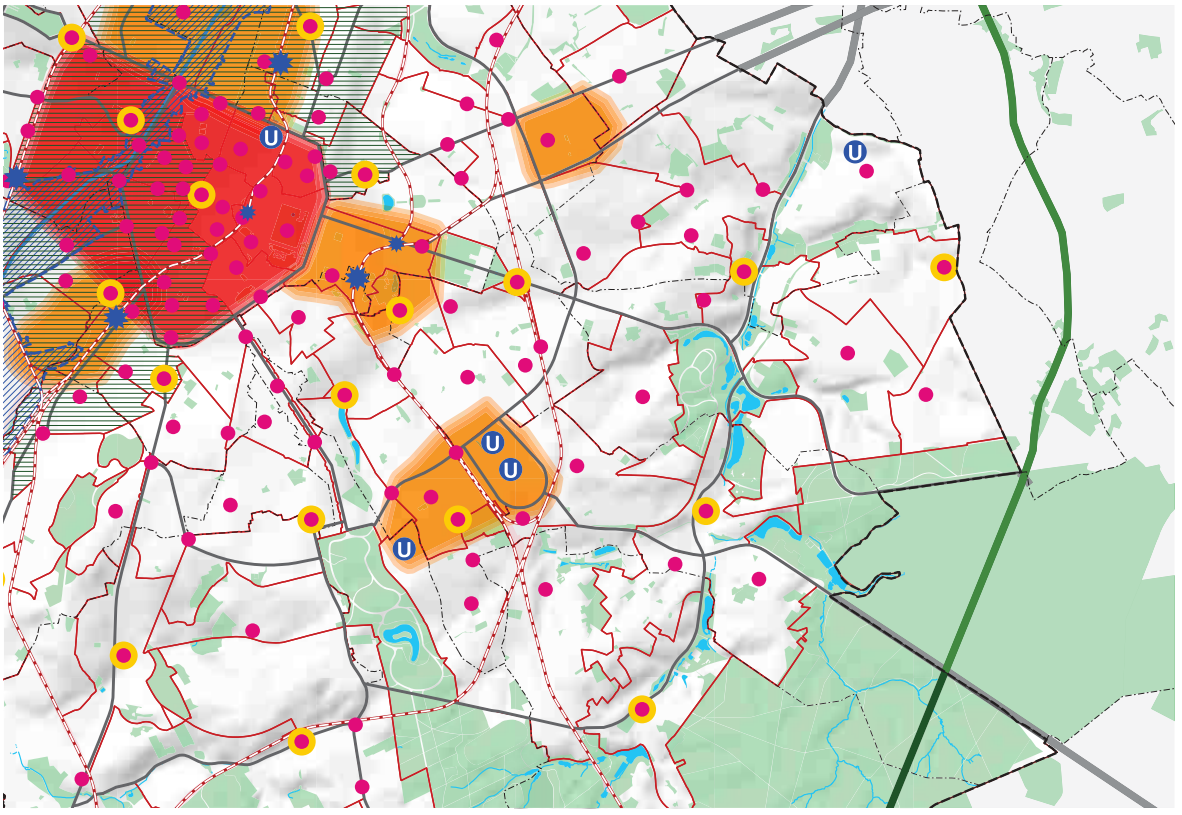
La transformation des axes autoroutiers de pénétration en boulevards urbains a fait l'objet de déclarations gouvernementales et est repris dans les objectifs régionaux, notamment du PRDD, du plan IRIS II et aujourd'hui du plan Good Move.

En tant que porte d'entrée sud-est de la Région, le territoire Herrmann-Debroux est inscrit au sein du pôle Delta-Souverain comme "pôle de développement territorial prioritaire" et fait l'objet d'une planification via un PAD depuis mai 2018. La Déclaration de Politique Régionale (été 2019) a confirmé son importance en tant que territoire dans lequel la Région se doit d'investir.

Le pôle Delta-Souverain comprend également le campus universitaire ULB-VUB pour lequel l'étude de définition "Grande Plaine", accompagnée de son étude paysagère, constitue le cadre conceptuel régional et énonce les grands enjeux auxquels doivent répondre les projets sur le site de la Plaine. Ce campus participe plus largement à la dynamique de "quartier universitaire", qui connait un processus de restructuration des infrastructures universitaires (notamment dans le cadre du PAD Usquare - anciennes casernes d'Ixelles), le développement de nouveaux logements étudiants et la création d'un nouveau quartier résidentiel dans la partie du site longeant le boulevard du Triomphe.

Le réaménagement de l'entrée de ville sud-est permettra de créer des liens et des connexions avec cette centralité urbaine que représente le "quartier universitaire" en tant que maillon d'un ensemble urbain structurant pour la Région et son développement.

↓ Carte 1 du PRDD : Armature spatiale et vision pour Bruxelles.



Légende **Legende**

Echelle territoriale **Ruimetelijke schaal**
- Limite régionale — Gewestgrens
- Limite communale — Gemeentegrens
- Monitoring des Quartiers — Wijkmonitor

Structure morphologique **Morfologische strutuur**
- Relief — Relief
- Vert — Groen
- Eau — Water
- Chemin de fer — Spoorweg

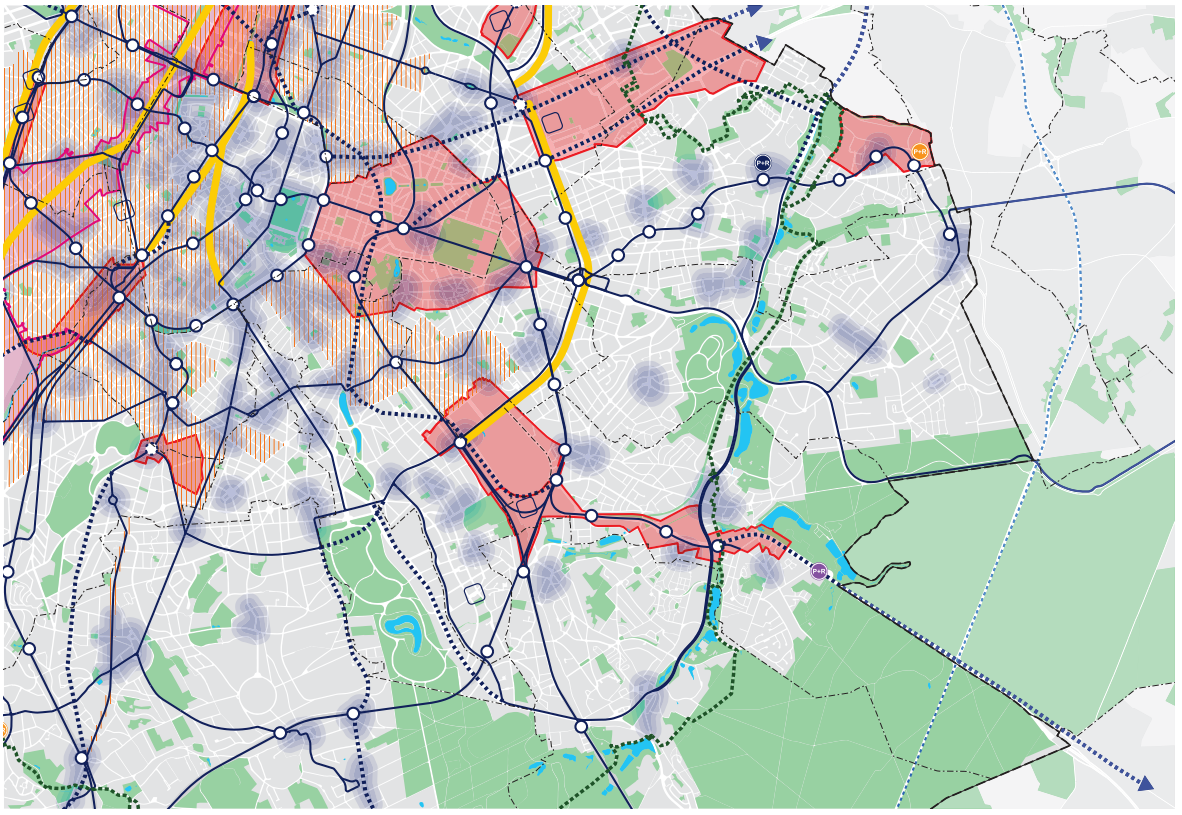
Armature spatiale **Ruimtelijke ruggengraat**
- Centre de quartier — Wijkcentrum
- Centre interquartier — Interwijken centrum
- Centre urbain — Stedelijk centrum
- Hypercentre ville — Hyperstadscentrum

Accessibilité multimodale **Multimodale bereikbaarheid**
- Grande voirie urbaine — Grote stedelijke weg
- Axe pénétrant — Invalsweg
- Ring — Ring
- Canal — Kanaal
- Ligne de chemin de fer — Spoorlijn
- Grande Gare — Groot station
- Gare — Station

Structure socio-géographique à développer **Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur**
- Espace socio-économiquement faible — Sociaal-geografisch zwakke ruimte
- Territoire du canal — Kanaalgebied
- Pôle universitaire — Universitaire pool

VOLET INFORMATIF

↓ Carte 8 du PRDD : Projet de ville



Légende **Legende**

Généralités **Algemeen**
- Limite régionale — Gewestgrens
- Limite communale — Gemeentegrens
- Réseau viaire — Wegennet
- Eau — Water
- Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS) — Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
- Chemin de fer — Spoorweg

Ressources foncières **Grondreserves**
- Territoire du Canal — Kanaalgebied
- Pôles de développement prioritaires — Prioritaire ontwikkelingspolen

Maillage vert **Groen netwerk**
- Promenade verte — Groene wandeling

Noyau d'identité locale **Lokale identiteitskern**
- Noyau d'identité locale existant — Bestaande lokale identiteitskern
- Noyau d'identité locale à créer — Te creëren lokale identiteitskern

Revitalisation urbaine **Stadsvernieuwing**
- …ne de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016) — Stadsvernieuwingsgebied 2016 (besluit 10 november 2016)

Economie **Economie**
- Axe de développement économique — Economische ontwikkelingsas

Réseau de transport en commun de haute capacité **Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet**
- Ligne de TC de haute capacité existante — Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
- Gare/halte existante (chemin de fer et métro) — Bestaand station/halte (spoorweg en metro)
- Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier — Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
- Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro) — Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)
- Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring — Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring

Parking de transit **Overstapparking**
- Parking de transit - existant — Overstapparking - bestaand
- Parking de transit - capacité augmentée des sites déjà décidés — Overstapparking - verhoogde capaciteit van al besliste locaties
- Parking de transit - décidé par le GRBC — Overstapparking - besliste door de BHR
- Parking de transit - nouveau P+R — Overstapparking - nieuwe P+R



CONTEXTE URBAIN LOCAL

ENTRE VILLE ET FORÊT

Située entre la Forêt de Soignes et le tracé concentrique du Boulevard Général Jacques qui marque approximativement la ville consolidée, le territoire d'entrée de ville se caractérise pour une série de développements juxtaposés au fil du temps : cités jardins, immeubles de logements collectifs, développement linéaire le long des chaussées, série d'îlots urbains, zones pavillonnaires.

Le tissu urbain présent sur le territoire du projet de PAD est ainsi hétéroclite et contrasté et tire son origine du phasage historique de l'urbanisation.

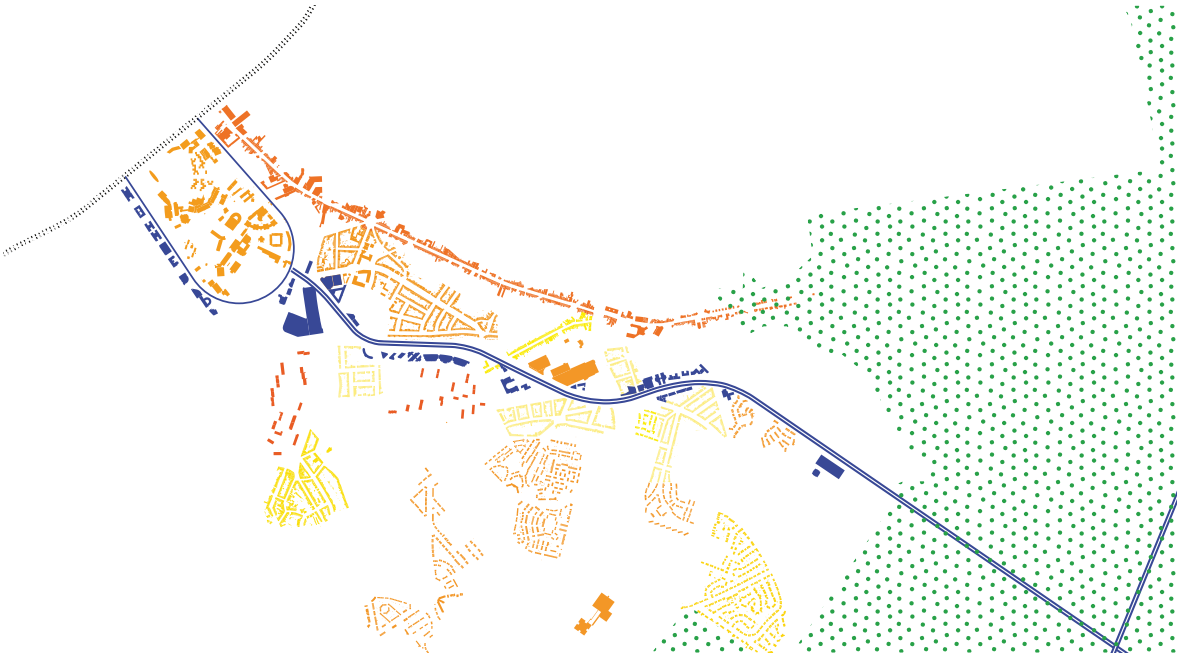
Historiquement, les villages d'Auderghem, le long de la chaussée de Wavre, et de Watermael, sont les premiers noyaux qui vont se développer. Au début du 19ème siècle, le Rouge Cloître, qui se situe entre la chaussée de Tervuren et la chaussée de Wavre, joue un rôle dans la région comme filature de coton. Jusqu'à la moitié du 19ème siècle, la vallée est un marais avec quelques fermes et habitations groupées sur les plateaux adjacents.

L'urbanisation de la zone ne commence qu'à partir de la fin du 19ème siècle et du début du 20ème siècle. La vallée marécageuse est désenclavée par plusieurs interventions infrastructurelles pendant la période d'industrialisation. Ce n'est qu'au début du 20ème siècle que les premières vagues d'urbanisation sont perceptibles.

L'entre-deux-guerres est caractérisé par le développement à grande échelle des cités jardins. Après la Seconde Guerre Mondiale, la zone est devenue une périphérie urbaine métropolitaine.

La construction de l'axe autoroutier dans les années 1970 a complètement modifié la zone. Cet axe a permis de connecter rapidement Bruxelles à sa périphérie. Le développement de fonctions à grande échelle le long de l'E411 a commencé.

Le territoire se compose ainsi d'un mélange de différents types d'habitations (maisons unifamiliales ouvrières/ bourgeoises, appartements modernistes, ...) majoritairement construites entre 1920 et 1970, des zones de bureaux (commission européenne, ...) et de services publics (campus ULB/ VUB, hôpital CHIREC, ...), des infrastructures routières et ferroviaires.



↑ Schéma : une urbanité hétérogène entre ville et forêt

L'infrastructure se glisse dans les interstices entre ces quartiers, selon une logique autonome de mobilité automobile. Seuls les développements récents de bureaux semblent entrer en relation directe avec cet axe.

Le périmètre, aux abords de l'autoroute E411 à l'entrée de Bruxelles, présente dès lors aujourd'hui une large variété d'espaces et d'activités : forêt inscrite au Patrimoine de l'Humanité, centre sportif de haut niveau, hypermarchés parmi les plus rentables du pays, ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade, bâtiments de la Commission européenne, nœud de transports publics essentiel pour la Région, Université libre de Bruxelles, école japonaise, hôpital, etc. L'économie du territoire d'étude est dominée par le tertiaire de bureaux, malgré la présence importante des activités de la STIB (entretien et réparation de véhicules). Le stock de bureaux sur le périmètre est assez conséquent (environ 550.000 m2) dans le contexte des zones dites « décentralisées » de la Région bruxelloise. La plupart de l'immobilier de bureaux est concentré sur les axes de circulation majeurs : le long de l'E411, boulevard du Souverain, boulevard de la Plaine.

Malgré plusieurs atouts, le quartier manque de cohérence. Les activités n'entretiennent que peu de relations entre elles. Bureaux, commerces, logements ou transports publics : chaque élément exerce une fonction urbaine spécifique, sans vraiment côtoyer les autres.

En matière sociodémographique, la densité de population est inférieure à celle de la Région bruxelloise dans son ensemble (Auderghem : 3.671 hab/km2 ; RBC : 7.361 hab/km2), mais plus élevée que dans d'autres quartiers de seconde couronne du quadrant sud-est bruxellois. De plus, elle est en voie d'augmentation. La population est vieillissante mais encore largement active : il y a une part importante de personnes de plus de 65 ans mais aussi beaucoup de couples entre 45 et 64 ans avec des enfants adolescents.



↑ Orthophoto du territoire

↓ Pont Delta



↓ P+R Delta



↓ Beaulieu



↓ Viaduc de Watermael



↓ Demey



↓ Herrmann-Debroux



↓ Chaussée de Wavre



↓ Adeps



UN CHAPELET DE SITUATIONS AUTONOMES

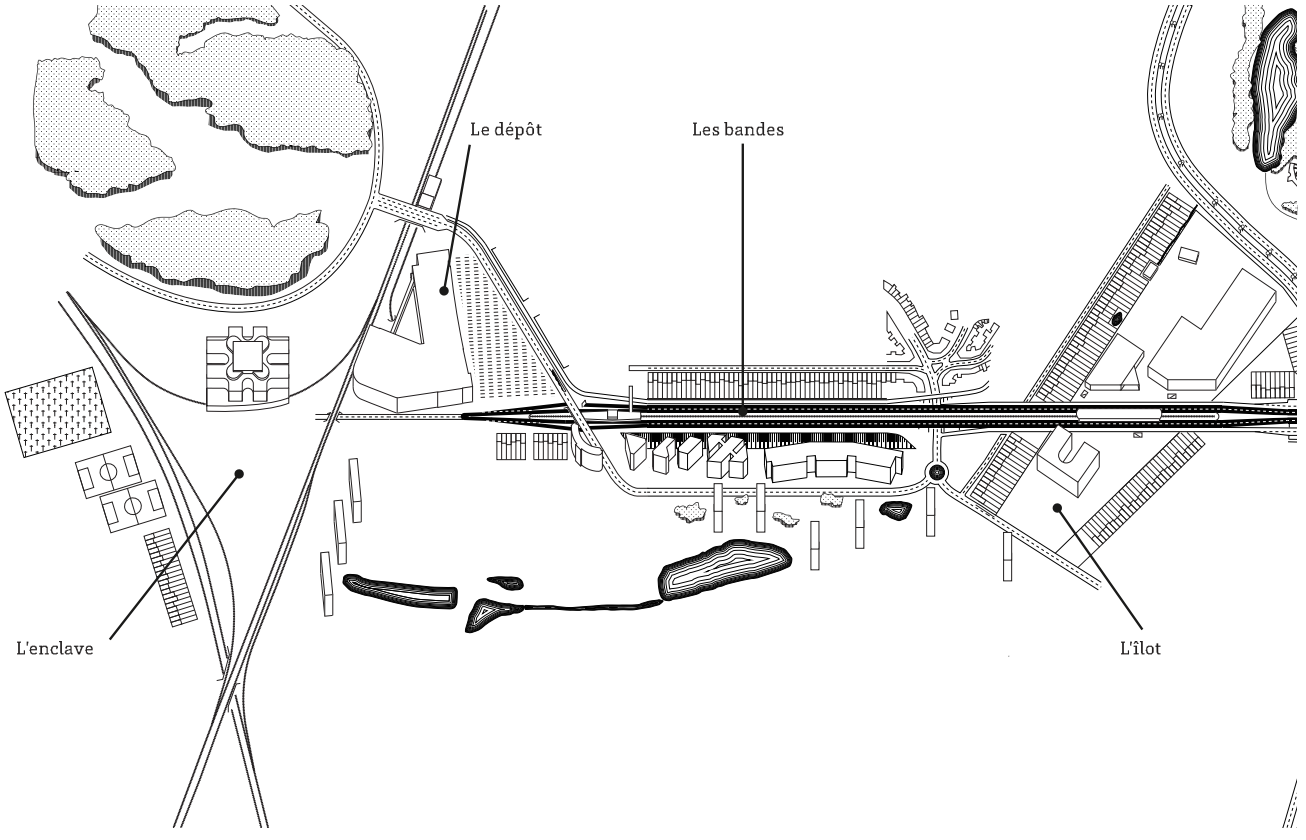
L'infrastructure traverse une série d'éléments dotés de logiques propres et relativement isolés les uns des autres. Le paysage cinétique, celui qui est perçu par ses usagers en mouvement lors de l'entrée autoroutière comme une succession d'images, est marqué par cette succession de situations.



↑ Le dépôt



↑ Les bandes



L'enclave du triangle Delta jouxte des situations urbaines contrastées : maison mitoyenne, immeubles d'habitat collectif, infrastructure hospitalière.

Le dépôt des métros et ses parkings marquent la fin abrupte de l'autoroute.

Les bandes parallèles des maisons et des bureaux de la Commission Européenne s'adossent à une série d'infrastructures : métro, autoroute, ancienne voie de chemin de fer.

L'îlot autour de la station de métro Demey est l'unique à avoir été littéralement coupé par l'infrastructure, qui crée une barrière dans le fond de la vallée du Watermaelbeek



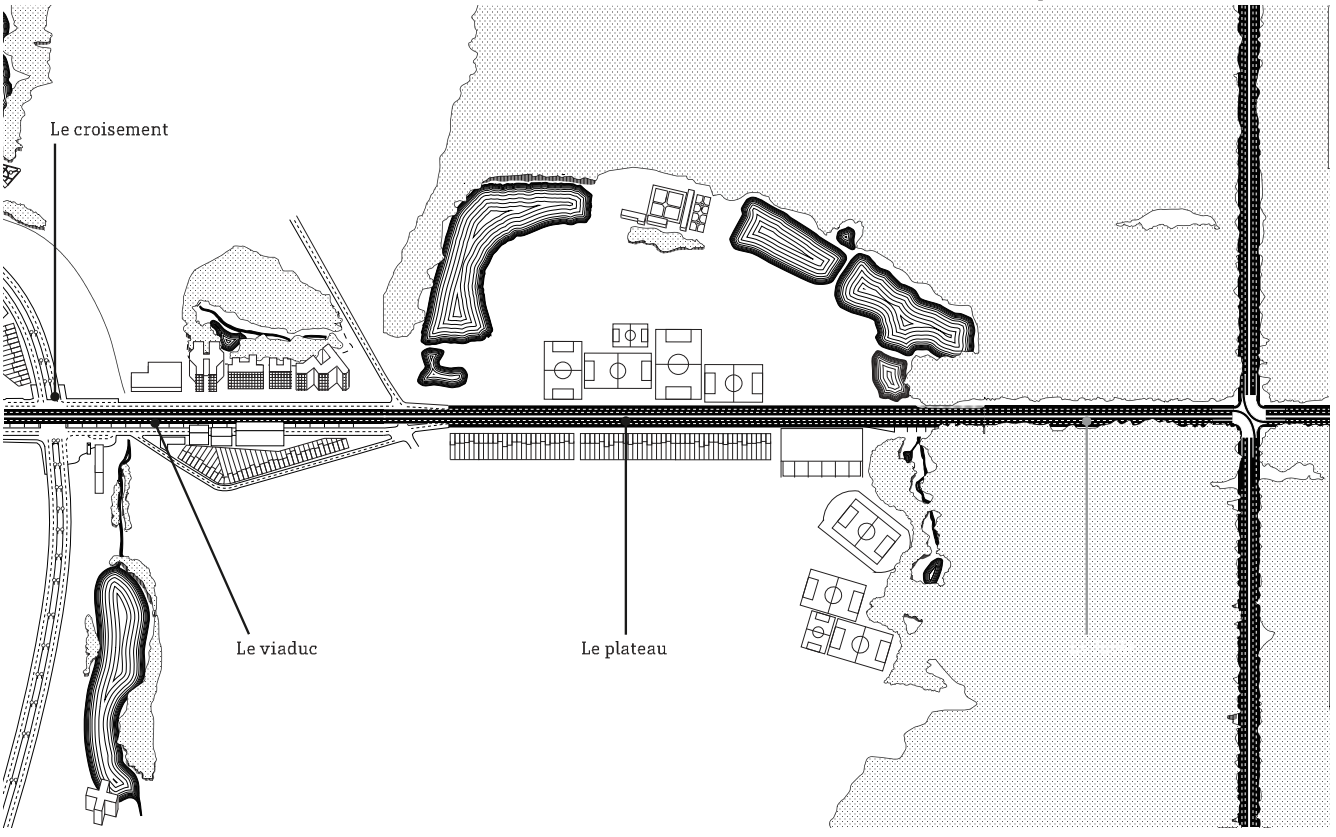
↑ Le viaduc





↑ Le plateau

↓ Schéma : Un chapelet de situations autonomes



Le viaduc survole la vallée mais forme néanmoins l'unique segment sur lequel le bâti s'adresse de part et d'autre à l'infrastructure.

Le croisement Herrmann-Debroux marque le fond de la vallée et l'entrée dans la partie centrale d'Auderghem.

Le plateau sportif et récréatif est littéralement coupé par l'infrastructure largement surdimensionnée.

La forêt de Soignes accompagne de sa densité végétale l'entrée de ville sans en apaiser la circulation.


brussels

PRÉSENTATION DU SITE

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux vise au réaménagement du territoire de l'entrée de ville sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il concerne un territoire de 43,5 ha qui accompagne les 6 km de la voirie métropolitaine de l'E411 présente sur le territoire régional et 5 sites en accroches (Triomphe, le Delta-triangle, le dépôt Bus STIB et P+R, le site administratif occupé par la Commission européenne à Beaulieu et le retail park Redevco à Demey).

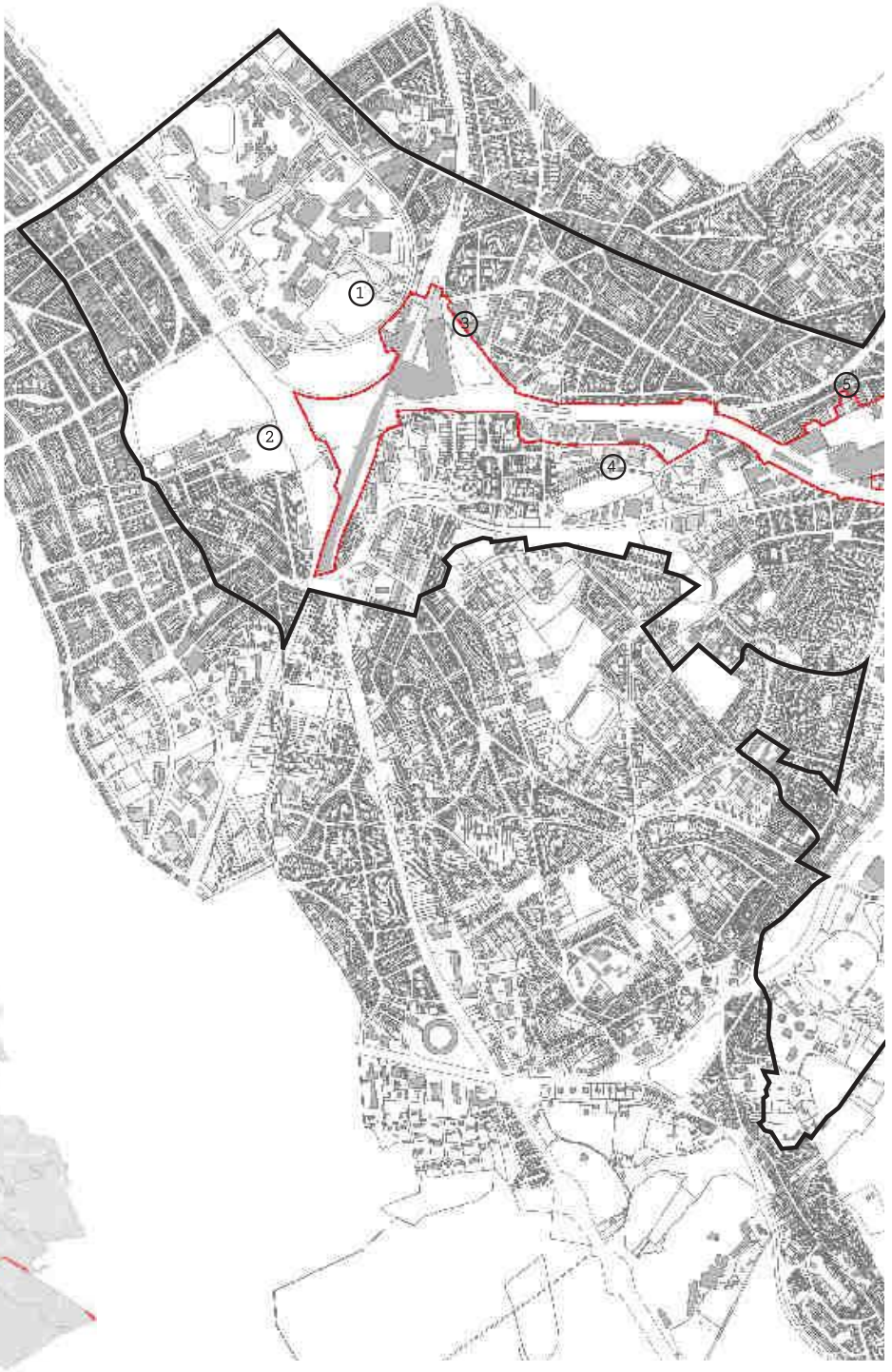
Périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel du PAD Herrmann-Debroux est celui sur lequel vont se concentrer les opérations publiques et privées, et qui constituent les principaux leviers de développement et de redéploiement du territoire. Il se compose de :

- l'ensemble de la voirie métropolitaine E411 et ses 3 viaducs mais aussi les boulevards et avenues qui longent l'autoroute et la prolongent ;
- des sites en accroche qui vont faire l'objet prochainement d'une urbanisation ou d'un réaménagement : Triomphe (bâtiments à l'angle du boulevard du Triomphe et de l'avenue de Beaulieu), Triangle Delta (actuelle friche ferroviaire), Delta P+R & dépôt STIB (zone occupée par le dépôt de la STIB et le parking de dissuasion), site Beaulieu (occupé par les bureaux de la commission européenne), site Demey (occupé notamment par le centre commercial et le Carrefour).



↑ © Ortegat



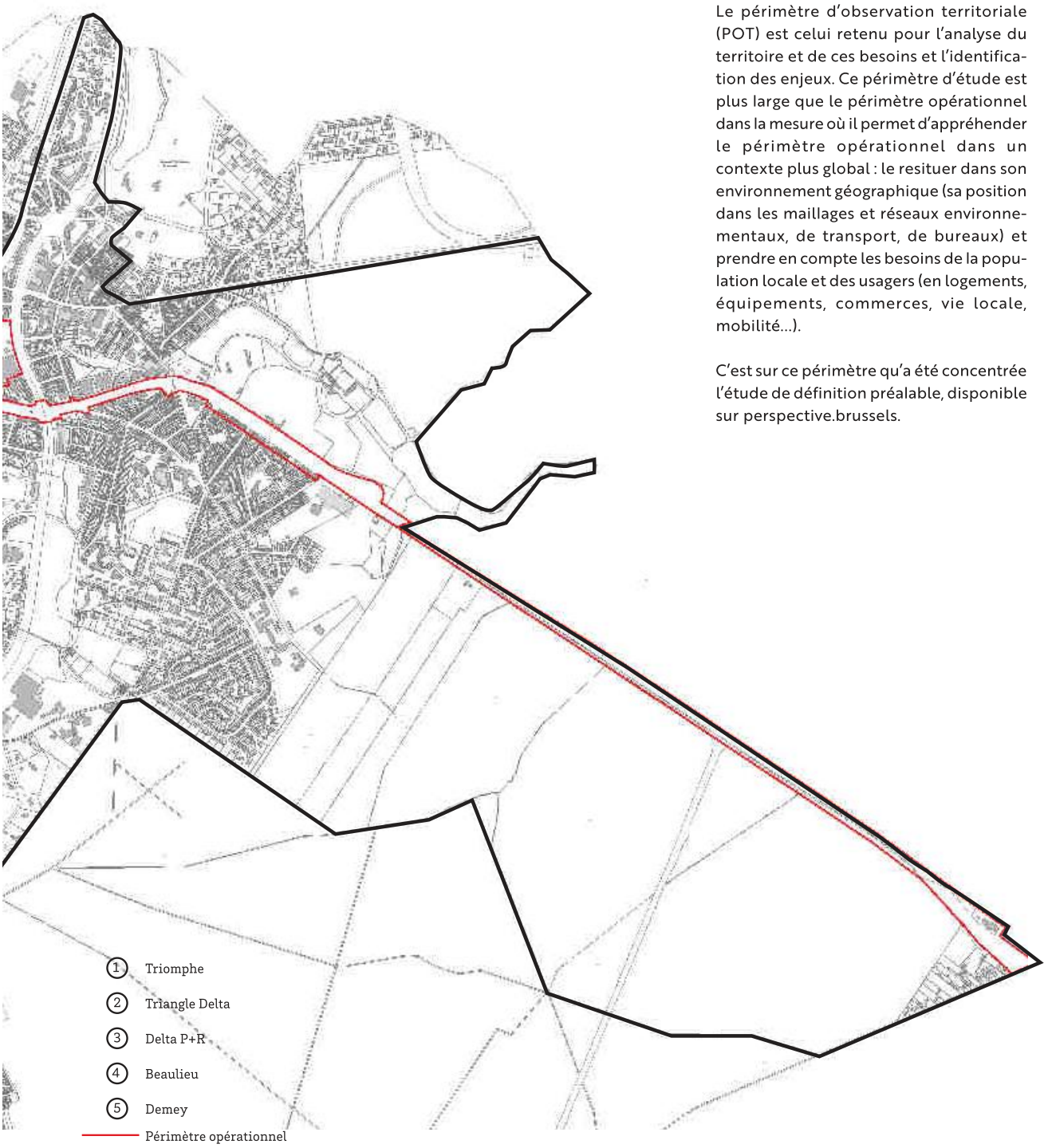


↑ Localisation dans la Région (périmètre opérationnel)

Périmètre d'observation territoriale

Le périmètre d'observation territoriale (POT) est celui retenu pour l'analyse du territoire et de ces besoins et l'identification des enjeux. Ce périmètre d'étude est plus large que le périmètre opérationnel dans la mesure où il permet d'appréhender le périmètre opérationnel dans un contexte plus global : le resituer dans son environnement géographique (sa position dans les maillages et réseaux environnementaux, de transport, de bureaux) et prendre en compte les besoins de la population locale et des usagers (en logements, équipements, commerces, vie locale, mobilité...).

C'est sur ce périmètre qu'a été concentrée l'étude de définition préalable, disponible sur perspective.brussels.



↑ Périmètre opérationnel et périmètre d'observation territoriale du projet de PAD Herrmann-Debroux





↑ Périmètre opérationnel du projet de PAD Herrmann-Debroux sur orthophoto, zoom sur la partie «ville».



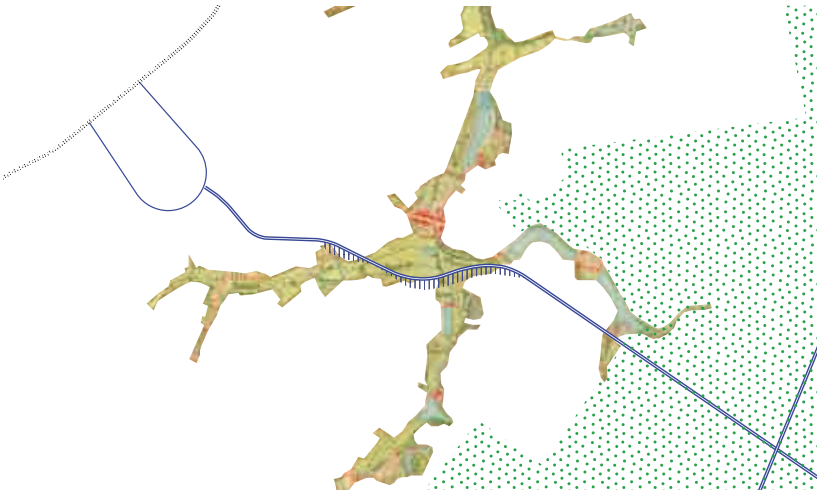


↑ Périmètre opérationnel du projet de PAD Herrmann-Debroux sur orthophoto, vue d'ensemble.

Paysages structurants

Différentes pièces de paysage marquent l'entrée de ville. Le périmètre comporte un ensemble riche d'espaces verts, de la forêt de Soignes à Delta, caractérisé par une végétation foisonnante et la présence de l'eau. La Forêt de Soignes, d'une part, située sur le plateau accompagne la sortie de l'autoroute. Les trois vallées (Roodkloosterbeek, Woluwe, Watermaelbeek) sont ensuite enjambées par le viaduc. Le campus de la Plaine, ancien champ de manœuvres, occupe enfin le second point haut. Cet endroit marque actuellement le point d'entrée en ville pour les automobilistes.

Ces grands éléments paysagers sont encore perceptibles le long de l'infrastructure. Néanmoins, l'aménagement de l'infrastructure, sa surélévation et sa localisation, forment une barrière écologique pour les grands ensembles paysagers qu'elle traverse, en particulier la forêt de Soignes. Les espaces de relations entre les paysages et les environnements urbains qu'elle traverse sont ainsi fragmentés par l'infrastructure.



↑ Schéma : Paysage structurant

Figure singulière

La pénétration de l'E411 dans Bruxelles forme une figure hybride. Elle s'adosse initialement au tracé de la Chaussée de Wavre, bifurque et se détache de la topographie pour enjamber la vallée, le boulevard du Souverain et son chapelet de parcs, pour finalement reprendre le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer vers Tervuren.

Son élévation sur le viaduc et sa localisation en arrière de parcelles lui empêchent de jouer un rôle d'avenue. En découle une infrastructure fort présente, étant donné les barrières visuelles et physiques qu'elle génère, et en même temps absente de toute relation avec son environnement local.



↑ Schéma : Une figure singulière

Infrastructure routière

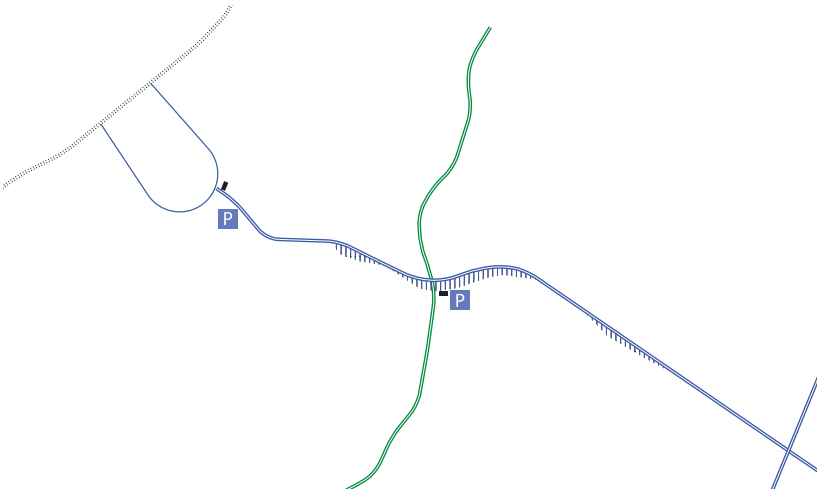
L'E411 est l'infrastructure routière majeure du sud-est de la Région qui permet le passage quotidien de 9% des flux automobiles entrants et sortants à l'échelle de la Région. Elle est le support de la navette inter-régionale automobile à l'échelle métropolitaine entrante et sortante, de mouvements intra-bruxellois à l'échelle régionale mais constitue une rupture/barrière dans la circulation inter-quartier (notamment nord-sud) et pour les autres modes de déplacements à l'échelle locale.

Pour les populations locales, elle est à la fois gage d'accessibilité (en particulier vers le centre-ville) et une entrave à la circulation locale (en particulier piétonne) et à la qualité de vie des quartiers.

Deux parkings de transit (P+R) sont présents sur le territoire et accessible directement depuis l'E411 : un sous le viaduc Herrmann-Debroux, et un face au dépôt STIB.

Tous deux permettent une correspondance avec le métro vers le centre-ville (ligne 5, station Herrmann-Debroux et Delta).

Néanmoins, l'utilisation de ces deux P+R montre que ceux-ci sont surtout utilisés pour du stationnement lié aux activités adjacentes et non exclusivement à une pratique de la navette.



↑ Schéma : infrastructure routière

Accessibilité en transport en commun

Le territoire est relié efficacement au centre-ville par la ligne 5 du métro et les 4 stations qui sont présentes dans la zone (Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux). L'accessibilité et la visibilité des stations de métro sont néanmoins contraintes par la présence de l'E411, notamment à Beaulieu et à Demey, où elles sont entourées par l'infrastructure routière.

L'ouest du territoire est également desservi par des infrastructures ferroviaires. La ligne 26 permet de rejoindre la halte ferroviaire Delta et la halte Arcade à partir de Schaerbeek, Vilvoorde et la gare de Bordet au nord (Evere) — qui connaîtra l'arrivée du futur métro nord —, et Saint-Job (Uccle) au sud. La ligne 161 quant à elle permet de relier les gares bruxelloises (hors du territoire du projet de PAD mais à proximité) de Boisfort, Watermael et Etterbeek à l'Est au Sud de la région métropolitaine (Louvain-La-Neuve, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Genval, La Hulpe, Hoeilaart et Groenendael).

L'axe du Boulevard du Souverain accueille quant à lui la ligne de tram 8 qui permet des relations radiales nord-sud. Du fait de son statut d'entrée de ville, plusieurs lignes inter-régionales de De Lijn et du TEC parcourent le territoire en empruntant l'E411. Ces lignes complètent les lignes de bus STIB (41, 34, 72) plus locaux, ainsi que le 71 qui a son terminus à Delta.

Si l'accessibilité en transport en commun est relativement efficace jusqu'à Herrmann-Debroux, elle l'est néanmoins beaucoup moins ensuite vers l'Est. Ainsi, les grands équipements régionaux comme l'ADEPS, le Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes sont difficilement accessibles en transport en commun.



↑ Schéma : accessibilité en transport en commun



GENÈSE DU PROJET

Le 08 mai 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté le Bureau Bruxellois de la Planification (BBP ou perspective.brussels) pour l'élaboration du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) « Herrmann-Debroux ». Ce projet de PAD s'étend, le long de la E411, de l'entrée de la Région jusqu'au Triangle Delta.

Plusieurs outils majeurs de planification ont été pris en compte dans l'élaboration du projet de Plan Directeur d'Aménagement Herrmann-Debroux :

- la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019 ;
- le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) ;
- les différentes études déjà menées pour l'urbanisation du Triangle Delta, notamment celle de faisabilité pour l'implantation d'un centre de distribution postale, déterminantes dans les orientations à suivre pour le développement de ce site.

Dans sa Déclaration de Politique Régionale (2014-2019) (DPR), le Gouvernement a retenu 10 nouveaux « pôles de développement territorial prioritaires » pour la législature, qui nécessitent une stratégie globale et transversale pour faire « progresser à court et moyen terme leurs possibilités de développement » (DPR 2014-2019, p.33). L'objectif est de construire du logement accessible et adapté répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles et en garantissant une bonne desserte en transports publics. La qualité de vie, la qualité architecturale et paysagère de ces nouveaux quartiers doit également être un objectif poursuivi. Concrètement, il s'agit de mobiliser des ressources foncières sous-exploitées et de créer de nouvelles opportunités de développement.

Dans la DPR, le Pôle Delta-Souverain comporte trois espaces stratégiques : le campus universitaire ULB-VUB, le Triangle Delta et les abords du viaduc Herrmann-Debroux. La DPR invite à penser ces trois zones selon une vision d'ensemble en vue d'un développement harmonieux et cohérent.

Le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) détaille les objectifs généraux d'aménagement et de programmation des pôles de développement prioritaires. Il est ainsi clairement indiqué la nécessité d'une vision cohérente et harmonieuse pour le réaménagement de l'ensemble de l'entrée de ville depuis la limite régionale de la Forêt de Soignes jusqu'à Delta.

L'enjeu principal énoncé est de reconnecter les deux rives de part et d'autre de l'E411 et d'améliorer la mobilité en offrant les conditions d'une diminution des flux automobiles empruntant cette voie d'entrée de ville. L'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur le Triangle Delta est également reprise dans le PRDD.

Le territoire du Triangle Delta a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et études. Les différentes études (Schéma directeur « Delta » de 2009 non-approuvé ; étude de définition programmatique et urbanistique pour le Triangle Delta en 2014 ; étude de faisabilité d'un centre de distribution postale dans le cadre d'une programmation mixte en juillet 2016) ont permis de déterminer les grandes lignes de la programmation de ce site ainsi que certaines options d'aménagement, notamment l'option d'une voirie circulaire et de la construction d'une dalle située au même niveau que la dalle du Chirec.

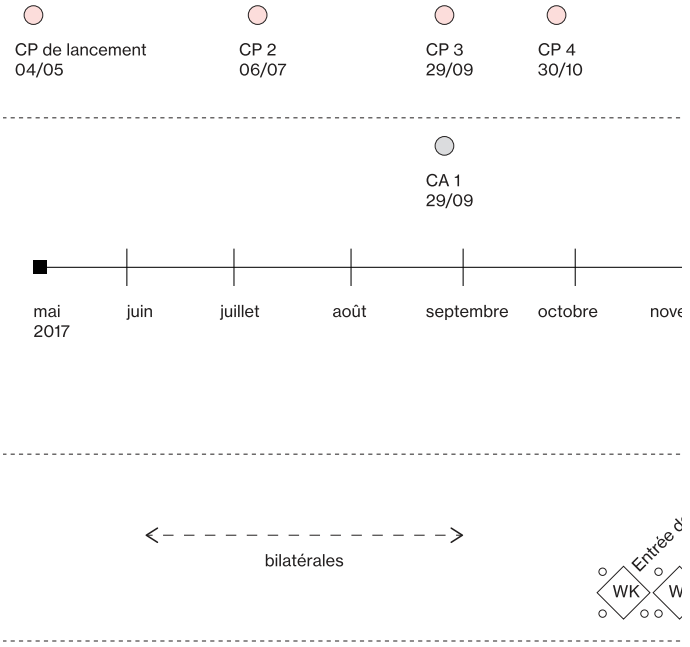
GOUVERNANCE ET ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Le territoire concerné par le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Herrmann-Debroux est vaste et regroupe des acteurs divers : les acteurs publics, privés, ainsi que la société civile.

Afin de garantir la cohérence du développement du site, une approche globale et concertée est nécessaire via la réalisation d'un Plan d'Aménagement Directeur.

- Le pilotage du projet de PAD (maitrise d'ouvrage) est assuré par perspective.brussels.
- La mission d'élaboration du projet de PAD et d'étude des incidences environnementales (maitrise d'œuvre urbaine) est attribuée au groupement ORG, Sweco, D'ici là, ARIES, Common Ground.
- La Société d'Aménagement Urbain assurera la coordination et la mise en œuvre opérationnelle du projet pour la Région.

Par ailleurs, la Société d'Aménagement Urbain est devenue propriétaire du Triangle Delta en vue d'y installer des services à la ville.



Comité de pilotage

Le pilotage de la mission d'élaboration du projet de PAD et d'études des incidences environnementales est assuré par un comité de pilotage dans lequel perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem et de Watermael-Boisfort, la STIB sont notamment représentés, aux côtés des représentants des ministres en charge de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, de l'Économie, et de la Mobilité.

Comité d'accompagnement

Le suivi de la réalisation du projet de PAD est assuré par un comité d'accompagnement dans lequel perspective.brussels, la Société d'Aménagement Urbain (SAU), le Maître Architecte (bMa), Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, les communes d'Auderghem, de Watermael-Boisfort et d'Ixelles, la STIB, Bruxelles Développement Urbain – Direction Urbanisme (BDU-DU), Bruxelles Logement, CityDEV et l'Agence Bruxelles-Propreté sont notamment représentés, aux côtés des représentants des ministres en charge de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, de l'Économie, de l'Environnement, de la Mobilité et de la Secrétaire d'État en charge de la propreté publique.

Groupes de travail

Des groupes de travail spécifiques ont été tenus sur différentes thématiques avec les acteurs concernés.

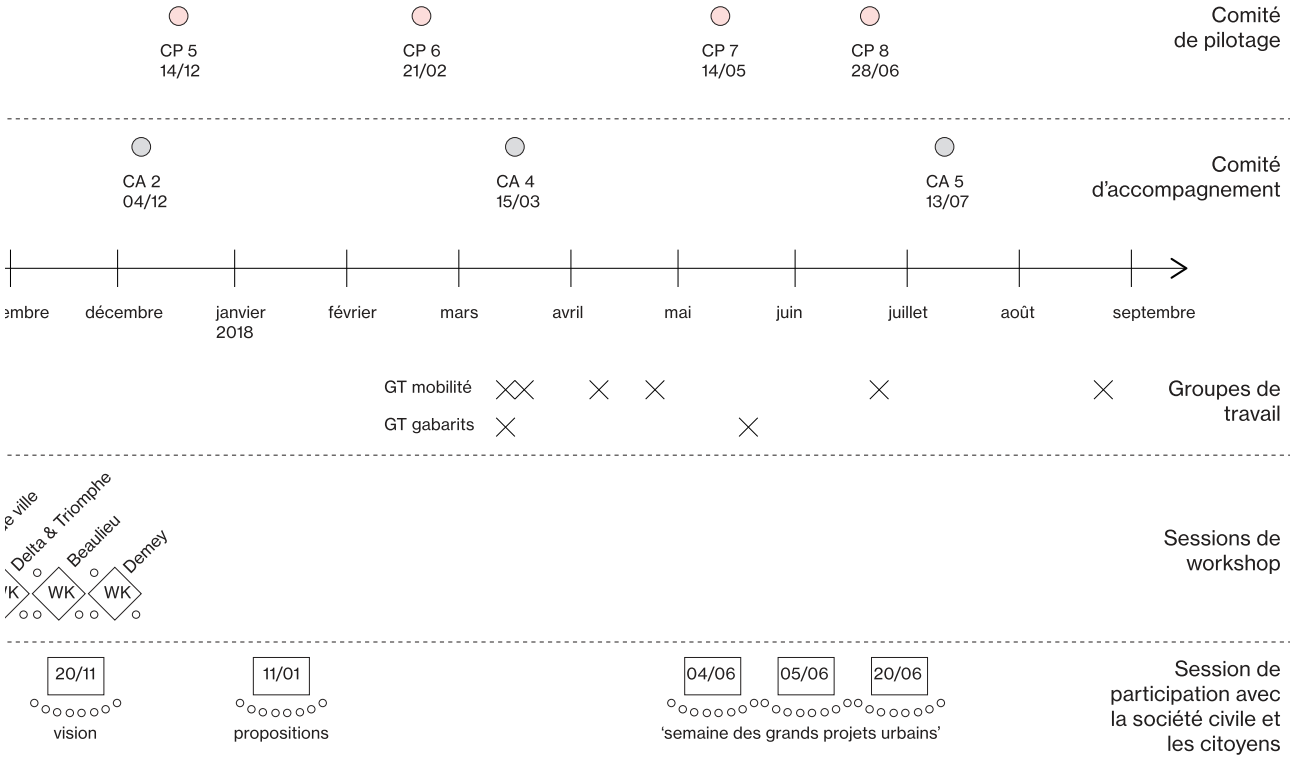
- Groupe de travail mobilité, les 14/03/2018, 22/03/2018, 05/04/2018, 20/04/2018, 21/06/2018 avec perspective.brussels, Bruxelles Mobilité, la commune d'Auderghem, la STIB, SAU
- Groupe de travail gabarits, le 15/03/2018 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem

Sessions de workshop

Des sessions de workshops ont été tenus sur les différents sites en accroche avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par leur réaménagement. Ces workshops ont été l'occasion de comprendre les besoins, intérêts et préoccupations de tous les acteurs et d'échanger avec le bureau d'études sur les propositions urbanistiques sur les différents sites composant le projet de PAD.

Ces workshops ont été précédés de rencontres bilatérales avec les différents acteurs

- Workshop « entrée de ville », le 19/10/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, la TEC, De LIJN, l'Agence Régionale du Stationnement, Bruxelles Mobilité
- Workshop « Delta & Triomphe », le 27/10/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, la commune d'Ixelles, Bruxelles Environnement, la STIB, l'Agence Régionale du



Stationnement, Bruxelles Mobilité, Cofinimo, Unibra, Thomas & Piron

- Workshop « Demey », le 29/11/2017 avec perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, Cofinimmo, Redevco
- Workshop « Beaulieu », le 16/11/2017. Participants : perspective.brussels, bMa, la commune d'Auderghem, Bruxelles Environnement, la STIB, Bruxelles Mobilité, l'OIB, Tribeca, AG Real Estate, Immo Beaulieu

Sessions de participation avec la société civile et les citoyens

Des sessions de participation avec des représentants de la société civile (associations, comités de quartiers, citoyens ....) ont été tenues pour comprendre les besoins, intérêts et préoccupations de tous les acteurs, de valoriser la connaissance de terrain des différents acteurs afin d'enrichir le projet et d'échanger sur le travail en cours.

Le 20/11/2017, pour présenter le projet de PAD et les grandes orientations de la vision pour le territoire et la discuter, avec 90 participants

Le 11/01/2018, pour présenter les propositions urbanistiques pour les sites en accroches et les discuter, avec 40 participants

Les 04,05 et 20/06/2018 : séances dans le cadre de la 'semaine des grands projets urbains'

Approbation par le gouvernement en 1ère lecture

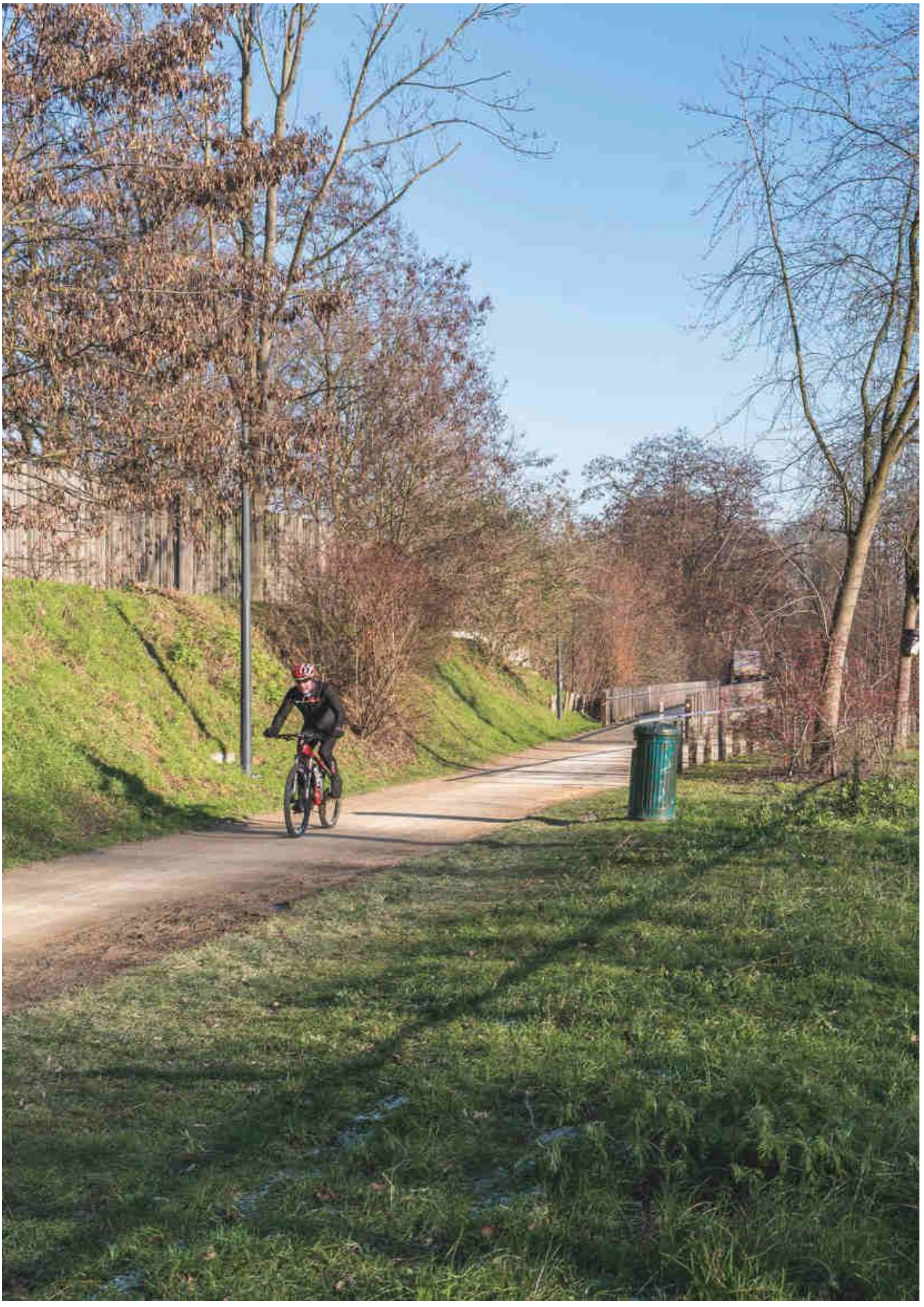
Le projet de PAD a été approuvé en première lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 16/05/2019.

Enquête publique

Du 10/10/2019 au 9/12/2019, le projet PAD a été soumis à une enquête publique dans les communes d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Uccle, d'Etterbeek, et de la Ville de Bruxelles.

Avis de la Commission Régionale de Développement (CRD)

La CRD a remis son avis sur le projet de PAD le 09/07/2020.



ENJEUX DU TERRITOIRE

Compte tenu des éléments de diagnostic précités, l'ambition exprimée par la Région de Bruxelles-Capitale est la suivante :

Repenser le rôle des infrastructures routières

Les défis de la diminution de l'usage de la voiture en Région bruxelloise et de la requalification de l'entrée de ville Herrmann-Debroux passent nécessairement par la mise en place de solutions multiples de mobilité durable. Il s'agit de reconquérir l'autoroute E411 afin que celle-ci devienne un boulevard urbain, support de mobilité multimodale, et une ressource collective pour des usages variés, qui permettent de réconcilier la ville et ses habitants avec leurs infrastructures.

Assurer une fluidité entre les quartiers

Les fractures générées par l'E411 et le complexe Delta doivent laisser place à un nouveau maillage du tissu urbain qui suppose une meilleure traversabilité de l'axe E411, la reconnexion des espaces verts et des cours d'eau, la porosité des îlots. Il convient donc de recoudre le tissu urbain en articulant les échelles métropolitaines, régionales et locales.

Valoriser les grands paysages

L'entrée de ville a d'indéniables qualités paysagères visibles depuis Delta comme depuis la forêt de Soignes. Elle présente des figures contrastées, où s'opposent patrimoines naturels majestueux et imposants équipements routiers, espaces ouverts et segmentations spatiales. Il s'agit de mettre en scène ce paysage, de le rendre observable, en valorisant ses contrastes : faire de ce « roadscape » un « urbanscape » digne de sa dimension métropolitaine.

Créer les lieux d'une plus grande urbanité pour mieux faire société

Le manque de places publiques sur l'ensemble du périmètre, en lien avec la faiblesse des espaces et lieux publics, ainsi que l'organisation fonctionnaliste de l'espace contribuent au caractère périurbain du territoire et des modes de vie. La requalification de l'entrée de ville et l'urbanisation de Delta sont une opportunité pour développer une mixité urbaine qui mêle activités économiques, sociales et résidentielles, pour insuffler une plus grande convivialité et stimuler localement le vivre-ensemble. Cela suppose de confirmer la vocation économique de la zone tout en créant des lieux privilégiés de rencontres (espaces publics, commerces, équipements éducatifs, socio-culturels, sportifs...).

Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive

L'ère du tout automobile est désormais révolue. Les infrastructures qui l'ont accompagnée ont bouleversé de manière persistante le tissu urbain, et, bien que relativement récentes, sont aujourd'hui largement remises en cause. Pour éviter d'être de nouveau confronté dans l'avenir aux problèmes d'inadaptation des infrastructures urbaines, les solutions d'aménagement proposées devront, autant que possible, être réversibles et flexibles. Cette flexibilité permettra de gérer l'évolution permanente et partiellement imprévisible des modes de vie et des comportements de mobilité (en lien avec les progrès technologiques et la transition énergétique), donc de rendre la ville plus adaptable, plus résiliente. Cependant, le chemin à parcourir pour mettre en place de tels aménagements évolutifs doit se faire de manière progressive pour accompagner et encourager les changements de comportements plutôt que les contraindre de manière trop radicale.



VISION ET VUE D'ENSEMBLE

Entrer Dans La Ville Faire Ville

Projeter un changement radical de l'une des pénétrantes majeures de la région bruxelloise impose de replacer cette infrastructure et son rôle tant à l'échelle métropolitaine — en termes d'accessibilité régionale et d'"entrer dans la ville" —, mais également à l'échelle locale — en termes de porosité entre quartiers et du "faire ville" —. La vision pour l'entrée de ville Herrmann-Debroux-Delta se base dès lors sur ce double rôle de l'infrastructure et sur ces deux échelles.

Une analyse détaillée de la mobilité sur et autour de cet axe majeur nous permet d'envisager les opportunités à court et moyen terme pour requalifier l'infrastructure et de préfigurer les changements radicaux liés à la démolition du viaduc.

Au-delà du territoire de la Région de Bruxelles Capitale, la Région flamande projette également, via De Werkvennootschap, le réaménagement du Ring Est et du Carrefour Léonard, de la N4, ainsi que la création de nouvelles liaisons cylables le long de l'E411.

L'analyse historique et spatiale des relations qu'entretiennent les infrastructures et le territoire qu'elles traversent nous permet de mettre en évidence les éléments structurants et d'identifier les leviers pour transformer radicalement ces relations. Plus qu'un passage abrupt entre deux régimes de vitesse, l'entrée de ville est une séquence de situations spatiales dont le projet se doit de donner une lecture. L'infrastructure peut par ailleurs revêtir un rôle clé dans la clarification du tissu existant et des projets à venir.

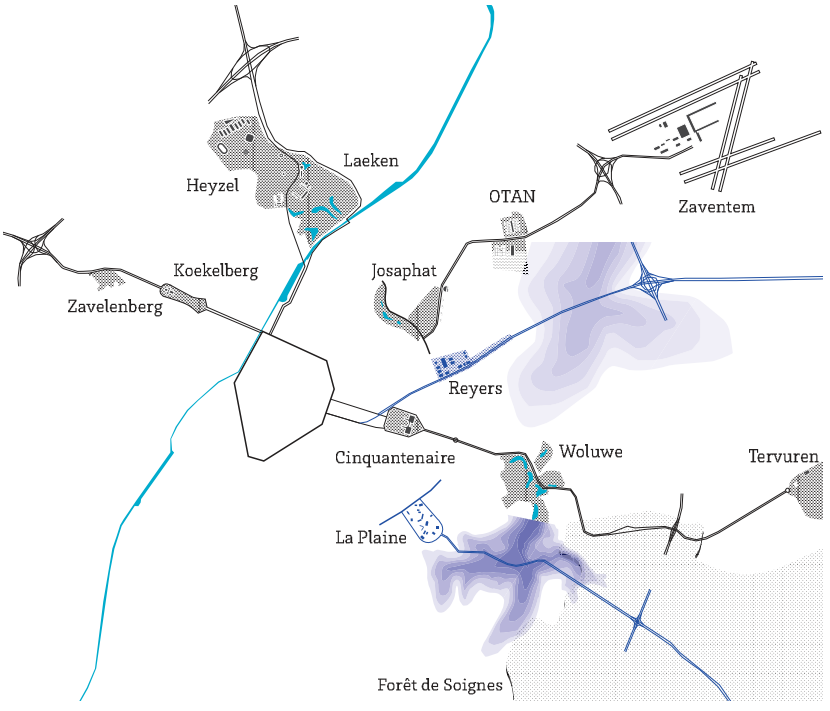
Ceci N'est Pas Un Boulevard

Depuis toujours le développement urbain entretient un lien étroit avec celui des infrastructures. Les chaussées tissaient des liens directs entre les villes. Leurs tracés rectilignes s'accompagnaient de développements linéaires faisant des entrées de ville des longues successions d'habitations, d'activités commerciales et productives.

Dès le 19ème siècle, les avenues prennent le dessus et structurent l'espace métropolitain en préfigurant les développements à venir par de grands espaces publics. Aujourd'hui connectées au réseau autoroutier, ces entrées de ville sont ponctuées d'espaces paysagers structurants.

Derniers en date, les deux axes de pénétration de Bruxelles que sont l'E40 et l'E411, procèdent d'une toute autre manière. Conçus comme des liaisons autoroutières, ils s'implantent dans les espaces laissés vides par le développement urbain, dans le dos des tissus existants. De manière ponctuelle, des structures essentiellement péri-urbaines se sont adossées à ces infrastructures.

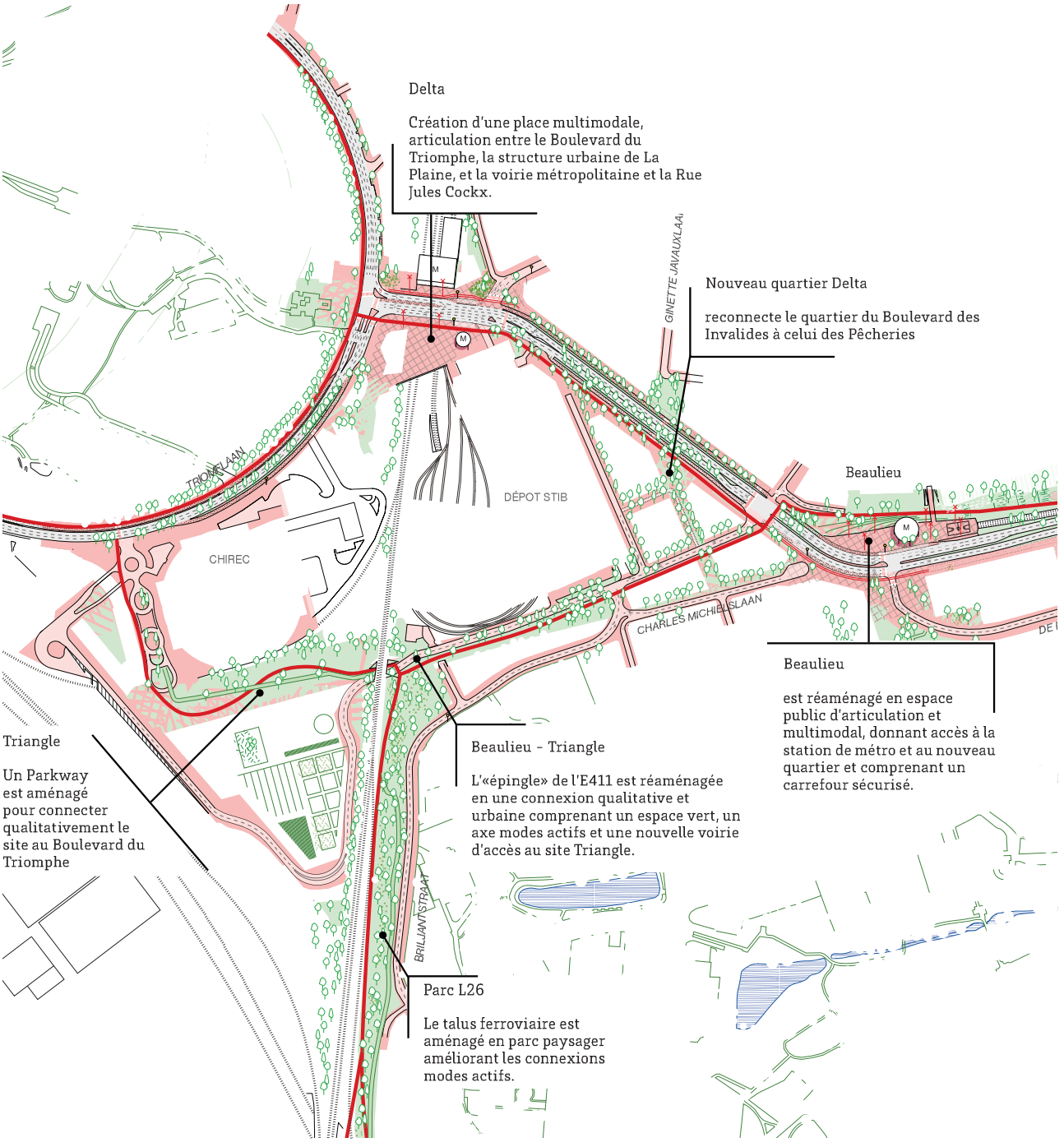
Envisager la requalification de l'entrée de ville Delta nous impose de prendre en compte les caractéristiques propres à ce type d'infrastructure et au lien spécifique qu'elle entretient avec la ville, de faire émerger une figure singulière capable de rassembler les quartiers qu'elle traverse. Cette figure singulière, différente des typologies du boulevard ou de l'avenue, nécessite une mise en forme propre et adaptée.



↑ Schéma : les pénétrantes métropolitaines

Réaménager l'E411

Le réaménagement de l'axe E411 est une des ambitions principales du projet de PAD Herrmann-Debroux pour tranformer cet axe en un boulevard urbain, support de mobilité multimodale et capable de reconnecter les deux rives de part et d'autre de l'E411.

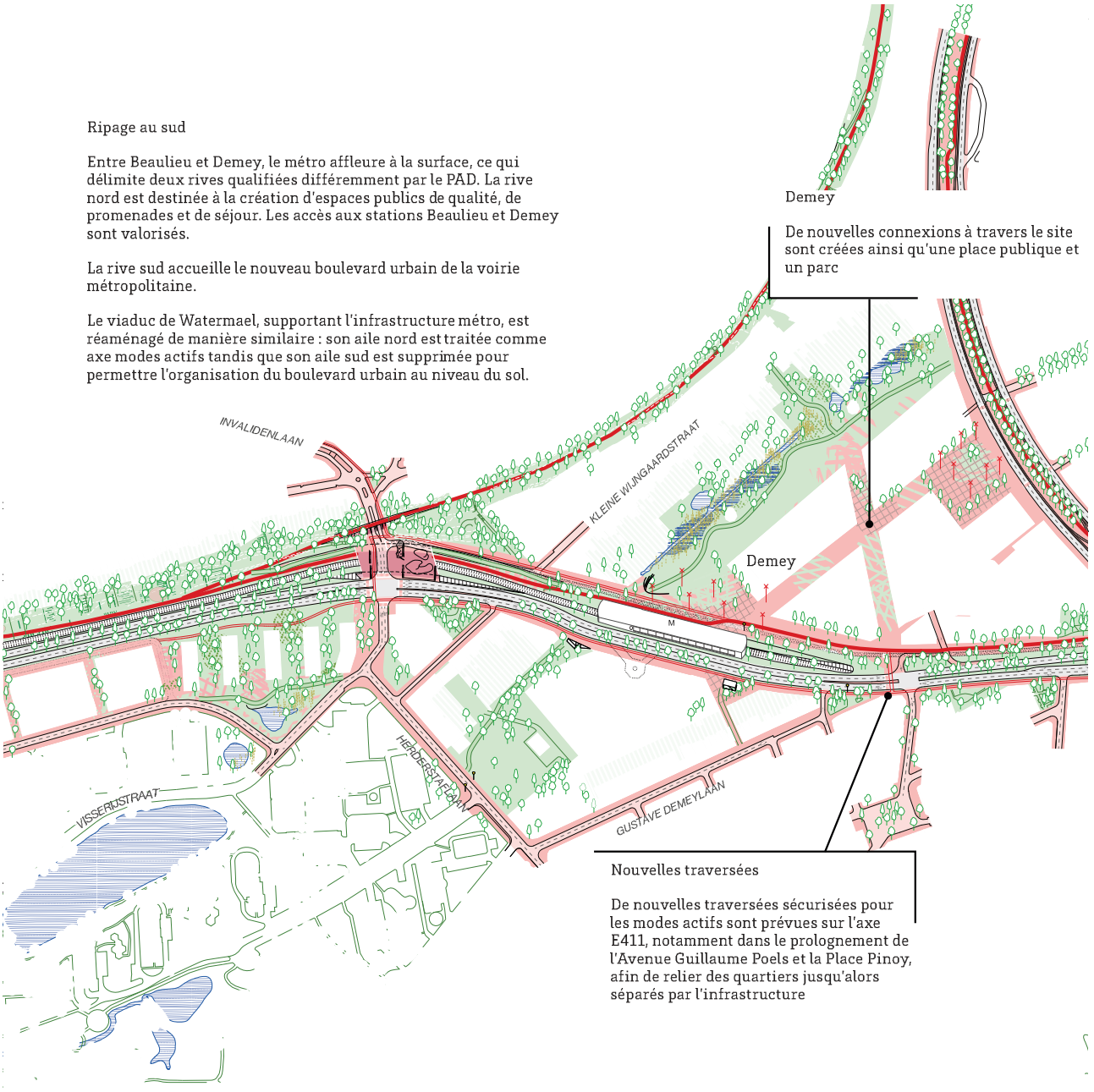


Ripage au sud

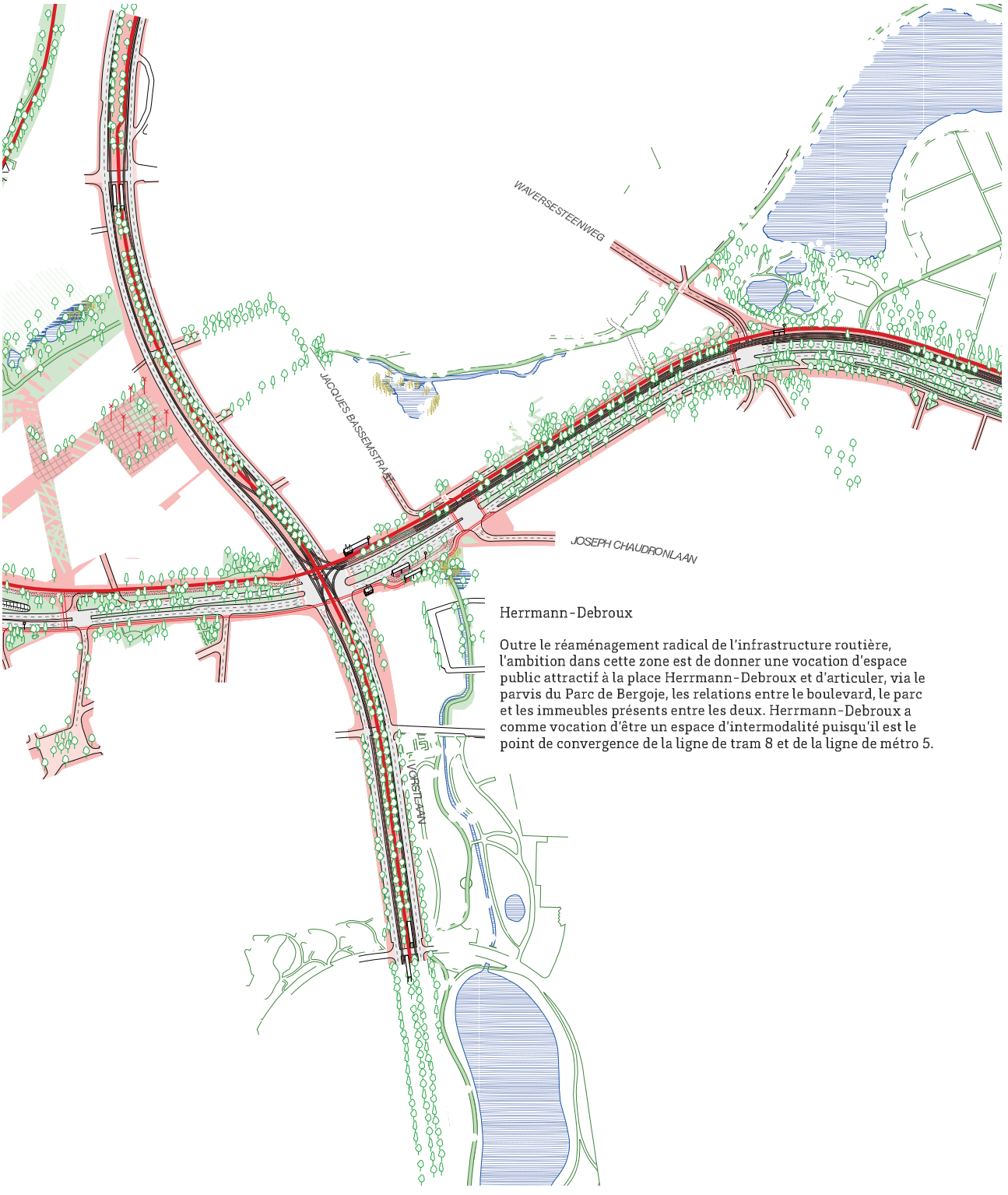
Entre Beaulieu et Demey, le métro affleure à la surface, ce qui délimite deux rives qualifiées différemment par le PAD. La rive nord est destinée à la création d'espaces publics de qualité, de promenades et de séjour. Les accès aux stations Beaulieu et Demey sont valorisés.

La rive sud accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine.

Le viaduc de Watermael, supportant l'infrastructure métro, est réaménagé de manière similaire : son aile nord est traitée comme axe modes actifs tandis que son aile sud est supprimée pour permettre l'organisation du boulevard urbain au niveau du sol.

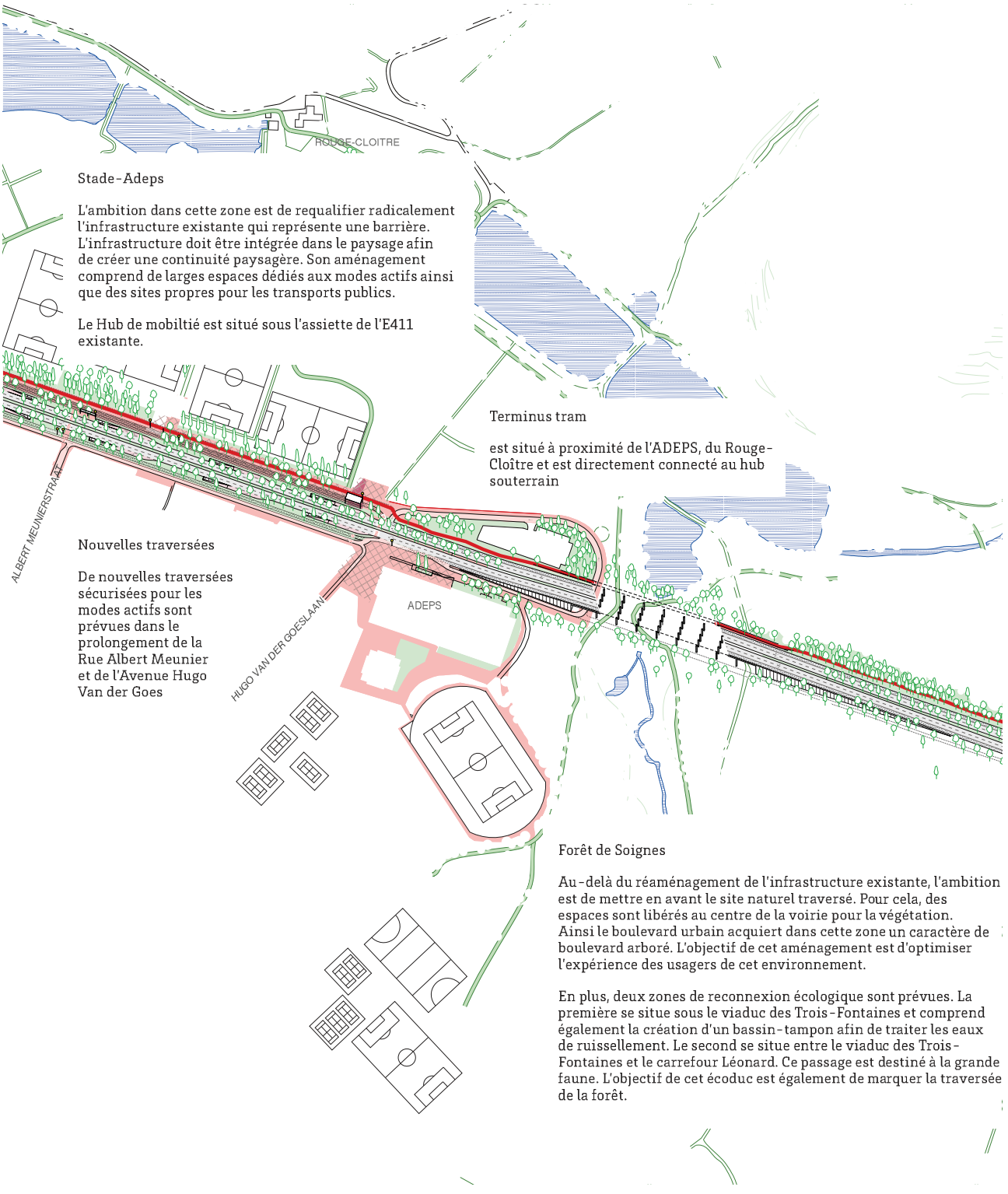


Réaménager l'E411



Herrmann-Debroux

Outre le réaménagement radical de l'infrastructure routière, l'ambition dans cette zone est de donner une vocation d'espace public attractif à la place Herrmann-Debroux et d'articuler, via le parvis du Parc de Bergoje, les relations entre le boulevard, le parc et les immeubles présents entre les deux. Herrmann-Debroux a comme vocation d'être un espace d'intermodalité puisqu'il est le point de convergence de la ligne de tram 8 et de la ligne de métro 5.



Stade-Adeps

L'ambition dans cette zone est de requalifier radicalement l'infrastructure existante qui représente une barrière. L'infrastructure doit être intégrée dans le paysage afin de créer une continuité paysagère. Son aménagement comprend de larges espaces dédiés aux modes actifs ainsi que des sites propres pour les transports publics.

Le Hub de mobiltié est situé sous l'assiette de l'E411 existante.

Terminus tram

est situé à proximité de l'ADEPS, du Rouge-Cloître et est directement connecté au hub souterrain

Nouvelles traversées

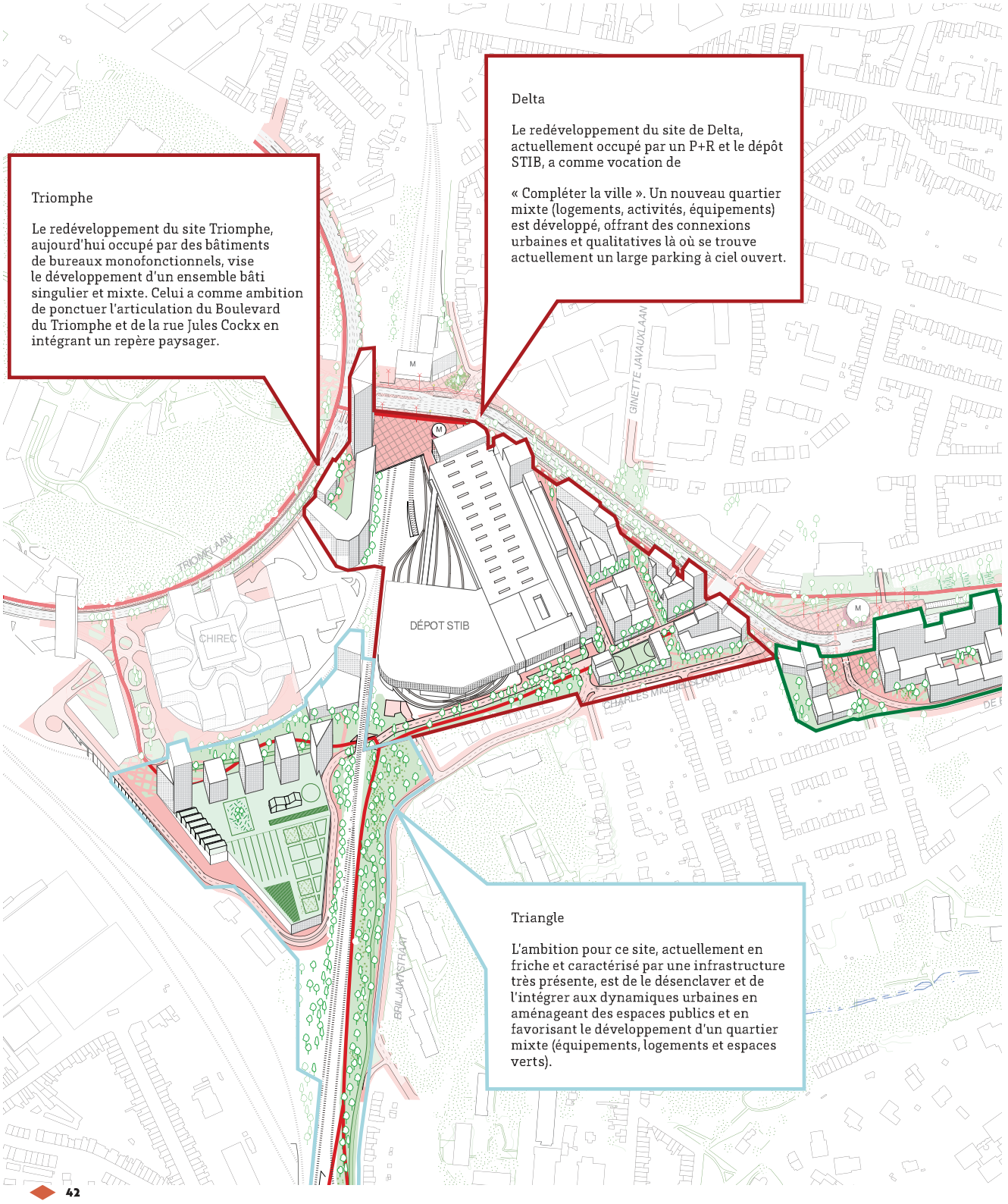
De nouvelles traversées sécurisées pour les modes actifs sont prévues dans le prolongement de la Rue Albert Meunier et de l'Avenue Hugo Van der Goes

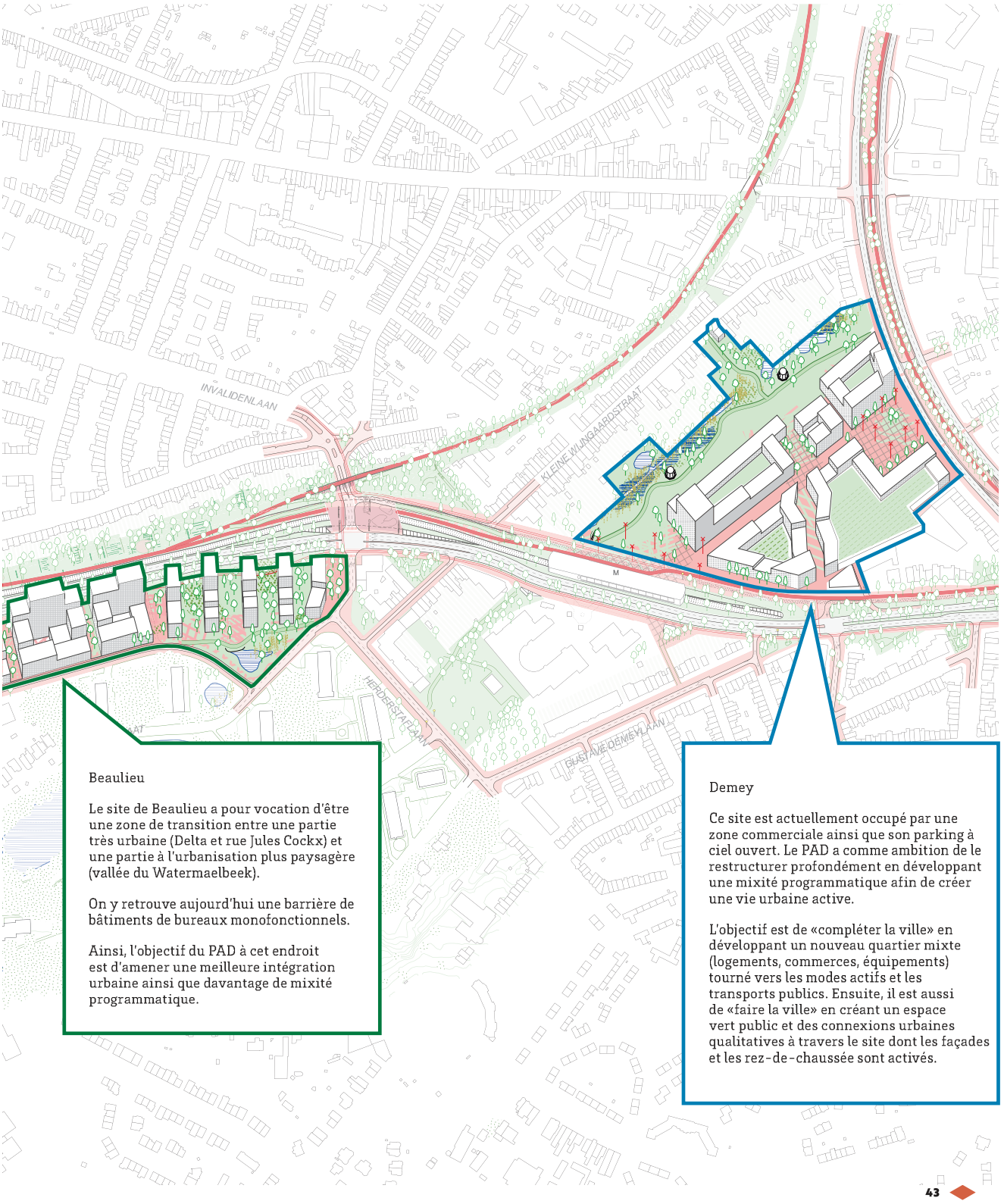
Forêt de Soignes

Au-delà du réaménagement de l'infrastructure existante, l'ambition est de mettre en avant le site naturel traversé. Pour cela, des espaces sont libérés au centre de la voirie pour la végétation. Ainsi le boulevard urbain acquiert dans cette zone un caractère de boulevard arboré. L'objectif de cet aménagement est d'optimiser l'expérience des usagers de cet environnement.

En plus, deux zones de reconnexion écologique sont prévues. La première se situe sous le viaduc des Trois-Fontaines et comprend également la création d'un bassin-tampon afin de traiter les eaux de ruissellement. Le second se situe entre le viaduc des Trois-Fontaines et le carrefour Léonard. Ce passage est destiné à la grande faune. L'objectif de cet écoduc est également de marquer la traversée de la forêt.

Sites en accroche





Beaulieu

Le site de Beaulieu a pour vocation d'être une zone de transition entre une partie très urbaine (Delta et rue Jules Cockx) et une partie à l'urbanisation plus paysagère (vallée du Watermaelbeek).

On y retrouve aujourd'hui une barrière de bâtiments de bureaux monofonctionnels.

Ainsi, l'objectif du PAD à cet endroit est d'amener une meilleure intégration urbaine ainsi que davantage de mixité programmatique.

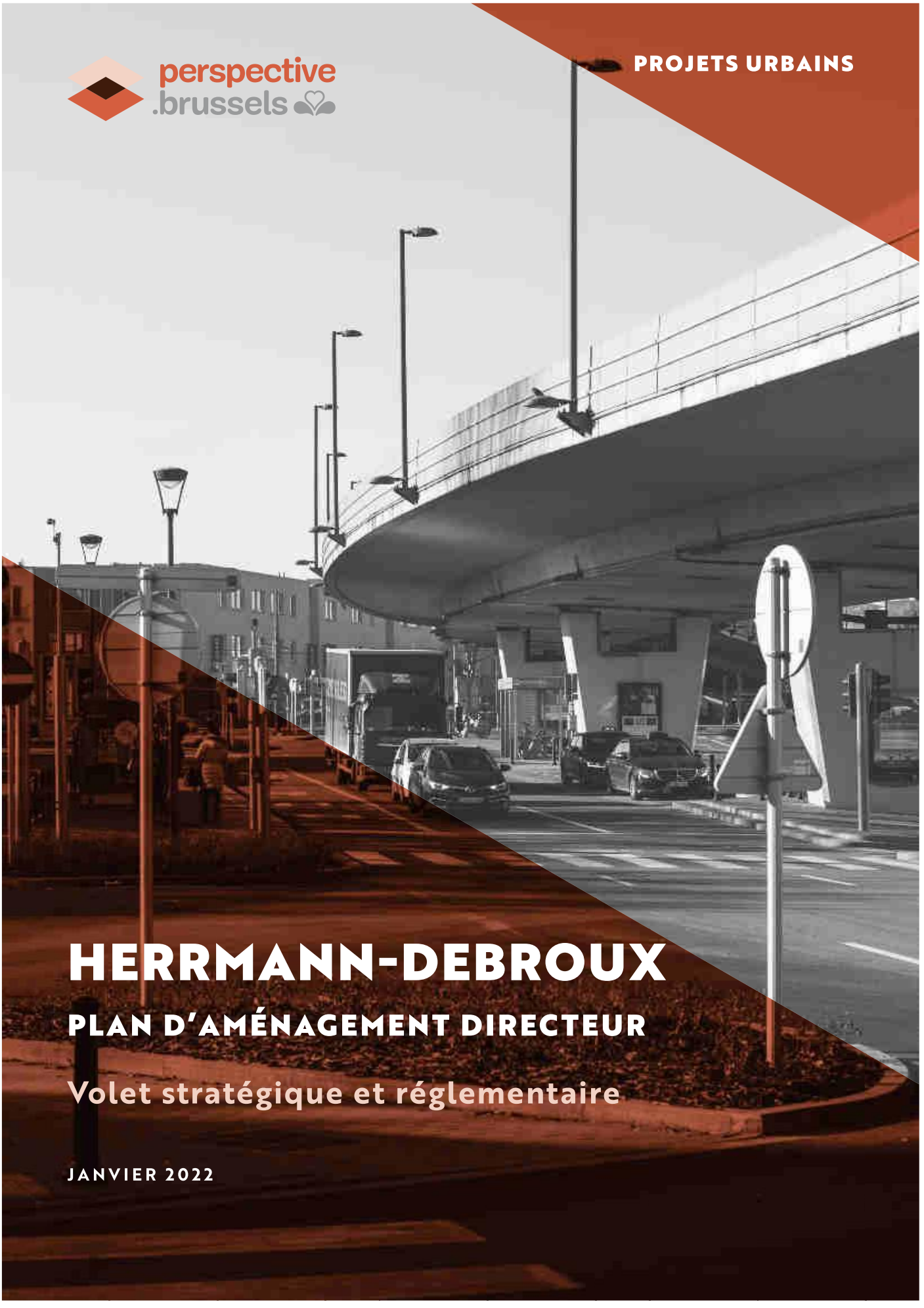
Demey

Ce site est actuellement occupé par une zone commerciale ainsi que son parking à ciel ouvert. Le PAD a comme ambition de le restructurer profondément en développant une mixité programmatique afin de créer une vie urbaine active.

L'objectif est de «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements, commerces, équipements) tourné vers les modes actifs et les transports publics. Ensuite, il est aussi de «faire la ville» en créant un espace vert public et des connexions urbaines qualitatives à travers le site dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés.



Rue de Namur 59 / B-1000 Bruxelles / www.perspective.brussels


perspective
.brussels
PROJETS URBAINS
HERRMANN-DEBROUX
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR
Volet stratégique et réglementaire
JANVIER 2022

ÉTUDE RÉALISÉE PAR
ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris - Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
pour la Direction Stratégie territoriale, perspective.brussels

PHOTO DE COUVERTURE
© Jonathan Ortegat

MISE EN PAGE
Tipik

CONTACT
herrmann-debroux@perspective.brussels

ÉDITEUR RESPONSABLE
Antoine DE BORMAN, Directeur général de perspective.brussels - Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/04

HERRMANN-DEBROUX

PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Volet stratégique et réglementaire

JANVIER 2022

perspective .brussels

ORG

d'ici là

COMMON GROUND ruimte maken

ariesb CONSULTANTE

SWECO

TABLE DES MATIÈRES

VOLET STRATÉGIQUE 7

1. VISION D'ENSEMBLE — OBJECTIFS 9

1.A. Buts et objectifs généraux du projet 9

1.B. Vision d'ensemble : requalifier l'entrée de ville 11
1.B.1. Ancrage Territorial — Affirmer les paysages traversés 14
1.B.2. Structure — Une armature d'espaces publics 20
1.B.3. Urbanisation — Compléter la ville et/ou corriger les rives 28
1.B.4. Transversalité — Des espaces publics liants 34

1.C. Stratégie de mobilité 38
1.C.1. Favoriser la réduction du trafic automobile 38
1.C.2. Rappel des enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine 40
1.C.3. Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD 42
1.C.3.1. Hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics 42
1.C.3.2. Modes actifs et transports publics 44
1.C.3.3. Réduire l'infrastructure routière 50
1.C.3.4. Stationnements 64

2. OPTIONS STRATÉGIQUES PAR SITE 69

2.1. Site 1 : Delta 75
2.1.A. Esplanade Delta - un espace public à l'échelle du pôle intermodal 78
2.1.B. Triomphe : immeubles singuliers mixtes 82
2.1.C. Rue Jules Cockx 85
2.1.D. Quartier Jules Cockx 86
2.1.E. Espace Michiels 93

2.2. Site 2 : Triangle 99
2.2.A. Pac L26 102
2.2.B. Parkway 104
2.2.C. Quartier urbain d'activités et de logements 106

2.3. Site 3 : Beaulieu 113
2.3.A. Place Beaulieu 116
2.3.B. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer 118
2.3.C. Parvis du quartier de bureaux et logements 120
2.3.D. Quartier de bureaux et de logements 123
2.3.E. Viaduc de Watermael 131

2.4. Site 4 : Demey 137
2.4.A. Parc urbain Demey 140
2.4.B. Parvis Demey 142
2.4.C. Centre urbain habité et commercial 144
2.4.D. Traversée Pinoy 149

2.5. Site 5 : Herrmann-Debroux 155
2.5.A. Place Herrmann-Debroux 158
2.5.B. Parvis du Parc du Bergoje 162

2.6. Site 6 : Stade-Adeps 169

2.7. Site 7 : Forêt de Soignes 181

VOLET RÈGLEMENTAIRE 187

Prescriptions graphiques 189

Prescriptions litterales 189



VOLET STRATÉGIQUE

Le présent texte est accompagné de commentaires, illustrations et références architecturales. Ces éléments n'ont qu'une valeur d'illustration et d'exemples et éclairent le lecteur sur l'esprit du texte du volet stratégique au travers de recommandations et de références utiles. Ces éléments ne peuvent avoir d'influence sur les démarches et procédures d'ordre planologique ou urbanistique.

Le présent document concerne la vision stratégique de l'inscription urbaine et paysagère de la requalification des infrastructures routières de la voirie métropolitaine de l'E411 et les principes stratégiques de développement de ses sites en accroche.

Ce document est structuré en 2 chapitres principaux :

Le premier chapitre (Vision d'ensemble - objectifs, à la page 9) présente les 4 grandes ambitions du PAD concernant la requalification de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et le développement des sites en accroche. Ces ambitions sont chacune présentées et explicitées à l'échelle de l'ensemble du PAD. Les objectifs du PAD y sont décrits selon ces différentes thématiques.

Ce chapitre présente également les orientations choisies par le PAD concernant la stratégie de mobilité à mettre en œuvre pour permettre et favoriser la requalification de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Le deuxième chapitre (Options stratégiques par site, à la page 69) présente les principes de développement des sites en accroche de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Le périmètre du volet stratégique est différent du périmètre du volet règlementaire. La stratégie de mobilité à mettre en œuvre nécessite notamment de traiter dans ce volet stratégique un plus grand territoire, incluant notamment le passage de la E411 à travers la Forêt de Soignes, qui ne nécessite pas de changement au niveau règlementaire.

1. VISION D'ENSEMBLE — OBJECTIFS

1.A. BUTS ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET

Améliorer la qualité de vie

L'enjeu de la qualité de vie dans les quartiers est au centre des préoccupations régionales et le PAD s'inscrit dans ce principe en visant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. Celle-ci nécessite la modération et la réduction du trafic de la E411, s'inscrivant dès lors dans la volonté plus globale de réduire le trafic automobile à l'échelle de la Région décidée par le gouvernement et d'en atténuer les impacts sur la qualité de la vie et la sécurité (notamment dans le cadre du Plan Good Move). L'objectif régional est en effet de diminuer globalement la perméabilité au trafic sur l'ensemble de la Région en travaillant prioritairement sur l'apaisement des quartiers (réduction du transit au profit de la circulation des transports publics, vélos et piétons) ainsi que sur la régulation des flux sur les grands axes (en contrôlant notamment le trafic en entrée de ville). Les moyens pour atteindre cet objectif sont assez clairs : réduction de la capacité, amélioration de l'efficacité des mobilités douces et des transports publics, réaménagement du Carrefour Léonard pour encourager les flux de rocade dans l'aménagement et la signalisation et marquer l'entrée de ville dès le ring, création d'un hub de mobilité avec connexion forte à un réseau de transport public à haut niveau de service qui le relie au centre-ville pour favoriser le report modal, ... Mais ils nécessitent d'être qualifiés et spatialisés. Le PAD peut ainsi être considéré comme un plan d'action qui accompagne, formalise, oriente de manière qualitative et fait des choix en considérant la cohérence de ces actions vis à vis de cet objectif, et en tenant en compte les projets en cours.

La requalification de l'infrastructure est une de ces actions qualifiantes. L'objectif est de retrouver le lien étroit qui a toujours existé entre les développements urbains et les infrastructures. Une nouvelle figure associant mobilité, paysage et développement urbain est ainsi proposée pour que l'infrastructure retrouve un rôle clé dans la clarification du tissu existant et des projets à venir.

Passage d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante

Le recalibrage de la E411 entend changer le statut de cette infrastructure. L'objectif est de générer un réel dialogue entre infrastructure et espace urbain. Considérer l'infrastructure non plus uniquement comme une infrastructure routière mais comme une infrastructure paysagère multimodale, retissant des liens à l'échelle locale, libérant des espaces continus pour la végétation, les modes actifs et les transports en commun tout en optimalisant et pacifiant les flux routiers.

Sortir d'une conception linéaire le long de l'infrastructure et considérer les logiques locales transversales

La requalification de la E411 est l'occasion de ne pas considérer uniquement les logiques linéaires liées à l'infrastructure, mais aussi les transversalités. Le recalibrage de l'infrastructure et les projets de développements doivent ainsi permettre de retrouver ou de développer les cohérences et continuités paysagères et programmatiques transversales qui sont aujourd'hui entravées par les bandes de circulation, les rampes d'accès aux viaducs et l'emprise du métro aérien.

Faire la ville

L'ambition globale qui oriente les développements urbains est de passer des logiques suburbaines qui marquent certains développements actuels à des logiques plus urbaines. Là où sont aujourd'hui présents quelques grandes emprises monofonctionnelles offrant peu de qualités, à l'accessibilité principalement automobile, ne participant pas à l'activation des espaces publics et fonctionnant de manière isolées, le PAD vise le développement de mixités programmatiques et sociales (par la construction de logements accessibles et adaptés), de gabarits permettant des porosités et de reconnecter les quartiers, pour créer une vie urbaine faisant également vivre les espaces publics nouvellement créés.

Adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère

Ces développements sont orientés vers la nouvelle infrastructure paysagère qui est proposée. L'objectif est de conforter les relations paysagères mises en place par les développements urbains, qui en renforcent les limites, les activent et les définissent clairement. Le développement urbain entend également redonner des limites claires aux continuités bâties existantes qui ont été interrompues par la E411. Cette cohérence entre développement urbain et logique paysagère permet de donner un cadre structurant et d'orienter qualitativement les développements à venir, également du point de vue programmatique.

Allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants

En cohérence avec la volonté de diminution du trafic, le PAD entend développer les programmes autour des espaces publics et paysagers structurants, et principalement dans les zones bien accessibles en transport collectif. L'objectif est de faire émerger des figures paysagères et programmatiques possédant leur identité propre mais intégrées dans leur quartier.

Stratégie opportuniste – phasage flexible

Réaliser des changements radicaux à court et moyen terme est une volonté forte du PAD. La requalification de l'infrastructure ne dépend pas sur tout son tracé de la destruction du viaduc Herrmann-Debroux. Recalibrer certains tronçons est possible afin d'assurer une qualité d'espace public dès les premiers aménagements, préfigurant les transformations qui seront réalisées à grande échelle et à plus long terme. Le PAD s'inscrit dans la perspective d'un phasage (à définir) de sorte que les développements pouvant générer une augmentation substantielle des déplacements (sans solution de mobilité ad hoc), ne devraient être autorisés qu'une fois l'infrastructure routière recalibrée (en ce compris avec une offre de stationnement hors-voirie), les transports en commun et les infrastructures pour les modes actifs opérationnels, afin qu'ils soient acteurs d'un transfert modal en cohérence avec la vision de mobilité portée par le PAD et la Région bruxelloise.

1.B. VISION D'ENSEMBLE : REQUALIFIER L'ENTRÉE DE VILLE

La vision stratégique du PAD concernant la zone E411 est détaillée selon 4 grandes ambitions :

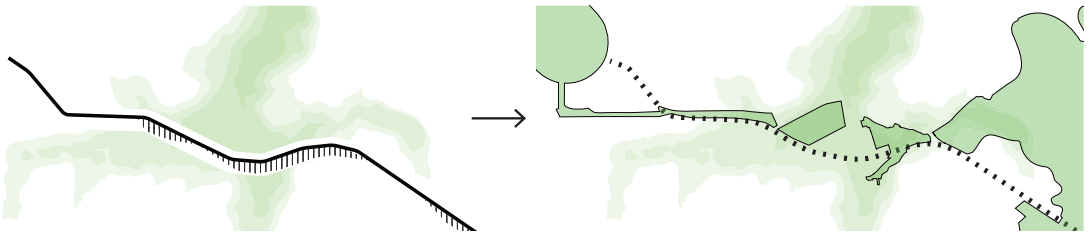
- Ancrage territorial ;
- Structure ;
- Urbanisation ;
- Transversalités.

Chaque ambition reprend une cartographie représentant la spatialisation à l'échelle du PAD.

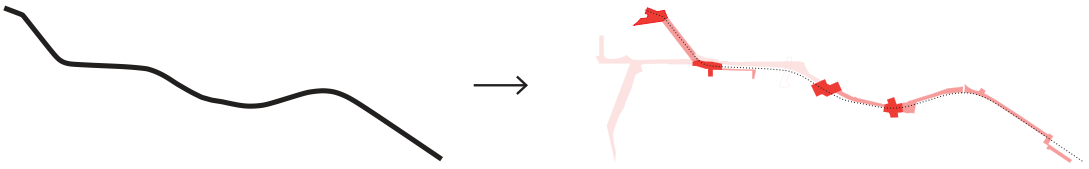
Un texte accompagne ces cartes et des schémas explicitent les orientations et objectifs stratégiques portées par chacune de ces ambitions au sein du PAD.

Le PAD différencie dans la représentation des surfaces et des vecteurs. Les surfaces représentent des espaces stratégiques clairement délimités auxquels sont associés des qualités spécifiques. Les vecteurs représentent des relations ou des liens stratégiques à conforter ou à créer, selon leurs spécificités.

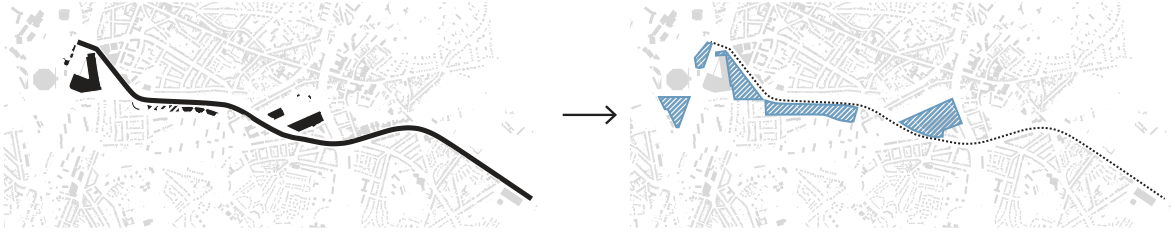
Ancrage territorial : Affirmer les paysages traversés



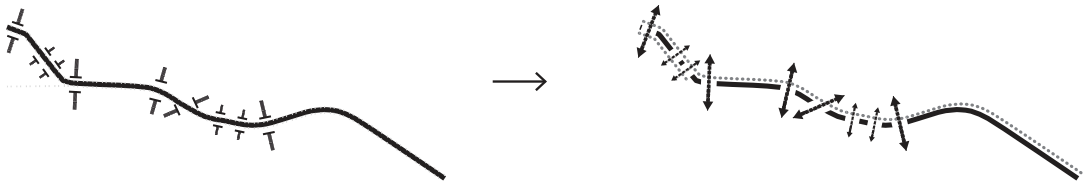
Structure : Une armature d'espaces publics



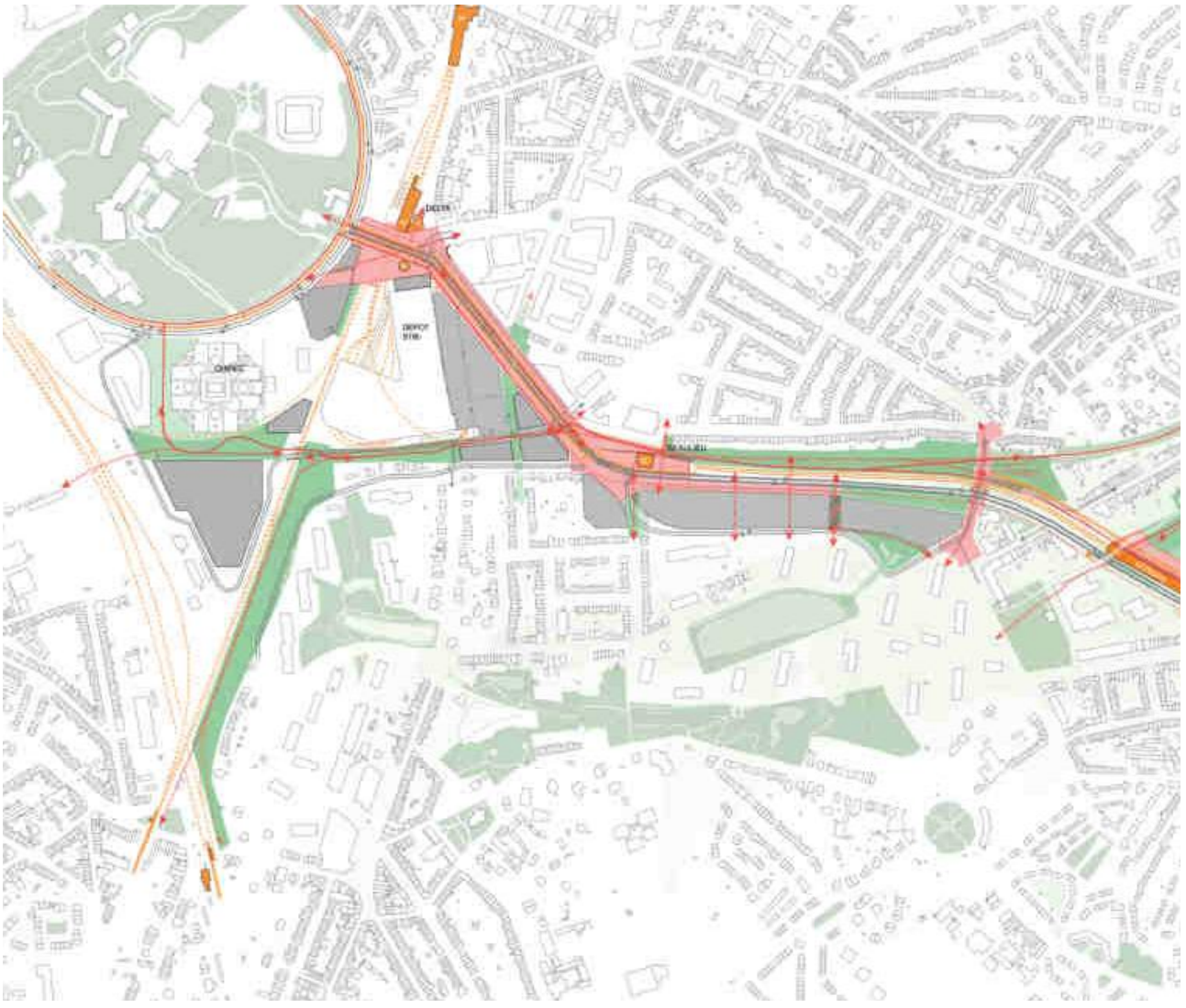
Urbanisation : Compléter la ville et/ou corriger les rives



Transversalité : Des espaces publics liants



Synthèse

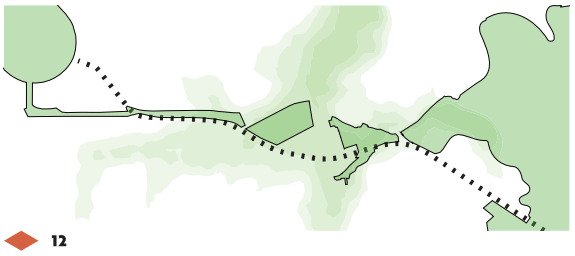


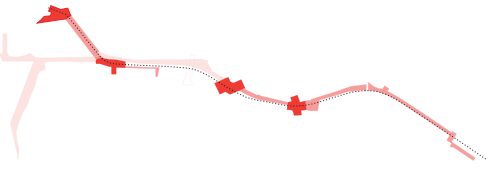
Ancrage territorial
Affirmer les paysages traversés

Le territoire de l'entrée de ville de la E411 est marqué par l'autonomie du faisceau routier linéaire qui s'affranchit des conditions et des qualités du territoire qu'il traverse et fragmente. Le PAD a comme objectif le renforcement des structures paysagères existantes, la dissipation du paysage de l'infrastructure au profit de la mise en place d'un paysage liant, en s'appuyant sur la géographie et en aménageant des figures transversales structurantes.

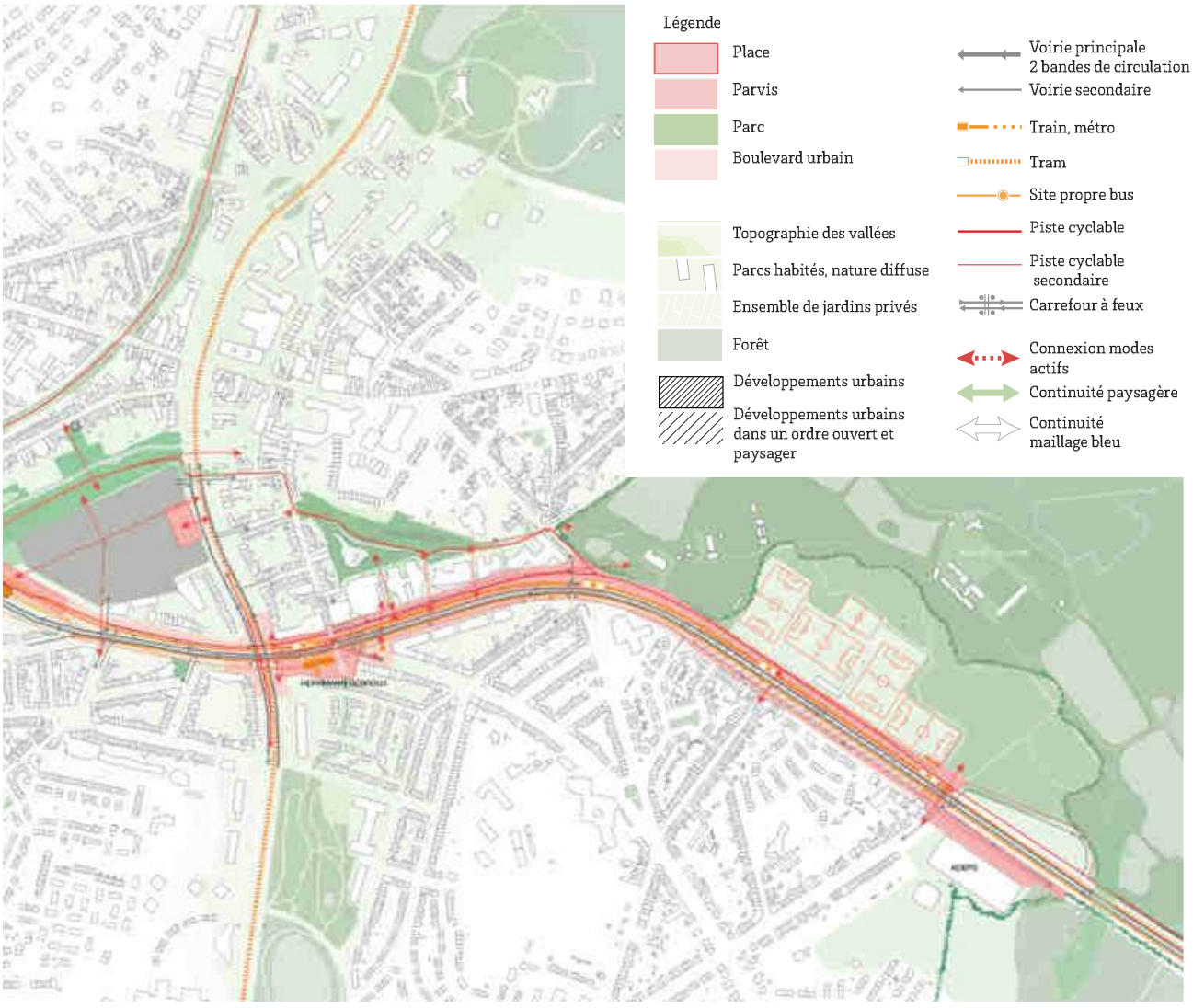
Structure
Une armature d'espaces publics

Le PAD a comme objectif d'offrir une armature d'espaces publics générant une nouvelle structure urbaine sur les espaces gagnés sur l'infrastructure. L'enjeu est ici de constituer un maillage qui articule et supporte les contextes locaux et l'ampleur régionale de l'entrée de ville. Ces espaces publics répondent ainsi au manque criant d'espaces de qualité le long de la E411, pour améliorer le cadre de vie et générer des continuités et des centralités dans cette urbanité fragmentée.





Cartographie stratégique de synthèse du PAD



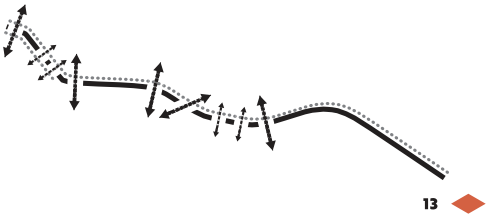
Urbanisation
Compléter la ville et/ou corriger les rives

La paysage bâti jouxtant la E411 est caractérisé aujourd'hui par une certaine fragmentation, des éléments de suburbanité et des mono-fonctionnalités. Un objectif du PAD est ainsi de concevoir un cadre urbanistique d'ensemble permettant au bâti de s'intégrer dans des logiques urbaines et cohérentes, articulées aux espaces publics et paysagers liés à la requalification de l'infrastructure afin de construire un cadre bâti de façades actives au pourtour de ces nouveaux espaces, de reconnecter les quartiers et de créer une vie urbaine active.



Transversalité
Des espaces publics liants

Face à la coupure que représente aujourd'hui la E411 dans le territoire, le PAD a comme objectif de retrouver et de développer des cohérences et des continuités de manière transversale à l'infrastructure. La multiplication et la diversification des connexions, de part et d'autre mais également le long de l'axe de la E411, sont ainsi un des objectifs du PAD afin de retisser et recoudre des liens à l'échelle locale et supra-locale et changer durablement le cadre de vie et ses qualités d'usages.



1.B.1. Ancrage Territorial — Affirmer les paysages traversés

La requalification de l'E411 projette une transformation radicale de l'une des entrées majeures de la région bruxelloise et représente à la fois une occasion exceptionnelle et une condition sine qua none au développement urbain des quartiers fragmentés par le passage de l'infrastructure. Dissiper le paysage de l'infrastructure signifie délaisser la logique du faisceau routier linéaire et autonome au profit d'un paysage liant entre les différentes entités qui s'y trouvent confrontées de Delta jusqu'au Carrefour Léonard dans la Forêt de Soignes. Ce paysage liant suppose que l'infrastructure trouve son caractère dans le paysage et la géographie traversés contrairement à sa nature autonome.

En s'appuyant sur la géographie, le PAD a l'ambition de révéler des figures paysagères majeures structurantes : les vallées de la Woluwe et ses affluents le Watermaelbeek et le Roodkloosterbeek, la Forêt de Soignes et les abords de la Plaine.

Là où commence le viaduc Herrmann-Debroux passe la vallée de la Woluwe. Délaisser le viaduc au profit d'une valorisation du sol serait porteuse d'un espace public généreux, fort d'un paysage continu du parc de Bergoje au Nord au réseau de parcs accompagnant le boulevard du Souverain au sud. Cette volonté de porter une attention particulière à la géographie et à la nature des sols est motivée par la vulnérabilité des sites requalifiés. En fond de vallée, ils sont en effet soumis à des risques d'inondation, aujourd'hui accentués par un renvoi quasi systématique des eaux de pluies à un réseau d'égouts saturé. A ce titre, une gestion raisonnée de l'eau en milieu naturel est une condition nécessaire au développement urbain dans la vallée.

La Forêt de Soignes est quant à elle une pièce de nature de proximité majeure à l'échelle de Bruxelles. Sa traversée est à reconsidérer en termes d'intégration dans un site naturel. Le PAD tient à ce titre compte du plan de gestion de la Forêt de Soignes et du plan Horizon +.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

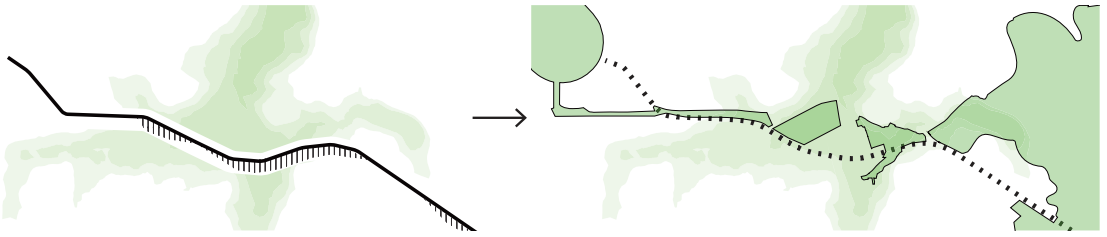
- Affirmer les paysages traversés par la lisibilité de la géographie du site ;
- Développer des mesures transversales favorisant la nature et la biodiversité ;
- Recréer des continuités paysagères de part et d'autre de l'E411 et par là, de minimiser la rupture physique que représente l'infrastructure routière ;
- Compléter les maillages vert et bleu interrompus par l'E411, notamment le Watermaelbeek, en amont et en aval ;
- Maximaliser la perméabilité et la végétalisation des espaces publics ;
- Intégrer la gestion des eaux de manière durable dans l'aménagement et ce, en lien avec le paysage de vallées ;
- De construire des espaces verts locaux qui s'articulent aux conditions géographiques, aux quartiers existants, et aux développements à venir ;
- Programmer les espaces ouverts afin que ceux-ci soient des lieux de séjour, d'activité et de destination à l'échelle locale et supra-locale ;
- Recréer des connexions écologiques de part et d'autre de l'E411 au niveau de la Forêt de Soignes.

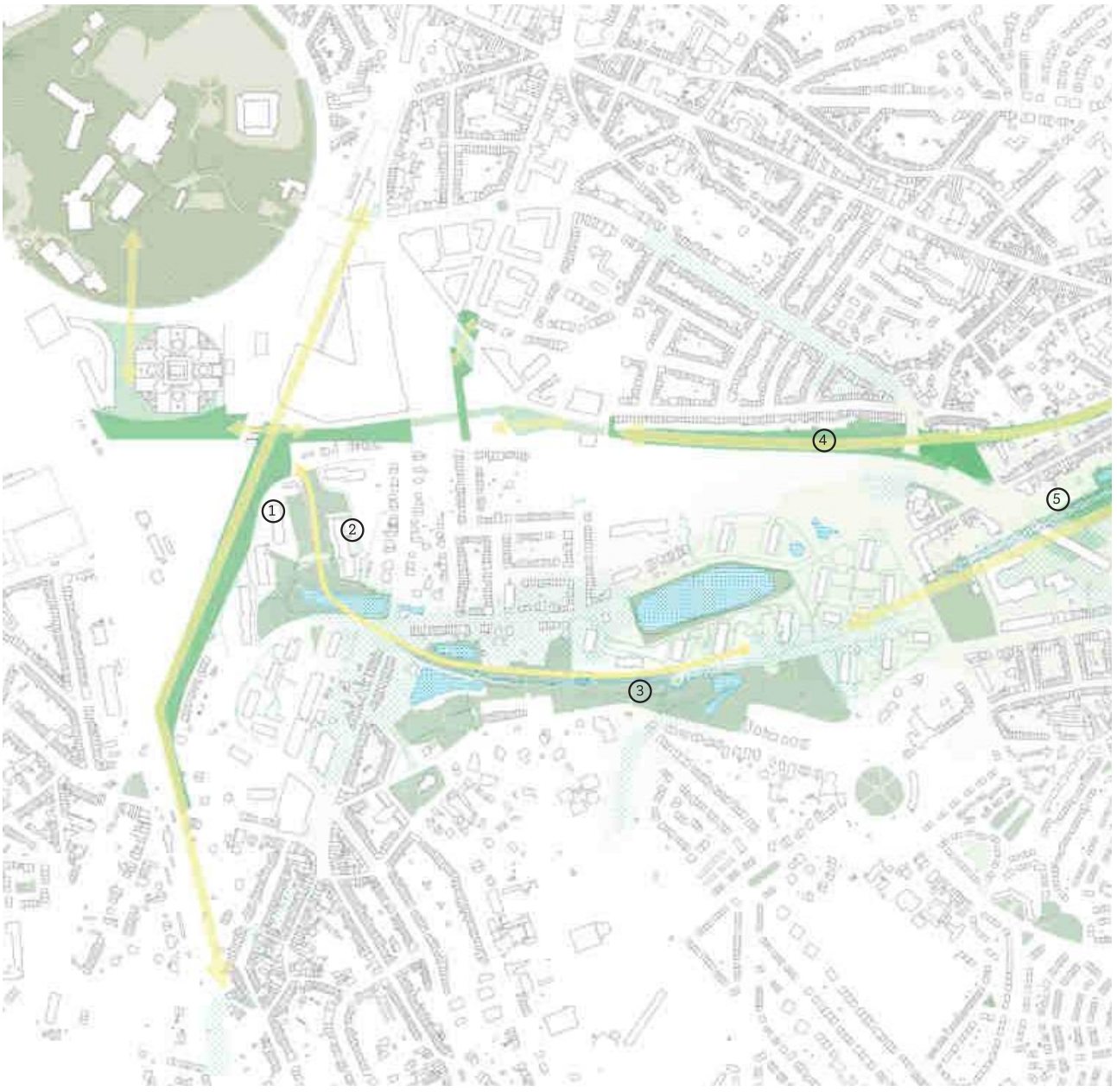
Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants :

- L'adaptation du profil de la voirie au niveau de la Forêt de Soignes pour marquer la traversée de ce paysage ;
- Le traitement paysager sous le viaduc des Trois-Fontaines pour valoriser les continuités paysagères et créer une zone de reconnexion écologique compte tenu de la réalisation du Hub de mobilité qui permet de libérer le stationnement existant sous le viaduc ;
- La réalisation d'un bassin de décantation (sous la forme soit d'un bassin tampon, soit d'une zone de lagunage) assurant le traitement des eaux de ruissellement au niveau du viaduc des Trois-Fontaines de manière durable et naturelle ;
- La création d'une épaisseur d'espace public et paysager tout le long de la rive nord du parcours de la E411 depuis le site ADEPS ;
- La création de liens entre le Parc Bergoje et le nouveau boulevard ;
- Le renforcement de la continuité paysagère entre la Vallée de la Woluwe et le Parc Bergoje ;
- La valorisation du maillage vert et bleu du Watermaelbeek (parc de la Héronnière, parc Tercoigne) de l'autre côté de l'E411 par la création d'un nouvel espace vert 'parc urbain Demey' ;
- L'ouverture du Watermaelbeek de manière paysagère au sein de ce nouvel espace vert ;
- L'étude de la faisabilité économique et technique de la reconnexion du Watermaelbeek en aval avec la Woluwe ;
- L'élargissement et la continuation de la promenade verte de la station de métro Demey jusqu'au boulevard du Triomphe en passant par le site du Triangle et jusqu'à la gare de Watermael le long de la Ligne 26. La création de ces parcs de liaison valorise les topographies, les cheminements et ces conditions paysagères particulières ;
- Au niveau de la vallée du Watermaelbeek, la récupération des eaux de ruissellement de manière durable et intégrée (notamment les eaux de pluies du CHIREC via des pertuis existants) compense les projets construits sur dalle au Triangle-Delta ;
- La création d'un passage à (grande) faune (ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard.

Au niveau réglementaire, cette ambition se traduit notamment par la création de zones de parc et de zones de continuité paysagère.

Ancrage territorial : Un socle naturel, des paysages reconstitués





1 Parc de la ligne 26

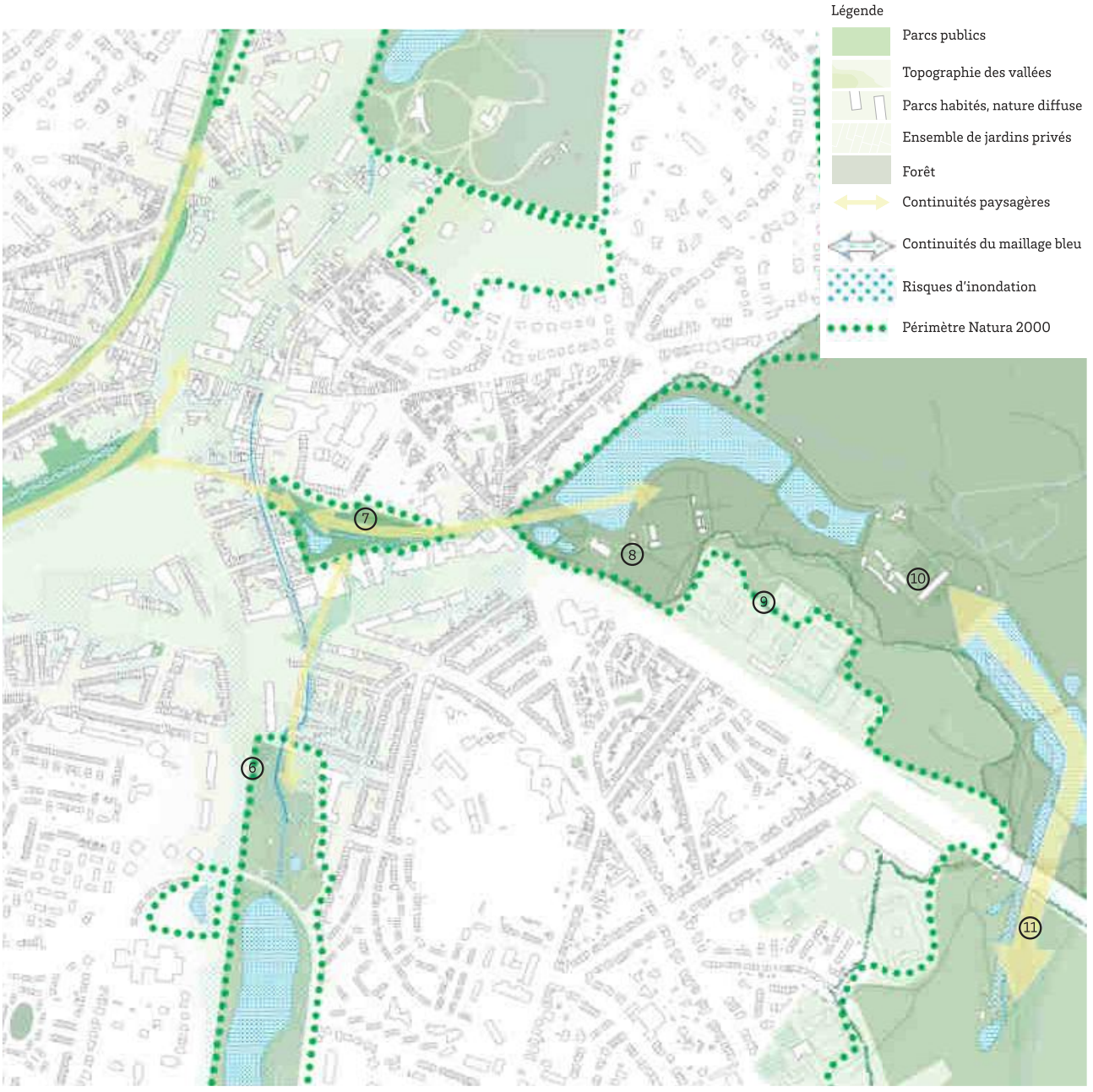
2 Parc Tercoigne (existant)

3 Vallée habitée du Watermaelbeek
Parc de la Héronnière (existant)

4 Parc de l'ancienne voie de chemin de fer

5 Parc urbain Demey

Carte stratégique «Ancrage territorial»



6 Vallée de la Woluwe
Boulevard du Souverain
Parc Seny
(existant)

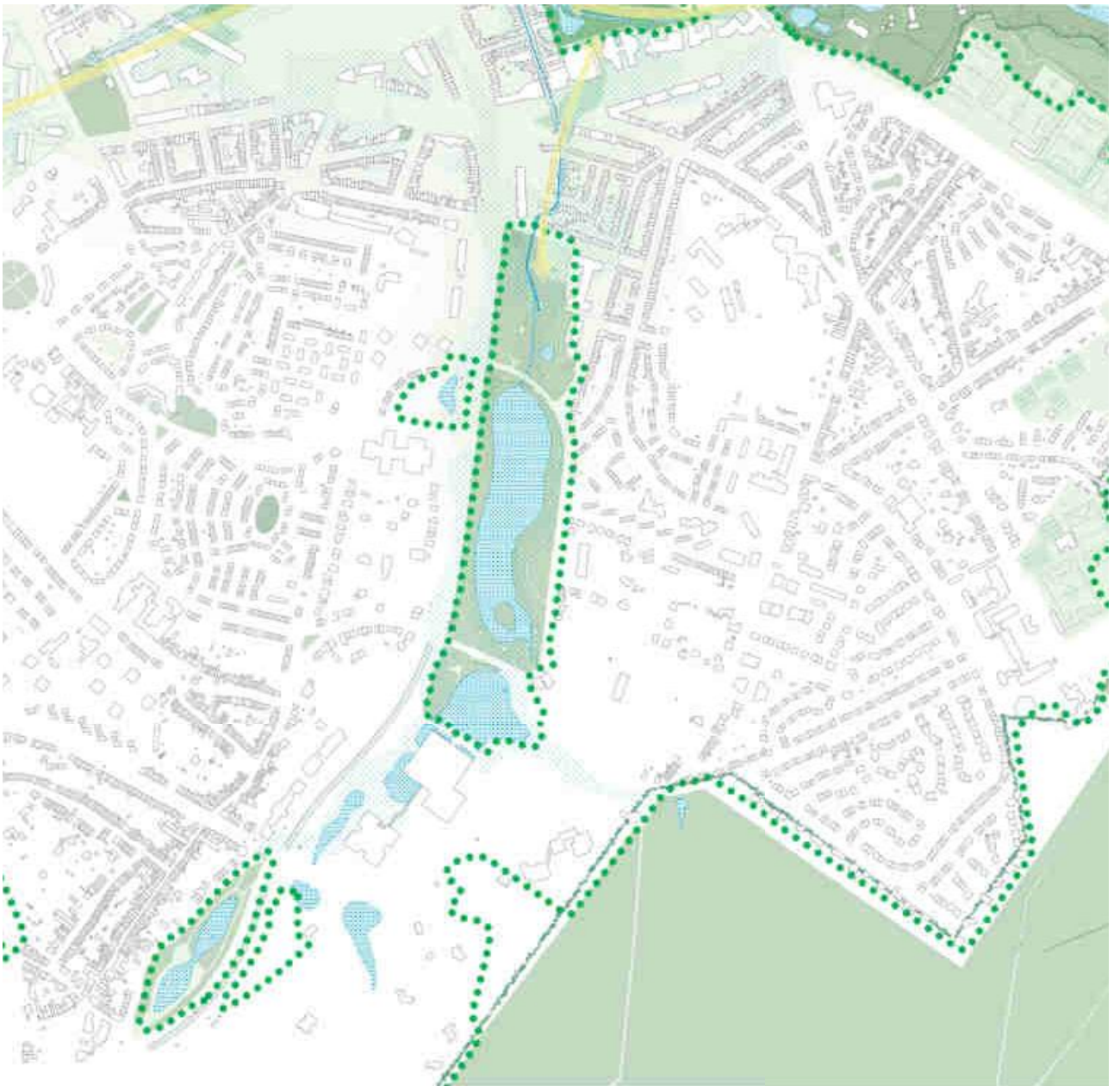
7 Parc du Bergoje
(existant)

8 Jardin Massart
(existant)

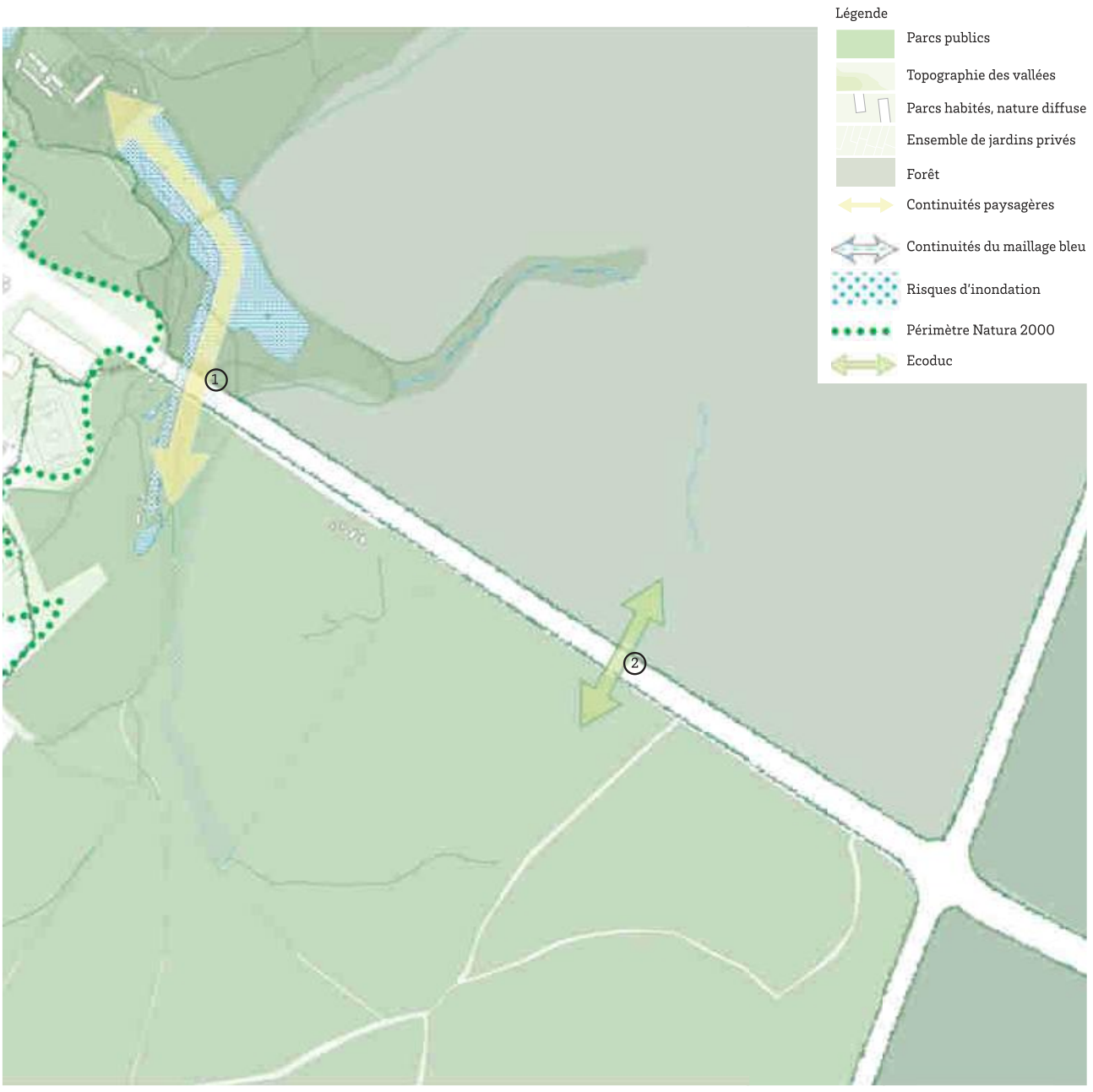
9 Parc sportif
(existant)

10 Parc du Rouge-Cloître
Vallée du Roodkloosterbeek
(existant)

11 Viaduc des Trois Fontaine
(existant)



Carte stratégique «Un socle naturel»



1

Le traitement paysager sous le viaduc des Trois-Fontaines pour valoriser les continuités paysagères et créer une zone de reconnexion écologique

2

Création d'un passage à (grande) faune (Ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard (localisation indicative).

1.B.2. Structure — Une armature d'espaces publics

Le PAD a l'ambition d'offrir à l'entrée de ville une structure d'espaces publics formant ensemble une véritable infrastructure paysagère sur l'emprise libérée au nord de l'E411 par la requalification de l'infrastructure routière. Cette structure d'espaces publics entend s'accrocher successivement aux tissus existants ou au grand paysage et générer ainsi sur 3km de long une diversité d'espaces publics aux épaisseurs variables. Les points d'intensité préexistants tels que les stations de métro, les centralités de quartier ou les principaux croisements de mobilité sont confortés grâce à un maillage avec le déjà-là.

Ainsi, depuis la Forêt de Soignes jusqu'à Triomphe, le PAD propose une succession pour le piéton de parvis, parcs urbains, de places, de promenades ou de boulevards. Les qualités urbaines de chacune des séquences traversées sont valorisées et le paysage de l'infrastructure autoroutière est réaménagé.

L'ambition est de garantir des espaces publics au niveau du sol possédant des qualités permettant des usages diversifiés (le passage, le séjour, la desserte) pour tous et plus conviviaux. Il s'agit donc de rééquilibrer la répartition des espaces dévolus aux différents modes de déplacement et aux différents usages (aujourd'hui fortement en faveur des déplacements automobiles).

Le PAD fait le choix de rééquilibrer la répartition des espaces dévolus aux différents modes de déplacement et aux différents usages en concentrant les espaces dévolus au déplacements automobiles au sud de l'emprise du métro aérien, considérant que la largeur de l'espace existant au nord est insuffisante pour y aménager les bandes de circulation automobile. Cela permet de créer un espace public dénué de trafic automobile de la station Beaulieu à la station Demey, d'aménager de nouveaux accès de plain-pied à ces stations et de créer des espaces d'agréments et de repos pour les quartiers environnants au sein d'un parc.

Par rapport au viaduc Herrmann-Debroux, celui-ci nuit à la qualité de l'espace public qu'il est possible d'aménager au niveau du sol, où il existe suffisamment d'espace pour accueillir qualitativement les différents modes de déplacements et les différents usages de l'espace public. La démolition du viaduc permettra notamment de garantir à l'espace public au niveau du sol des qualités en termes d'ouverture visuelle, d'ensoleillement, de plantations et de gestion des eaux pluviales. La reconversion du viaduc existant en espace public n'est pas compatible avec un équilibrage des espaces dévolus aux différents modes et aux différents usages. Elle ne permet pas de garantir un maillage fin d'espaces publics et ne garantit pas non plus un contrôle socio-spatial suffisant

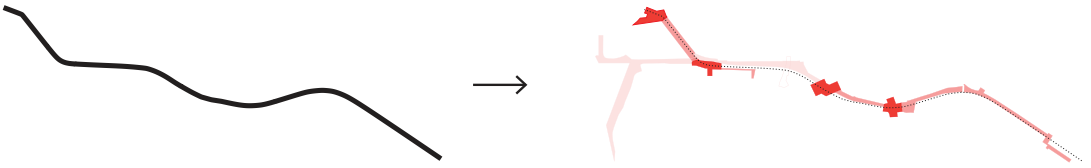
Affirmer par les espaces publics les paysages traversés est un enjeu de la requalification de l'infrastructure de façon à garantir une cohésion territoriale et durable au développement urbain. Cette armature d'espaces publics offre une trame d'invariants inscrits à grande échelle, véritable socle pour les développements urbains à venir.

Les différents types d'espaces publics et leurs spécificités sont définis dans les pages suivantes.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- Créer d'une chaîne d'espaces publics cohérents tout le long du parcours de la E411 ;
- Construire un maillage d'espaces publics articulant et étant support des contextes locaux existants et des développements à venir ;
- Valoriser les structures paysagères et les qualités des espaces ouverts ;
- Créer des espaces de qualité pour améliorer le cadre de vie, générer des continuités et des liens entre les quartiers existants fragmentés et à venir et créer des centralités publiques, lieux de convergence, de séjour et de déambulation ;
- Rééquilibrer l'espace dévolu aux véhicules automobiles avec les espaces dévolus aux modes actifs et à la détente ;
- Minimiser la rupture physique que représentent l'infrastructure routière et les mobilités en les intégrant dans des espaces publics partagés ;
- Améliorer la convivialité, l'accessibilité et l'image des transports publics en leur aménageant des espaces publics qualitatifs et adaptés à la multi-modalité ;
- Mettre en place une typologie d'espaces publics en fonction de leur intensité, de leur programmation et de leurs usages ;
- Programmer des espaces publics favorisant la mixité sociale, la diversité d'usages et renforçant les identités des lieux ;
- Articuler et générer un cadre public cohérent délimitant et orientant clairement les développements urbains ;
- Passer d'une image autoroutière à une image urbaine.

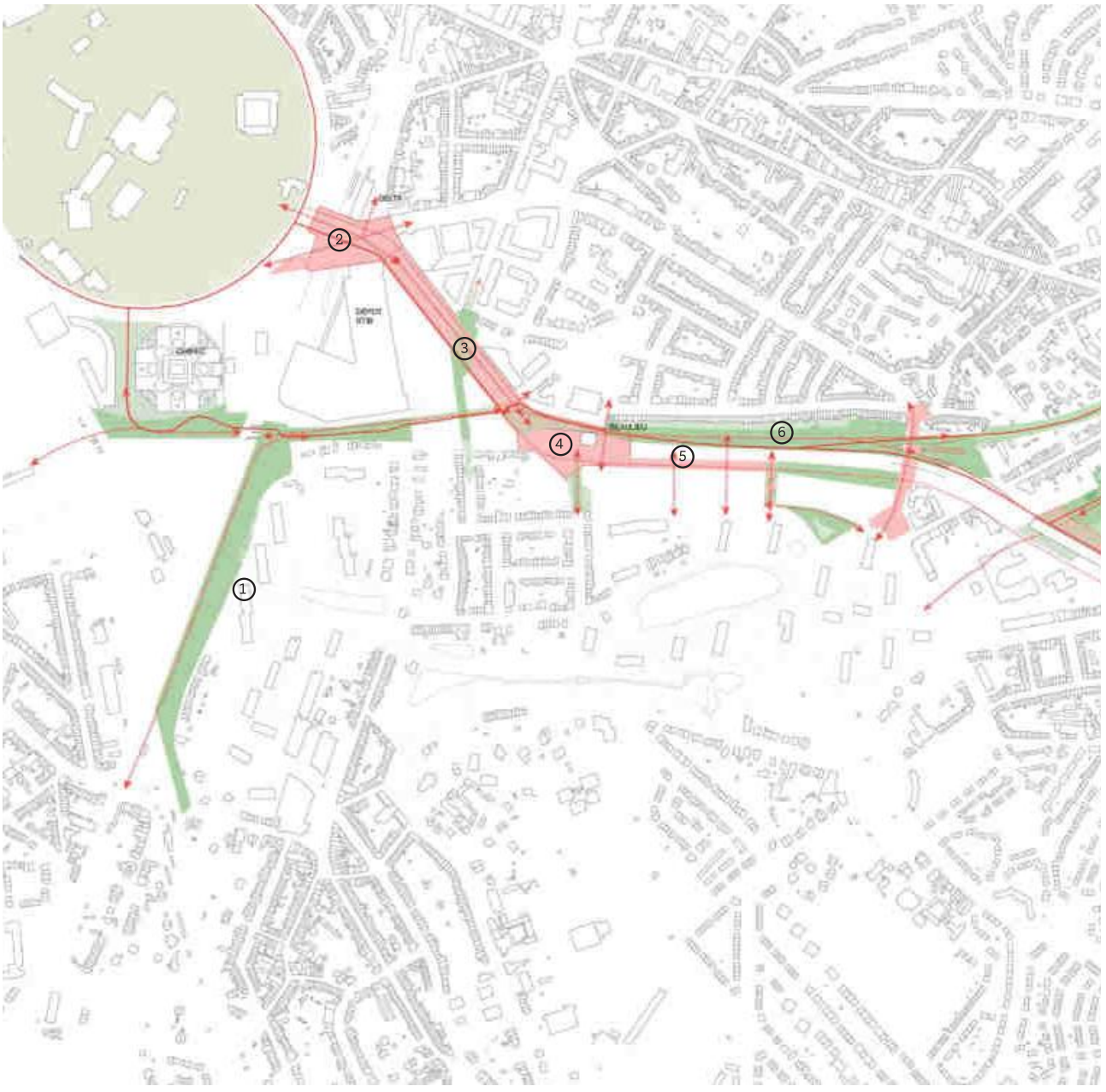
Structure : Une armature d'espace public



Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants :

- Libérer la partie nord de l'emprise de la E411 actuelle au profit de la création d'espaces publics qualitatifs ;
- Créer quatre types d'espaces publics répartis le long de l'entrée de ville : des places, des parcs, des parvis et un boulevard urbain ;
- Garantir la cohérence et la lisibilité d'ensemble des différents espaces publics à créer en développant une typologie claire, permettant de développer un vocabulaire spatial commun et cohérent ;
- Accorder une attention particulière à un aménagement de qualité de l'espace public adaptés aux besoins des différents genres et des différentes tranches d'âge (enfants, adolescents, adultes, familles, public mixte, personnes âgées) ;
- Articuler des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- Simplifier l'articulation des différents modes de transports publics, de leurs arrêts, et des modes de déplacements actifs au sein de ces espaces ;
- Définir des fronts bâtis aux façades actives pour activer ces espaces publics ;
- Limiter le stationnement en voirie tout en tenant compte des habitants riverains ;
- Gérer les accès automobiles pour les dessertes locales à destination en ce compris pour les livraison et travaux.

Au niveau réglementaire, cette ambition se traduit notamment par des espaces structurants, des zones de parc, des zones de continuité paysagère et des liserés de façades actives



① Parc de la ligne 26

Parc ferroviaire

② Triomphe – Delta

Esplanade Delta

③ Rue Jules Cockx

Boulevard urbain d'entrée de ville

④ Beaulieu

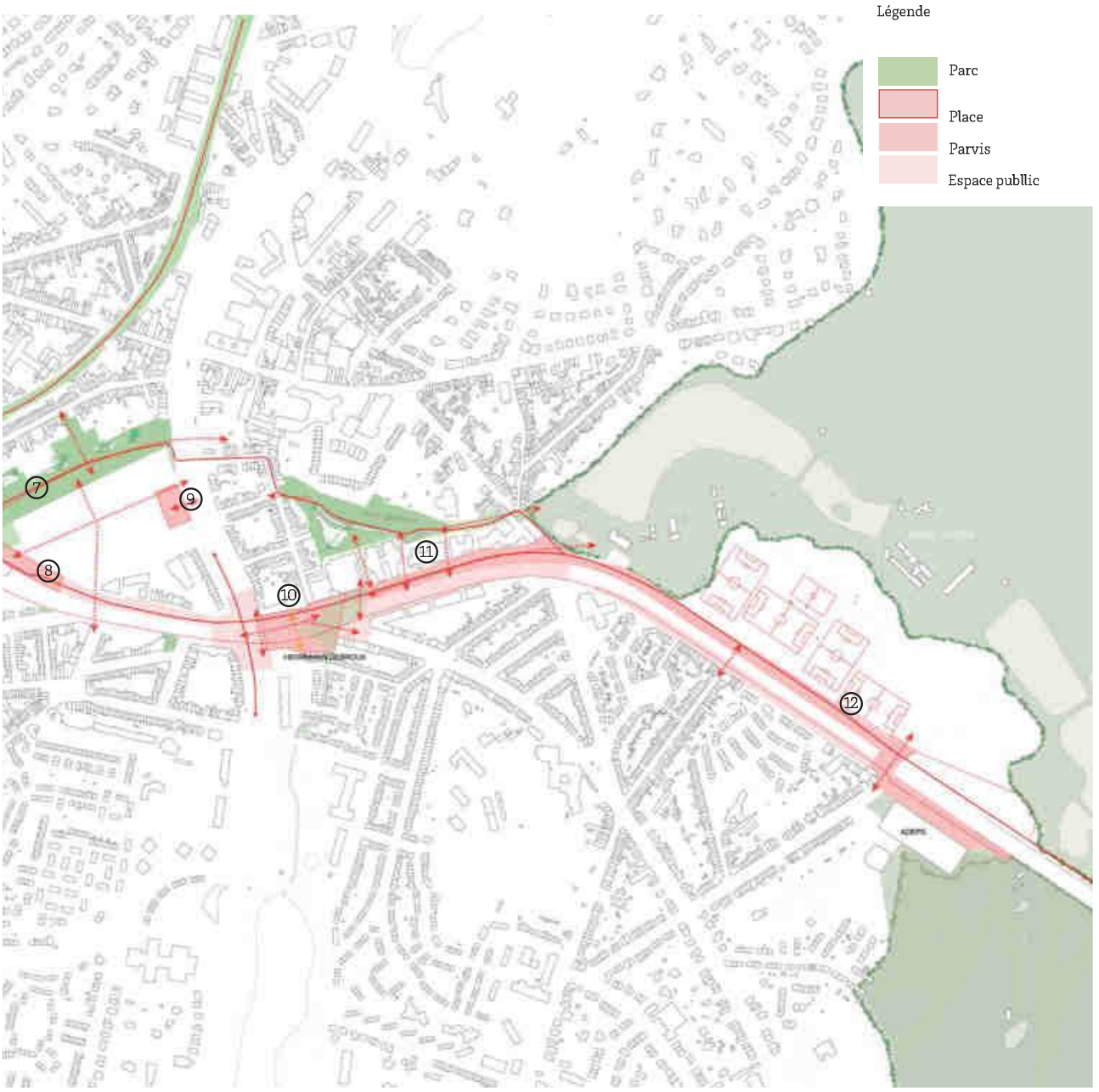
⑤ Beaulieu

Parvis Place

⑥ Parc de l'ancienne voie de chemin de fer

Parc

Carte stratégique «Structure»



⑦ Demey
Parc urbain

⑧ Demey
Parvis

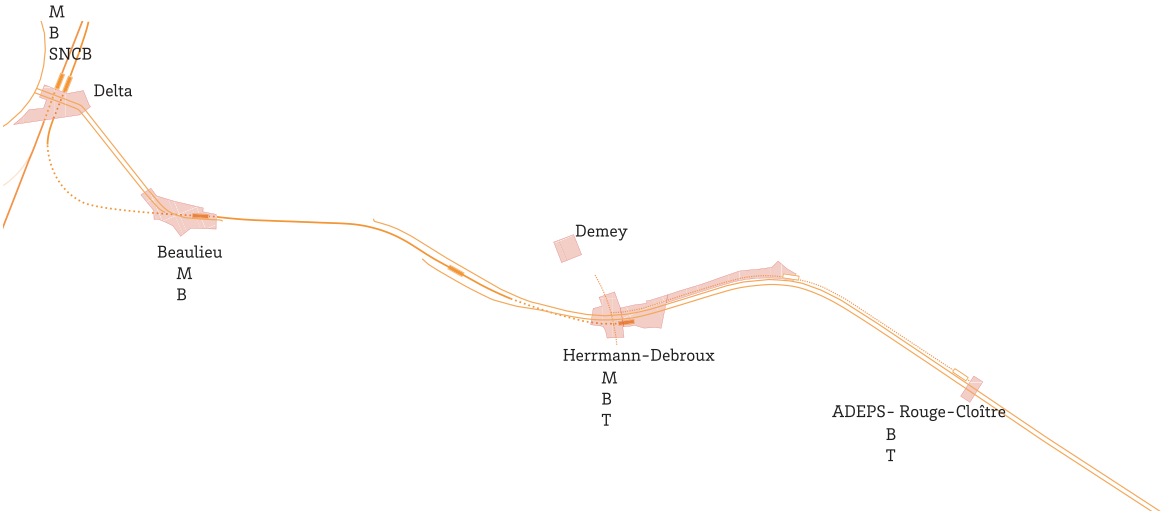
⑨ Demey
Place

⑩ Herrmann-Debroux
Place

⑪ Avenue Herrmann - Drebroux
Parvis du Parc de Bergoje

⑫ Stade - ADEPS
Parvis de liaison haute

Typologies des espaces publics

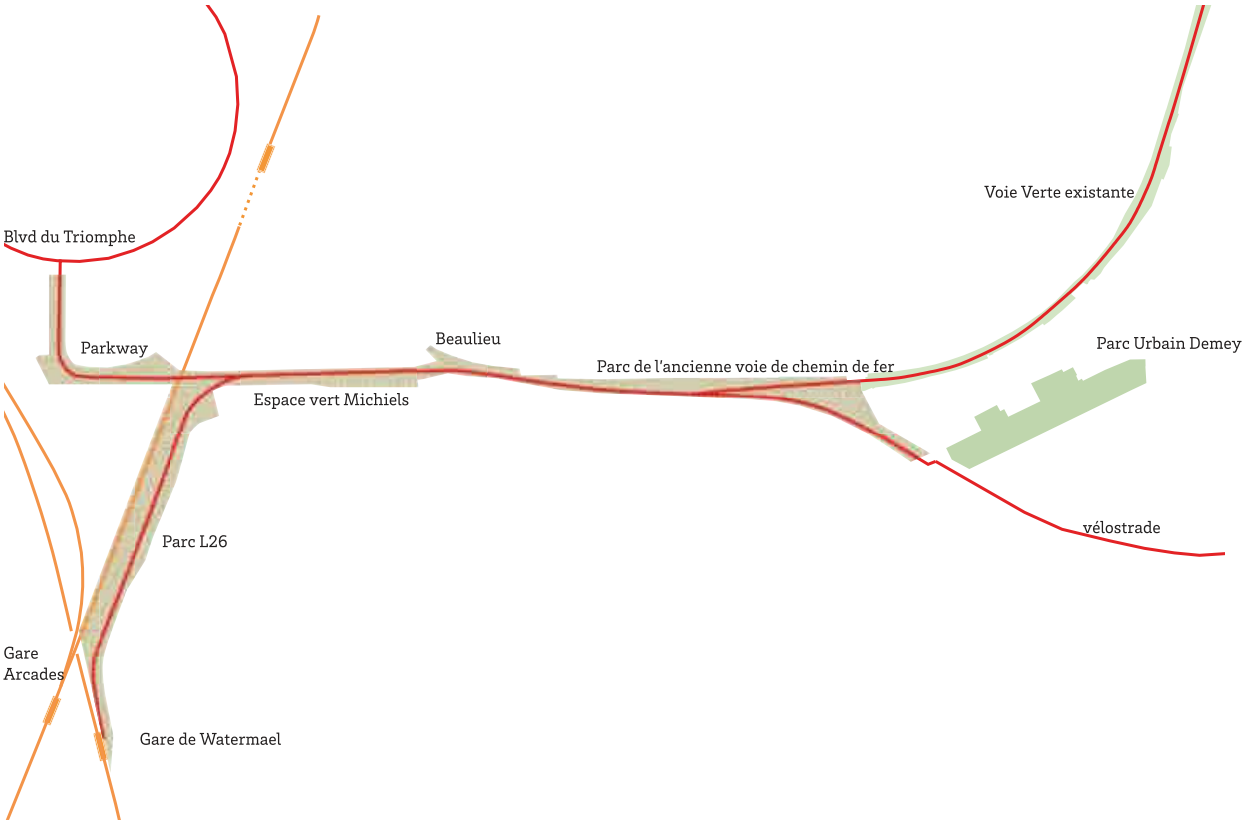


Places

L'enjeu de ces places est de conforter une centralité préexistante sur un espace public partagé et apaisé. Pour cela, les projets de requalification veillent à raccorder les différents niveaux et réseaux de la manière la plus respectueuse des niveaux existants. En accrochant ainsi les tissus qui la bordent, les places trouvent leur caractère dans le déjà-là. Certaines de ces places requalifiées donnent accès aux stations de métro et simplifient la transition d'un mode transport à l'autre.

5 places sont proposées par le PAD :

- Au niveau de la station Delta, rassemblant des arrêts de métro, de train et de bus, elle permet le franchissement des infrastructures ferroviaires et routières ;
- Au niveau de la station Beaulieu, rassemblant des arrêts de métro et de bus ; elle articule à la fois les flux et les programmes existants et en développement ;
- Au niveau de Demey, le long du Boulevard du Souverain, elle articule le redéveloppement du site Demey et offre une centralité publique d'échelle communale.
- Au niveau de la station Herrmann-Debroux, rassemblant les arrêts de métro, de bus et de tram, elle s'articule autour de la vallée de la Woluwe.
- Au niveau de l'ADEPS-Rouge-Cloître, elle rassemble les arrêts de bus et le terminus du tram. Elle articule les relations entre le parvis donnant accès au Stade d'Auderghem et le parvis donnant sur l'ADEPS et qualifie une traversée et un nouvel accès vers le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes.



Parcs

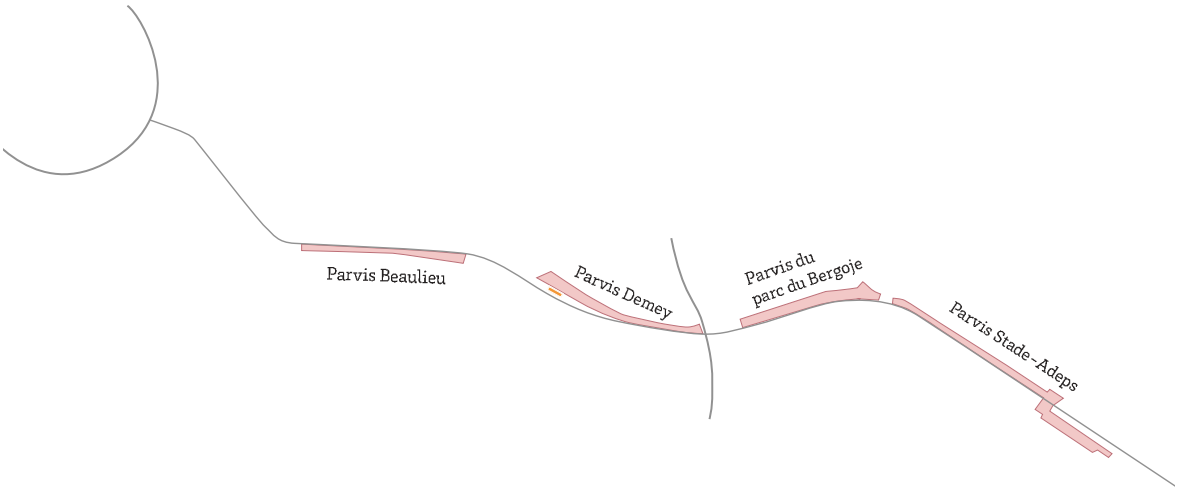
Le PAD propose la création de parcs de liaison.

Leur ouverture et leur élargissement a pour vocation de retrouver un socle naturel qui rende aux grands systèmes géographiques leur valeur et leur usage. Ces espaces entendent ainsi offrir des continuités et des cheminements qui s'intègrent au sein d'un maillage plus large, tout en aménageant une programmation et des usages répondant aux besoins locaux. Ils s'accolent à des entités préexistantes comme des fonds de parcelles de jardins (face à Beaulieu), de talus ferroviaires (L 26) ou de ruptures de niveau (derrière le dépôt STIB), assurant le rôle de liants à échelle territoriale et offrant de nouveaux voisinages à échelle locale.

Ils articulent les mobilités actives (pistes cyclables et cheminements piétons) au sein d'un espace public paysager. Au sein des parcs, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move).

Les parcs proposés partent de la voie verte existante et la prolonge dans deux directions : vers le boulevard du Triomphe en passant par le site du Triangle et vers la Gare de Watermael en longeant la ligne 26 et ses talus paysagers.

Un parc urbain est prévu au niveau de la station Demey. Celui-ci entend révéler le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et spécifiquement celle du Watermaelbeek. Le ru du Watermaelbeek y est à mettre en valeur par un traitement paysager de fond de vallée tout le long de la frontière nord-ouest du parc.



Parvis

Le PAD propose la création de parvis.

L'enjeu de ces espaces est de qualifier les relations qu'entretient un ensemble bâti et/ou paysager avec l'espace public qui s'y étend à ses pieds.

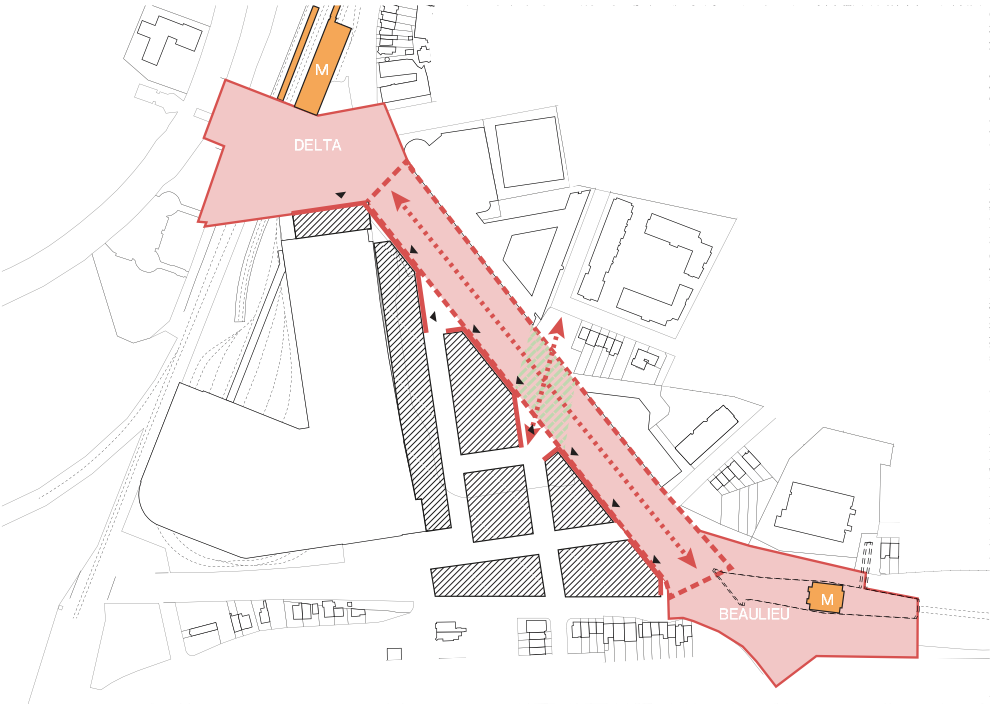
Le PAD envisage la création d'espaces partagés, où les nécessités d'une desserte par des véhicules à ces ensembles bâtis et/ou paysagers est subordonnée à la création d'un espace public de qualité favorisant les modes actifs et/ou les transports publics. Le stationnement n'y est pas autorisé (sauf localement pour les besoins des riverains), seul le déchargement de biens ou de personnes l'est.

Le PAD propose la création de 4 parvis :

- Au niveau de Beaulieu, au pied des développement côté Boulevard. Ce parvis répond à la nécessité d'une probable desserte pour ces développements mais considère que celle-ci doit être subordonnée à la création d'un espace public qualitatif permettant des connexions et formant un cadre aux façades actives des développements à venir ;
- Au niveau de la station Demey, de l'actuelle Avenue Louis Dehoux et Gustave Demey. Ce parvis permet la desserte d'une part de la station de métro de plein-pied et l'arrêt de bus, de l'ilôt d'habitation qui forme l'angle avec le Boulevard du Souverain et d'autre part du site Redevco. A nouveau, la desserte locale est subordonnée à la création d'un espace public qualitatif permettant des connexions et formant un cadre aux façades actives des développements à venir ;
- Au niveau de l'Avenue Herrmann-Debroux, entre le Boulevard du Souverain et la Chaussée de Wavre. Ce parvis est destiné à articuler la nécessité d'un accès véhicules au bâti avec la valorisation de la continuité paysagère entre la Vallée de la Woluwe et le Parc Bergoje. Il intègre également un site propre dédié aux lignes de bus et tram ainsi qu'une voie cycliste de grande ampleur.
- Au niveau du Stade et de l'Adeps. Ce parvis intègre un site propre dédié aux lignes de bus et tram ainsi qu'une voie cycliste de grande ampleur. Il qualifie également dans un espace public de qualité les accès au Jardin Massart, au stade d'Auderghem, à l'Adeps et au Parc du Rouge-Cloître. Sa situation en bordure de ces espaces paysagers remarquables permet de leur donner une façade publique et de minimiser l'impact de la voirie.



↑ Illustration d'un espace public de type parvis. Ici, le Parvis du Parc du Bergoje.



Boulevard urbain

Le PAD propose la création d'un espace public de type boulevard urbain.

L'enjeu de cet espace est de qualifier par le traitement de l'espace public une voirie structurante bordée des deux côtés par des continuités bâties de gabarit similaire.

Le PAD entend affirmer la vocation de cet espace en tant que continuité publique majeure située entre deux places multimodales d'importances que sont Delta et Beaulieu.

Cet espace public de type boulevard urbain est caractérisé par une symétrie de son profil, où les espaces de voirie, centraux, sont bordés de larges espaces piétons qui délimitent un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés par des programmes accessibles au public.

Le stationnement et la décharge de biens ou de personnes ne sont pas autorisés sur le boulevard en dehors des espaces prévus à cet effet.

Le Boulevard Urbain donne un cadre et une structure clairs pour le développement du site Delta.



↑ Illustration du boulevard urbain. Ici, la Rue Jules Cockx

1.B.3. Urbanisation — Compléter la ville et/ou corriger les rives

Le PAD a l'ambition de concevoir un cadre urbanistique d'ensemble qui permette au développement de passer des logiques actuelles à des logiques plus cohérentes.

Là où sont aujourd'hui présents de grandes emprises monofonctionnelles offrant peu de qualités, à l'accessibilité principalement automobile, ne participant pas à l'activation des espaces publics et fonctionnant de manière isolées, le projet envisage le développement de mixités programmatiques, de gabarits permettant des porosités et de reconnecter les quartiers pour créer une vie urbaine faisant également vivre les espaces publics nouvellement créés.

Les nouveaux principes d'aménagement des sites en accroche entendent également redonner des limites claires aux continuités bâties existantes qui ont été interrompues par la E411. Il s'agit ici à la fois de compléter la ville là où elle est interrompue par des surfaces dédiées au trafic automobile (P+R Delta, Parking du carrefour) mais également de corriger les rives bâties de la E411 qui renforcent la coupure que représente l'infrastructure.

Le PAD vise ainsi la construction d'un cadre bâti de façades actives s'intégrant dans des logiques urbaines et cohérentes, articulé aux espaces publics et paysagers liés à la requalification de l'infrastructure afin de reconnecter les quartiers et de créer une vie urbaine active.

Cette cohérence entre développement urbain et logique paysagère permet de donner un cadre structurant et d'orienter qualitativement les développements à venir, également du point de vue programmatique.

A ce titre, les équipements suivants sont jugés prioritaires :

- infrastructures scolaires (crèches, écoles), et sportives ;
- équipements d'accueil et logements adaptés aux personnes âgées ;
- recypark ;
- un dépôt de bus pour la STIB ;
- un centre destiné à l'ARP ;
- d'autre équipements publics à rayonnement local pourraient être envisagés sous réserve d'analyse du contexte, du foncier disponible et de leur compatibilités avec les autres fonctions présentes.

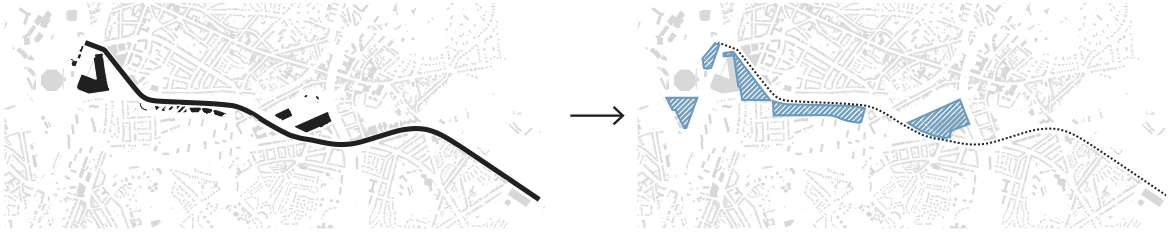
Différentes hypothèses pour les équipements seront étudiées pour les différents sites en listant les options possibles.

Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- Mettre en place une configuration urbanistique définitive traduisant la nature urbaine de cette entrée de ville, en cohérence avec les espaces publics et les paysages structurants ;
- Activer les façades et fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- Développer une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- Produire minimum 50% de logements à finalité sociale (locatif social, locatif modéré, acquisitif social) parmi les logements créés pour les terrains donc la Région est propriétaire conformément à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 ;
- Recoudre les coupures et la fragmentation présente dans le paysage bâti, minimiser les ruptures et favoriser les continuités et les porosités, accentuer les liens avec les maillages existants ;
- Articuler et générer un cadre public cohérent délimitant et orientant clairement les développements urbains ;
- Développer les sites en cohérence avec la stratégie de mobilité développée à l'échelle du PAD, c'est-à-dire privilégier les zones bien accessibles par modes actifs et transports publics pour l'implantation de programmes générant une attraction importante ;
- Créer des identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelle du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville ;
- Valoriser des développements urbains durables et circulaires.

Des objectifs spécifiques supplémentaires sont précisés pour certains sites (voir 2.).

Urbanisation : Compléter la ville et/ou corriger les rives

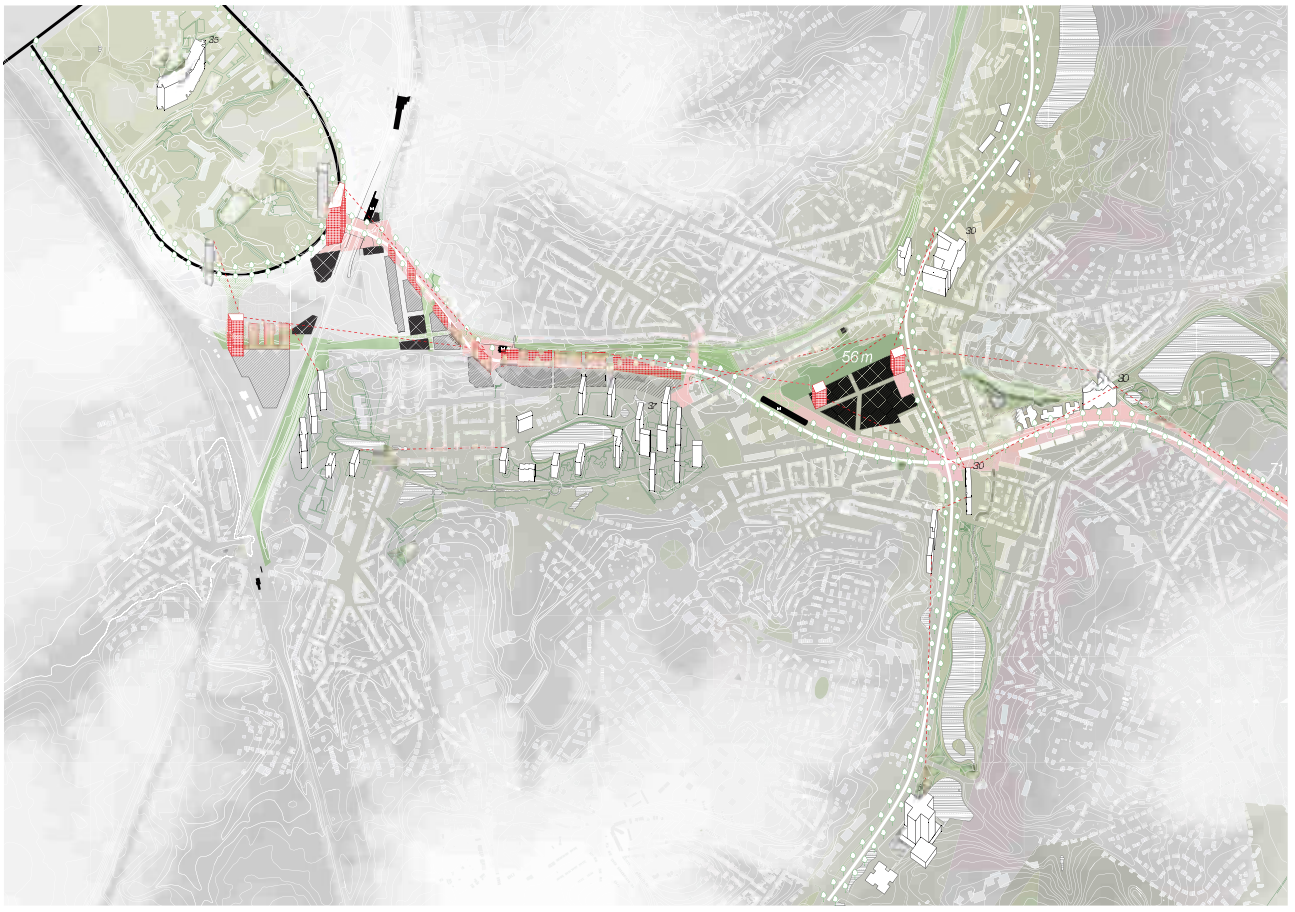


Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants, notamment réglementaires :

- La mise en place d'une configuration urbanistique définitive traduisant la nature urbaine de cette entrée de ville ;
- Des changements d'affectations pour permettre la création de mixité programmatique ;
- Des prescriptions réglementaires supplémentaires afin de garantir une mixité programmatique dans les zones ne nécessitant pas de changement d'affectation ;
- La création de liserés de façades actives au droit des espaces publics et paysagers structurants ;
- La création de porosités cyclo-piétonnes au travers de zone d'affectation pour renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- L'articulation entre des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- La limitation du nombre d'emplacements de stationnement automobile autorisé en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles (voir 1.C.) ;
- La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension ;
- La gestion des accès automobiles pour les dessertes locales à destination ;
- L'intégration des objectifs du PREC et des principes de durabilité et de gestion intégrée des eaux de pluies.



↑ Schéma : recentrement autour des noeuds de transports publics bénéficiant d'une bonne accessibilité



Vision paysagère des immeubles élevés

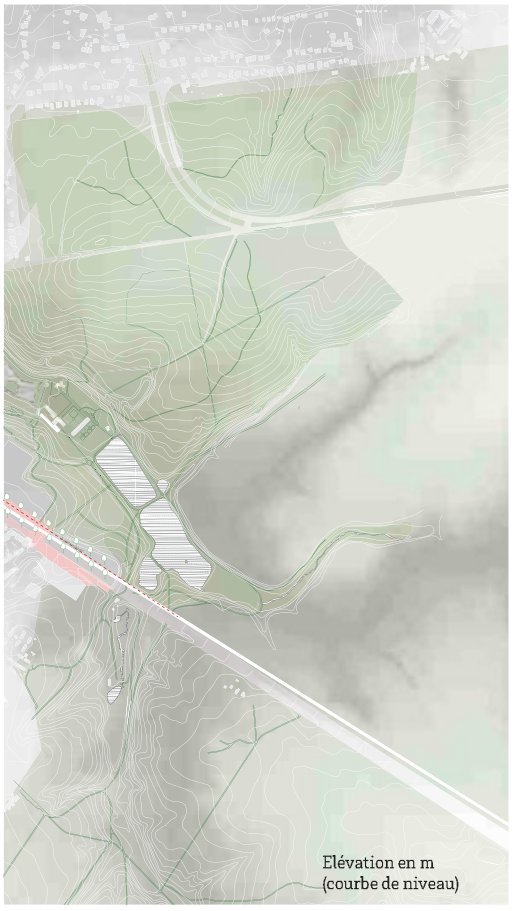
Le PAD propose la création d'éléments bâtis dont les gabarits spécifiques leur permettent d'agir comme marqueurs ou éléments de repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

L'enjeu de ces immeubles élevés est de favoriser la lisibilité des structures et des identités urbaines et paysagères qui composent l'entrée de ville.

L'enjeu est de valoriser le paysage urbain (topographie, vues et perspectives), la morphologie urbaine (continuités bâties ou paysagères) et la programmation urbaine (espaces publics structurants, lieux d'intermodalités, lieux de mixités et de fonctions à vocation collective).

Des immeubles élevés sont ainsi préconisés et traduits notamment par des repères paysagers dans le volet réglementaire aux endroits suivants :

- aux points d'articulations et/ou le long des cheminements principaux, selon les modes de déplacements, pour marquer et les perspectives visuelles et permettre l'orientation (repères paysagers site Triomphe et Triangle, gabarits plus élevés le long de l'axe métropolitain, cf. Boulevard du Souverain) ;
- à proximité des stations de métro et des espaces publics structurants qui y seront aménagés, pour permettre l'orientation vers ces nouveaux lieux de centralité ou des fonctions à vocation collective sont également prévues (repères paysagers site Triomphe et Demey, gabarits élevés site Delta et Beaulieu) ;
- aux points d'articulations avec les paysages structurants, pour révéler les vallées et les continuités paysagères, permettre de les repérer dans le tissu urbain et l'orientation (repère paysager site Demey et Triangle, cf. immeubles élevés parc Tercoigne et de la Héronnière).



← Schéma : vision paysagère des immeubles élevés

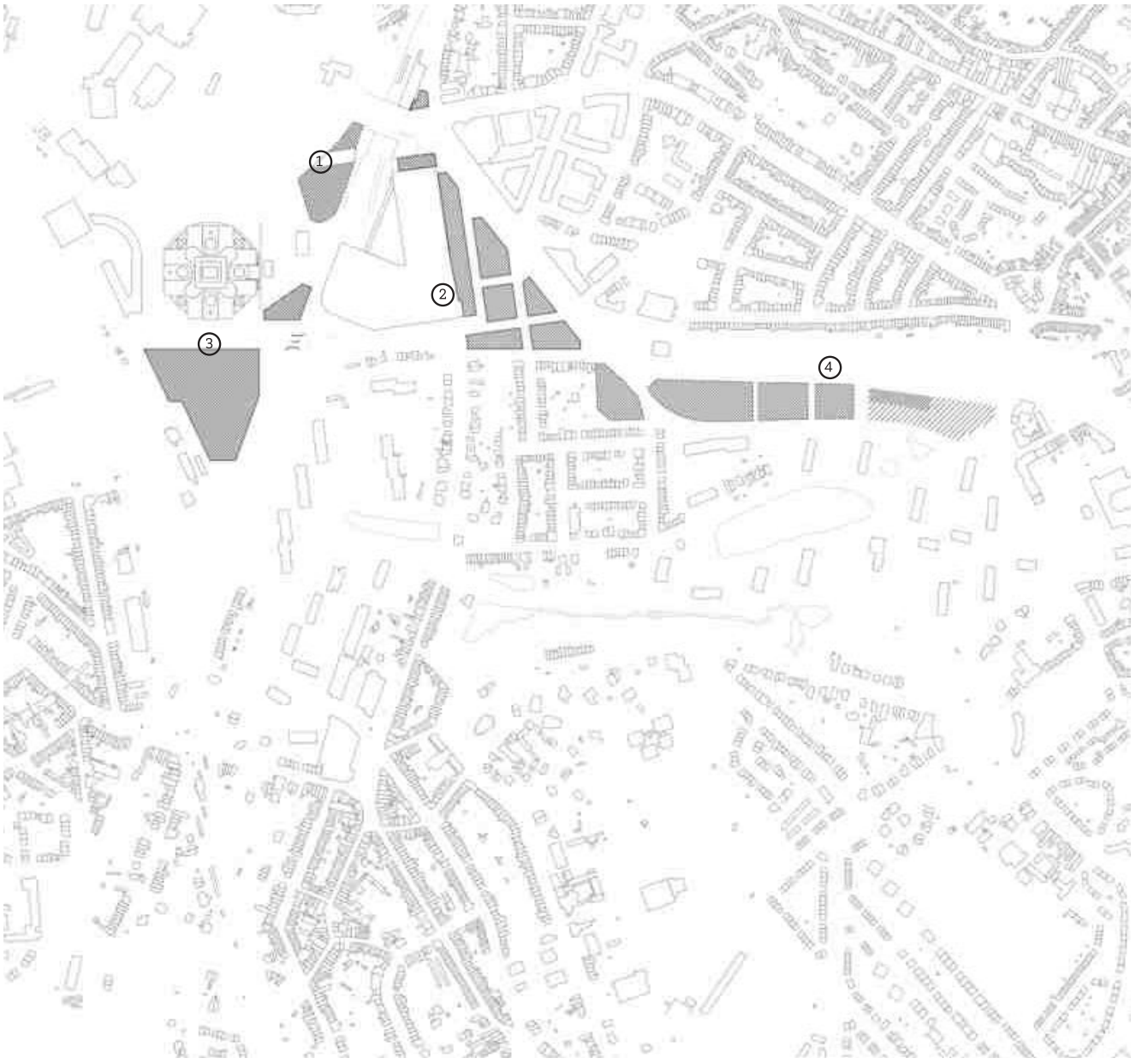
Économie circulaire, durabilité et gestion intégrée des eaux de pluies

Le PAD entend favoriser des développements immobiliers durables et circulaires. A ce titre, les développements immobiliers (et leur mise en oeuvre) intègrent les principes de l'économie circulaire et respectent les objectifs du Plan Régional d'Economie Circulaire et des principes de durabilité. En particulier, les projets visent à réduire et à gérer les déchets produits, visent une gestion energétique performante, visent le réemploi des matériaux et la transformation des bâtiments existants ou à construire.

Ainsi, chaque projet de reconversion ou de démolition-reconstruction devra analyser le potentiel de reconversion de l'immeuble, de réemplois des matériaux et de circularité, fournir une analyse architecturale du bien et prouver que la démolition est l'option la plus durable.

De plus, quand cela est possible, une occupation temporaire de l'immeuble ou du site est prévue.

Enfin, chaque projet veillera à une gestion intégrée des eaux de pluies, lorsqu'un cours d'eau ou un pertuis est présent, celui-ci sera prioritairement utilisé comme exutoire des trop pleins des ouvrages de rétentions (aériens) réalisés. Lorsque plusieurs projets sont réalisés de manière concomitante et lorsque cela est techniquement faisable, on veillera à ne prévoir qu'un point de rejet de ces trop-pleins d'eau de pluie.



1 Triomphe

2 Dépôt STIB et P+R Delta

3 Delta Triangle

4 Beaulieu

Carte stratégique «Urbanisation»



5

Demey

1.B.4. Transversalité — Des espaces publics liants

Le PAD a l'ambition de multiplier et de diversifier les connexions de part et d'autre et le long du boulevard urbain.

L'armature d'espaces publics qu'offre la requalification de l'E411 renoue avec le socle naturel et le tissu urbain alentour, laissant ainsi des figures transversales prendre le dessus sur la logique linéaire préexistante. Ainsi des espaces publics raccordent des grandes pièces jusqu'alors dissociées par leur topographie, ou par les infrastructures qui les parcourent.

L'action ciblée réalisée sur chacun des espaces publics en font des liants qui simplifient ou permettent les transitions d'une entité à l'autre.

Cette porosité assure l'imbrication entre les différentes échelles. Ces pièces liantes donnent en effet accès au grand territoire, en rendant lisibles et accessibles ses grandes entités (la vallée, la forêt...) en même temps qu'à échelle locale, elles raccordent des pièces urbaines jusqu'alors séparées, leur offrant ainsi un nouveau voisinage.

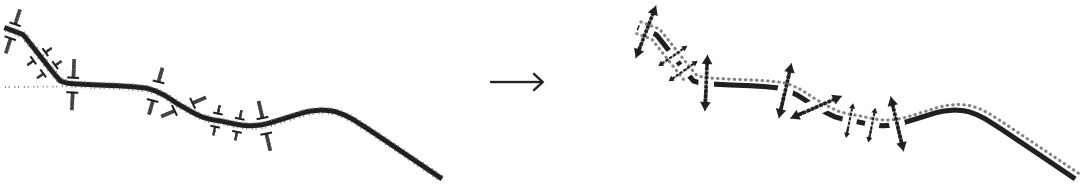
Cette ambition se traduit dans les objectifs suivants au sein du PAD :

- La création de nouveaux cheminements traversant et/ou longeant la voirie ;
- L'adaptation de la voirie pour permettre des traversées sécurisées pour les modes actifs ;
- L'aménagement d'infrastructures piétonnes et cyclistes qualitatives, répondant notamment aux vademecums publiés par Bruxelles-Mobilité ;
- Rendre plus poreuses les limites actuelles ;
- La création d'une chaîne d'espaces publics tout le long du parcours de la E411 ;
- La création d'espaces de qualité pour améliorer le cadre de vie, générer des continuités et des liens entre les quartiers existants fragmentés et à venir et créer des centralités publiques, lieux de convergence, de séjour et de déambulation ;
- Minimiser la rupture physique que représentent l'infrastructure routière et les mobilités en les intégrant dans des espaces publics unitaires ;
- La constitution d'un maillage d'espaces publics articulant et étant support des contextes locaux existants et des développements à venir ;
- La valorisation des structures paysagères et des qualités des espaces ouverts, agissant comme connexions transversales ou longitudinales ;
- Recréer des connexions écologiques de part et d'autre de l'E411 au niveau de la Forêt de Soignes.

Concrètement, cette ambition se traduit au niveau de la E411 par les moyens suivants, notamment réglementaires :

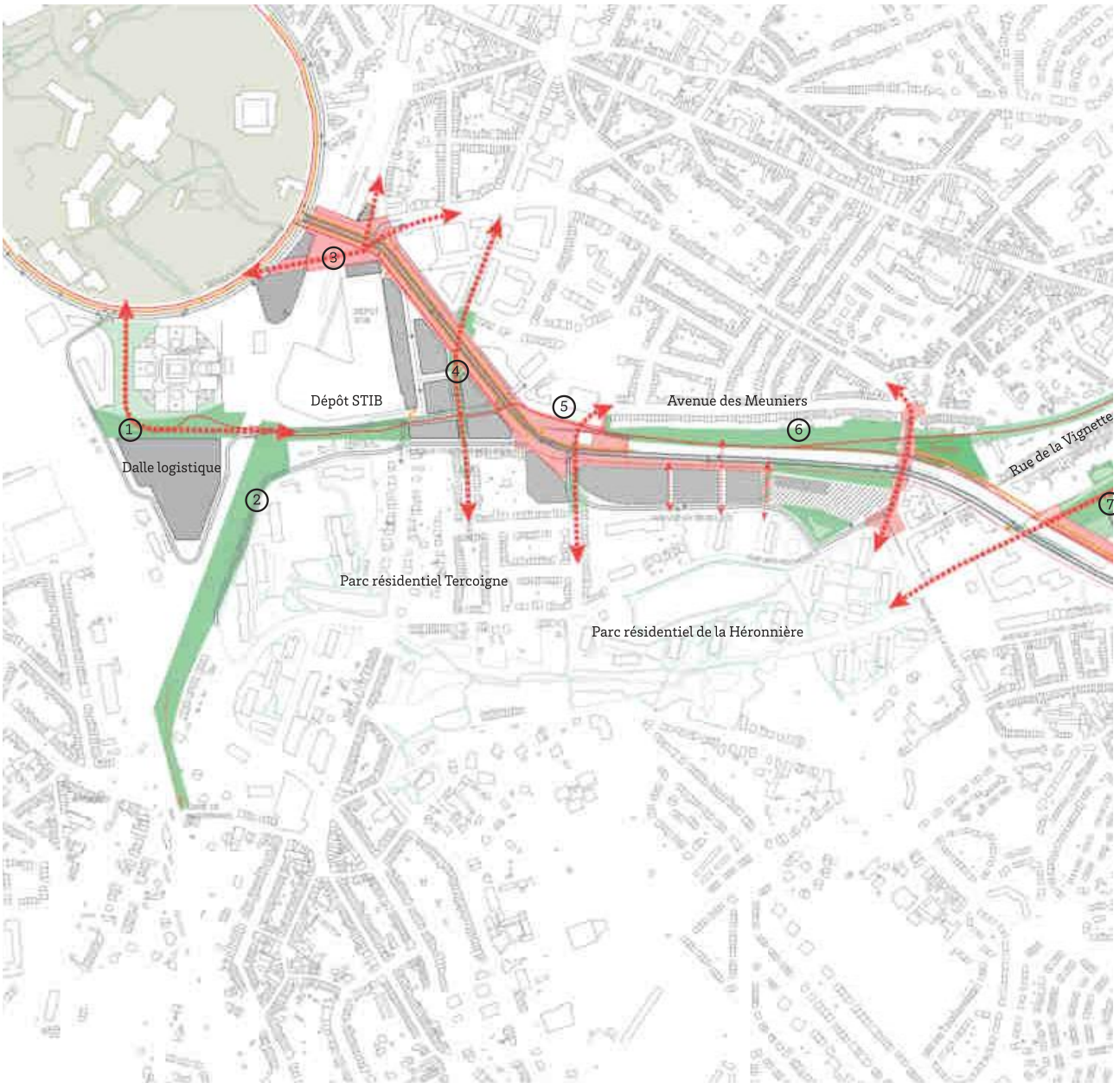
- La libération de la partie nord de l'emprise de la E411 actuelle au profit de cheminements transversaux ;
- La création de quatre types d'espaces publics répartis le long de l'entrée de ville intégrant des nouvelles connexions de part et d'autre ou le long de la voirie : des places multimodales, des parcs de lisière, des parvis et un boulevard urbain ;
- La création de nouveaux carrefours pour permettre des traversées sécurisées pour les modes actifs ;
- La création de nouvelles traversées ;
- L'articulation entre des espaces publics clairement définis, des paysages structurants revalorisés ou créés et les futurs développements ;
- L'articulation des différents modes de transports publics, de leurs arrêts, et des modes de déplacements actifs au sein de ces espaces et leur accessibilité transversale ;
- La création de porosités cyclo-piétonnes au travers de zone d'affectation pour renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- La définition de liseré de façades actives pour l'activation des cheminements ;
- La création d'un passage à (grande) faune (Ecoduc) entre Trois-Fontaines et le carrefour Léonard.

Transversalité : Des espaces publics liants





↑ Illustration d'une nouvelle traversée sécurisée pour les modes actifs. Ici, la traversée Pinoy dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels.



1

Parkway du Triangle
Désenclavement des plateformes isolées

2

Parc L26
Paysage liant entre la dalle logistique et le parc résidentiel de Tercoigne

3

Triomphe-Delta
Plateforme de franchissement des rails

4

Rue Jules Cockx
Boulevard urbain à deux rives

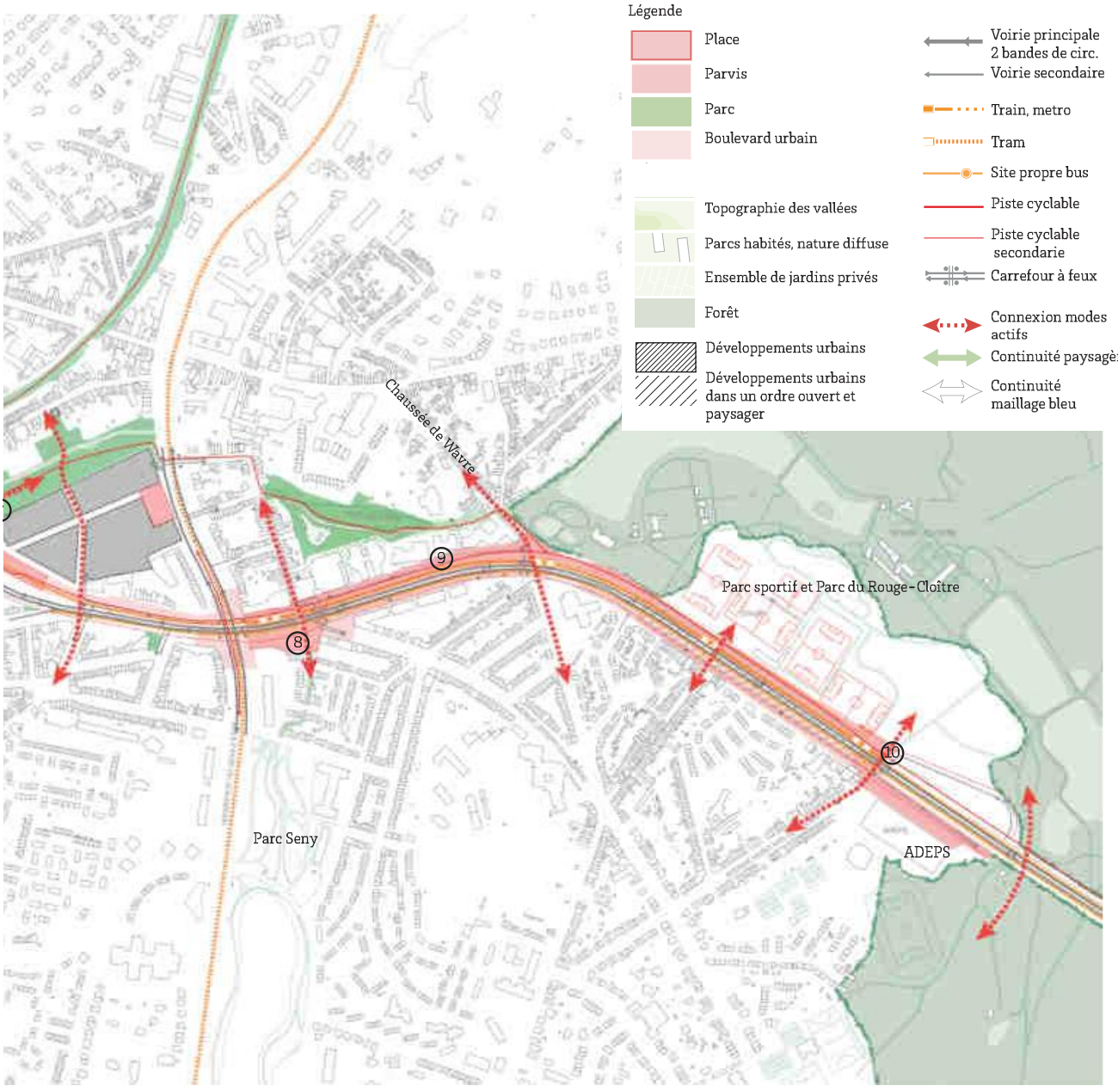
5

Beaulieu
Place d'articulation entre les flux

6

Parc du chemin de fer
Elargissement depuis les jardins de la rue des Meuniers jusqu'aux rails du métro

Carte stratégique «Transversalité»



⑦ Parc Demey
Extension de la vallée et valorisation du parcours du Watermaelbeek

⑧ Herrmann-Debroux
Place partagée, ouverte sur la Woluwe

⑨ Bergoje
Porosité entre le parc existant et l'espace public créé

⑩ Rouge-Cloître - ADEPS
Liaison haute, apaiser l'entrée de ville

1.C. STRATÉGIE DE MOBILITÉ

1.C.1. Favoriser la réduction du trafic automobile

L'enjeux de la qualité de vie dans les quartiers est au centre des préoccupations. La réduction du trafic automobile vise ainsi à atténuer ses impacts sur la qualité de vie et la sécurité. L'objectif visé par la Région en termes de mobilité au sein du PRDD et du PRM est de diminuer globalement la perméabilité au trafic sur l'ensemble de la Région en travaillant prioritairement sur l'apaisement des quartiers (réduction du transit au profit de la circulation des transports publics, vélos et piétons) ainsi que sur la régulation des flux sur les grands axes (en contrôlant notamment le trafic en entrée de ville). Le PAD s'inscrit dans ces objectifs régionaux.

La mobilité ne forme pas l'objectif principal du projet mais elle reste donc une condition préalable majeure pour le réaménagement radical de l'infrastructure et l'amélioration de la qualité de la vie dans les quartiers.

La voirie métropolitaine de la E411 représente en effet aujourd'hui une pénétrante majeure de la Région. Sa requalification en boulevard urbain implique une modération importante du trafic automobile sur cet axe. En effet, si la requalification de l'infrastructure routière en boulevard de 2x2 bandes en elle-même ne réduit pas en soit la capacité de l'axe, la suppression des éléments infrastructurels autoroutiers d'évitement des croisements qui l'accompagne, tels le viaduc Herrmann-Debroux ou les tunnels de Beaulieu, réduisent la capacité générale actuelle de l'axe Léonard-Delta.

Les études et simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du PAD ont montré que la réduction de capacité engendrée par la requalification de l'infrastructure induisait de facto un report modal important vers les transports publics et ce, notamment, bien en amont de l'axe Léonard-Delta. Cela démontre l'intérêt et l'effet positif sur les pratiques de mobilité d'un projet ambitieux de requalification urbaine d'une entrée de ville, comme le présent PAD le propose. Ce report modal attendu n'est néanmoins pas suffisant à lui seul pour garantir une fluidité du trafic le long du futur boulevard urbain au vu de la capacité désirée pour celui-ci.

Pour répondre à ce constat, maintenir des qualités d'accessibilité et limiter la congestion pour le sud-est de la Région, les objectifs et les mesures préconisées par le PAD Herrmann-Debroux sont dès lors très ambitieux au niveau de la mobilité.

La première mesure est le renforcement du report modal attendu par le développement de solutions alternatives au transport automobile permettant un transfert modal majeur. Comme repris dans le PRDD et le PRM, de nombreuses solutions sont à développer à des échelles dépassant celle du PAD (RER, taxation, réseau cyclable étendu, P+R en dehors de la RBC).

La requalification de la voirie métropolitaine de la E411 nécessite également le développement de mesures de mobilité à l'échelle du PAD et des quartiers alentours. Il s'agit de favoriser les piétons et les cyclistes et d'atténuer les impacts du trafic automobile sur la qualité de vie et la sécurité au sein des quartiers. Il faut donc rééquilibrer les espaces dédiés aux différents modes de déplacement et prévoir la protection et l'amélioration des conditions piétonnes et cyclistes dans les quartiers. Le trafic automobile sur le territoire du PAD Herrmann-Debroux est ainsi à modérer en intervenant d'une part sur l'aménagement du boulevard urbain et le dessin de son infrastructure et, d'autre part, en intervenant sur la génération de déplacement induite par les développements prévus par le PAD.

Le PAD préconise dès lors 2 stratégies complémentaires qui sont développées ci-après :

› Une stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine visant à favoriser le report modal en amont de l'entrée de ville, qui s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la RBC ;
› Une stratégie de mobilité à l'échelle du PAD et des quartiers alentours. Celle-ci se développe en 4 volets principaux :

– Construire un hub de mobilité (un P+R étendu) disposant d'une connexion forte aux transports publics pour favoriser le report modal au sein de la RBC, en complément de la stratégie à l'échelle métropolitaine ;
– Favoriser les modes actifs (piétons et cyclistes) et les transports publics ;
– Réduire l'infrastructure afin d'arriver à une capacité désirée pour la voirie métropolitaine Léonard - Delta et reconfigurer les schémas de circulation ;
– Adapter l'offre de stationnement automobile autorisée au sein des développements pour modérer la génération de déplacements automobiles induite, et favoriser les alternatives.

1.C.2. Rappel des enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine

Réduire le trafic automobile qui emprunte la voirie métropolitaine de l'E411 nécessite de développer une stratégie de mobilité à une échelle dépassant celle du présent PAD, afin de favoriser le report modal le plus en amont possible des déplacements quotidiens. Cela implique dès lors une concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Région wallonne sur les mesures concrètes à mettre en œuvre à l'échelle métropolitaine afin de favoriser le report modal.

Le projet de restructuration de l'axe E411 en boulevard urbain s'inscrit dans la stratégie de mobilité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale et de la zone métropolitaine :

- du Plan Régional de Développement Durable ;
- du nouveau Plan Régional de Mobilité (GoodMove 2030) qui vise - entre autres - à réduire le volume des déplacements effectués en voiture dans, vers et depuis la région bruxelloise.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les études et simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du PAD ont montré que la réduction de capacité engendrée par la requalification de l'infrastructure induisait de facto un report modal important vers les transports publics et ce, notamment, bien en amont de l'axe Léonard-Delta. Celui-ci doit néanmoins être renforcé pour répondre à la capacité désirée sur le boulevard urbain.

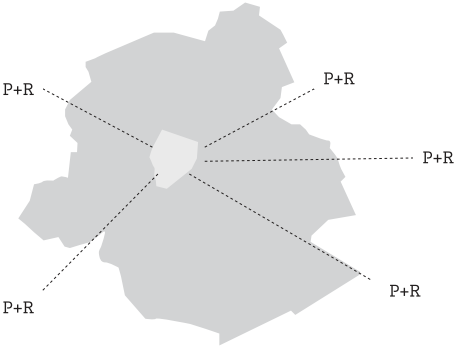
Au vu des ambitions en terme de mobilité que nécessite la requalification de l'infrastructure routière, Le PAD préconise 7 mesures spécifiques pour améliorer et renforcer les alternatives au déplacement en voiture :

- Le renforcement de l'offre de transports publics à l'échelle métropolitaine pour favoriser un report modal, notamment en lien avec la mise en œuvre du RER (offre de trains et bus). Une analyse complémentaire des lignes et des fréquences à renforcer devrait être menée ;
- L'analyse de l'offre existante et prévue actuellement de P+R situés proches des gares ou des arrêts de transports publics devrait être menée à l'échelle métropolitaine pour déterminer les localisations, les gammes d'alternatives à proposer en fonction des besoins de mobilité (mouvements entrants ou sortants de la RBC) (types de transports publics, zone de covoiturage, parking vélo, station de voiture partagées, ...) et les capacités de P+R nécessaires, en ce compris le hub de mobilité proposé dans le PAD ;
- La création et la multiplication de l'offre de P+R situés hors de la Région de Bruxelles-Capitale, à proximité des gares ou des arrêts de transports publics. La création de ces P+R est complémentaire à la création d'un hub de mobilité sur le PAD ;
- La création coordonnée d'un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine, traversant les frontières régionales. Ce réseau cyclable devrait veiller à offrir des itinéraires continus soutenus par des infrastructures adaptées (pistes cyclables sur site propre, large, éclairée et limitant les points de conflit avec les autres modes). Une connexion à ce réseau interrégional, et un itinéraire cyclable est prévu dans le cadre du PAD pour l'axe Léonard - Delta. Le développement de ce réseau à l'échelle métropolitaine devrait faire l'objet d'une analyse complémentaire ;
- Le réaménagement du carrefour Léonard pour encourager les flux de rocade dans l'aménagement et la signalisation et marquer l'entrée de ville dès le ring ;
- Le choix d'orientations urbanistiques durables favorisant un recentrement autour des nœuds de transports publics ;
- L'encouragement du télétravail, en lien avec l'évolution des technologies et du monde du travail, pour réduire le besoin de déplacements professionnels ;
- Enfin, considérant que les infrastructures routières sont dimensionnées pour l'heure de pointe et qu'un nombre important de véhicules empruntant l'E411 à ces horaires ne sont occupés uniquement que par leur conducteur se rendant ou quittant le travail, favoriser le covoiturage et les navettes entreprises pourrait avoir des effets importants sur les flux en entrée de ville. Chaque densification du nombre de personne par véhicule amène en effet une diminution immédiate du nombre de véhicule circulant sur le tronçon, qui se répercute sur le dimensionnement de l'infrastructure routière et les nuisances. Contrairement aux mesures précédentes, favoriser le covoiturage et les navettes entreprises ne nécessitent pas d'investissements publics importants et peut être mis en place rapidement. Les politiques existantes en Région de Bruxelles-Capitale telles que les Plan de Déplacements des Entreprises, les incitants (prime pour l'organisation de navette, etc.), les actions de sensibilisation à destination des entreprises et/ou du citoyen, sont à renforcer. Éventuellement, et en fonction du succès de cette politique, les véhicules utilisés pour le covoiturage ou les navettes entreprises pourraient utiliser certaines bandes de circulation réservées au bus. Cette mesure pourrait faire l'objet d'un projet-pilote.

Schéma «Stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine»



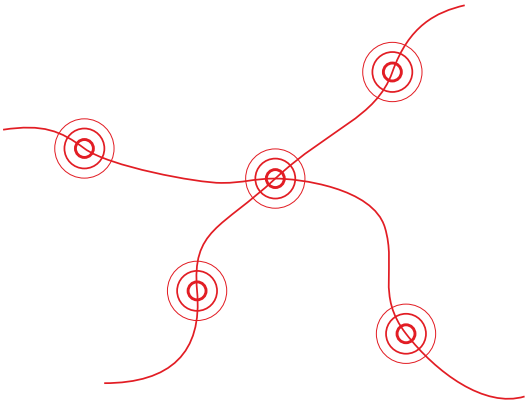
RER



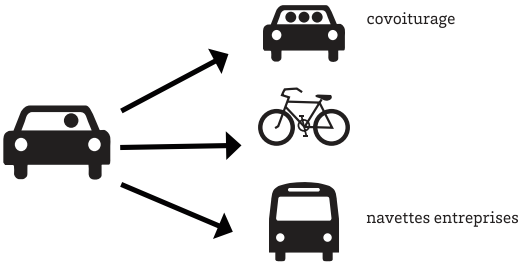
augmentation offre P+R
hors Région de Bruxelles-Capitale



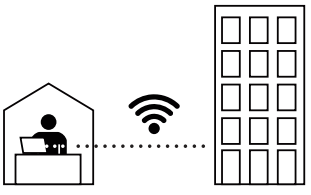
réseau cyclable
de grande qualité



recentrement
autour des noeuds
de transport en commun



transfert modal majeur



Télétravail

1.C.3. Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD

1.C.3.1. Hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics

Le PAD prévoit la mise en place d'un hub de mobilité avec connexion forte aux transports publics à l'entrée de ville de la voirie métropolitaine de l'E411. Ce hub a notamment comme objectif de permettre le report modal pour les automobilistes qui ne peuvent se reporter sur des alternatives à l'échelle métropolitaine. Il s'agit de conserver la fonction de parking existant actuellement en entrée de ville, notamment au niveau du P+R Delta, mais qu'il est nécessaire de réorganiser et de déplacer en amont du Boulevard du Souverain pour permettre d'atteindre la capacité désirée sur le boulevard le plus en amont possible et de supprimer le Viaduc Herrmann-Debroux.

Fonctionnellement, le hub de mobilité proposé se rapproche d'un parking relais (ou P+R) tels qu'ils existent actuellement. Il s'agit donc d'une infrastructure offrant un grand nombre d'espaces de stationnement à destination d'automobilistes leur permettant d'y laisser leur véhicule et de continuer leur trajet en transport public s'ils se rendent en ville, et inversement s'ils en sortent. En considérant le positionnement stratégique de cette infrastructure en entrée de ville, la diversité des pratiques et des besoins de déplacement, la diversification des alternatives au transport automobile, la présence d'un certain nombre de ligne de bus interrégionales et la possibilité d'un développement de celles-ci, le PAD préconise de ne pas limiter à priori cette infrastructure de changement de mode déplacement à la seule fonction de parking relais (P+R) et propose dès lors la mise en place d'un « hub de mobilité ». Celui-ci pourrait aussi répondre à d'autres besoins de déplacements, en offrant notamment les infrastructures suivantes :

- des emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées, permettant par exemple à des habitants de la RBC ne possédant pas de véhicule de sortir de la Région depuis le hub ;
- des emplacements sécurisés pour vélos, partagés ou non, permettant par exemple à des automobilistes entrant dans la Région de continuer leur trajet à vélo ;
- des zones dédiées au covoiturage, permettant par exemple à un conducteur de déposer de manière sécurisée ses passagers qui continueraient leur trajet avec un autre mode ;
- des arrêts pour des bus interrégionaux express qui pourraient permettre de desservir d'autres P+R dans la zone métropolitaine ou des sites attracteurs situés à proximité du ring, etc.

En termes de capacité, le PAD préconise la création d'un hub de 800 à 1.500 places, correspondant notamment à la réorganisation des places de parking actuellement existantes, qui sont partiellement utilisées comme P+R, au niveau du P+R Delta, sous le Viaduc Herrmann-Debroux et sous le Viaduc des Trois Fontaines. Une étude complémentaire devrait être menée pour déterminer la capacité, l'emplacement et la programmation exacts du hub de mobilité.

Le hub de mobilité doit être connecté de manière forte à un réseau de transport public de haute capacité qui le relie au centre-ville, et cela, dès sa mise en service. Il y a donc lieu de prévoir le hub en lien avec le métro et/ou un tram à haut niveau de service sur site propre sur tout son tracé.

Après analyse de différentes alternatives, le PAD préconise la construction du hub de mobilité sous l'assiette de l'E411 actuelle au niveau de la zone Stade d'Auderghem, qui nécessite le prolongement de l'accessibilité en transports publics. Prolonger la ligne de métro 5 au-delà de la station Herrmann-Debroux en suivant le tracé de l'E411 est techniquement très complexe et implique de reconstruire la station Herrmann-Debroux car elle est aujourd'hui dans l'axe de l'Avenue Joseph Chaudron.

Le PAD propose dès lors de prolonger le réseau de tram pour desservir le hub de mobilité. Il s'agit de s'inscrire dans le Plan de Développement du Réseau Structurant en projet de la STIB par le biais d'une scission de la ligne de tram 8 et le prolongement des deux lignes résultantes jusqu'à la zone Stade d'Auderghem – ADEPS pour connecter le hub de mobilité.

Le Plan de Développement du Réseau Structurant de la STIB indique en effet que les contraintes d'exploitation amenées par les prolongements successifs de la ligne de tram 8 nécessitent de scinder celle-ci. Cette scission entraîne la création de 2 lignes distinctes nécessitant chacune un terminus technique. La zone Stade d'Auderghem - ADEPS est une zone pertinente pour localiser ces terminus.

La ligne 8 sera ainsi scindée en deux tronçons équilibrés : un tronçon Louise - ADEPS, correspondant à la fonction de radiale de cette ligne structurante ; et le tronçon ADEPS - Roodebeek (dans un premier temps), correspondant à la fonction de rocade. Les correspondances entre ces deux tronçons seront efficacement organisées au niveau d'Herrmann-Debroux, en lien avec la requalification préconisée par le PAD. Cet arrêt offrira également aux deux tronçons une correspondance avec la ligne de métro 5. Ensuite les deux lignes rejoindront en site propre leur terminus au niveau de l'ADEPS où elles offriront aux usagers du hub de mobilité une offre de transport suffisante.

Cette solution permet ainsi également de rendre accessible aux bruxellois les sites de Rouge-Cloître, de l'ADEPS, du Stade d'Auderghem et de la Forêt de Soignes par un transport public efficace, tout en leur offrant une infrastructure de parking mutualisée.

La scission de la ligne 8 n'exclut pas la possibilité de conserver une liaison directe Louise-Roodebeek, en fonction des études de mobilité à venir de la STIB.

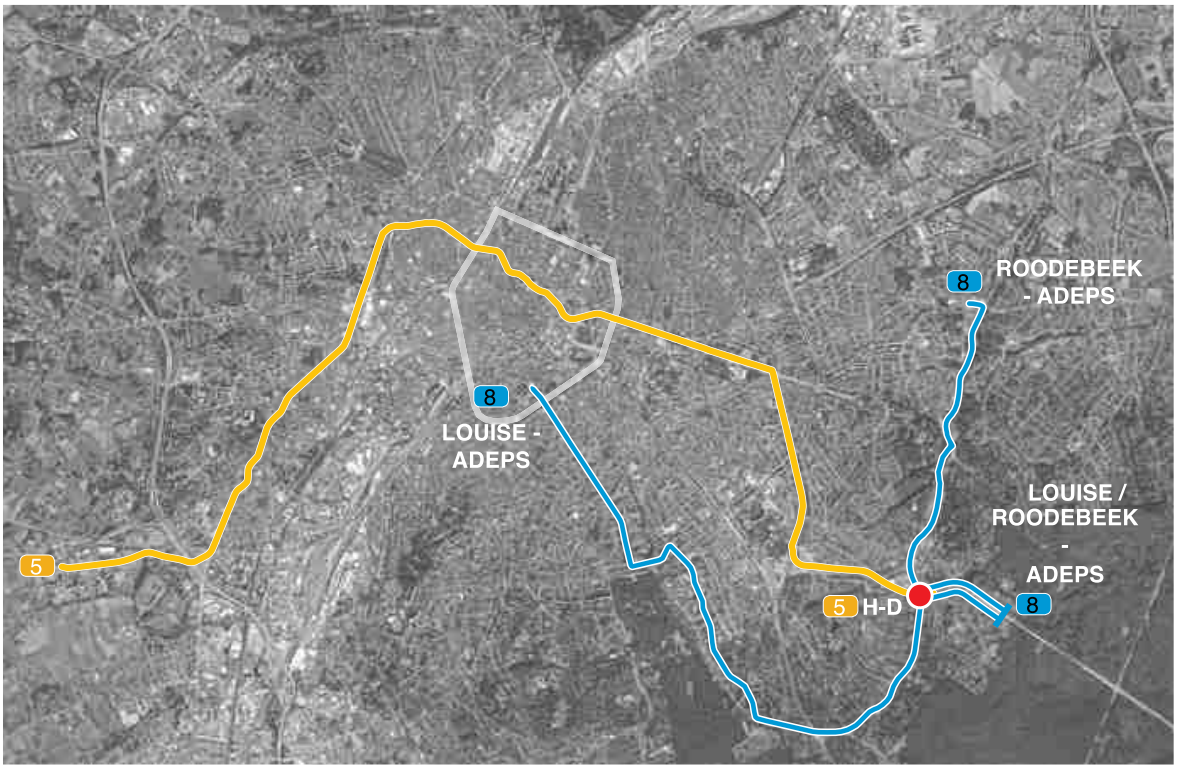
Il est à noter que la cohabitation du prolongement des lignes de tram 8 jusqu'à la zone Stade d'Auderghem – ADEPS et du viaduc Herrmann-Debroux n'est techniquement pas garantie. Si la faisabilité technique est infirmée, une alternative temporaire de connexion du hub de mobilité pourrait être mise en place pendant la démolition du viaduc (par exemple par la mise en place de navettes bus).

Concrètement, le PAD prévoit les actions suivantes :

- La réorganisation et la centralisation des places de P+R existantes dans un nouveau hub de mobilité situé sous l'assiette de l'E411 existante ;
- La connexion du hub de mobilité à un transport public efficace par le biais de la scission de la ligne 8 et de la prolongation des 2 lignes résultantes jusqu'à des terminus au niveau de l'ADEPS.

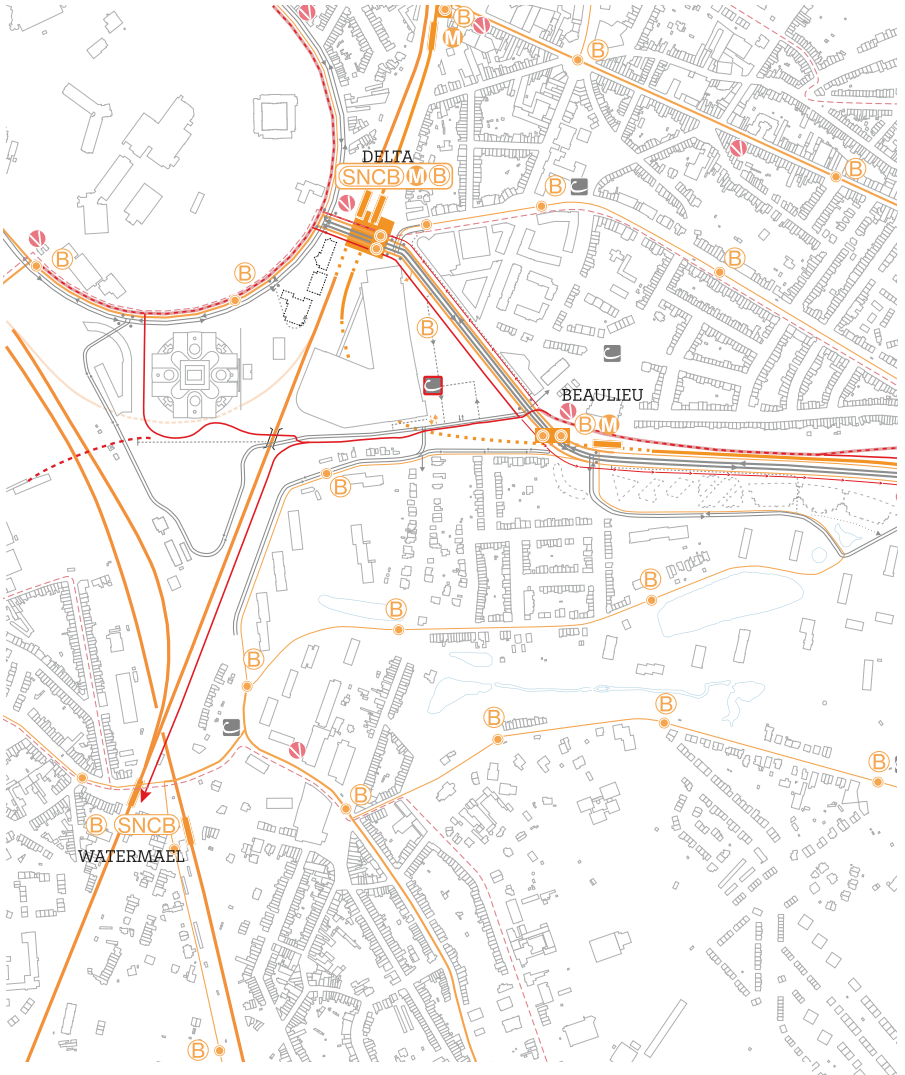


↑ Schéma «Option de localisation du P+R du PAD»



↑ Schéma «P+R avec connexion forte aux réseaux de transports publics»

1.C.3.2. Modes actifs et transports publics

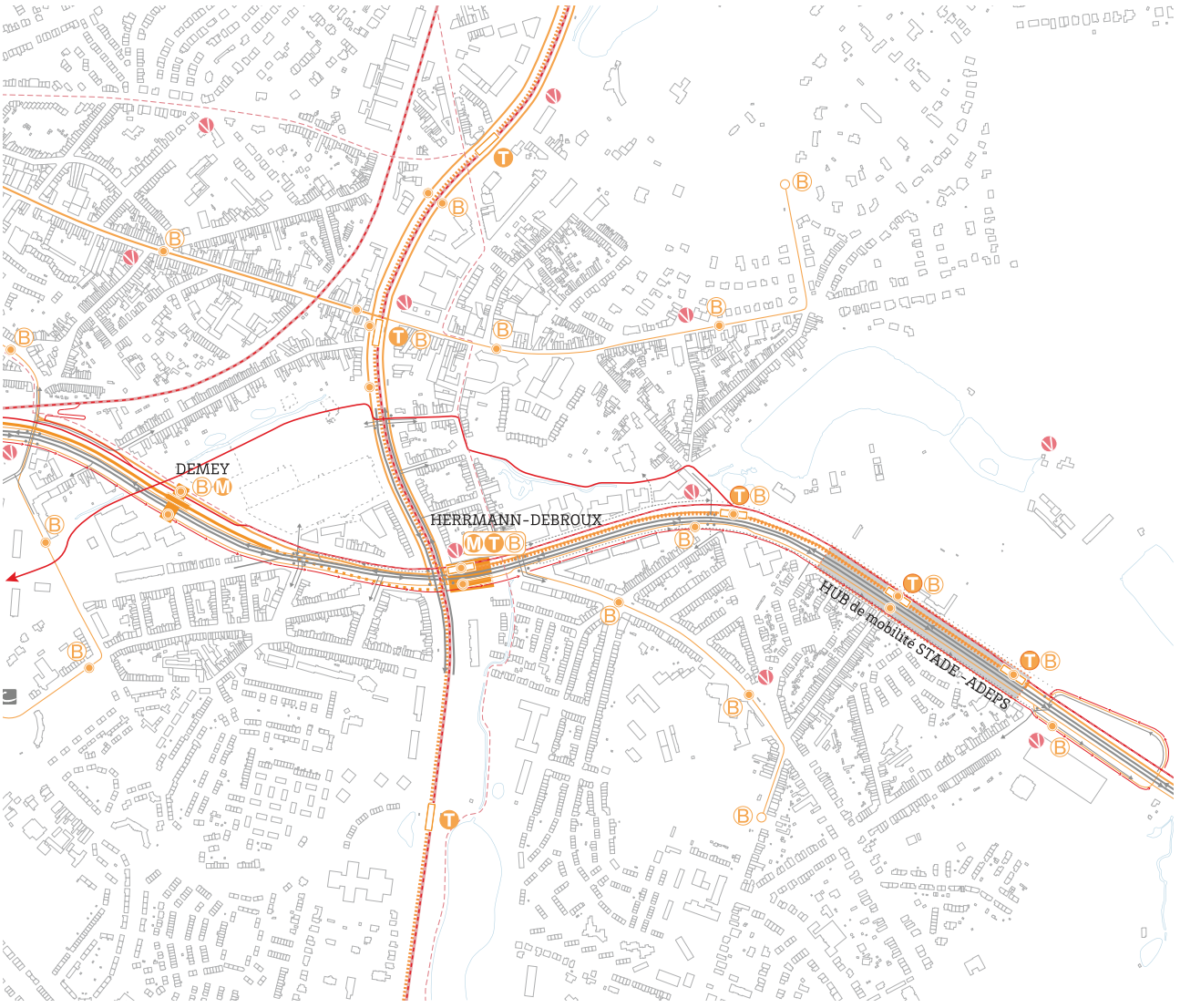


Le PAD entend favoriser l'usage et la convivialité des déplacements par modes actifs et par les transports publics.

Pour augmenter les parts modales actives et de transport public, le PAD propose les solutions suivantes :

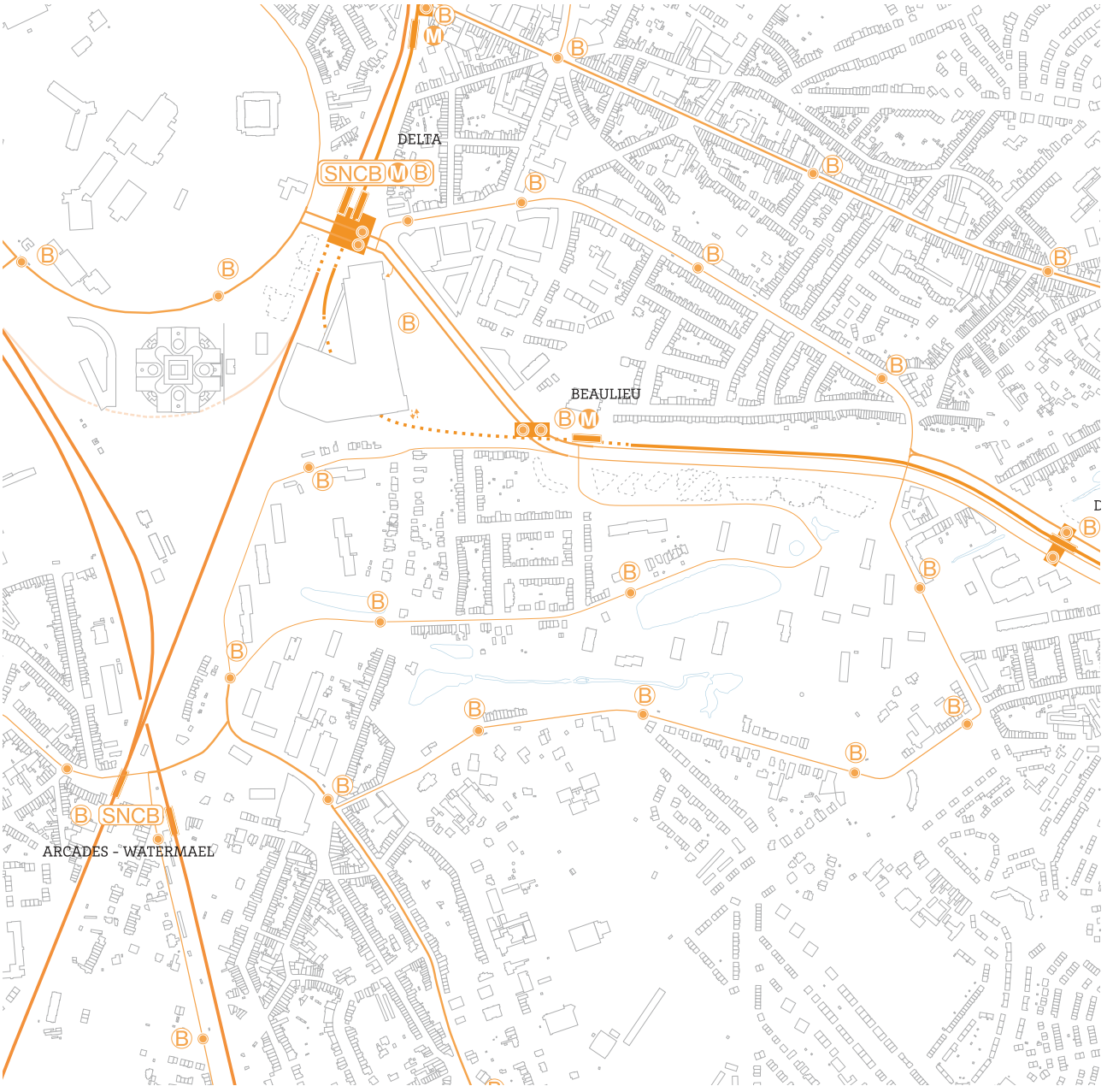
- La création d'un large espace continu le long du tracé de la voirie métropolitaine de la E411 destiné à accueillir de manière qualitative des infrastructures dédiées aux modes actifs. Au sein des espaces verts, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move) ;
- L'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité des 4 stations de métro présentes sur le site du PAD par les modes actifs ;
- L'amélioration des traversées de la voirie métropolitaine de la E411 et le renforcement des maillages local et supra-local de cheminements piétons et cyclistes. Il s'agit de favoriser les piétons et les cyclistes, leur protection et l'amélioration des aménagements aussi dans les quartiers alentours ;
- La création de places multimodales, destinées à favoriser les changements de modes de transports, entre modes actifs, métro, tram et bus ;
- La création de stationnements vélo sécurisés aux principaux noeuds intermodaux ;
- Le renforcement de l'efficacité des transports en commun, avec notamment le prolongement de l'offre tram en site propre jusqu'à l'ADEPS ;
- La création de site propre pour les lignes de transports en commun utilisant la voirie métropolitaine de la E411. Là où des sites propres continus ne sont techniquement pas possible, le PAD préconise la création de bandes dédiées aux bus en amont des carrefours. Si l'aménagement le permet, ces bandes pourraient éventuellement, selon les cas et selon leur utilisation, être utilisées également par les véhicules utilisés pour le covoiturage ou les navettes entreprises ;
- La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension dans les immeubles.

Carte stratégique «modes actifs et transports publics»

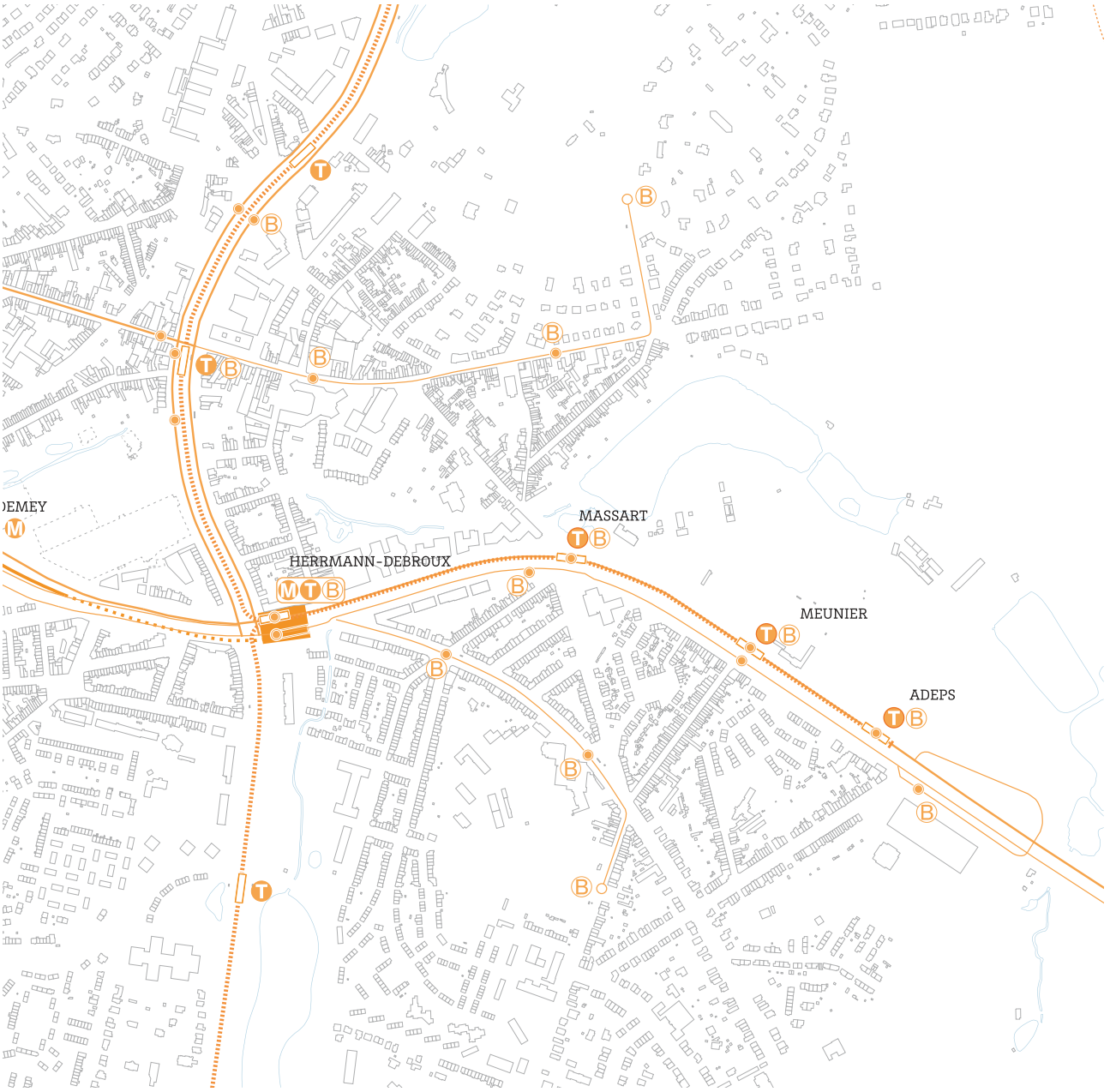


Légende

- Ligne de métro
- Ligne de tram
- Emplacement hub de mobilité (P+R)
- Ligne de bus
- Point d'intermodalité
- ICR
- Piste cyclable existante
- Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
- Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle
- Station vilo
- Arrêt de bus
- SNCB Gare de train
- Station de métro
- Arrêt de tram

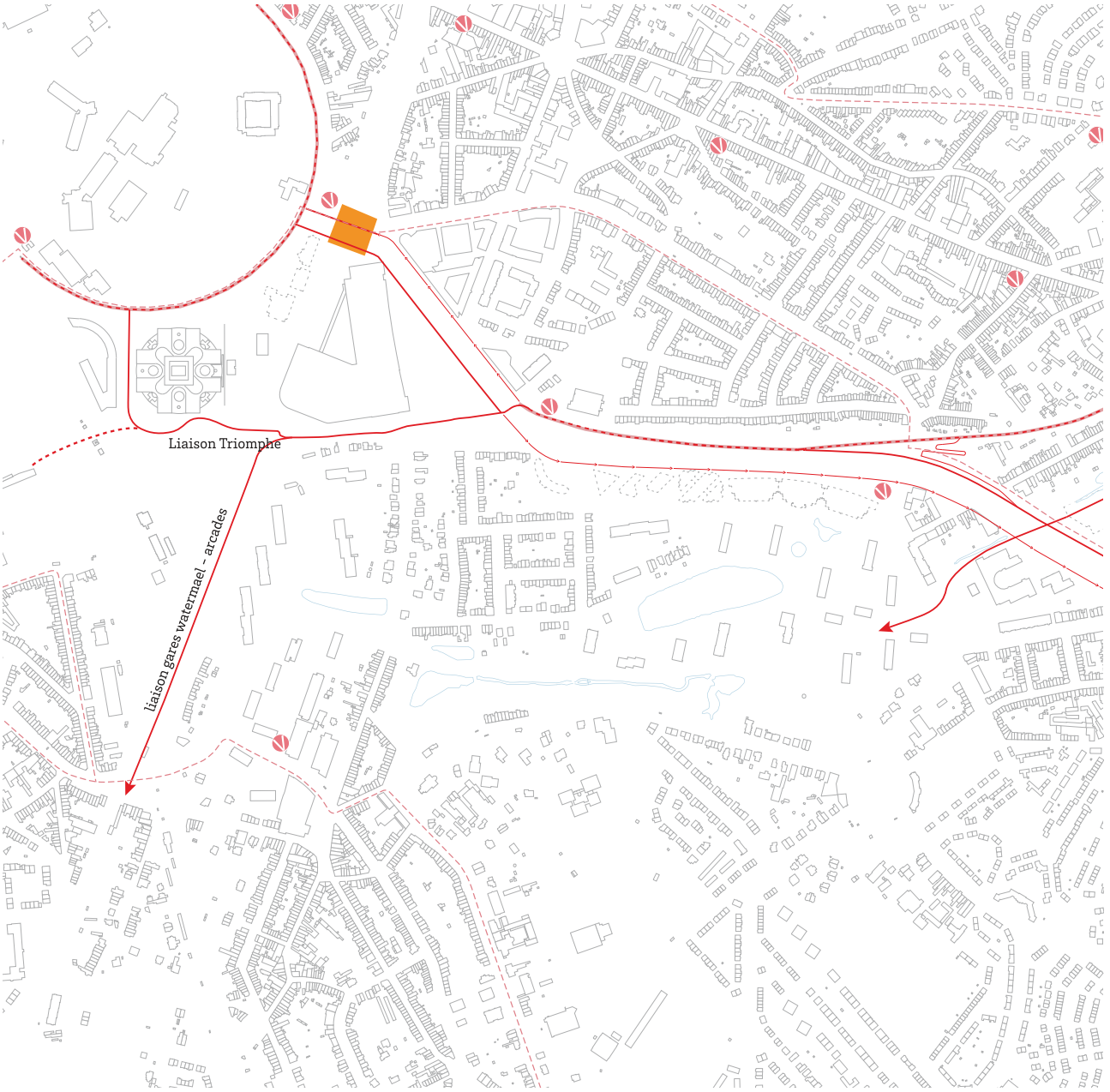

DELTA
SNCB
BEAULIEU
SNCB
ARCADES - WATERMAEL

Carte stratégique «transports publics»

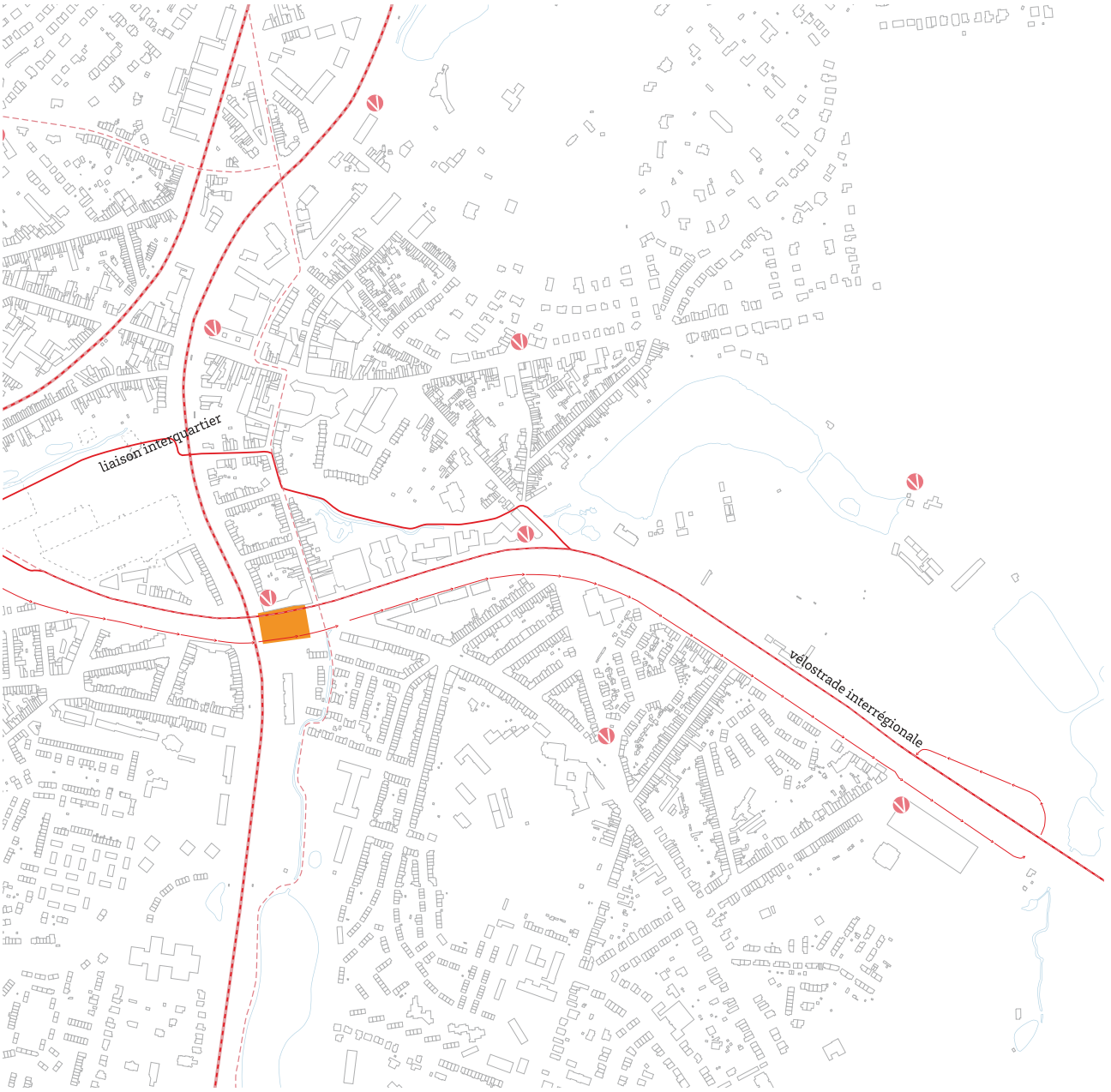


Légende

- Ligne de métro (aérien / souterrain)
- Ligne de tram
- Emplacement hub de mobilité (P+R)
- Ligne de bus
- Point d'intermodalité
- Arrêt de bus
- SNCB Gare de train
- Station de métro
- Arrêt de tram


Liaison Triomphe
liaison gares watermael - arcades

Carte stratégique «modes actif»



Légende

- ICR
- Piste cyclable existante
- Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
- Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle
- Station vilo

1.C.3.3. Réduire l'infrastructure routière

Le PAD préconise la réduction de l'empreinte infrastructurelle de la voirie métropolitaine de l'E411 et son réaménagement en boulevard urbain de 2x2 bandes de circulation automobile sur tout son parcours.

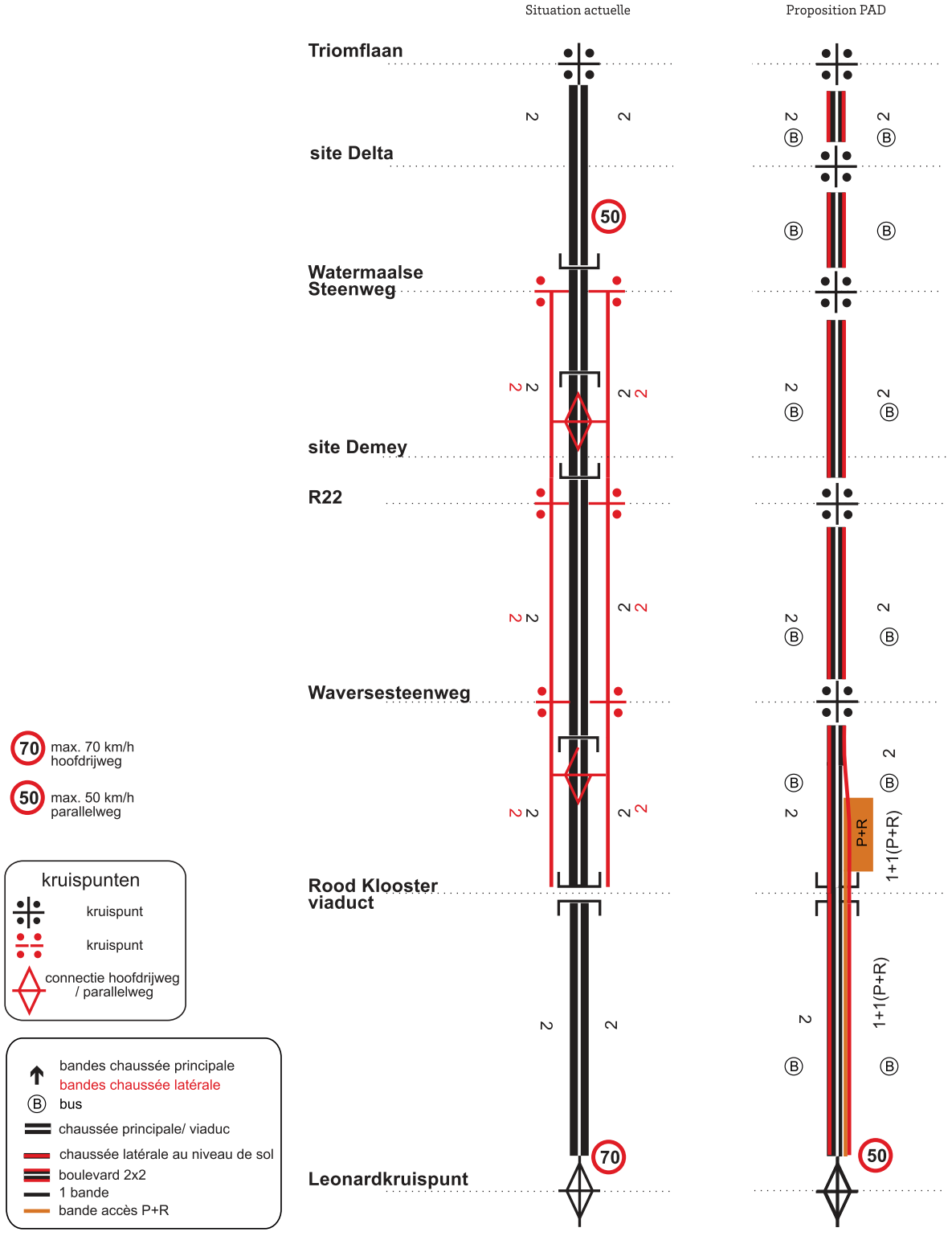
Ce rétrécissement permet de donner à la E411 un caractère urbain en reconvertissant les espaces gagnés en des espaces publics qualitatifs sur son parcours. Outre leur intérêt pour la qualité de vie, ces espaces gagnés sur l'infrastructure routière permettent également la création d'infrastructures continues dédiées aux modes actifs et la création de site propre pour les bus et tram qui favorise l'usage et la convivialité des déplacements par modes actifs et par les transports publics, et donc l'utilisation d'alternatives à l'automobile.

Le PAD propose dans ce cadre le réaménagement des jonctions entre la voirie métropolitaine de l'E411 et les voiries transversales sous la forme de carrefours positionnés au niveau du sol. Cette suppression des éléments infrastructurels autoroutiers d'évitement des croisements, tels le viaduc Herrmann-Debroux ou les tunnels de Beaulieu, réduisent la capacité générale actuelle de l'axe Léonard-Delta.

En effet, ce sont alors ces carrefours qui déterminent la capacité réelle de l'axe (celle-ci étant dépendante du nombre de véhicules pouvant passer par phase de feux par exemple). A ce titre, les études et simulations ont montré que le carrefour à la jonction du Boulevard du Souverain et de l'axe Léonard Delta est le point déterminant du réseau.

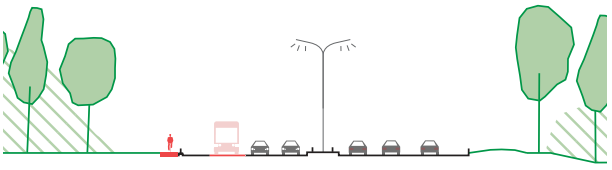
Ce constat a comme corollaire que la capacité désirée de l'axe Léonard-Delta en entrée de ville est dès lors celle du carrefour avec le Boulevard du Souverain. Tout offre de capacité supérieure à celle du carrefour provoquera un effet d'entonnoir.

↓ Schéma «Réaménagement de l'infrastructure en boulevard urbain»



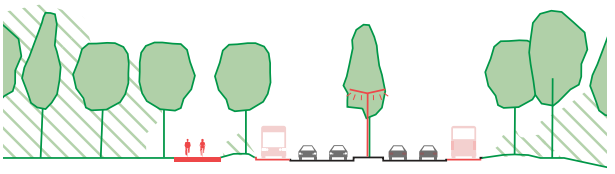
Illustrations : réduction de l'instracture routière au profit de la création d'espaces publics qualitatifs accueillant des infrastructures dédiées aux modes actifs et transports publics

↓ Vue dans la Forêt de Soignes vers le Carrefour Léonard : Situation existante



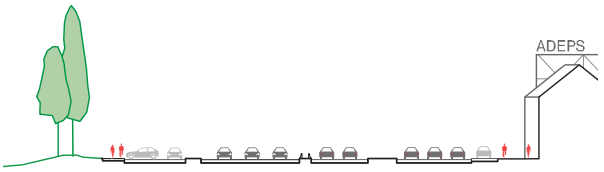


↓ Illustration situation future possible



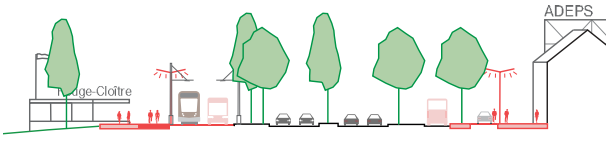


↓ Vue à hauteur de Stade vers Herrmann-Debroux : Situation existante



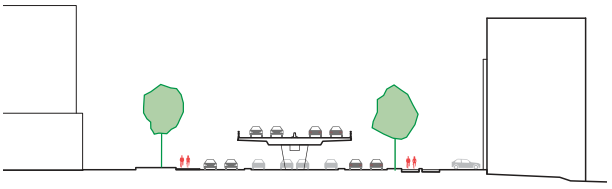


↓ Illustration situation future possible



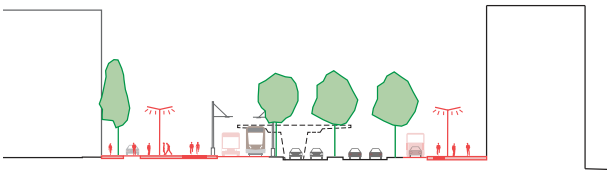


↓ Vue d'Herrmann-Debroux vers le Carrefour Léonard :
Situation existante



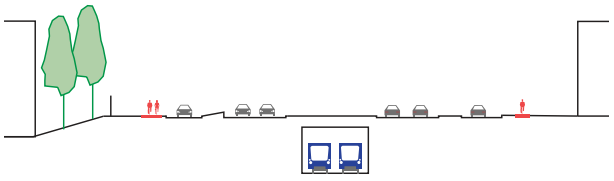


↓ Illustration situation future possible





↓ Vue de Herrmann-Debroux vers Demey :
Situation existante



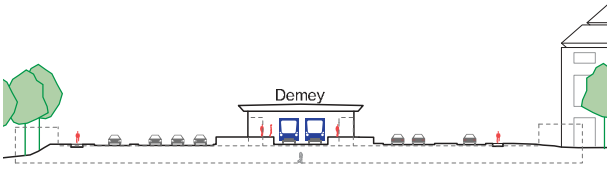


↓ Illustration situation future possible



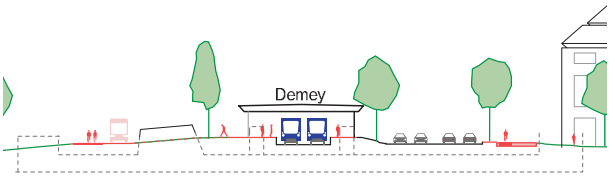


↓ Vue de Demey vers Herrmann-Debroux :
Situation existante



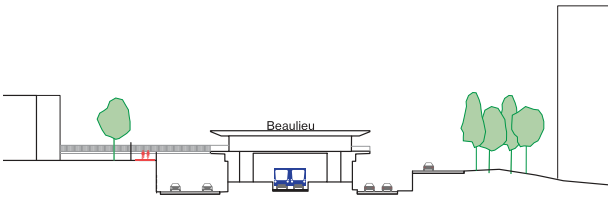


↓ Illustration situation future possible



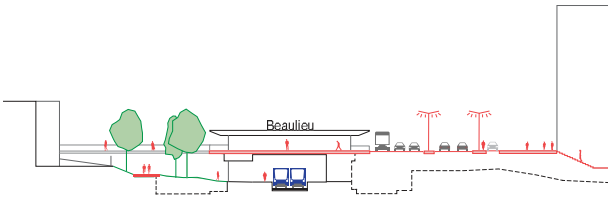


↓ Vue de Beaulieu vers Delta :
Situation existante



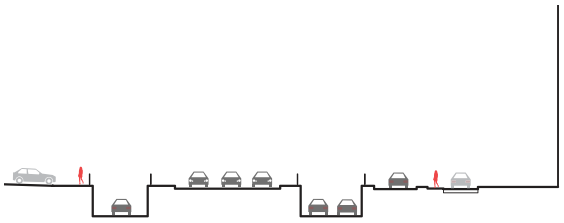


↓ Illustration situation future possible



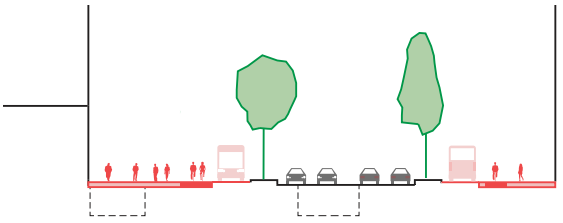


↓ Vue de Beaulieu vers Delta :
Situation existante



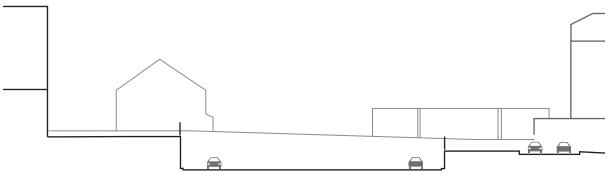


↓ Illustration situation future possible



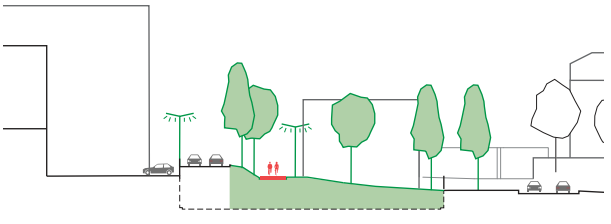


↓ Vue de Triangle vers Beaulieu :
Situation existante

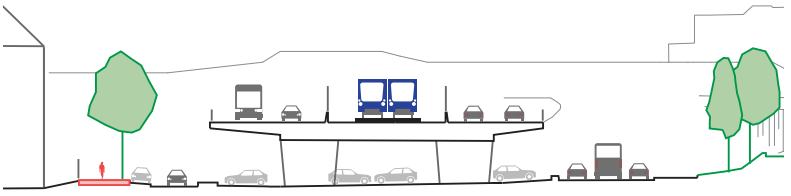




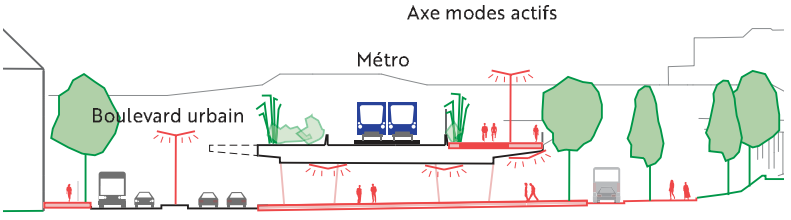
↓ Illustration situation future possible



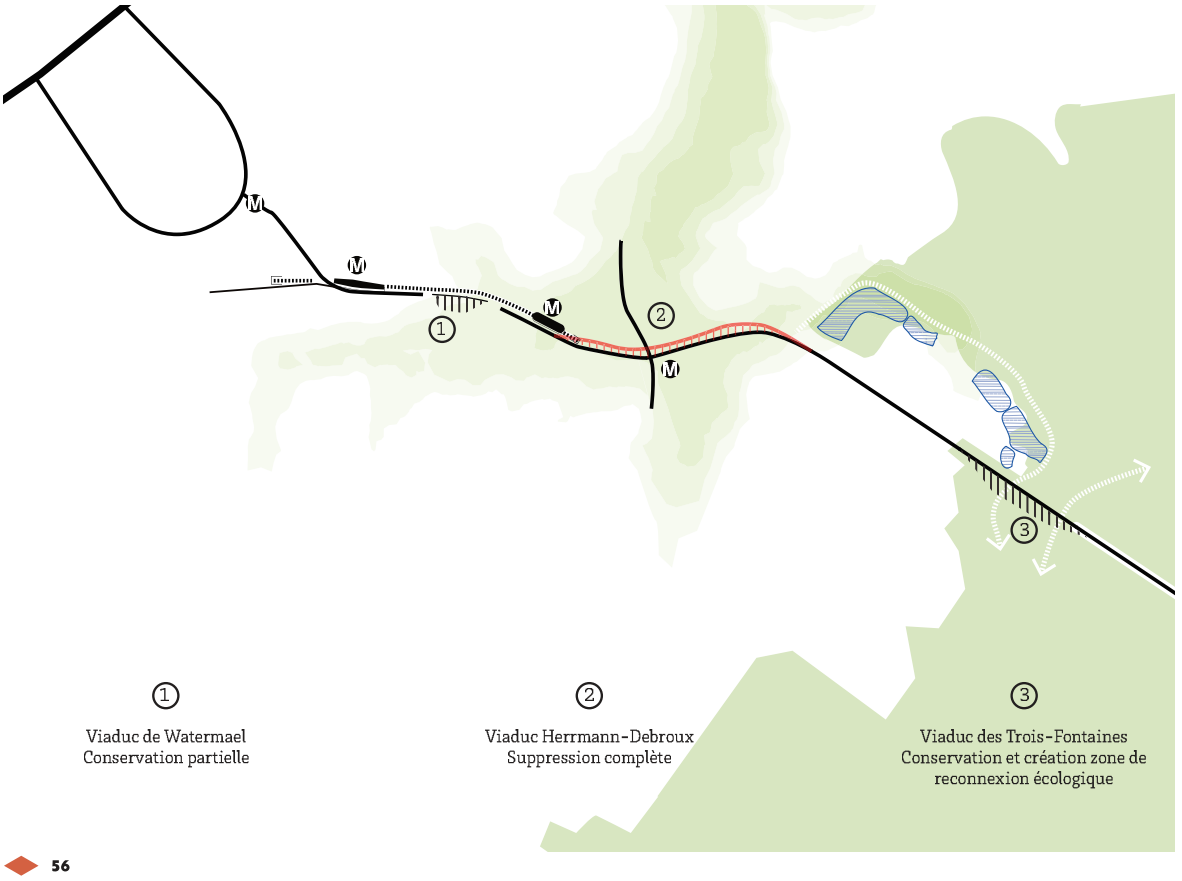




↑ Vue en coupe du viaduc de Watermael vers Beaulieu :
Situation existante



↑ Illustration situation future possible



① Viaduc de Watermael
Conservation partielle

② Viaduc Herrmann-Debroux
Suppression complète

③ Viaduc des Trois-Fontaines
Conservation et création zone de reconnexion écologique

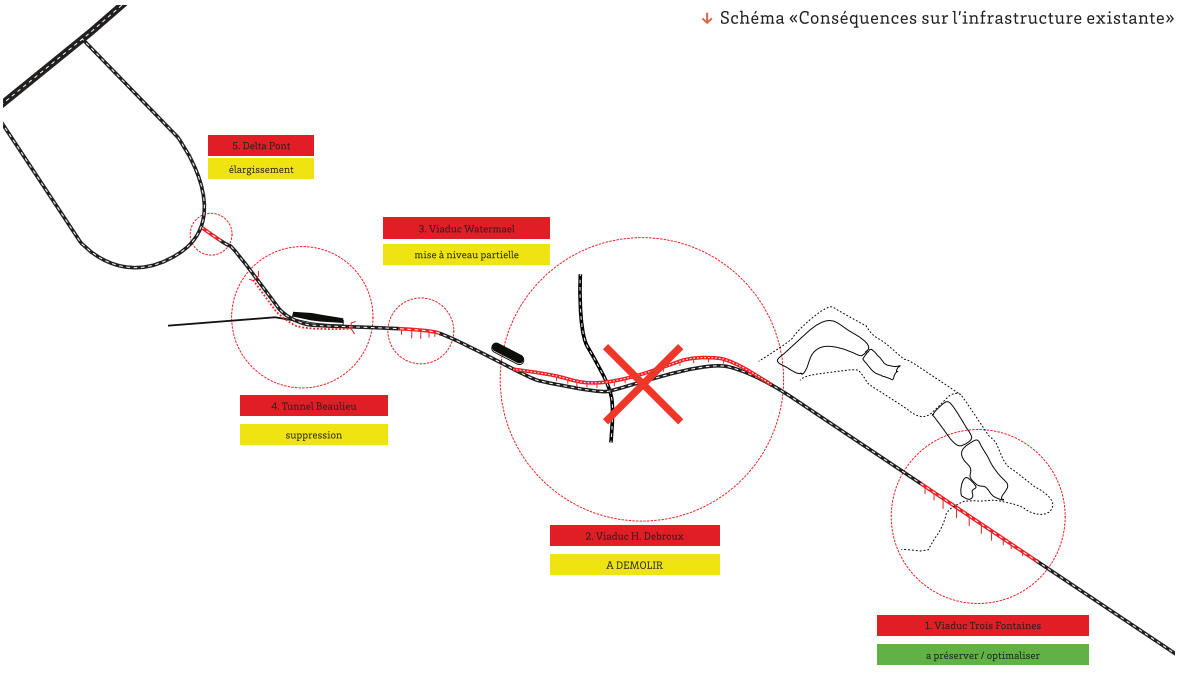
La voirie métropolitaine de l'E411 est composée de plusieurs infrastructures de franchissement. Son réaménagement a des conséquences différentes pour ces différents ouvrages.

- La suppression complète du viaduc Herrmann-Debroux ;
- La conservation du viaduc de Watermael, mais uniquement des structures de franchissement au bénéfice de la ligne de métro et des modes actifs ;
- La conversation du viaduc des Trois Fontaines afin de créer une zone de reconnexion écologique ;
- La suppression des tunnels au niveau de Beaulieu ;
- L'élargissement du pont Delta.

Concrètement, le PAD préconise les actions suivantes :

- Le réaménagement de la voirie métropolitaine de l'E411 en un boulevard urbain de 2x2 bandes de circulation ;
- La limitation de la vitesse à 50 km/h dès le Carrefour Léonard ;
- La création de carrefours au niveau du sol pour les jonctions avec les voiries principales ponctuant le parcours de la voirie métropolitaine de l'E411 : Chaussée de Wavre, Boulevard du Souverain, Boulevard des Invalides et Avenue de Beaulieu ;
- La préservation du Viaduc des Trois-Fontaines et l'optimisation des continuités paysagères sous celui-ci ;
- La suppression du Viaduc Herrmann-Debroux ;
- Afin d'éviter que le carrefour avec le Boulevard du Souverain ne soit un goulet d'étranglement, la limitation des flux en entrée de ville vers le carrefour à une bande sur le tronçon Léonard-Adeps. L'autre bande est réservée pour les usagers se rendant au hub de mobilité ;
- Le prolongement de la bande bus en entrée de ville ;
- La suppression du viaduc routier de Watermael (mais la conservation du viaduc du métro et de la partie nord pour les modes actifs) ;
- Le remblaiement des trémies et tunnels au niveau de Beaulieu pour venir créer un niveau de ville cohérent ;
- L'élargissement du pont Delta au bénéfice des modes actifs.
- Les aménagements des voiries visent à réduire les nuisances acoustiques de celles-ci et à atteindre les objectifs du plan de lutte et de prévention du bruit et des vibrations en RBC.

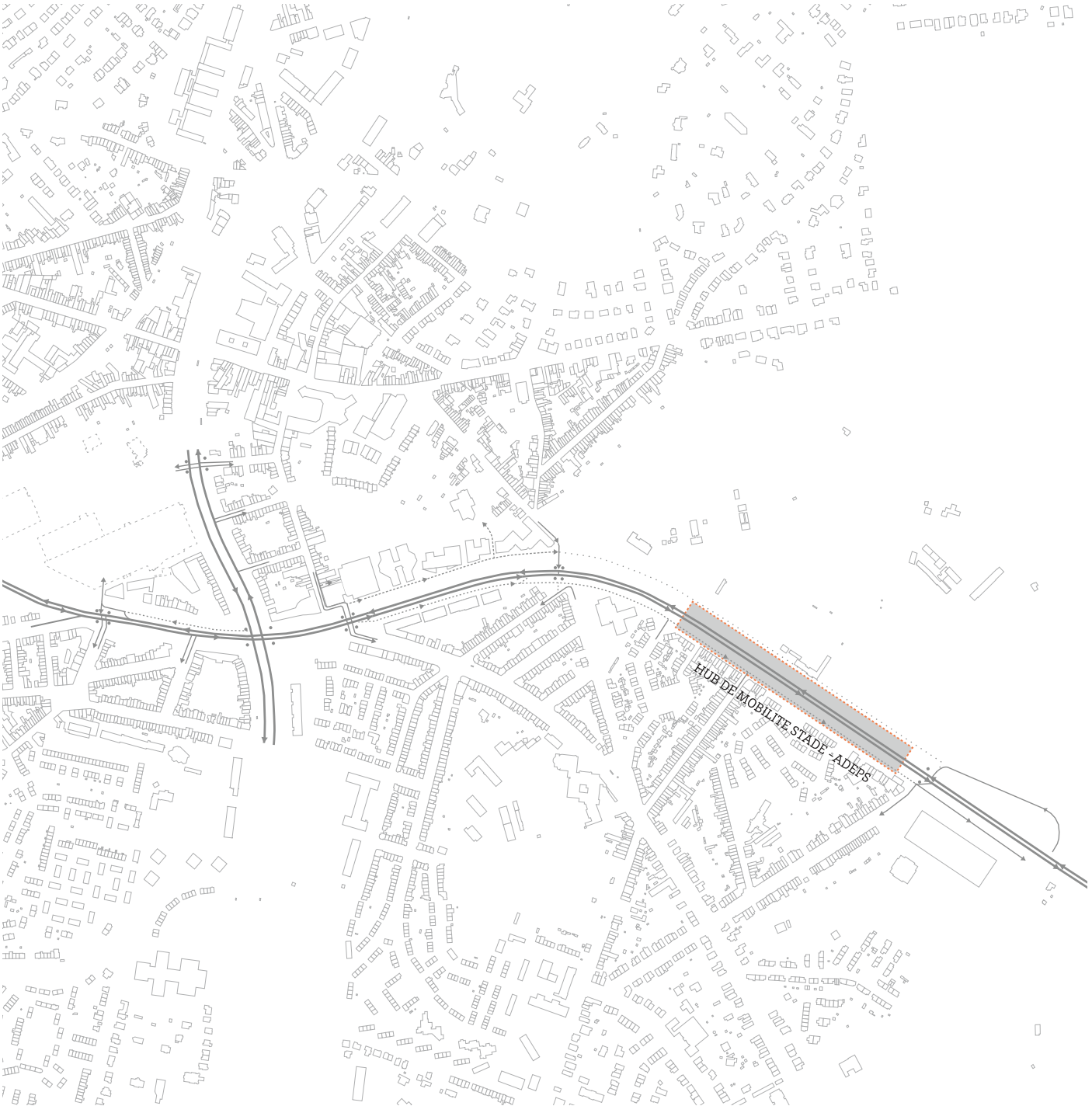
↓ Schéma «Conséquences sur l'infrastructure existante»



HERRMANN-DEBROUX | PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR



Carte stratégique «voiries»

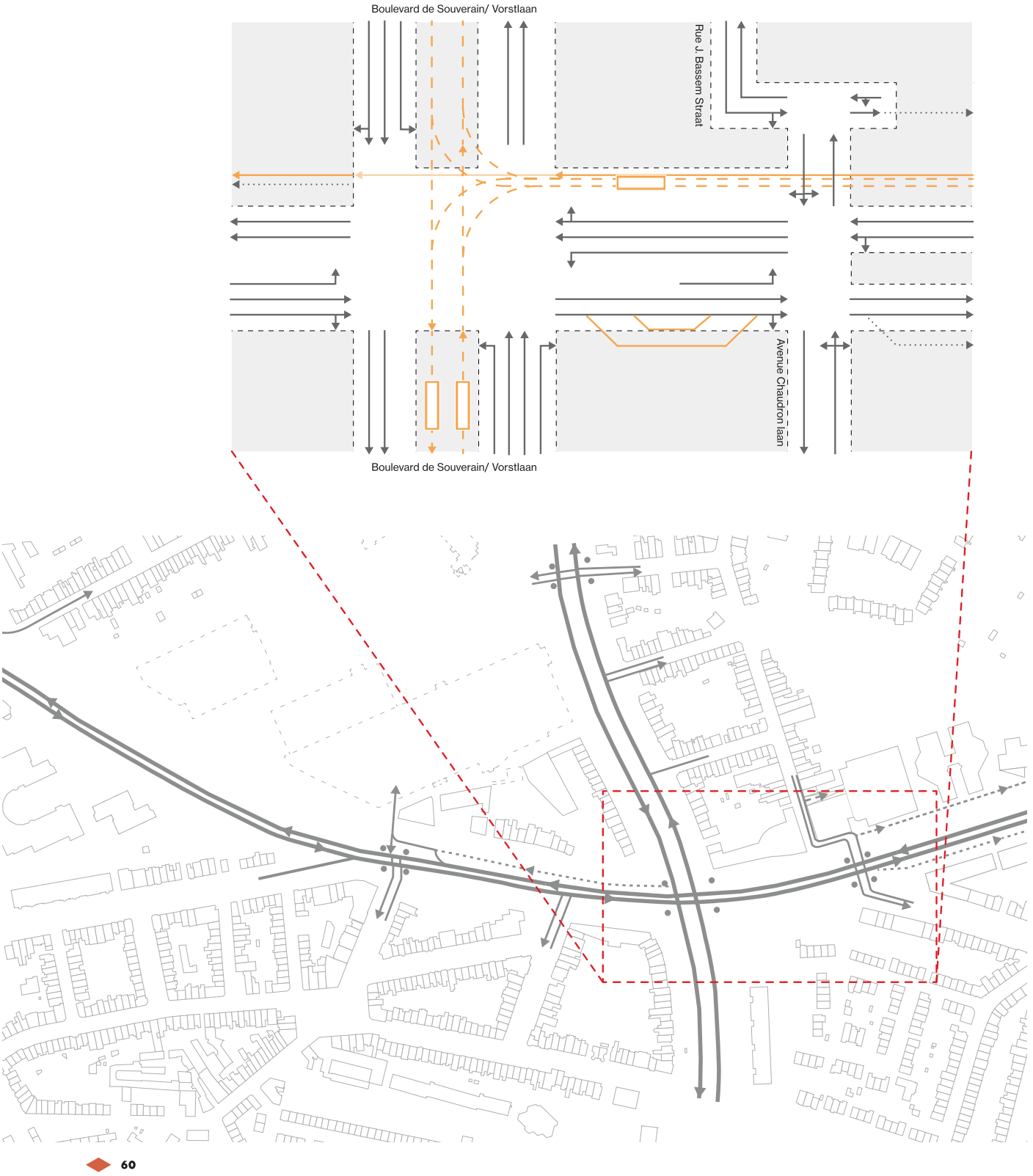


Légende

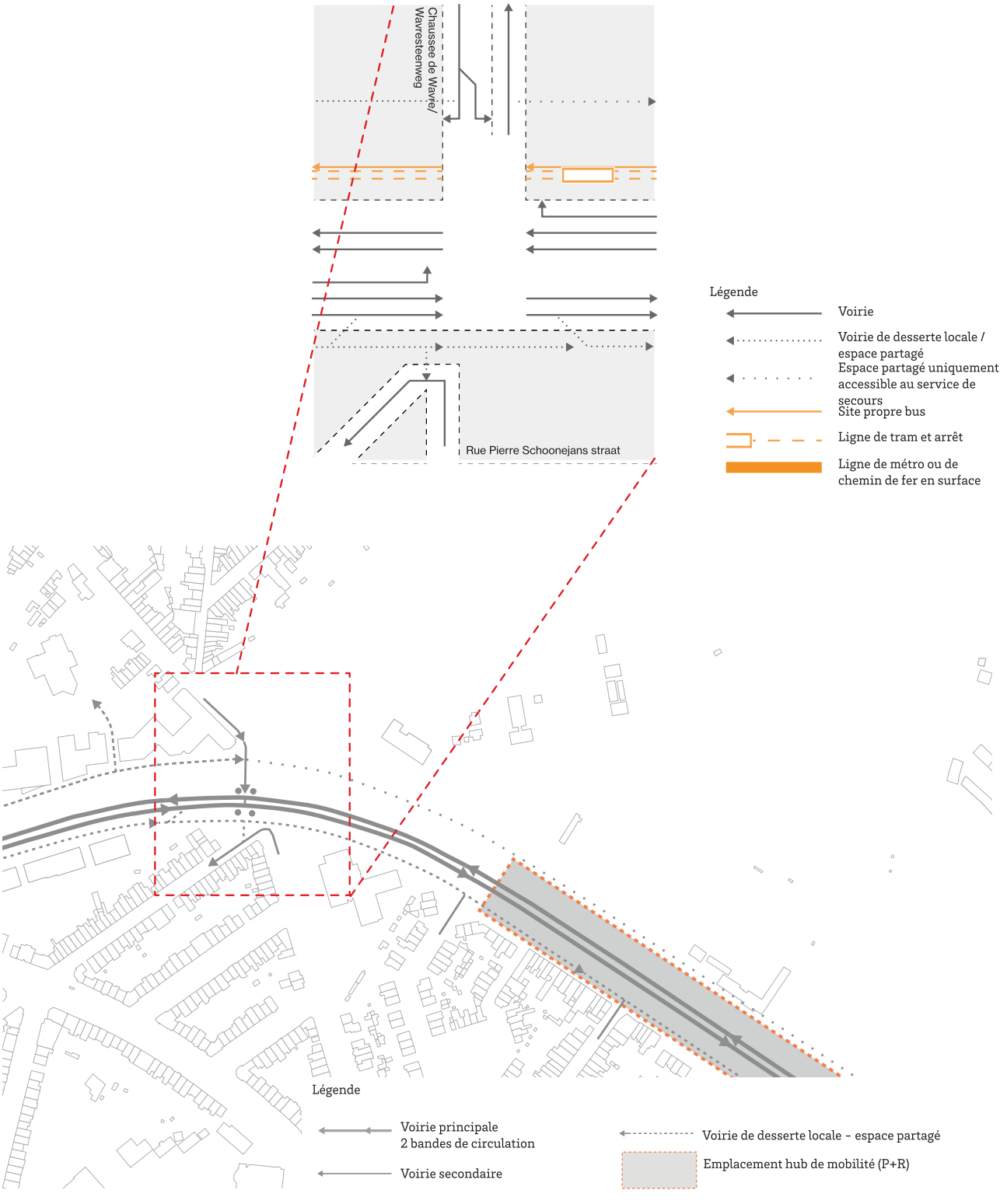
- Voirie principale 2 bandes de circulation
- Voirie secondaire
- Voirie de desserte locale - espace partagé
- Emplacement hub de mobilité (P+R)
- Station Cambio
- Station Cambio projecte

Calibrage des carrefours

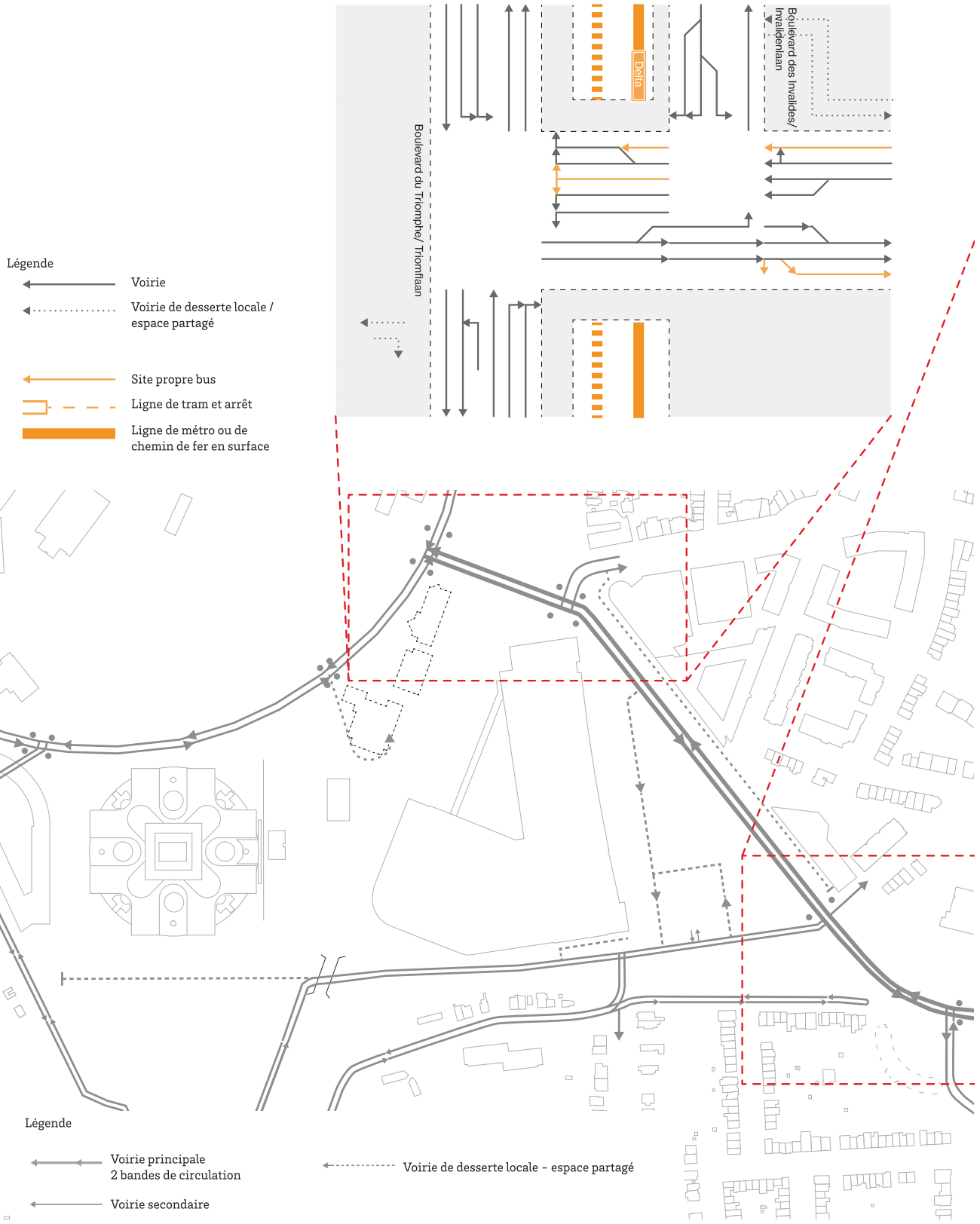
Carrefour Boulevard du Souverain

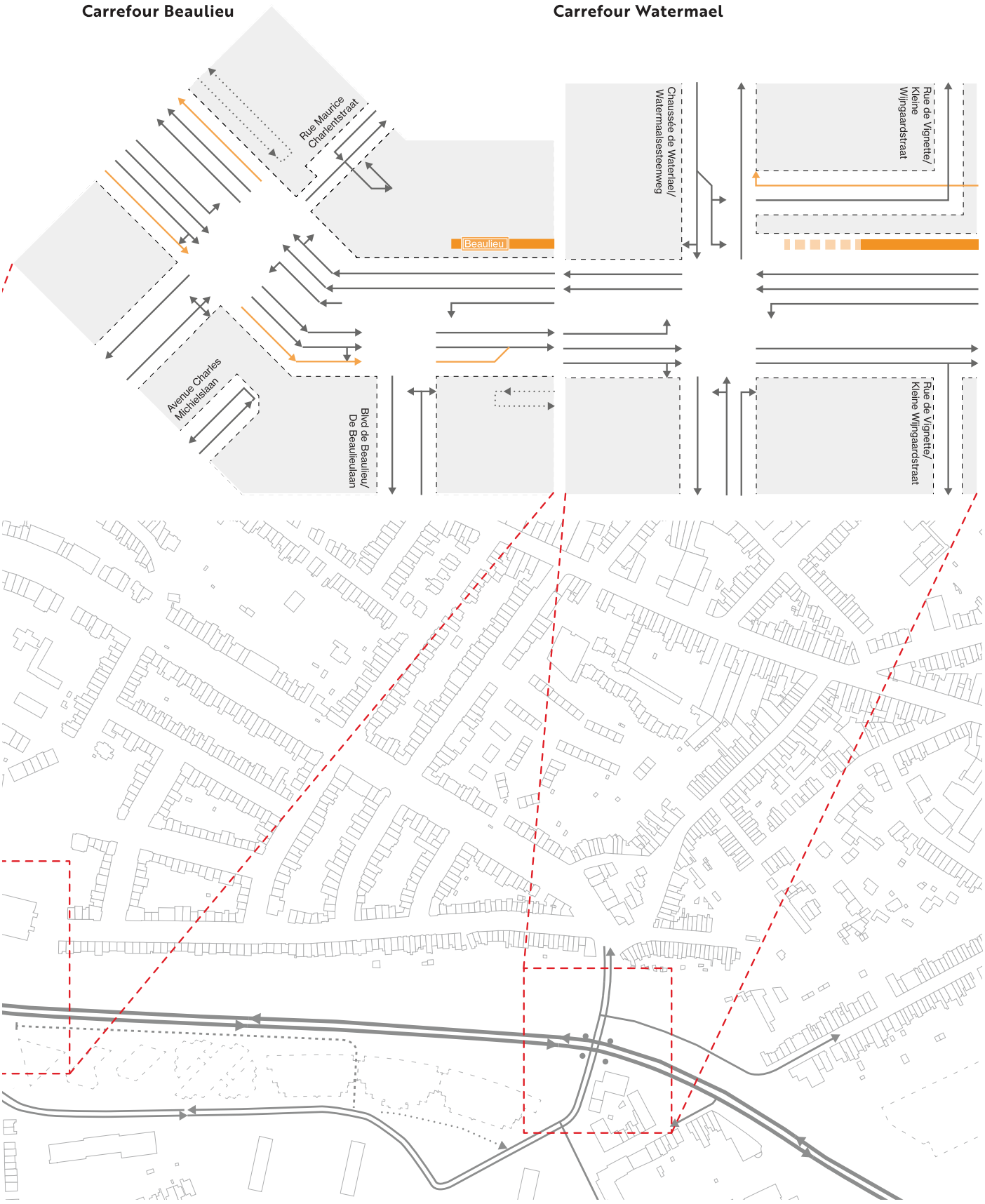


Carrefour Chaussée de Wavre (double sens)



Carrefour Boulevard du Triomphe




Carrefour Beaulieu
Carrefour Watermael
Rue Maurice Charlentstraat
Beaulieu
Avenue Charles Michielslaan
Blvd de Beaulieu/ De Beaulieulaan
Chaussée de Waterlael/ Watermaalsesteenweg
Rue de Vignette/ Kleine Wijngaardstraat
Rue de Vignette/ Kleine Wijngaardstraat

1.C.3.4. Stationnements

La modération du trafic automobile sur le territoire du PAD nécessite d'intervenir sur la génération de déplacements qui pourrait être induite par les développements prévus dans le cadre du PAD. Il s'agit d'une question de développement urbain cohérent avec les ambitions, objectifs et les moyens mis en œuvre au sein du PAD. Ainsi, le Plan d'Aménagement Directeur prévoit non seulement la réduction de l'infrastructure routière et de sa capacité mais également le développement de toute une série de mesures visant à favoriser les alternatives durables en termes de transport, ainsi que la création d'une vie urbaine active et mixte, centrée sur des espaces publics qualitatifs. En cohérence avec ces éléments, le PAD a intégré comme objectif de privilégier les zones bien accessibles par modes actifs et transports publics pour l'implantation de programmes générant une attraction importante.

Il serait ainsi dommageable que les développements urbains proposés par le PAD génèrent malgré tout des déplacements automobiles qui viendraient augmenter le besoin de capacité et la congestion alors que le PAD vise à réduire l'emprise de la voiture pour améliorer la qualité de vie.

La meilleure manière d'éviter que les développements urbains ne génèrent des déplacements automobiles non-désirés est de limiter la facilité et l'attrait de ce mode de déplacement pour rejoindre lesdits programmes en intervenant sur l'offre de stationnement disponibles pour/au sein de ceux-ci.

Le PAD préconise dès lors la limitation des nombres de places de parking autorisées en fonction des besoins réels compte tenu des alternatives disponibles ou prévues dans le cadre du PAD et la valorisation les modes de déplacement alternatifs.

A l'heure actuelle, l'offre de stationnement en dehors des voiries est encadrée au niveau régional par le Règlement Régional d'Urbanisme, plus précisément au sein du Titre VIII « Les normes de stationnement en dehors de la voie publique ». Le RRU étant un outil réglementaire connaissant des mises à jour régulières en fonction des politiques régionales, au contraire d'un PAD qui fixe en un temps T les grands principes d'aménagement du territoire qu'il vise, il est logique que l'offre de stationnement au sein du territoire du PAD continue d'être encadrée par le RRU.

Néanmoins, les ambitions du PAD Herrmann-Debroux en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs nécessitent une mise en cohérence.

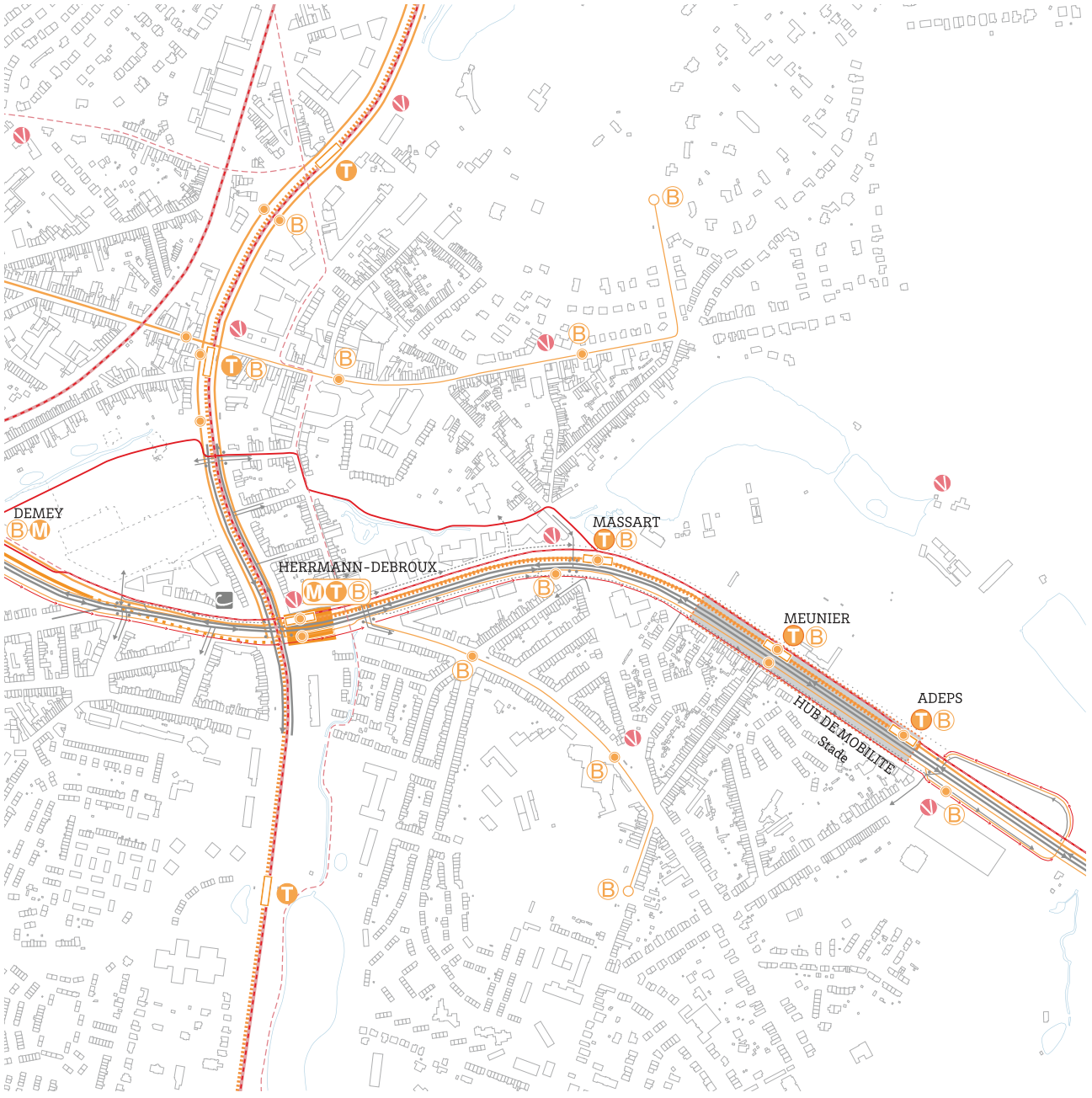
Concrètement, le PAD préconise les mesures suivantes :

- Une mise à jour de la carte des zones d'accessibilité COBRACE visée au titre VIII du RRU en fonction des améliorations prévues en termes de mobilité et d'amélioration de l'accessibilité en transports publics et modes actifs au sein du territoire du PAD et une prise en compte des infrastructures pour les modes actifs ;
- Une réflexion sur les ratios préconisés par zones et types d'activités en fonction des ambitions de densité portées par le PAD ;
- La valorisation des alternatives de déplacement, notamment par la création d'emplacements de stationnement pour les vélos de grande dimension dans les immeubles ;
- Une réflexion sur l'intégration des offres de véhicules partagés ;
- Un accompagnement en général des demandeurs afin qu'ils élaborent une politique de mobilité cohérente avec les objectifs du PAD ;
- Un accompagnement des programmes de bureaux afin qu'ils développent au sein de leur entreprise des politiques favorisant les alternatives à l'automobile (covoiturage, navette entreprise, télétravail,...) ;
- Favoriser une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertibles plutôt qu'en sous-sol, tout en respectant les prescriptions relatives aux liserés de façades actives, pour faciliter la mutualisation, la diminution et la reconversion de ces infrastructures ;
- Une attention particulière à la capacité désirée en termes de flux automobile du boulevard urbain lors de la délivrance des permis autorisant des places de stationnement.

Enfin, le PAD recommande que dans le cadre des projets soumis à évaluation des incidences, le demandeur veille à demontrer la compatibilité de son projet avec les ambitions de mobilité du PAD.


DELTA
SNCB
BEAULIEU
SNCB
ARCADES - WATERMAEL

Carte de synthèse «Stratégie de mobilité à l'échelle du PAD»

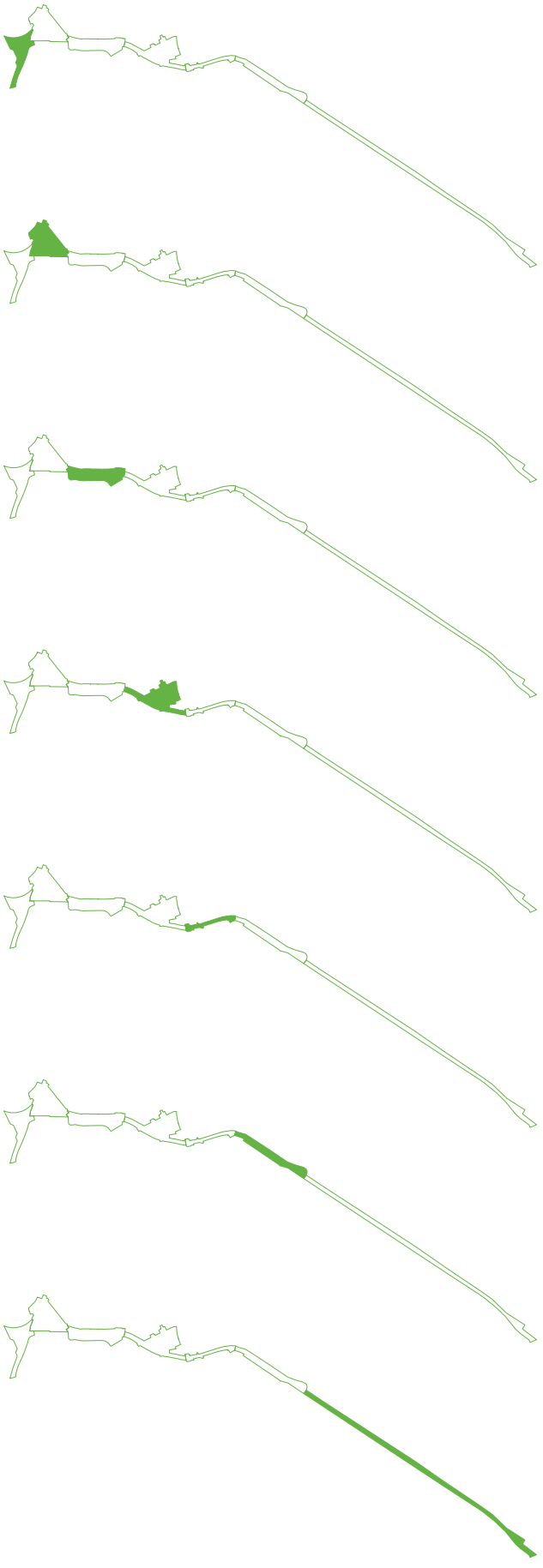


Légende

- Voirie principale 2 bandes de circ.
- Voirie secondaire
- Ligne de métro
- Ligne de tram
- Emplacement hub de mobilité (P+R)
- Ligne de bus
- Point d'intermodalité
- ICR
- Piste cyclable existante
- Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
- Nouvelle piste cyclable unidirectionnelle
- Station vilo
- Arrêt de bus
- Gare de train
- Station de métro
- Arrêt de tram
- Station Cambio



2. OPTIONS STRATÉGIQUES PAR SITE



Les principes de développement sont définis dans ce chapitre.

Au vu de l'échelle du PAD, et afin de pouvoir définir plus précisément les aspects stratégiques qui structurent l'ensemble des sites, une découpe site par site a été réalisée.

- Le premier site Delta rassemble les sites en accroche « **Triomphe** », occupé par les bâtiments à l'angle du Boulevard du Triomphe et de l'Avenue de Beaulieu, et « **Delta P+R & dépôt STIB** », zone occupée par le dépôt de la STIB et le parking de dissuasion, et les espaces publics attenants ;
- Le deuxième site Triangle concerne le site en accroche « **Triangle Delta** », actuelle friche ferroviaire, et les espaces publics attenants ;
- Le troisième site Beaulieu concerne le site en accroche « **Beaulieu** », occupé par les bureaux de la commission européenne, et les espaces publics attenants ;
- Le quatrième site Demey concerne le site en accroche « **Demey** », occupé notamment par le centre commercial, et les espaces publics attenants ;
- Le cinquième site **Herrmann-Debroux** concerne les espaces publics situés entre le Boulevard du Souverain et de la Chaussée de Wavre ;
- Le sixième site **Stade-ADEPS** concerne les espaces publics situés entre la Chaussée de Wavre et le viaduc des Trois Fontaines ;
- Le septième et dernier site **Forêt de Soignes** concerne l'infrastructure routière entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard.

Cette découpe permet d'aborder avec précision les spécificités de chaque site sur lesquels se déploie la vision d'ensemble. Ils sont ensuite eux-mêmes découpés en différents sites qui permettent de spécifier les aspects stratégiques. Ceux-ci sont ensuite décrits site par site, tant sur les aspects liés aux espaces ouverts, que sur ceux relatifs aux zones bâties.

La légende des illustrations se trouve à la page 187.

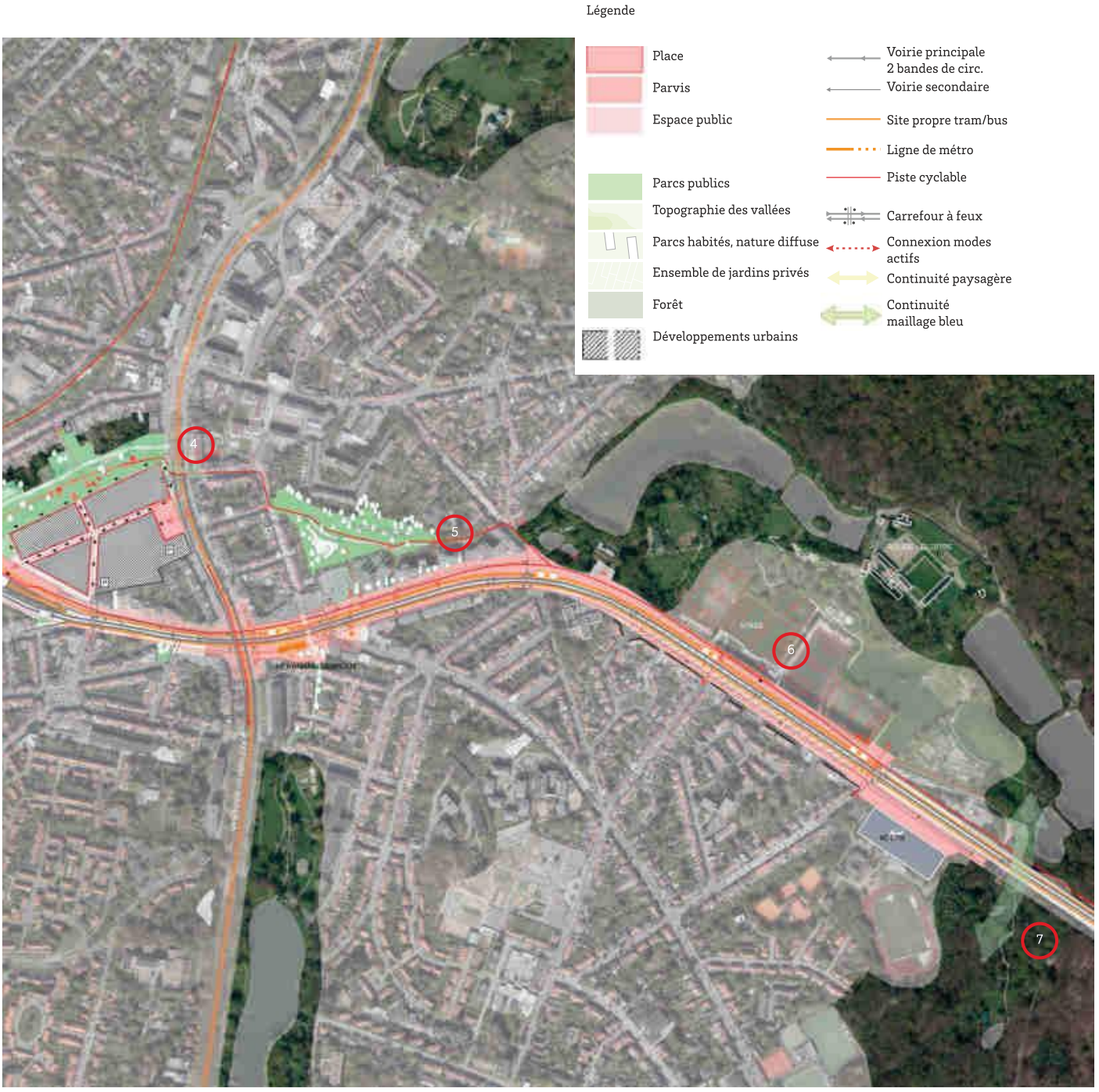
Sites



1 Delta

2 Triangle

3 Beaulieu



4 Demey

5 Herrmann-Debroux

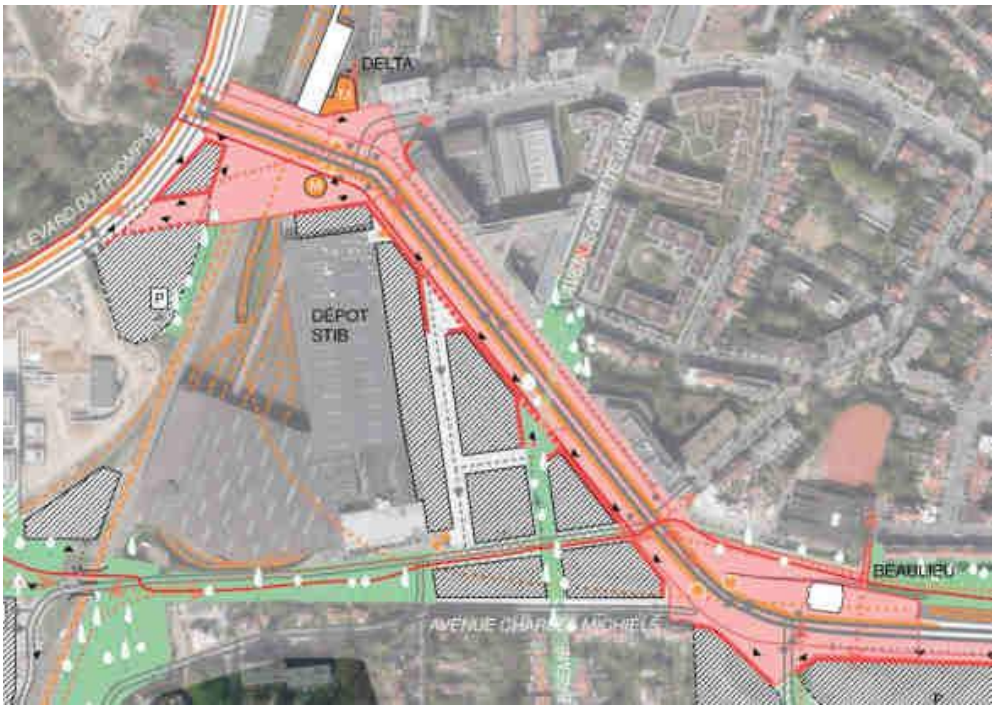
6 Stade - ADEPS

7 Forêt de Soignes

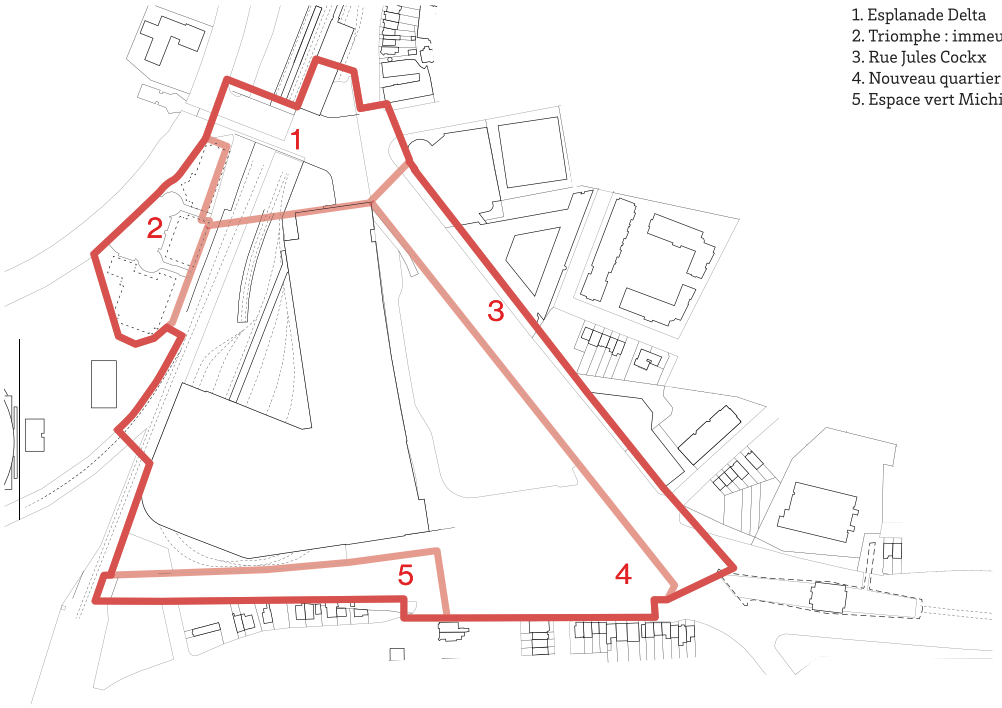
2.1. SITE 1 : DELTA



HERRMANN-DEBROUX | PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR







1. Esplanade Delta
2. Triomphe : immeubles singuliers mixtes
3. Rue Jules Cockx
4. Nouveau quartier Delta
5. Espace vert Michiels

Encadré par le Boulevard du Triomphe, la rue Jules Cockx (dont la typologie se rapproche d'un boulevard) et l'Avenue Michiels, le site Delta s'inscrit comme l'élément d'articulation entre la requalification de la voie métropolitaine de l'E411 préconisée par le PAD et la figure structurante de l'ancienne plaine des manœuvres. Aujourd'hui fin abrupte d'une autoroute, le PAD entend changer radicalement cette partie de la Région et lui donner un renouveau conforme aux ambitions urbaines de la Région.

Le site 1 Delta rassemble les sites en accroche « Triomphe » et « Delta P+R & dépôt STIB » et les espaces publics attenants.

Vocation :

Le redéveloppement du site Delta a une double vocation :

- il vise d'une part à «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements/activités/équipement) qui permet des connexions urbaines et qualitatives là où l'espace est aujourd'hui occupé par un large parking à ciel ouvert ou par des immeubles monofonctionnels ;
- D'autre part, il vise à «faire ville», en requalifiant l'articulation entre le Boulevard du Triomphe et la structure urbaine de la Plaine, et la voirie métropolitaine d'entrée de ville, la rue Jules Cockx, qui la rejoint. Ces deux structures se rencontrent au niveau du pôle d'inter-modalité que représentent la station et la gare Delta.

Principe d'aménagement :

Le site Delta est subdivisé en 5 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- L'esplanade Delta dont la vocation est d'être un élément d'articulation entre les boulevards et un espace public attractif de convergence et d'inter-modalité ;
- Le site Triomphe, dont la vocation est de devenir un ensemble mixte ponctuant l'articulation des boulevards par un élément singulier agissant comme repère paysager et participant à l'amélioration des cheminements ;
- La rue Jules Cockx, dont la vocation est d'être un espace public structurant de type boulevard, reliant les stations Delta et Beaulieu et cadrant le redéveloppement du quartier ;
- Le quartier Jules Cockx qui vise à «compléter la ville» par la création d'un quartier mixte répondant aux enjeux régionaux ;
- L'espace Michiels, dont la vocation est de devenir un espace d'agrément et de connexion modes actifs et écologiques, articulant le rapport entre le dépôt, le nouveau quartier et les quartiers existants et accueillant des équipements.

2.1.A. Esplanade Delta - un espace public à l'échelle du pôle intermodal



Vocation :

L'esplanade Delta est située à l'articulation de deux figures urbaines notables, le Boulevard du Souverain et la voirie métropolitaine d'entrée de ville, la rue Jules Cockx, qui le rejoint. Elle comprend les accès à la gare de train et à la station de métro Delta, ainsi que les arrêts de bus de lignes structurantes.

L'esplanade Delta est aménagée comme un espace public répondant à cette double vocation d'articulation et d'inter-modalité.

Elle agit comme un espace public de rotule, entre les systèmes viaires en fer à cheval de la plaine et la figure linéaire de l'entrée de ville, tout en étant un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants dont les façades cadrant l'esplanade sont activées.

De par sa situation en belvédère au-dessus des voies, elle offre de plus des perspectives visuelles importantes et une lisibilité de la structure urbaine qui permet de matérialiser son rôle d'articulation et de lieu de convergence.

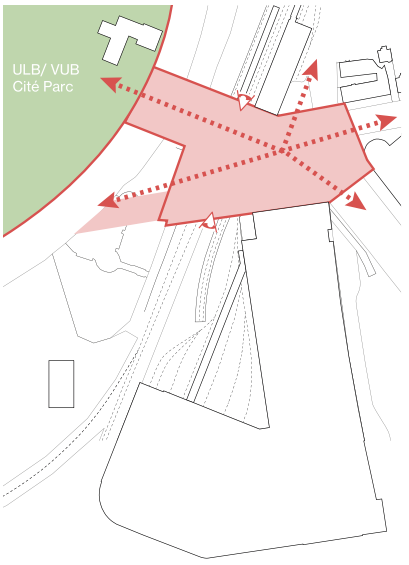
Il s'agit d'un espace structurant.

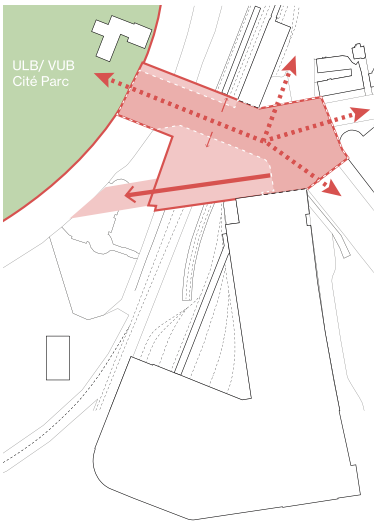
Principe d'aménagement :

- L'esplanade est conçue comme un large espace ouvert unitaire permettant de dégager des perspectives visuelles importantes sur son environnement et spécifiquement au-dessus des voies de la L26 ;
- Les voiries sont localisées centralement à l'espace ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- L'espace d'inter-modalité s'organise principalement face à la gare et à la station de métro côté nord, pour lequel le pont est élargi ;
- Une nouvelle entrée pour la station de métro/gare est créée dans un nouvel immeuble mixte ;
- Une nouvelle entrée pour la station de métro/gare est créée côté sud, au sein de l'esplanade, face à un nouvel immeuble accueillant les bureaux de la STIB ;
- Un nouvel accès aux quais de la gare Delta est créé depuis l'esplanade côté nord, pour lequel le pont est élargi ;
- Un espace public 'belvédère' de séjour pourrait être créé sur un élargissement du pont Delta côté sud ;
- Celui-ci pourrait conforter les cheminements vers le Chirec par le site Triomphe.

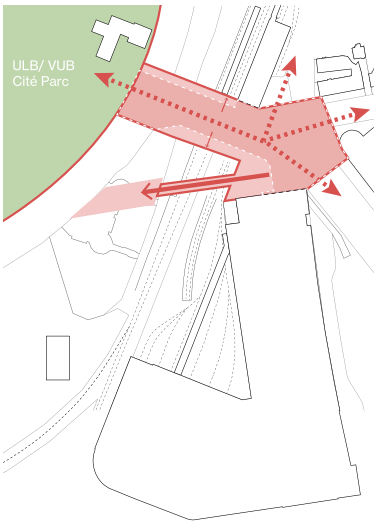
Structurer les connexions

L'esplanade sera conçue comme un espace public de convergence qui renforce les cheminements pour modes actifs et l'accessibilité des stations de transport public pour les différents quartiers. L'objectif est d'optimaliser les connexions vers le Boulevard du Triomphe et le Chirec par un élargissement du pont Delta qui pourrait être intégré à l'esplanade, tandis que les connexions vers le Boulevard des Invalides, la rue Jules Cockx et la Rue des Trois Ponts sont confortées.

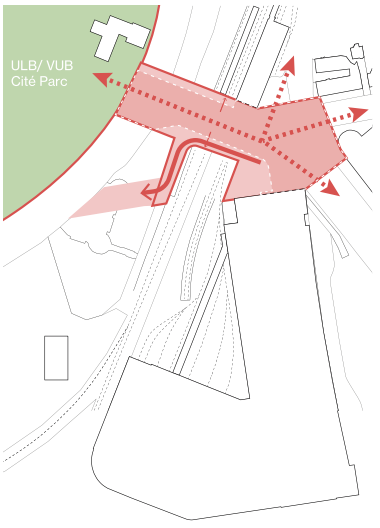




Alternative 0 : élargissement maximaliste du pont Delta reliant l'esplanade à la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe.



Alternative 1 : création d'une passerelle cyclo-piétonne reliant l'esplanade à la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe, accompagné d'un élargissement limité du pont Delta existant.

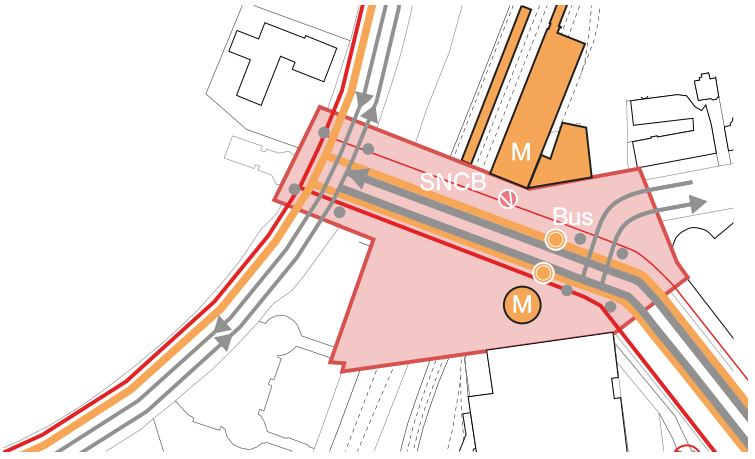


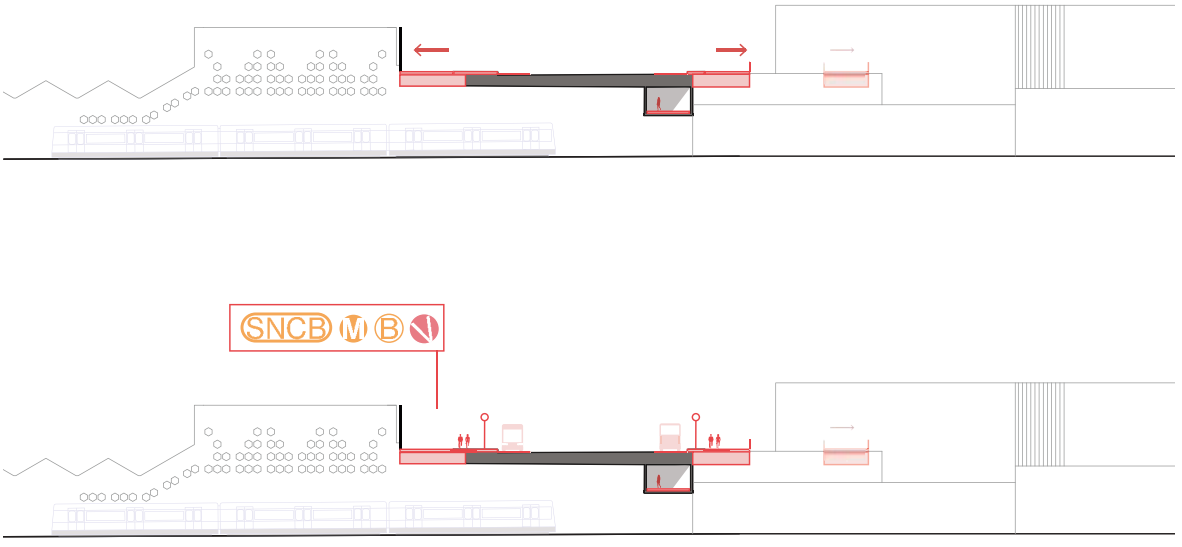
Alternative 2 ou situation provisoire dans l'attente de l'élargissement maximaliste ou de l'alternative 1 : élargissement limité du pont Delta existant connecté à une voie cyclo-piétonne longeant les voies de chemin de fer et reliant la porosité cyclo-piétonne des immeubles singuliers mixtes du site Triomphe et au Boulevard du Triomphe.

Modes actifs et espace de circulation

Les réseaux de déplacements pour modes actifs (piétons, vélos, etc.) sont localisés de part et d'autre de la voirie afin de renforcer la fonction d'une part, de séjour du belvédère sur les voies et d'autre part, d'espace d'inter-modalité face à la station de métro et la gare de train de l'autre côté du boulevard. Les espaces de voiries sont organisés centralement au sein de l'espace public, en différenciant les voies dédiées aux bus des 2 bandes de circulation automobile.

Un espace covoiturage peut être organisé aux alentours de l'esplanade Delta, notamment sur la Rue des Trois Ponts.

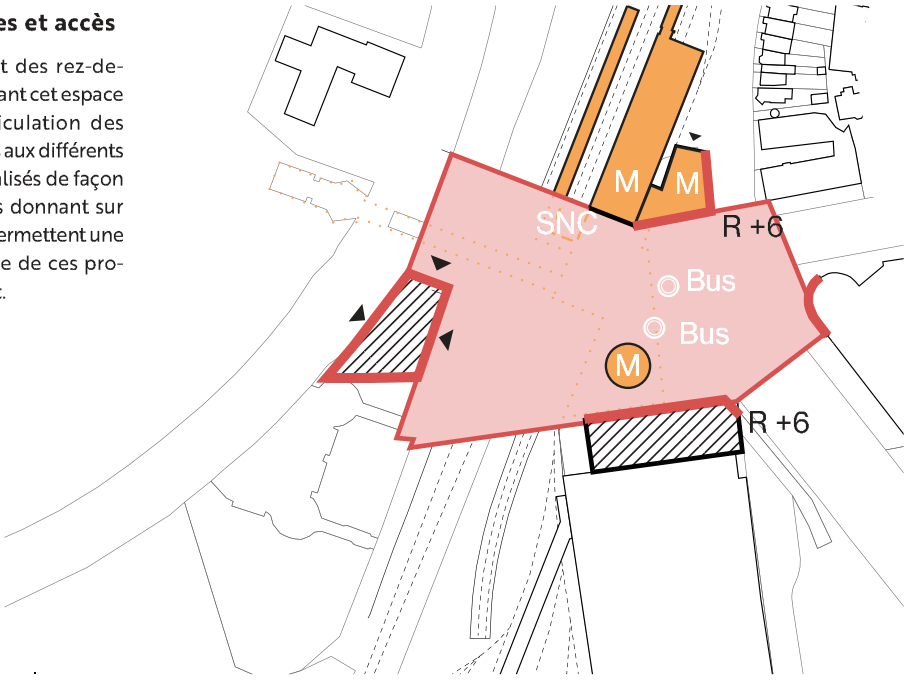




Coupe transversale illustrative de l'élargissement du pont Delta. Sur la droite, création d'une passerelle cyclo-piétonne (alternative 1 page précédente)

Liseré de Façades actives et accès

Le traitement des façades et des rez-de-chaussée des immeubles cadrant cet espace public doit permettre l'articulation des immeubles à celui-ci. Les accès aux différents programmes seront donc localisés de façon préférentielle sur les façades donnant sur l'esplanade. Ces façades leur permettent une lisibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.



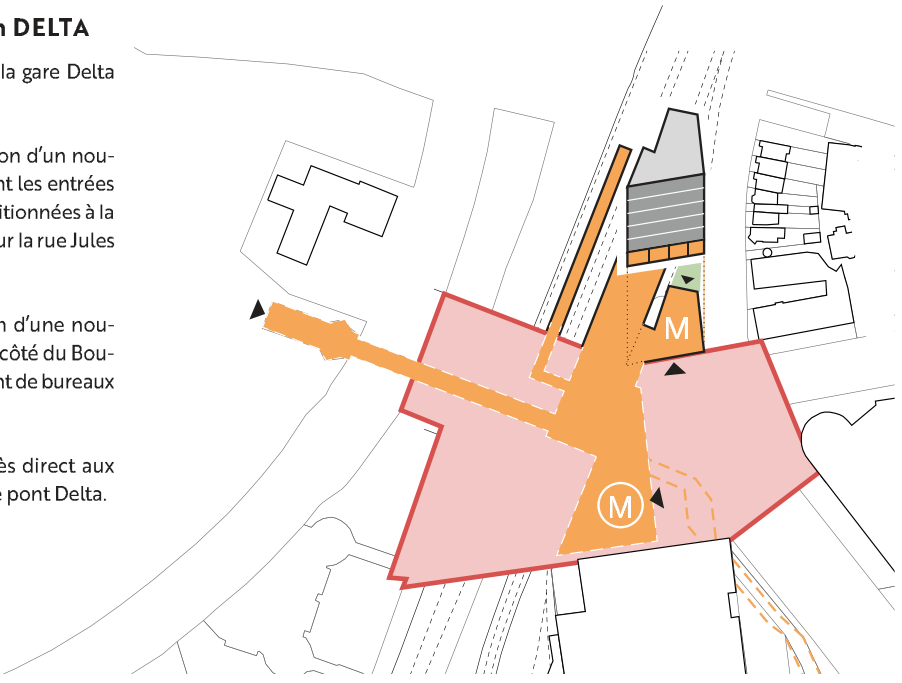
Accès à la gare et station DELTA

L'accessibilité à la station et à la gare Delta est améliorée.

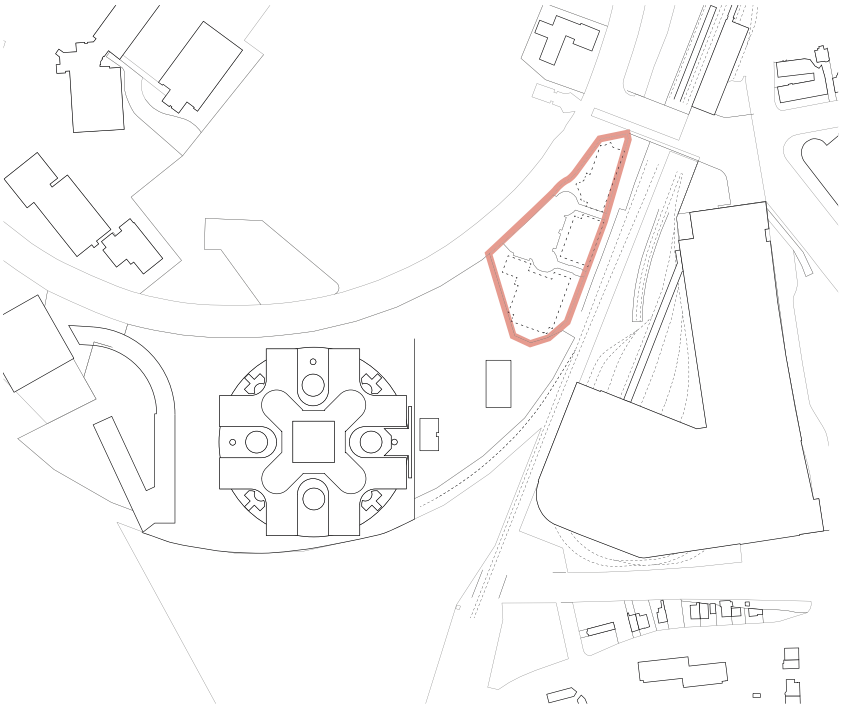
Premièrement par l'implantation d'un nouveau bâtiment signal accueillant les entrées et sorties de la station STIB positionnées à la fois sur Rue des Trois Ponts et sur la rue Jules Cockx (esplanade Delta).

Deuxièmement par la création d'une nouvelle entrée et sortie de l'autre côté du Boulevard, face au nouveau bâtiment de bureaux du dépôt STIB.

Enfin par la création d'un accès direct aux quais de la gare Delta depuis le pont Delta.



2.1.B. Triomphe : immeubles singuliers mixtes



Le développement du site Triomphe répond aux objectifs du PAD relatifs aux développements urbains :

- Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelles du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères paysagers.

La situation existante, consistant en 3 immeubles monofonctionnels autonomes ne répond pas à ces objectifs.

Vocation

Le site Triomphe comprend le développement d'un ensemble bâti singulier ponctuant l'articulation du Boulevard du Triomphe et de la Rue-boulevard Jules Cockx et permettant l'inscription du site dans le paysage collectif et la lisibilité de la structure urbaine.

Cet ensemble bâti comprend un rez-de-chaussée activé par des programmes commerciaux et de loisirs, cohérents avec son degré d'accessibilité élevé tandis que les niveaux supérieurs sont dévolus à des programmes de logements, hôteliers ou d'activités et de bureaux.

Le site améliore les cheminements des modes actifs en facilitant les déplacements de l'Esplanade Delta vers le Chirec notamment, par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

Principe d'aménagement :

- Le site est aménagé pour conforter le rôle et l'importance de l'espace public intermodal de l'Esplanade Delta et intègre une porosité cyclo-piétonne améliorant les cheminements vers le Chirec ;
- Les rez-de-chaussée et les façades sont activés et se distinguent par leur traitement pour conforter les programmes accessibles au public qu'ils accueillent ;
- Les gabarits préconisés conforte le rôle d'élément singulier et d'articulation du site par rapport à la structure urbaine.

Affectation et prescriptions réglementaires :

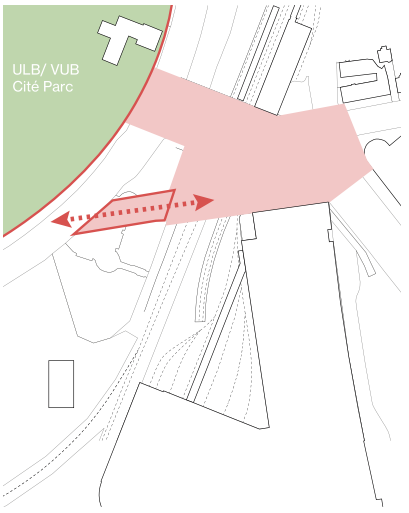
Le site Triomphe est affecté en zone administrative. Celle-ci est compatible avec la vocation du site.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la mixité programmatique ;
- les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- les gabarits, notamment par un repère paysager ;
- l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne, en cas d'élargissement du Pont Delta.

Porosité cyclo-piétonne

La création d'une porosité cyclo-piétonne, d'une largeur et d'une hauteur de minimum 12m et ouverte également en dehors des horaires d'activités des activités au rez-de-chaussée, en continuité et dans le cas de l'élargissement du pont Delta, en lien avec l'esplanade Delta, améliore les parcours des modes actifs pour rejoindre notamment le Chirec.



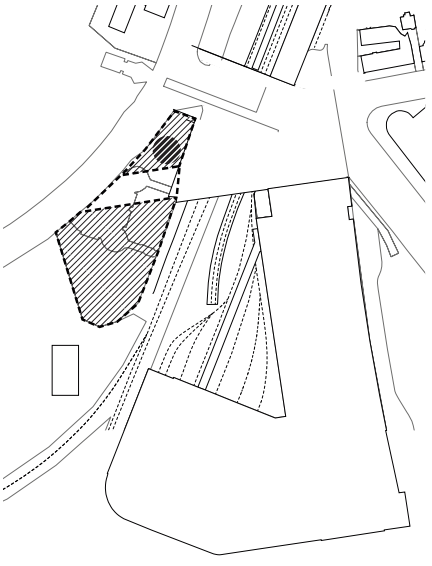
Zone de bâtisse

Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les implantations de bâtiments s'écartent de la limite parcellaire côté rue Jules Cockx pour permettre l'élargissement de l'espace public.

Gabarits

Conformément à son statut de repère paysager agissant comme marqueur urbain de l'articulation de la voie métropolitaine et du Boulevard du Triomphe, les gabarits préconisés prévoient un ensemble bâti s'élevant au maximum à 80m côté Rue Jules Cockx et redescendant harmonieusement à maximum 40m côté Chirec.

L'ensemble bâti se décline avec un programme de loisir et de commerces et d'équipements aux premiers étages et au sous-sol, de portée locale et métropolitaine en lien avec l'espace public et l'offre de transports en commun présente à ses abords.



Repère paysager

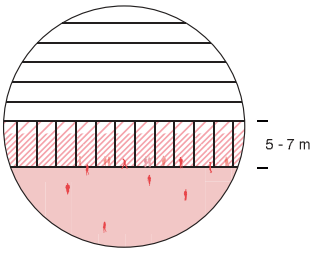
Liseré de façades actives et accès

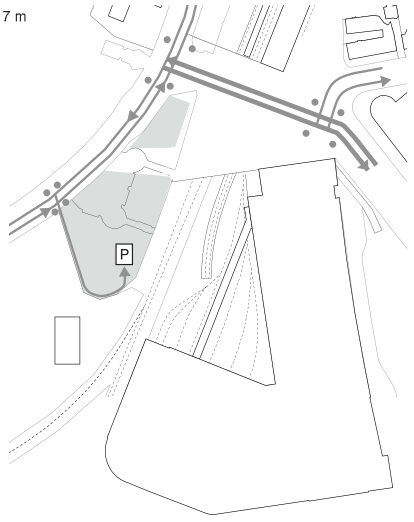
Compte tenu de la spécificité du site localisé à proximité d'un espace public majeur et très bien connecté aux transports publics, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant des façades activées qui s'articulent à l'espace public tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités de loisirs, commerciales ou d'équipements et leur permettent une visibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.



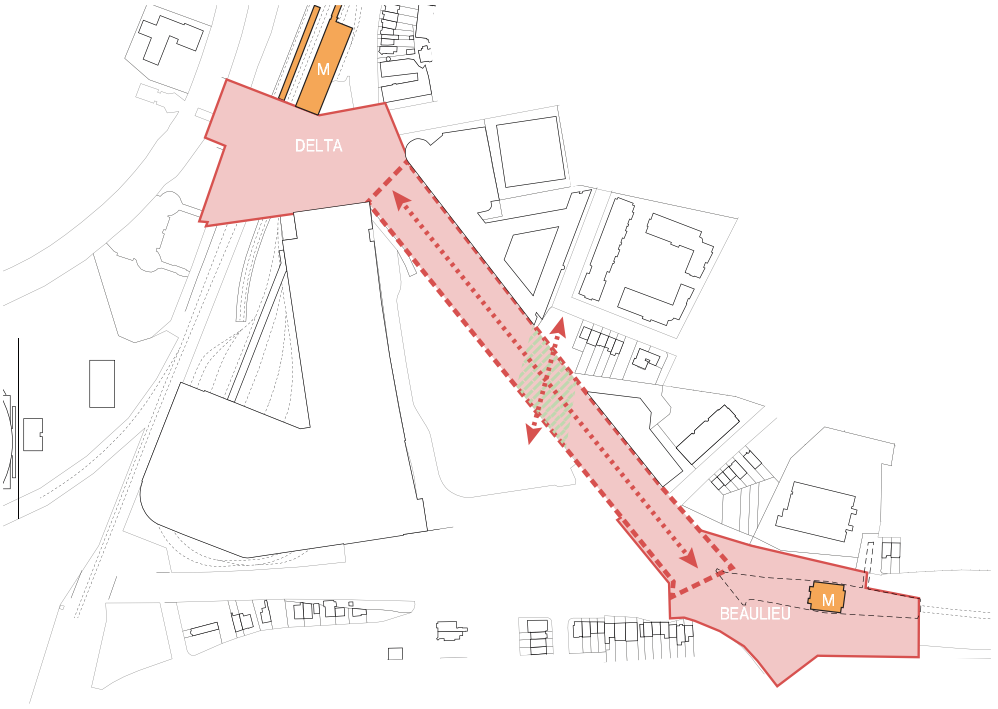
Circulations

L'accès à un parking souterrain est localisé de façon privilégiée sur le Boulevard du Triomphe et de manière à limiter les encombrements ou gênes pour les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol. Les règlements en vigueur sont d'application, en considérant une zone d'accessibilité classée A (aujourd'hui B), au regard de la grande accessibilité du site par les transports publics. A ce titre, le ratio nombre de place de parking/logement prévu au RRU est considéré comme une valeur maximale, et non minimale.





2.1.C. Rue Jules Cockx



Vocation :

La rue Jules Cockx est un espace public structurant de type boulevard, intégrant les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs.

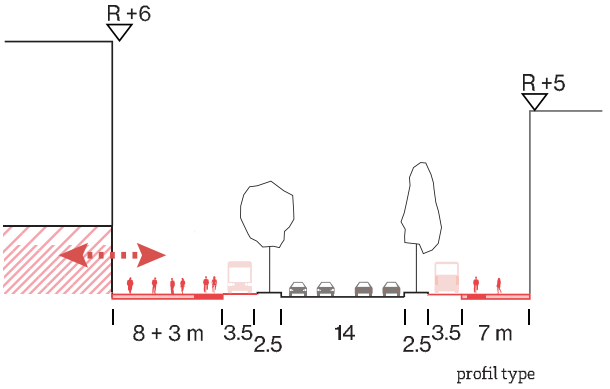
Il a un rôle de voirie structurante, bordée des deux côtés par des continuités bâties de gabarit similaire et à l'échelle de la largeur du boulevard.

Il relie l'Esplanade Delta et sa gare et station, à la place et station de métro Beaulieu.

Ses larges espaces piétons symétriques délimitent un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés par des programmes accessibles au public.

Principe d'aménagement :

- Boulevard arboré, comprenant de larges espaces piétons et intégrant les réseaux dédiés aux modes actifs et aux transports publics dans son aménagement ;
- Traversée dans le prolongement de l'espace vert de l'Av. Ginette Javaux ;
- Façades actives pour les rez-de-chaussée dédiés à des commerces de proximité ou des équipements (voir 2.1.d).



profil type

2.1.D. Quartier Jules Cockx



Vocation :

Le quartier Jules Cockx entend «compléter la ville» par la création d'un nouveau quartier mixte (logements/activités/équipement) qui permet des connexions urbaines et qualitatives là où l'espace est aujourd'hui occupé par un large parking à ciel ouvert.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment dans la Déclaration de politique régionale (2019-2024), notamment la construction de logements accessibles et adaptés répondant à l'objectif de mixité sociale, des nouveaux espaces publics ainsi que des équipements d'intérêt général tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises à Bruxelles et en garantissant une bonne desserte en transports publics. La qualité de vie, la qualité architecturale et paysagère de ces nouveaux quartiers est également un objectif poursuivi comme prévu dans le Plan régional de développement durable (PRDD), notamment le développement de la «ville de proximité» où équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts sont accessibles via les modes actifs pour tous les habitants.

Principe d'aménagement :

Le site Jules Cockx est subdivisé en 2 éléments qui précisent les aspects stratégiques :

- La liaison Brème Javaux qui entend d'une part créer une connexion pour modes actifs reliant les quartiers aujourd'hui interrompus par l'infrastructure. D'autre part, permettre d'aérer le nouveau quartier par la création d'un espace paysager le structurant ;
- Les nouveaux immeubles, qui concernent les nouveaux développements mixtes ;

Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation du site du quartier Jules Cockx passe d'une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public en une zone de forte mixité.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la mixité programmatique ;
- les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- les gabarits ;
- l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

Le dépôt STIB conserve son affectation en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

Une prescription additionnelle permet la création de commerces et de logements aux étages de l'équipement.

Liaison brème javaux



Vocation :

La liaison Brème Javaux entend d'une part créer une connexion pour modes actifs reliant les quartiers aujourd'hui interrompus par l'infrastructure. D'autre part, permettre d'aérer le nouveau quartier par la création d'un espace paysager le structurant ;

Il s'agit d'un espace ouvert de proximité, accessible via les modes actifs pour tous les habitants et utilisateurs du futur quartier.

Principe d'aménagement :

- Aménagement pour modes actifs de 4 mètres de large, utilisable par le SIAMU ainsi que ponctuellement par les véhicules des habitants et les véhicules d'entretien, intégré dans un projet d'aménagement paysager comprenant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- Traitement paysager en pente douce amenant habitabilité, aération et qualité d'espace de séjour local au quartier environnant et créant une connexion entre l'Avenue de la Brème et l'Avenue Ginette Javaux. La liaison Brême Javaux fait minimum 16 mètres de large.

Traitement paysager

La liaison Brème-Javaux est aménagée en espace partagé à dominance végétale pour amener habitabilité, aération et qualité d'espace de séjour local au sein du nouveau quartier. Elle articule la connexion entre les deux quartiers jouxtant le quartier Jules Cockx.

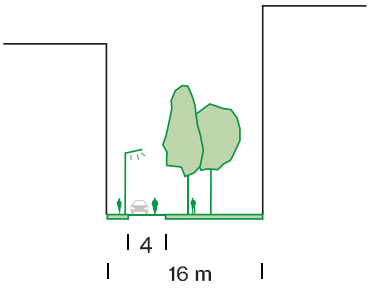
Elle est en pente douce et se situe dans le prolongement de l'Avenue de la Brème et de l'Avenue Ginette Javaux.

Elle s'élargit au niveau de sa jonction à la rue – boulevard Jules Cockx, où elle est entièrement dédiée aux modes actifs et aménagée en espace vert répondant à l'espace vert situé en face. L'aménagement du boulevard matérialise la connexion paysagère et sécurise la traversée des modes actifs.

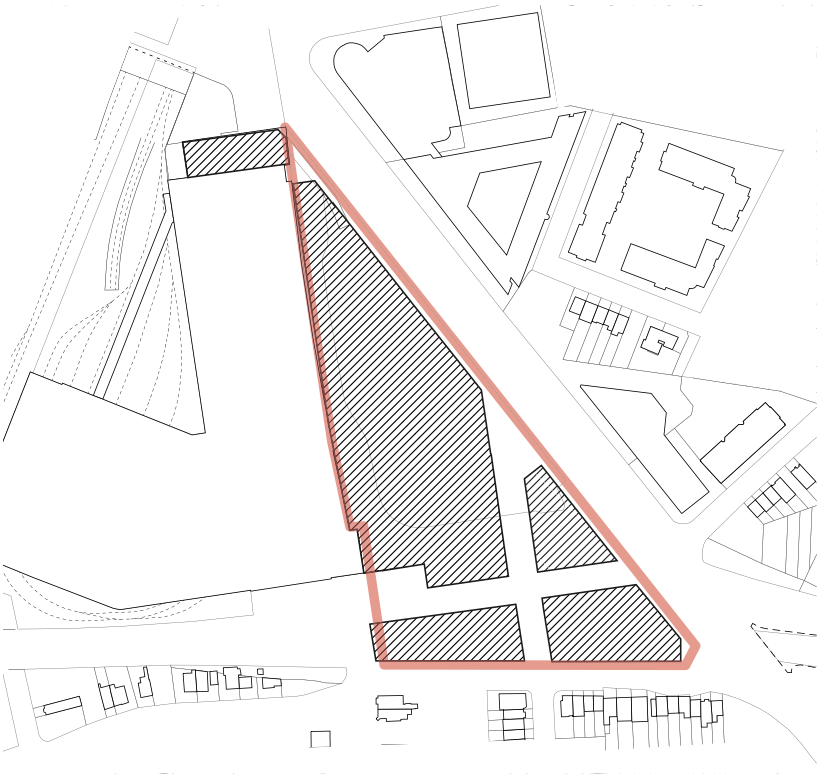


Porosité cyclo-piétonne et espace de circulation

La liaison est aménagée à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large au sein d'un espace ouvert faisant au minimum 16 mètres de large. Cette promenade est accessible aux véhicules d'entretien et véhicule SIAMU ainsi que ponctuellement aux habitants pour les livraisons.



Nouveaux immeubles



Le PAD préconise la transformation du P+R Delta existant en un nouveau quartier de logements et d'activités.

Ce quartier a comme vocation de compléter la ville et, considérant la très bonne accessibilité du site entre les gare et les station Delta et Beaulieu, d'offrir un nouveau quartier pilote au niveau de sa dépendance au transport individuel automobile.

Les espaces de stationnement pour véhicules individuels sont dès lors extrêmement limités par rapport aux normes en vigueur tandis que des espaces de stationnement dédiés aux modes de transports partagés sont encouragés.

Le PAD propose deux variantes pour ce site, considérant dans la variante B la possibilité d'extension du dépôt STIB pour accueillir de nouveaux bus articulés électriques.

Dans la variante A qui conserve le dépôt STIB dans son emprise actuelle, l'arrière du site (côté dépôt donc) s'organise autour d'espaces d'activités productives situés aux premiers niveaux et permettant de diminuer la présence visuelle de la façade du dépôt.

Les deux variantes proposent le développement d'un large programme de logements, couplé au développement d'un liseré commercial ou d'équipements le long de la rue-boulevard Jules Cockx pour y développer une activité urbaine mixte.

Principe d'aménagement :

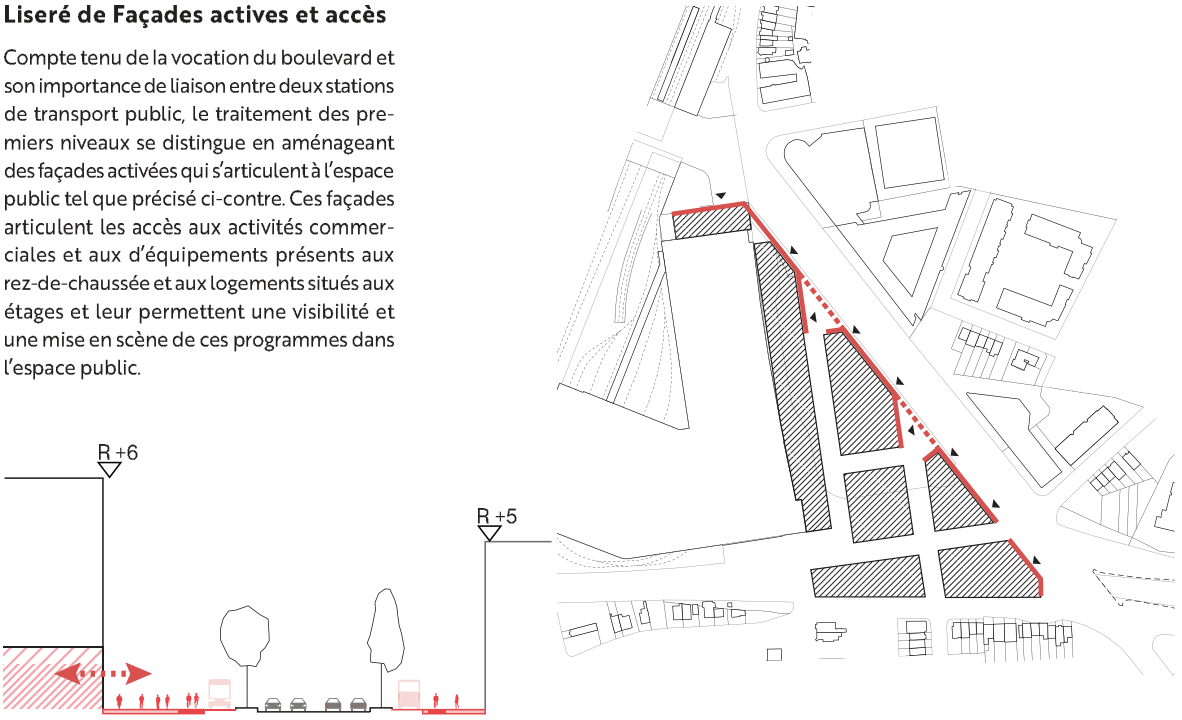
- La création de nouvelle zone de bâtisse créant un front bâtis sur la rue Jules Cockx dont les gabarits préconisés répondant à l'espace ouvert du boulevard, dont les rez-de-chaussée sont dédiés à des activités productives ou à du commerces de proximité sur le boulevard et les niveaux supérieurs à des logements ou des espaces de bureaux ;
- La création d'un maillage d'espaces partagés pour desservir le site ;
- La création d'un parking souterrain accessible par la nouvelle voirie vers le site Triangle au sud, à destination des employés de la STIB et des habitants et utilisateurs du quartier ;
- L'accès et la sortie principales du dépôt s'organisent sur la nouvelle voirie vers le site Triangle au sud.



↑ Illustration de la Rue Jules Cockx en regardant vers Delta

Liseré de Façades actives et accès

Compte tenu de la vocation du boulevard et son importance de liaison entre deux stations de transport public, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant des façades activées qui s'articulent à l'espace public tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités commerciales et aux d'équipements présents aux rez-de-chaussée et aux logements situés aux étages et leur permettent une visibilité et une mise en scène de ces programmes dans l'espace public.

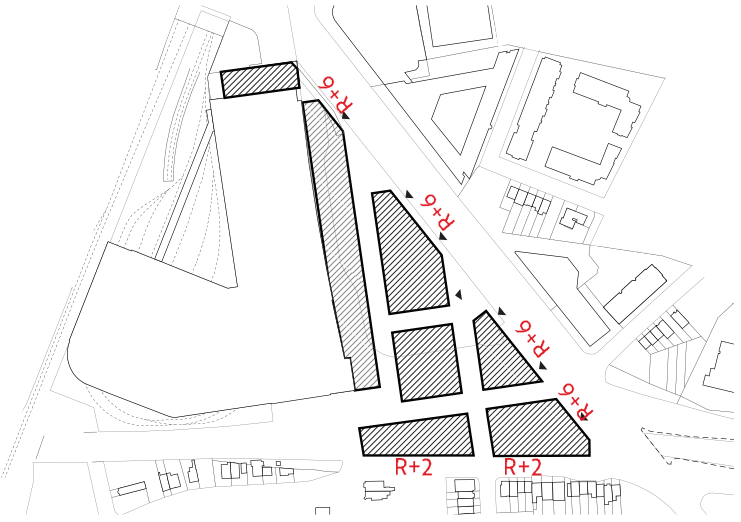


Zone et front de bâtisse et gabarits

De nouvelles zones de bâtisse sont établies sur le site. L'implantation des immeubles est obligatoirement réalisée à l'alignement/front de bâtisse le long de la rue-boulevard Jules Cockx et des liserés figurant sur le schéma ci-contre.

Les gabarits préconisés sur la voie métropolitaine sont d'une hauteur moyenne de 7 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 9 niveaux, permettant des variations de hauteurs et de marquer les perspectives en fonction des espaces ouverts. Les autres constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 1 niveau et maximum 5 niveaux, à l'exception des constructions situées le long de la Rue Michiels dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux.

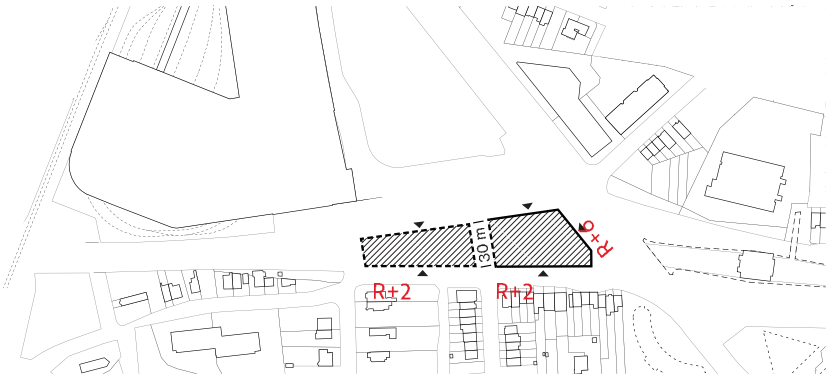
Les premiers niveaux de ces implantations sont dédiés à des activités productives ou commerciales le long de la rue-boulevard Jules Cockx et éventuellement à des équipements. Les niveaux supérieurs sont principalement dédiés à des logements ou éventuellement à des espaces de bureaux.



Equipement

Un équipement (de type scolaire ou sportif par exemple) pourrait s'inscrire dans les zones de bâtisses situées au sud du site. Cette implantation s'articule avec l'environnement paysager offert par l'espace Michiels. Les gabarits préconisés proposent une hauteur moyenne correspondant à 3 niveaux côté Avenue Michiels, et 7 niveaux côté Place Beaulieu.

Eventuellement, cet équipement pourrait profiter des espaces situés sous le pont de Beaulieu et aujourd'hui utilisés comme tunnel routier. Eventuellement, l'utilisation de l'espace en tunnel côté nord pourrait permettre à l'équipement de bénéficier d'une entrée au niveau de l'ouverture de la station de métro sur le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer (2.3.b).



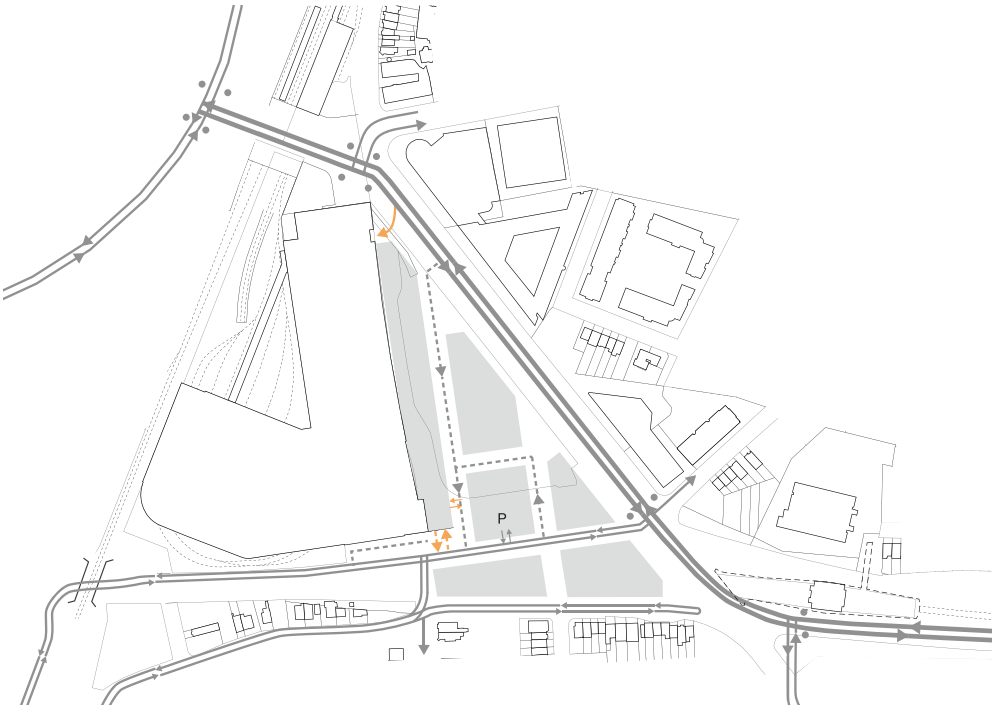
Accès et espace de circulation

Les accès et espace de circulation sont définis ci-contre.

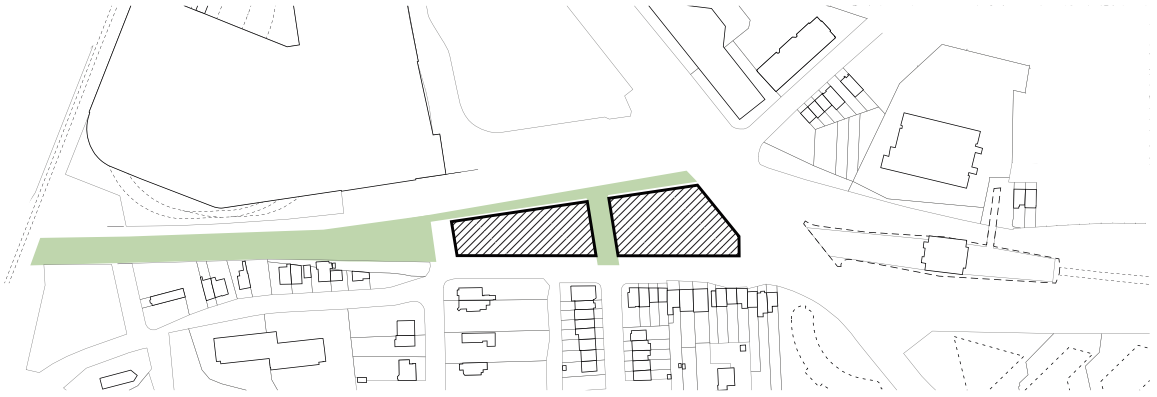
Le site est distribué par un maillage d'espace partagé pour la desserte locale et les livraisons, à l'exception de l'entrée du dépôt STIB au nord du site et à l'exception des voiries destinées également à l'usage des véhicules STIB.

L'accès à un parking souterrain et au dépôt STIB est défini au point 2.1.e.

Un nombre suffisant d'emplacements de stationnement est prévu au sein de ce parking pour les employés de la STIB.



2.1.E. Espace Michiels



Le PAD préconise la transformation de l'assiette de l'E411 dédiée au demi-tour en un espace paysager s'étendant du chemin de fer de la L26 jusqu'à la Place Beaulieu. Cet espace paysager entend traiter et articuler qualitativement le rapport à l'arrière du dépôt STIB existant, la nouvelle voirie desservant le site Triangle, les quartiers d'habitations situés de l'autre côté de l'Avenue Charles Michiels et le nouveau quartier Jules Cockx. Conçu à la fois comme espace d'agrément et de respiration pour le quartier, l'espace Michiels a également comme vocation de proposer une connexion «modes actifs» permettant de prolonger la promenade de l'ancienne voie de chemin de fer jusqu'au Boulevard du Triomphe en passant par le site Triangle et jusqu'à la Gare de Watermael en passant par le Parc L26.

Vocation :

La vocation de cet espace paysager est double :

- D'une part, aménager qualitativement les relations entre Beaulieu et le site du Triangle, que ce soit pour les «modes actifs», ou pour le trafic automobile, séparés par une topographie ;
- D'autre part, de compléter le maillage d'espace vert et de connexion biologique, des talus ferroviaires de la L26 dont il est le prolongement, jusqu'à la Forêt de Soignes.

Principe d'aménagement :

- Un espace paysager, intégrant un axe modes actifs et comprenant un aménagement paysager intégrant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- Un traitement paysager diffus, favorisant l'infiltration ;
- Une nouvelle voirie d'accès au site du Triangle de 7 mètres de large au minimum. Celle-ci donne également accès au parking souterrain et au dépôt STIB décrits dans au point précédent ;
- Des activités au sein de cet espace vert qui s'articulent aux équipements adjacents.

Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation de l'espace Michiel est en zone de voiries.

La création d'une zone de continuité paysagère en surimpression garantit son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs ».

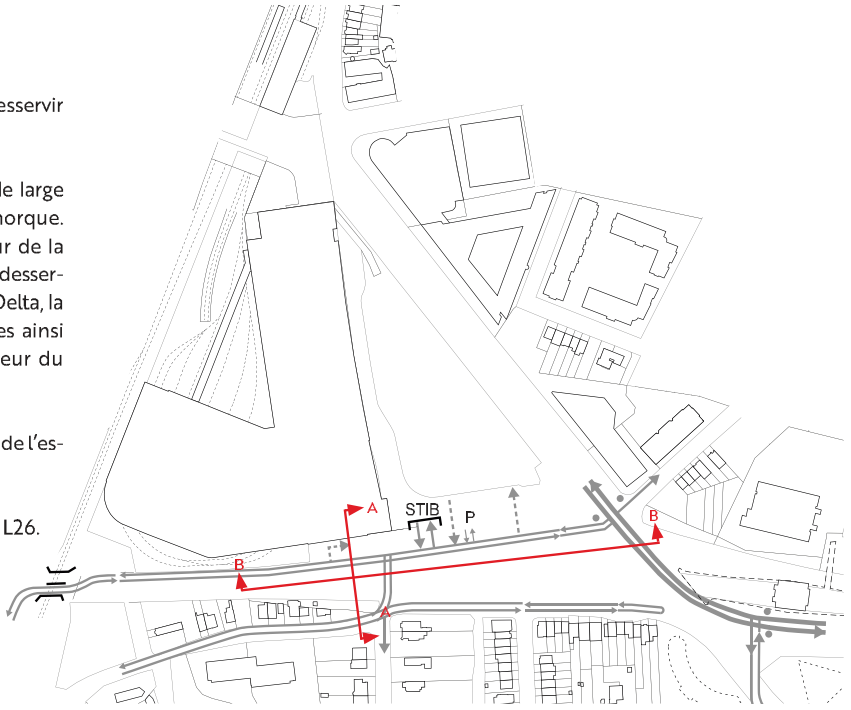
Espaces de circulation + logistique

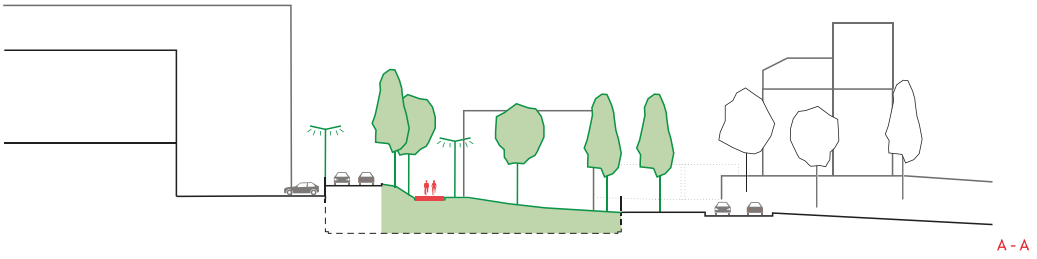
Une nouvelle voirie est créée pour desservir le site Triangle.

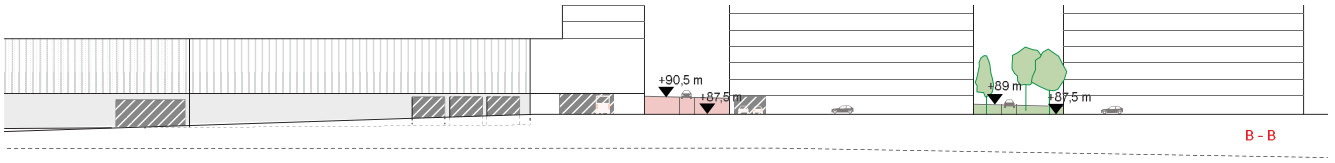
Celle-ci fait au minimum 7 mètres de large et supporte le charroi de semi-remorque. Cette voirie, connectée au carrefour de la Place Beaulieu permet également de desservir le parking souterrain pour le site Delta, la zone de stationnement des saleuses ainsi qu'éventuellement le niveau inférieur du dépôt STIB agrandi pour les bus.

La zone de voirie est situé en aplomb de l'espace paysager.

La voirie utilise le pertuis sud sous la L26.



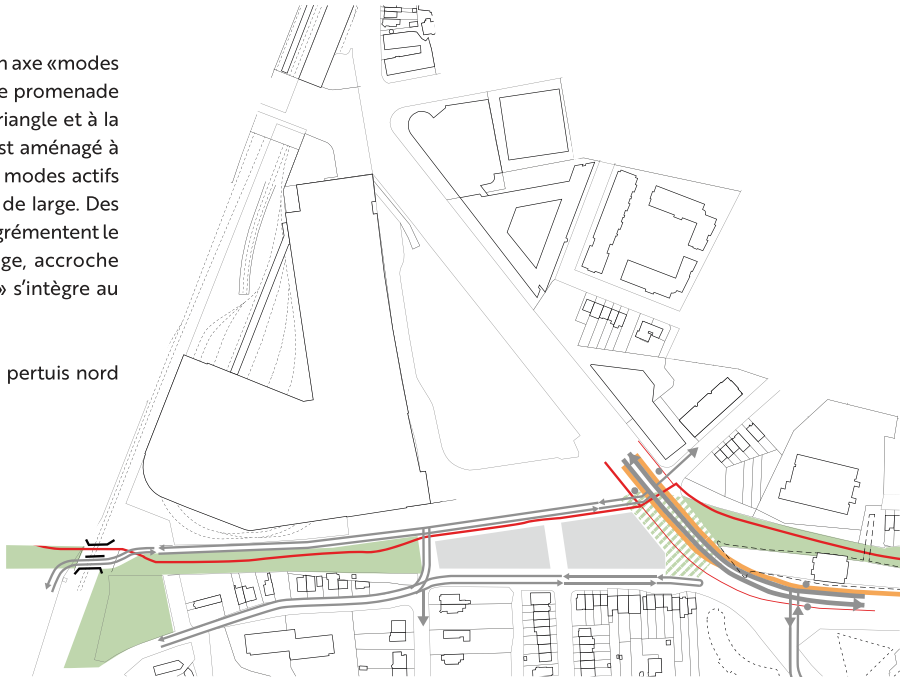




Axe «modes actifs»

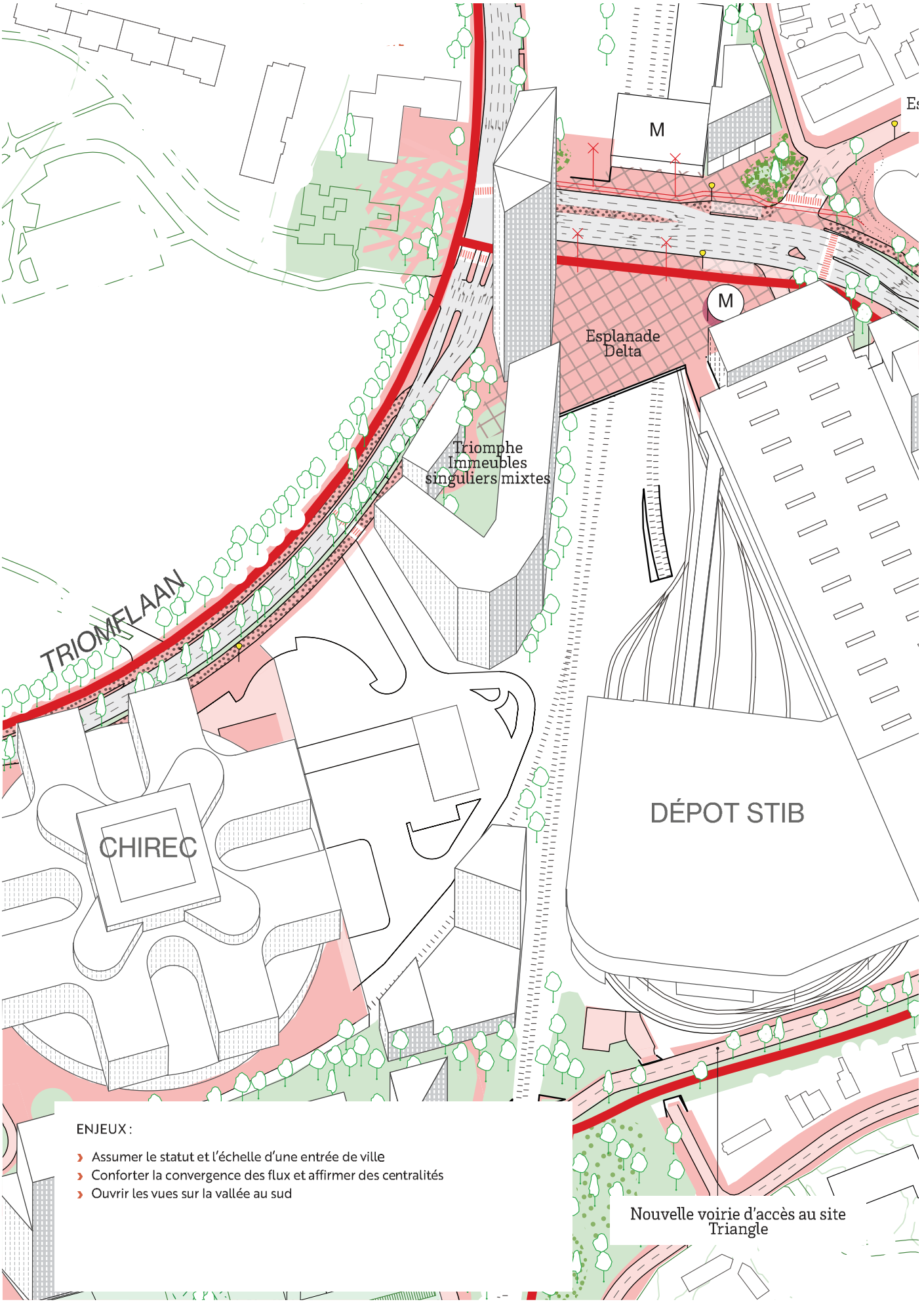
L'espace Michiels comprend un axe «modes actifs» qui connecte l'ancienne promenade du chemin de fer au site du Triangle et à la gare de Watermael. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc. L'axe «modes actifs» s'intègre au traitement paysager.

L'axe «modes actifs» utilise le pertuis nord sous la L26.



Activité dans l'espace Michiels en lien avec l'équipement

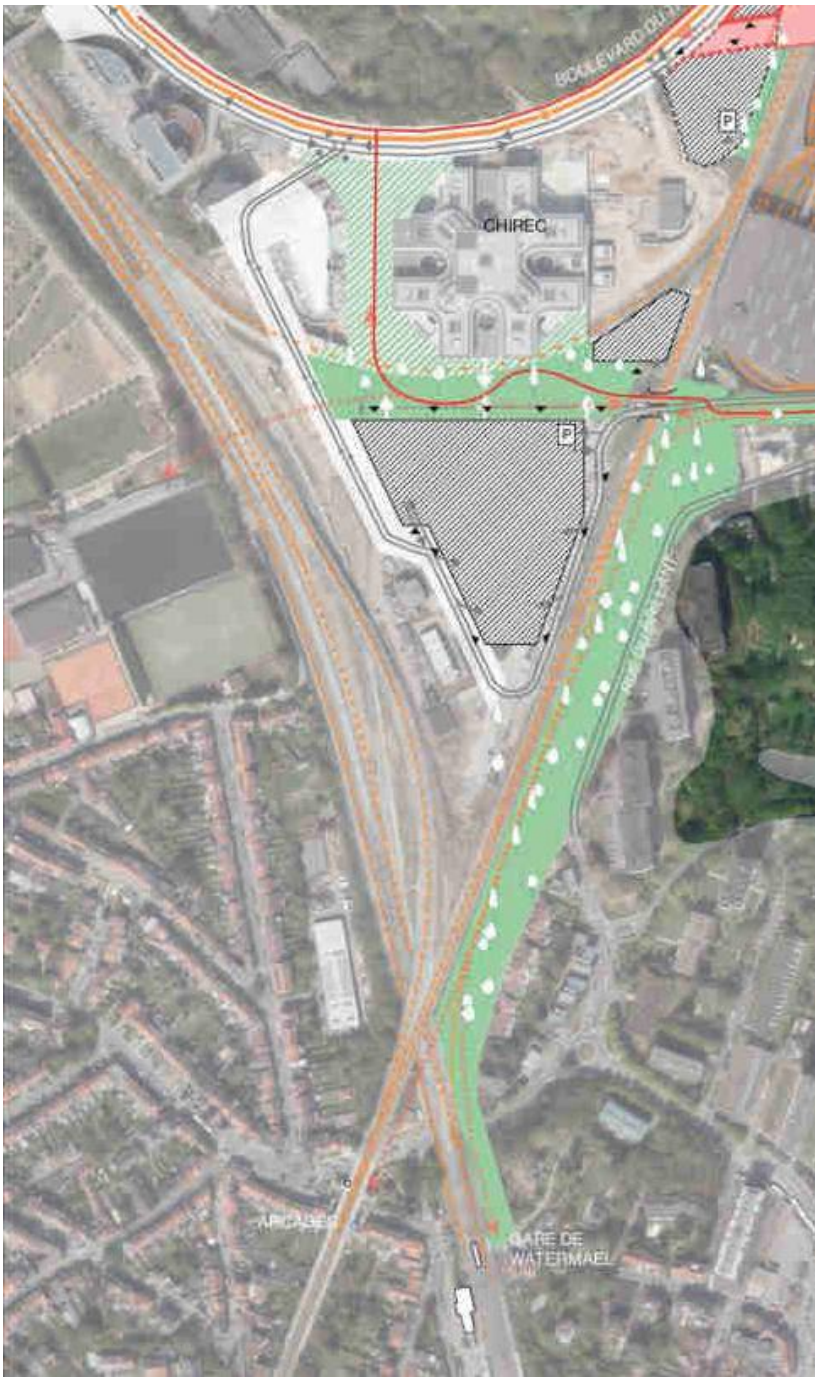
A proximité de l'équipement, l'espace vert est aménagé en conséquence et est pensé pour s'articuler avec son programme. Zone de jeux, zone de sport, aires de repos, zone de drop-on drop-off pour l'école, zone de stationnement vélos, parvis de l'école.


M
M
Esplanade
Delta
Triomphe
Immeubles
singuliers mixtes
TRIOMFLAAN
CHIREC
DÉPOT STIB
ENJEUX :
› Assumer le statut et l'échelle d'une entrée de ville
› Conforter la convergence des flux et affirmer des centralités
› Ouvrir les vues sur la vallée au sud
Nouvelle voirie d'accès au site
Triangle


(14 m x 300 m)
TE JAVAUXLA
Boulevard urbain à deux rives (40 m x 450 m)
GIA
quartier Jules Cockx
M
Place Beaulieu
CHARLES MICHIELSLAAN
espace michiels
Couverture de l'E411
Liaison Brême Javaux

2.2. SITE 2 : TRIANGLE




CHIREC
P
P
GARE DE
WATERMAEL



Vocation :

Le développement du site Triangle vise à désenclaver ce site caractérisé par la forte présence des infrastructures. L'objectif du PAD est de l'intégrer aux dynamiques urbaines, en aménageant des continuités d'espaces publics permettant son désenclavement, et le développement d'un quartier mixte.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment au PRDD, qui reprend l'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur le Triangle-Delta, ainsi que dans les lignes directrices de l'aménagement de Delta-Triangle dont les orientations ont été approuvées par le Gouvernement le 14 juillet 2016. Notamment :

- L'organisation générale du site à partir d'une voirie périphérique qui suit la géométrie du site et dessert les différents programmes disposés en mitoyenneté horizontale (formant ainsi un socle commun). Cette voirie sera également accessible aux modes doux.
- La nécessité d'implantation d'une voirie en pente qui permet de lier l'aboutissement de l'E411 au niveau de dalle CHIREC.
- L'implantation d'une programme d'équipements et/ ou d'activités productives et/ ou logistiques (par exemple un centre de l'ARP à mutualiser avec un dépôt de transport en commun de la STIB).
- L'implantation d'un programme de logements.
- La nécessité pour chaque activité s'implantant dans le socle de réaliser un niveau de toiture continu permettant ainsi de développer un espace vert sur la toiture conjointe.
- A partir du niveau de toiture, des émergences de logements, équipements d'intérêt collectif ou bureaux peuvent être développés soit au-dessus des activités installées dans le socle, soit en mitoyenneté horizontale à ceux-ci.
- La nécessité de désenclaver le site au maximum, tant pour les véhicules mécanisés que pour les piétons et cyclistes.

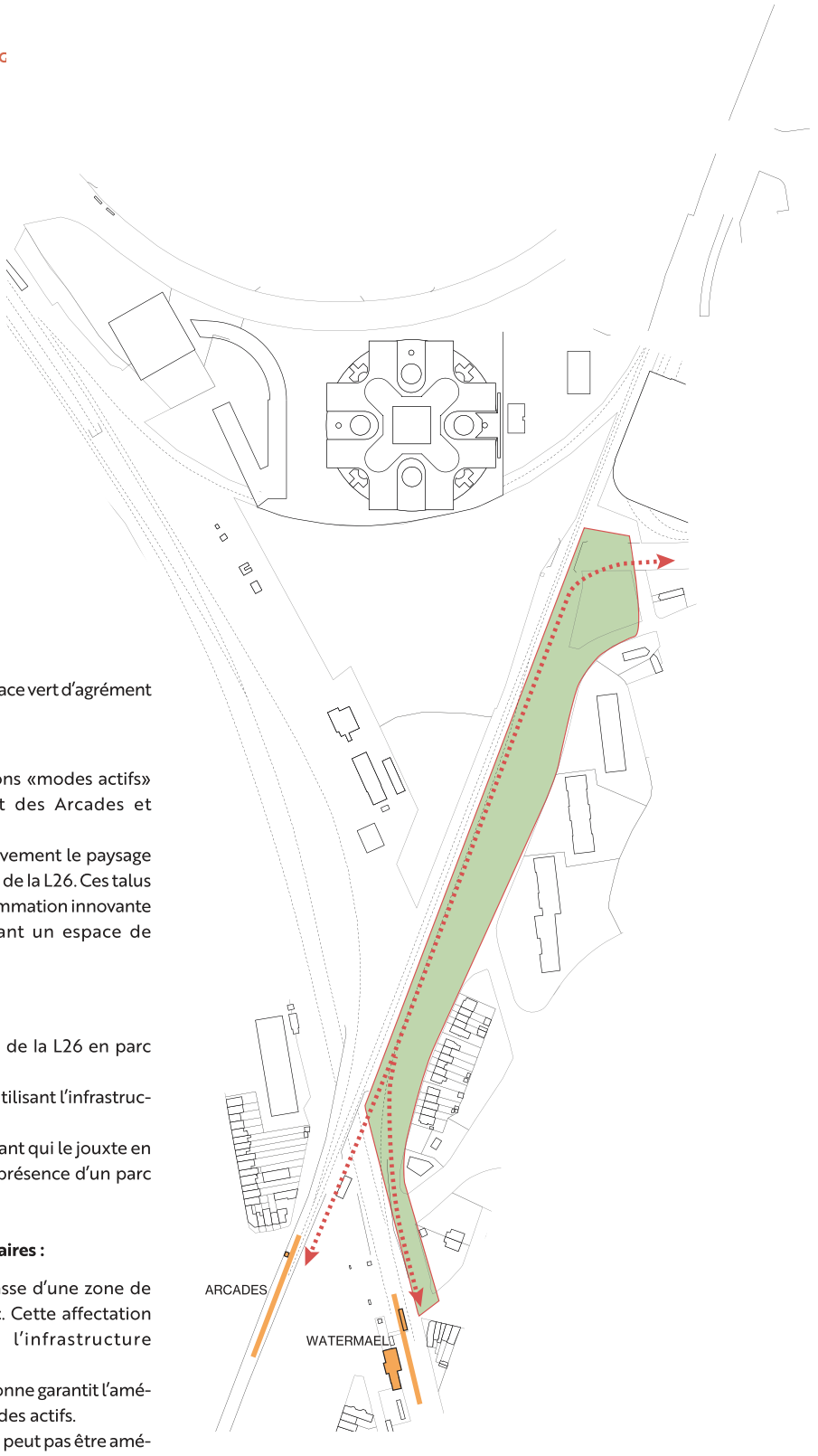


Principe d'aménagement :

Pour répondre à ces enjeux, le PAD préconise le développement de 3 sites dont les aspects stratégiques sont développés dans les pages suivantes :

- L'aménagement du Parc L26 pour participer au désenclavement du site pour les modes actifs en confortant une connexion de la Gare de Watermael jusqu'à l'Espace vert Michiels et la station Beaulieu ;
- L'aménagement d'un Parkway entre le CHIREC et le quartier urbain d'activités et de logements pour d'une part, désenclaver le site au nord et à l'est et, d'autre part pour créer un espace public de qualité et en continuité avec les structures urbaines pour «accrocher» le programme de logements ;
- Face à ce parkway, l'implantation d'une zone de bâtisse triangulaire dont le front nord accueille des éléments hauts dédiés aux programmes de logements et de bureaux et la partie sud, basse, des équipements et des activités productives et/ou logistiques mixtes sur lesquels se développe un espace planté en toiture.

2.2.A. Pac L26



Vocation :

Le Parc L26 a pour vocation d'être un espace vert d'agrément permettant :

- D'une part d'améliorer les connexions «modes actifs» entre les gares de Watermael et des Arcades et Auderghem ;
- D'autre part de développer qualitativement le paysage particulier des talus de chemin de fer de la L26. Ces talus peuvent être le support d'une programmation innovante d'espace public en pente en faisant un espace de destination.

Principe d'aménagement :

- L'aménagement du talus ferroviaire de la L26 en parc paysager équipé ;
- L'intégration d'un axe modes actifs, utilisant l'infrastructure ferroviaire déclassée ;
- Le réaménagement de la Rue du Brillant qui le jouxte en voirie locale et apaisée, adapté à la présence d'un parc en lisière.

Affectation et prescriptions réglementaires :

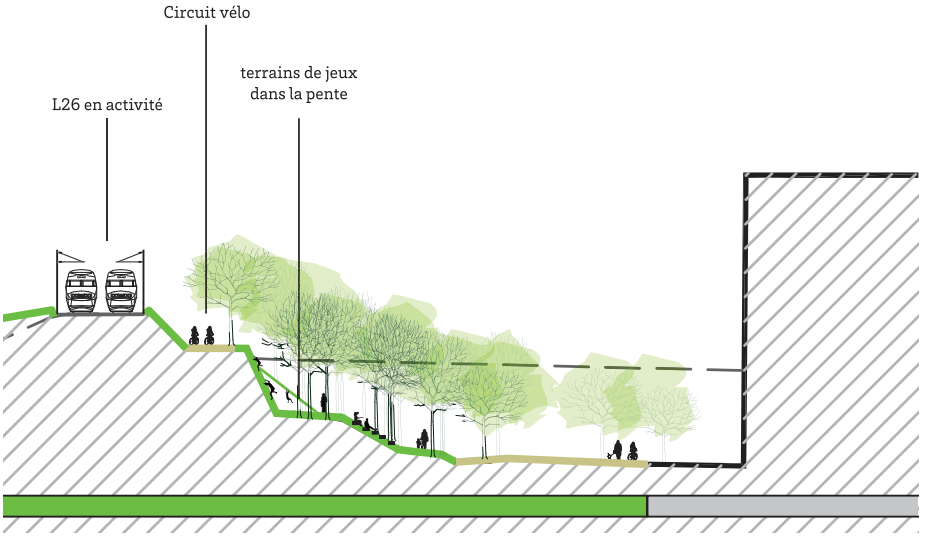
- L'affectation du site du Parc L26 passe d'une zone de chemin de fer en une zone de parc. Cette affectation nécessite le déclassement de l'infrastructure ferroviaire.
- La création d'une porosité cyclo-piétonne garantit l'amélioration des cheminements des modes actifs.
- Dans le cas où l'axe «modes actifs» ne peut pas être aménagé sur la voie de chemin de fer, les connexions "modes actifs" entre les gares de Watermael et des Arcades et Auderghem sont aménagées sur la rue du Brilliant
- Les accès à la programmation innovative d'espace public en pente organisée sur la partie des talus pouvant être accessibles au public sont dans ce cas organisés par la rue du Brilliant.

Activités dans l'espace vert

L'espace vert est aménagé pour proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant et considérant la topographie particulière afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir. Plaine de jeux, terrains de sports, etc.



Référence



Axe «Modes Actifs» et porosité cyclo-piétonne

L'espace Parc L26 comprend un axe «modes actifs» qui connecte les gares de Watermael et des Arcades à l'espace vert Michiels. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large qui peut profiter de la voie de chemin fer déclassée. Une porosité cyclo-piétonne est prévue jusqu'à la gare Arcades. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). L'axe «modes actifs» s'intègre au traitement paysager avec respect de sa fonction de corridor écologique.

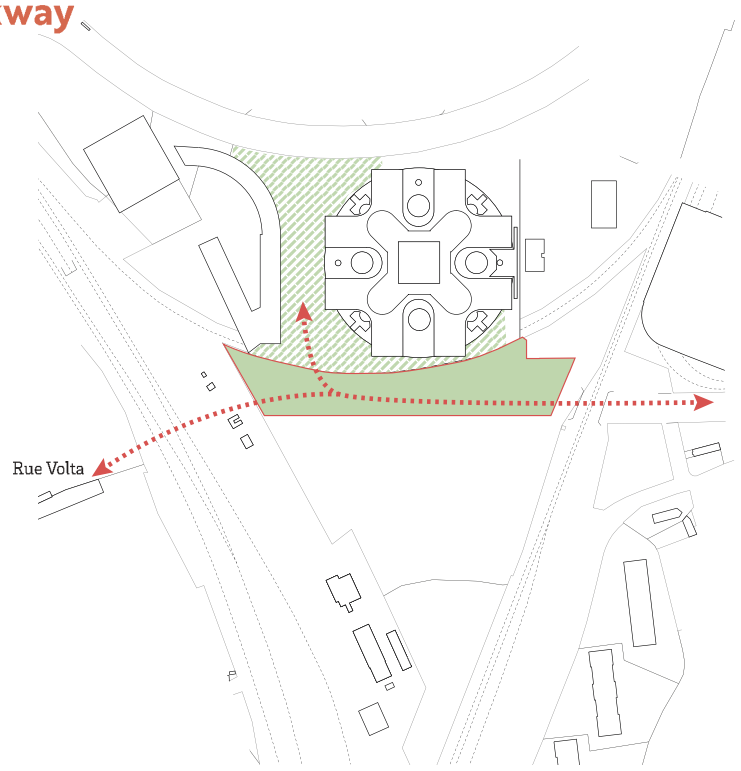
Dans le cas où l'axe «modes actifs» ne peut pas être aménagé sur la voie de chemin de fer, il est aménagé sur la rue du Brilliant à partir d'une rue cyclable*.



Référence

* A préciser sur base de l'Etude technique pour la réalisation d'une voie verte entre Moensberg (Uccle) et Delta (Auderghem).

2.2.B. Parkway



Vocation :

La vocation du Parkway est d'être un espace d'agrément permettant de désenclaver le site du Triangle sous plusieurs formes :

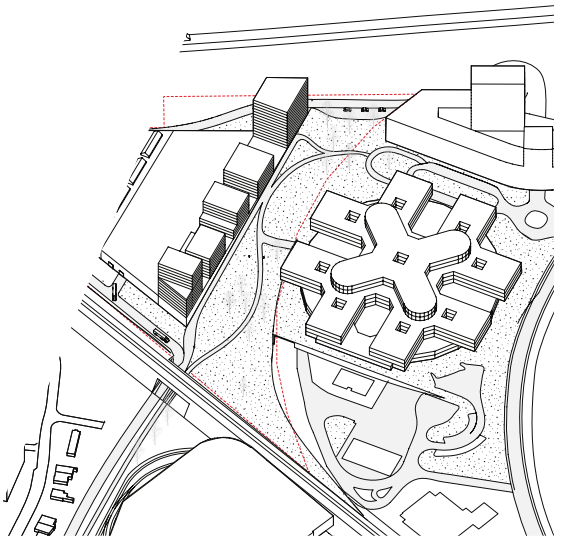
- D'une part, en permettant des connexions «modes actifs» entre le niveau haut du Chirec, l'espace vert Michiels et la Gare de Watermael situés au niveau bas du site ;
- D'autre part, de donner les qualités de relations nécessaires au programme de logements et de bureaux avec l'espace public qu'il représente, conçu dans la continuité d'espaces publics existants ou programmés ;
- Enfin, d'offrir aux logements programmés sur le site de l'habitabilité, en articulant leurs relations avec les infrastructures fort présentes que sont le Chirec, qui pourra également en profiter, et la voie de chemin de fer L26B .

Principe d'aménagement :

- Un espace public en pleine terre et en pente douce, comprenant un axe modes actifs et aménagé de manière paysagère et intégrant du mobilier urbain adapté ;
- Un traitement paysager favorisant l'infiltration ;
- L'espace public rejoint les niveaux qui déterminent les barrières du site. Ainsi il rejoint le niveau de la dalle du Chirec au nord ouest et le niveau bas du pertuis sous la L26 ;
- Cet espace public en pente détermine le niveau des rez-de-chaussée des immeubles qui s'y accrochent ;
- La réalisation du Parkway devra se réaliser en intégrant les contraintes d'ELIA et d'Infrabel.

Affectation et prescriptions réglementaires :

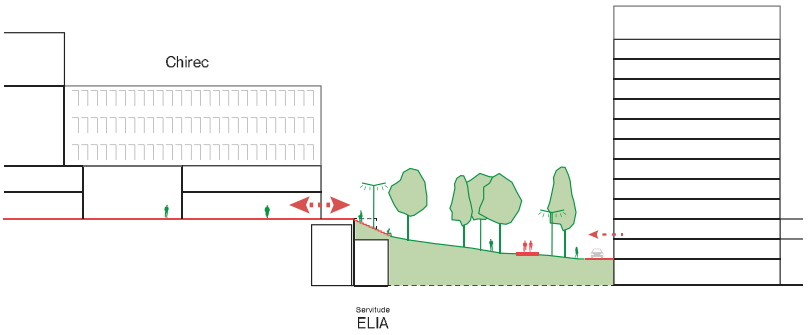
- L'affectation du site du Parkway passe d'une zone de chemin de fer en une zone d'entreprises en milieu urbain dotée d'une zone en surimpression Parkway spécifique.
- Celle-ci garantit l'aménagement en parc majoritairement en pleine terre.
- Une porosité cyclo-piétonne en surimpression garantit l'amélioration du maillage cyclo-piéton.



vue axonométrique illustrant le Parkway

Activités dans l'espace vert

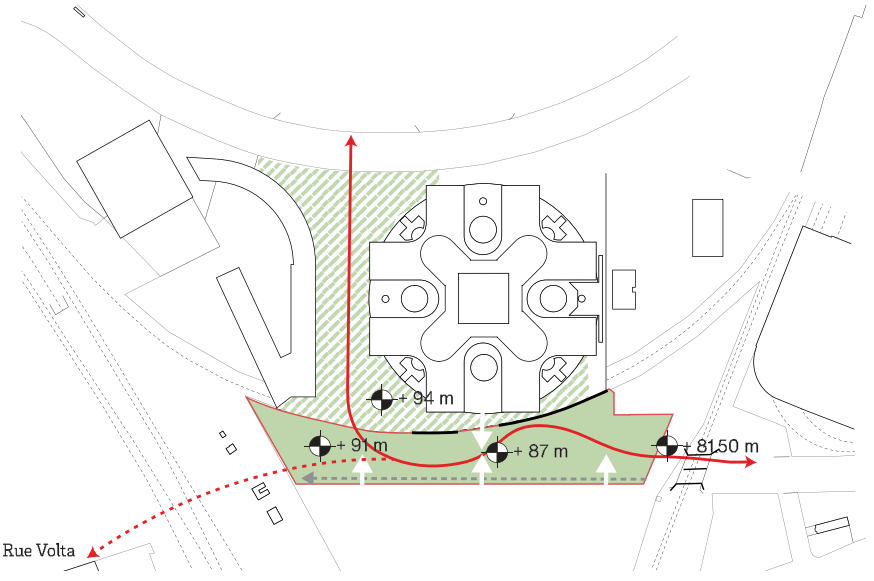
Le Parkway est aménagé afin de proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir tels des plaines de jeux, terrains de sports, kiosques, etc. Cet aménagement entend répondre à sa vocation d'espace d'agrément, tant pour le Chirec, que pour les programmes préconisés sur le site du Triangle.



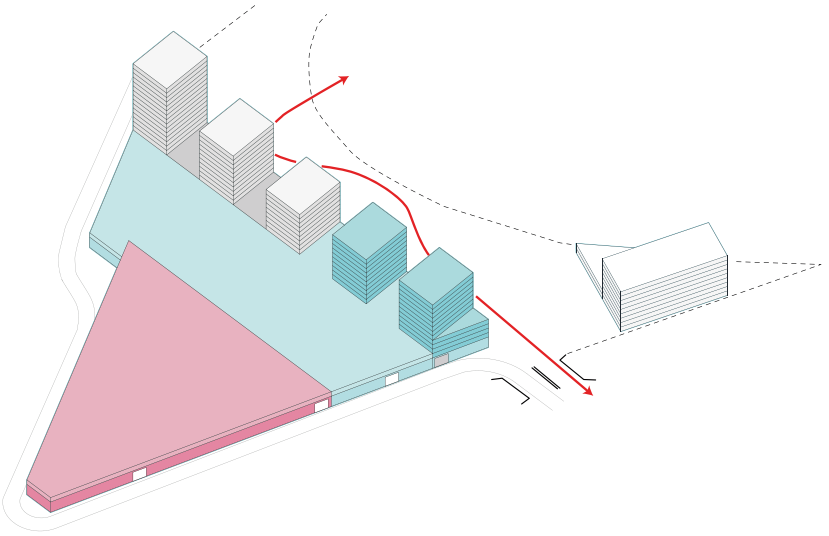
Porosité cyclo-piétonne

Le Parkway comprend une porosité cyclo-piétonne qui connecte l'espace vert Michiels et le parc L26 à l'esplanade du Chirec et au Boulevard du Triomphe. Cette porosité est aménagée à partir d'une promenade en pente pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). La porosité cyclo-piétonne s'intègre au traitement paysager.

L'aménagement de la porosité cyclo-piétonne permet le passage des véhicules du SIAMU.



2.2.C. Quartier urbain d'activités et de logements



Vocation :

Le développement d'un quartier mixte sur le site Triangle entend favoriser son désenclavement en l'intégrant dans les dynamiques urbaines.

Il répond aux objectifs régionaux inscrits notamment au PRDD, qui reprend l'implantation d'un nouveau quartier mixte (équipements/logements/espaces verts) sur Delta-Triangle, ainsi que dans les lignes directrices de l'aménagement de Delta-Triangle dont les orientations ont été approuvées par le Gouvernement le 14 juillet 2016.

Le quartier mixte a ainsi comme vocation d'accueillir des équipements et des activités productives et/ou logistiques sur sa pointe sud, tandis que sur sa face nord se développe un programme de logements qui bénéficient d'une accroche urbaine grâce au Parkway et/ou de bureaux liés aux activités présentes dans la pointe sud.

La toiture des équipements et activités productives et/ou logistiques est aménagée en espace planté qui pourrait être accessible au public, et orienté de préférence vers la création d'un pôle d'agriculture urbaine en toiture, participant à en faire un espace de destination.

Principe d'aménagement :

- Une zone de bâtisse triangulaire, desservie par une voirie périphérique qui rejoint le niveau du CHIREC et participe à son désenclavement vers la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;
- Des immeubles dédiés aux équipements, activités productives et/ou logistiques situés sur la partie sud de la zone de bâtisse. Ceux-ci s'implantent afin de réaliser un niveau de toiture continu à la hauteur de la dalle existante du centre hospitalier permettant ainsi de développer un espace planté (par exemple : agriculture urbaine) sur la toiture conjointe.
- Un front urbain dédié à un programme de logement un programme et/ou de bureaux liés aux activités présentes dans la pointe sud, qui s'accrochent au Parkway et qui émergent du niveau de la dalle existante du centre hospitalier ;
- La création d'un espace planté, et orienté de préférence vers la création pôle d'agriculture urbaine en toiture, accessible au public, à niveau avec le niveau de la dalle existante du centre hospitalier.

Affectation et prescriptions réglementaires :

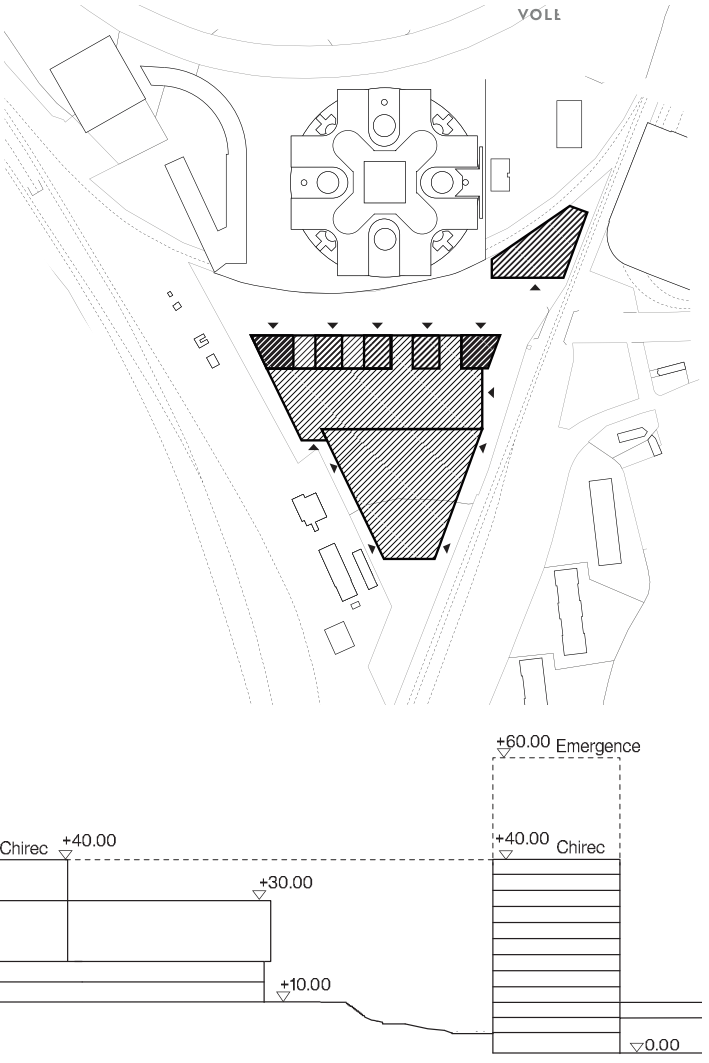
L'affectation du site du quartier urbain d'activités et de logements passe d'une zone de chemin de fer en une zone d'industrie urbaine sur la partie sud et une zone d'entreprises en milieu urbain correspondant au front urbain.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- un niveau de toiture continu définissant une dalle à la hauteur de la dalle existante du centre hospitalier pouvant accueillir le programme prévu ;
- la mixité programmatique ;
- les gabarits, dont un repère paysager ;
- les dégagements latéraux entre les immeubles du front urbain ;
- la localisation des accès aux logements en façade des rez-de-chaussée donnant sur le parkway.

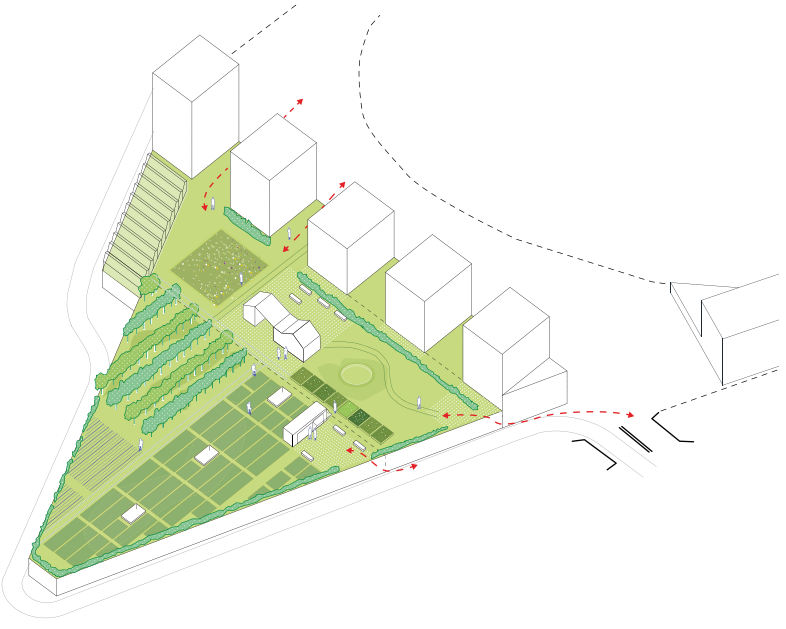
Zône et front de Bâtisse

Des nouvelles zones de bâtisse sont établies sur le site. L'implantation des immeubles est réalisée à l'alignement/front de bâtisse le long des liserés figurant sur le schéma ci-contre. Les gabarits proposent d'une part une emprise triangulaire dont une partie basse arrivant à une hauteur correspondant à la hauteur du niveau de la dalle du Chirec, accueillant des niveaux d'espaces logistiques ou d'équipements et des parkings ; et cinq émergences côté parkway d'une hauteur maximale correspondant à la hauteur du Chirec (40m), à l'exception de l'émergence la plus à l'ouest dont la hauteur maximale dépasse de 20 m maximum le centre hospitalier afin d'agir comme repère paysager. Ces émergences sont dédiées à des logements ou des bureaux dont les accès se font sur la façade nord côté parkway. Des dégagements latéraux entre ces émergences garantissent le bon ensoleillement du Parkway. D'autre part, une zone de bâtisse est proposée au nord-est, celle-ci propose une hauteur maximale correspondant à la hauteur du Chirec (40m), avec un socle dont le programme et la façade s'articule avec l'espace du Parkway.



Pôle d'agriculture urbaine en toiture

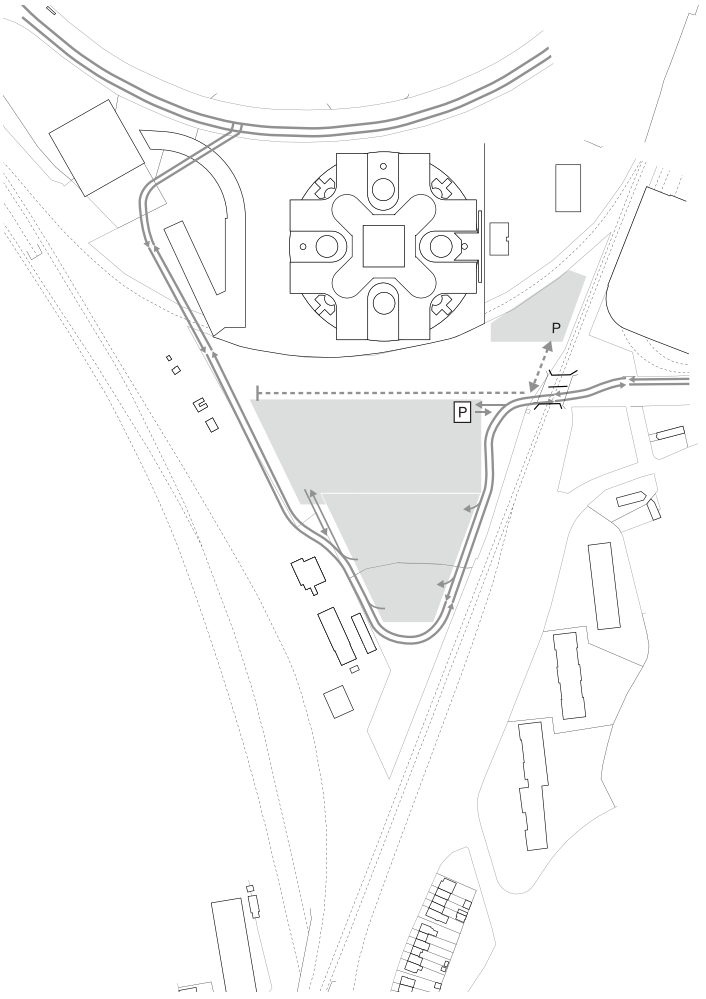
Un espace paysager planté dédié de préférence à l'agriculture urbaine est prévu sur la dalle (niveau Chirec) de l'emprise triangulaire. Cet espace pourrait être accessible au public et pourrait comprendre des espaces de productions agricoles (ferme urbaine), des potagers collectifs, des serres, des espaces verts pérennes plantés, et/ou des espaces pédagogiques ainsi que des abris et espaces d'accueil. Le traitement de la toiture permet la rétention des eaux de pluie et la gestion de celles-ci pour limiter le ruissellement. Les éventuels espaces techniques en toiture propres au besoin des programmes localisés dans les immeubles sont limités au maximum, regroupés et mutualisés sur la toiture.



Espaces de circulation et accès

Le site est desservi par une voirie périphérique longeant la zone de bâtisse triangulaire, connectée à l'est au carrefour Beaulieu via une nouvelle voie (2.1.e) passant par le pertuis de la L26 qui est dédoublé, et connectée au nord au boulevard du Triomphe via la rampe Infrabel et l'accès au parking du Chirec. Il s'agit d'une voirie pour du trafic à destination du site Triangle ou du Chirec. Cette voirie ne constitue pas une liaison permettant au trafic routier de relier le carrefour Beaulieu au boulevard du Triomphe. Cette voirie fait minimum sept mètres de large et permet le passage de charroi de semi-remorque. Les accès «véhicule» aux immeubles du site triangle sont organisés le long de cette voirie circulaire et sont limités par immeuble. Les réglementations en vigueur sont d'application.

Côté Parkway (2.2.b) une voirie de desserte en cul-de-sac conçue comme un espace partagé permet le passage ponctuel des véhicules des habitants pour les chargements/déchargements, des véhicules de livraison et des véhicules d'entretien et SIAMU. Ceux-ci peuvent également emprunter la porosité cyclo-piétonne aménagée au sein du Parkway.



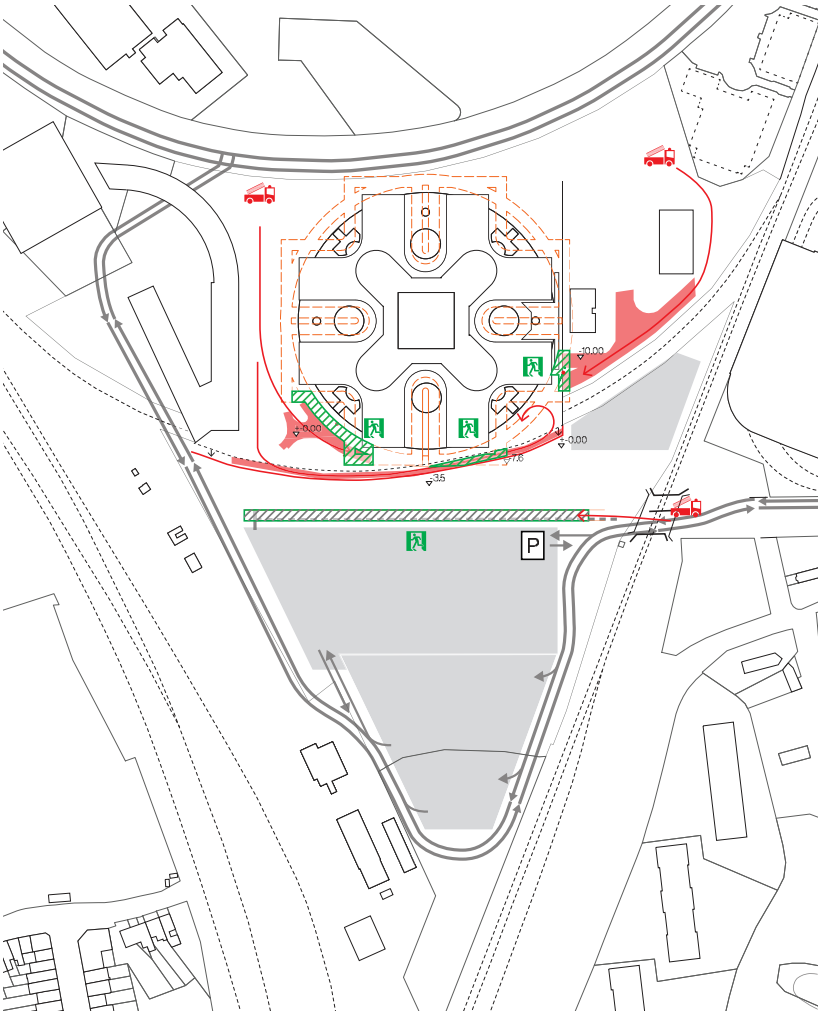
Accessibilité des services de secours

La mise en oeuvre du parkway permet de garantir l'accessibilité opérationnelle SIAMU des façades sud du centre hospitalier.

A ce titre, l'aménagement du Parkway, et plus spécifiquement du recul du mur de soutènement de 4m pour garantir la servitude ELIA et un chemin d'évacuation pour le chemin de fer, peut permettre d'aménager une zone d'accès accessible aux véhicules SIAMU au niveau de la dalle du centre hospitalier sur toute la façade sud.

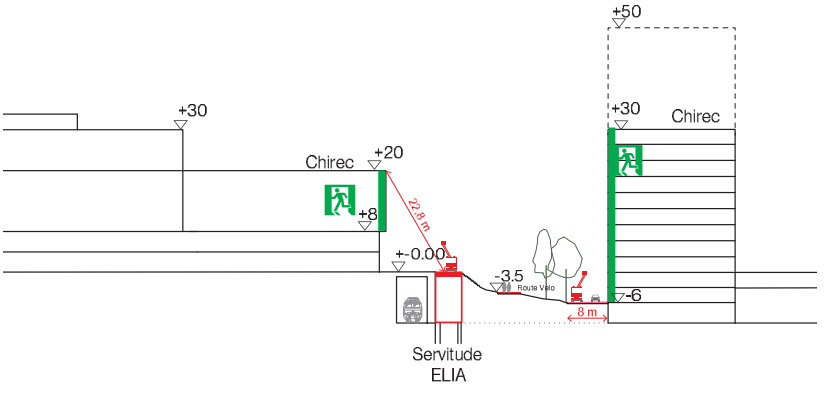
L'aménagement permet de cette manière au CHIREC de répondre aux normes de base avec une accessibilité garantie depuis le niveau de la dalle et accessible directement depuis le Boulevard du Triomphe par l'esplanade du CHIREC.

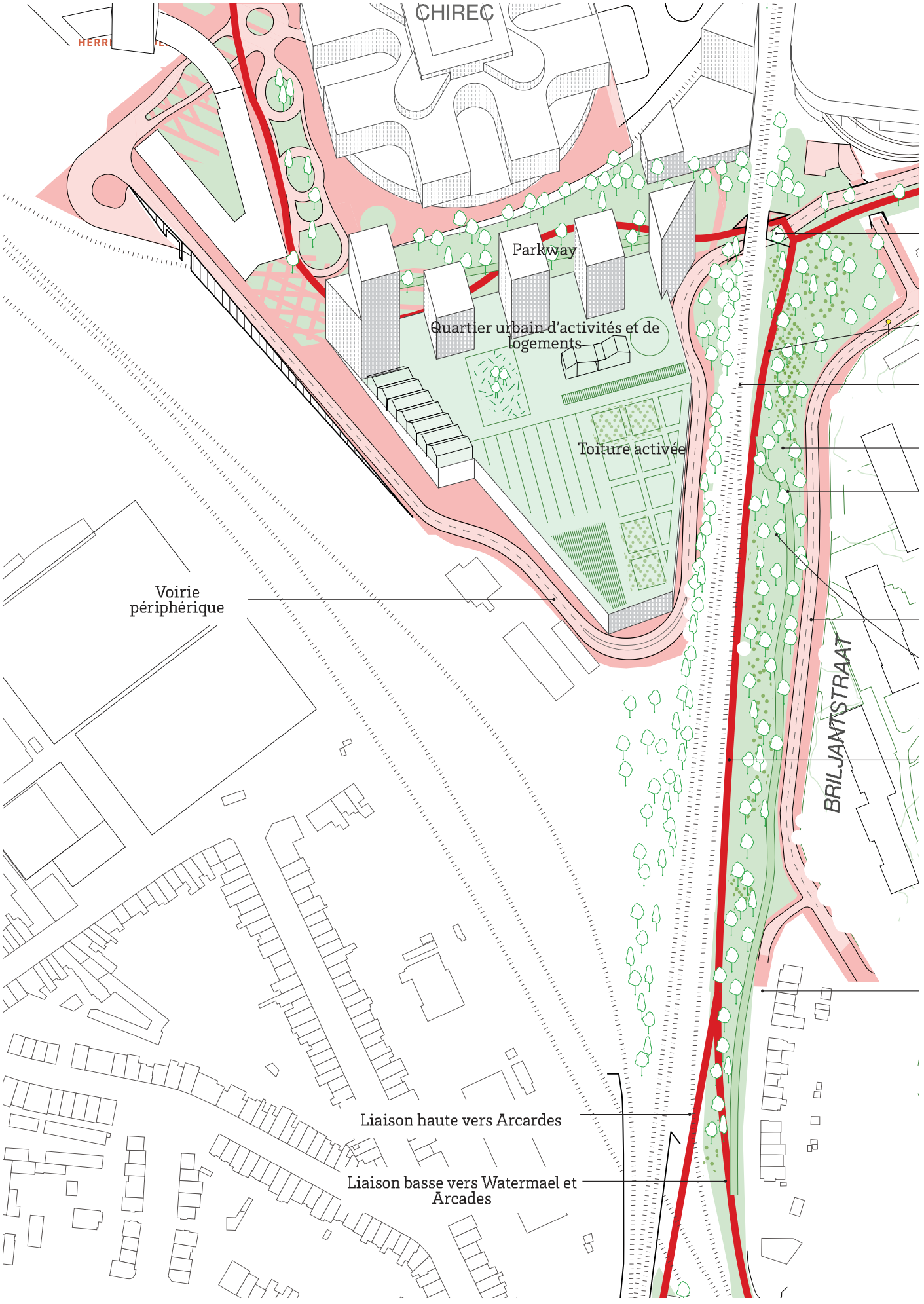
La voie de desserte en cul-de-sac permet quant à elle l'accessibilité opérationnelle des façades des immeubles à l'alignement du quartier urbain d'activités et de logements.



Zones d'accès accessible aux véhicules SIAMU

Zones d'accessibilité opérationnelle aux façades




CHIREC
Parkway
Quartier urbain d'activités et de logements
Toiture activée
Voirie périphérique
BRILJANTSTRAAT
Liaison haute vers Arcardes
Liaison basse vers Watermael et Arcades

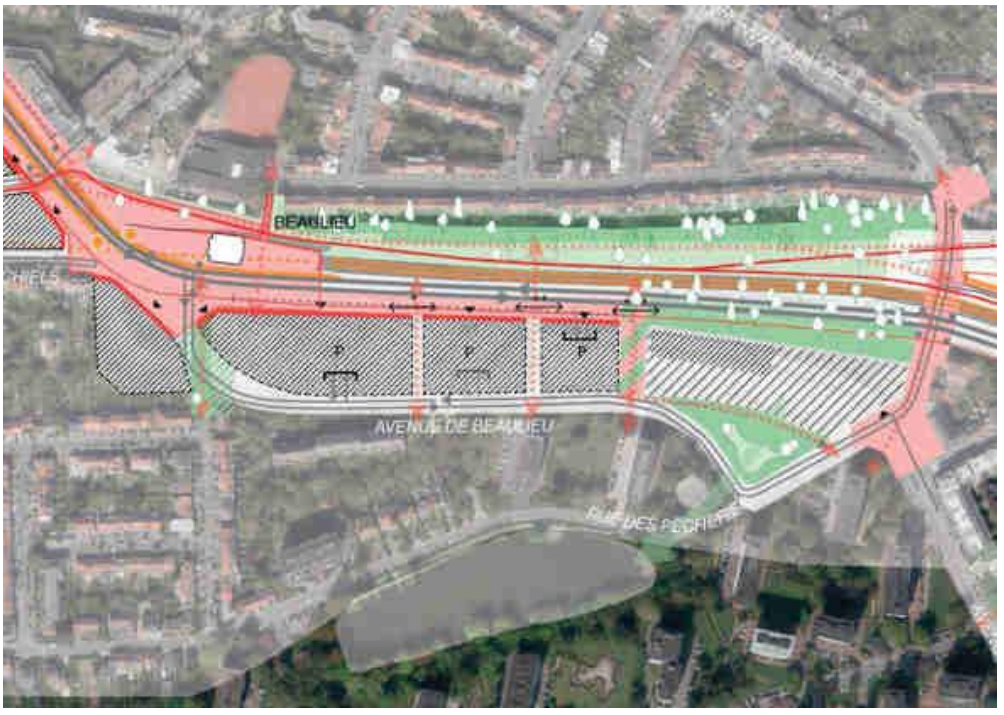


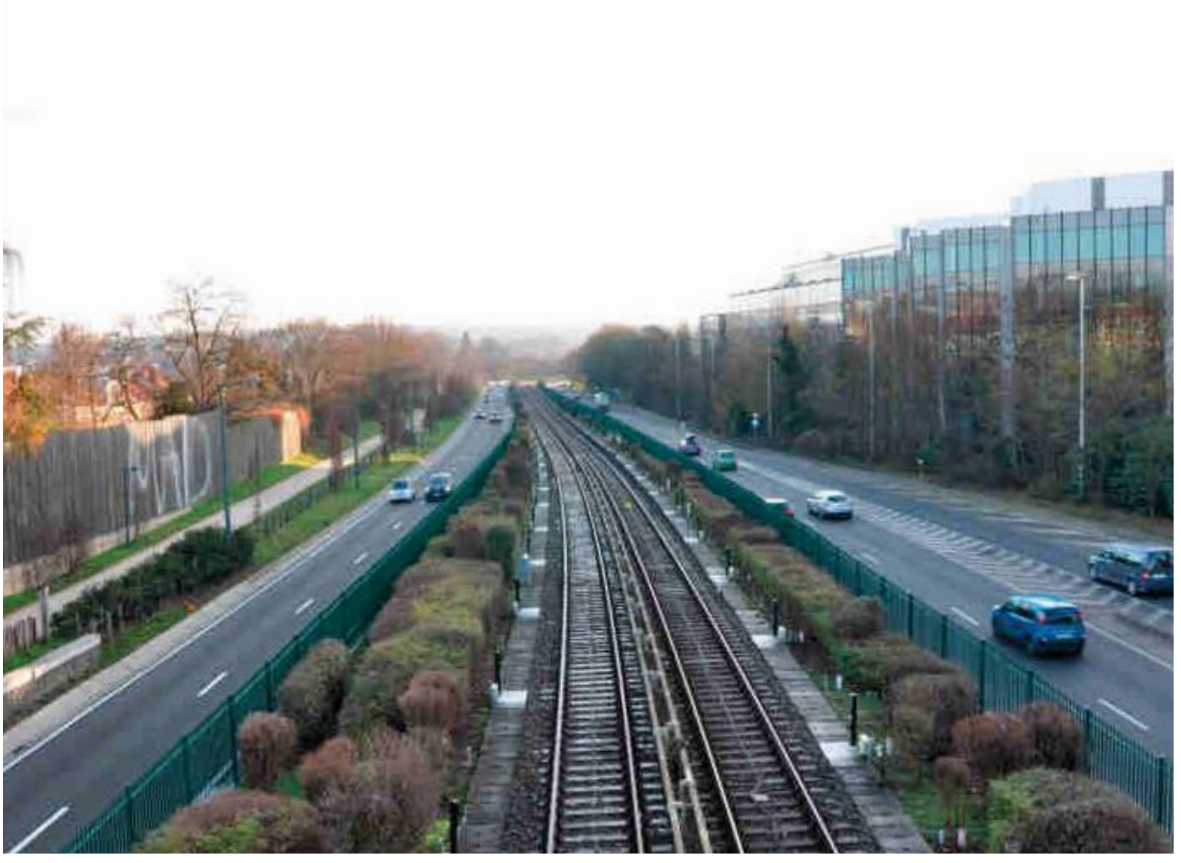
ENJEUX :

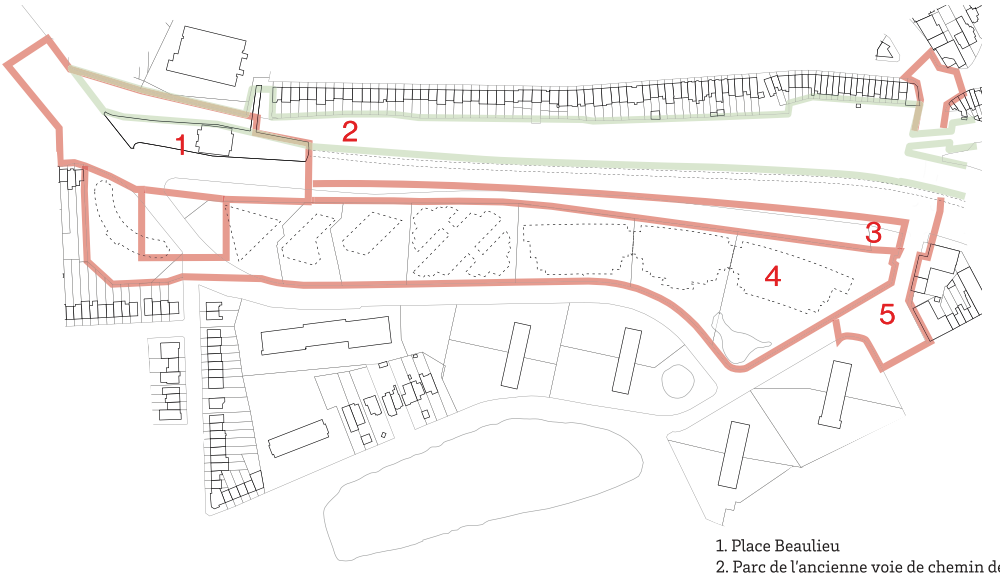
- Valoriser le paysage ferroviaire
- Raccorder les gares de Watermael et Arcades au réseau cyclable à travers le parc
- Valoriser les continuités paysagères

2.3. SITE 3 : BEAULIEU




BEAULIEU
AVENUE DE BEAULIEU





1. Place Beaulieu
2. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer
3. Parvis du quartier de bureaux et logements
4. Quartier de bureaux et logements
5. Viaduc de Watermael

Vocation :

Le site Beaulieu est un moment de transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, représentée par le site Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmés, et une zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek.

C'est aussi sur ce site que l'infrastructure du métro rejoint la surface, délimitant deux rives de part et d'autre de la barrière physique qu'elle créée.

Le PAD utilise cette situation pour qualifier différemment ces deux rives. La rive nord est dédiée à la création d'espaces publics qualitatifs, de promenade pour les modes actifs et de séjours pour les quartiers, permettant de relier et d'offrir une armature publique à ce territoire aujourd'hui marqué par les infrastructures.

La rive sud quant à elle accueille le nouveau boulevard urbain de la voirie métropolitaine Léonard - Delta de 2x2 bandes.

Sur cette rive sud se présente au niveau de Beaulieu une bande - représentant une barrière supplémentaire- de bâtiments de bureaux monofonctionnels.

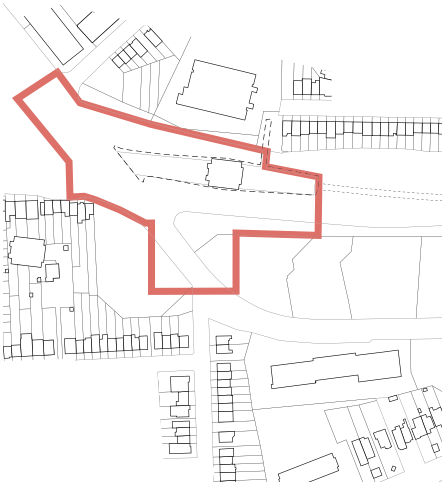
L'objectif du PAD est ici d'y amener une meilleure intégration urbaine et une mixité programmatique qui permettent de «faire ville» et d'améliorer les relations entre les quartiers d'habitations situés au sud, et la Place Beaulieu, qui se veut un espace public de convergence et d'intermodalité.

Principe d'aménagement :

Le site Beaulieu est subdivisé en 5 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- La Place Beaulieu dont la vocation est d'être un élément d'articulation et de rotule entre les voiries et les quartiers environnants, développant un espace public attractif de convergence et d'intermodalité ;
- Le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer, dont la vocation est d'aménager qualitativement les relations «modes actifs» de Demey à Beaulieu, complétant le maillage d'espace vert et de connexion écologique depuis la Forêt de Soignes et d'en faire un lieu de destination, offrant des espaces d'agrément et de repos pour les quartiers environnants ;
- Le Parvis du quartier de bureaux et logements, dont la vocation est d'articuler de manière qualitative la relation entre les immeubles programmés et le boulevard, qui comprend une voie de desserte ;
- Le Quartier de bureaux et logements proprement dit, dont les principes d'aménagement visent à une meilleure intégration urbaine et au développement d'une mixité programmatique ;
- Le Viaduc de Watermael, qui vise à qualifier la traversée des faisceaux d'infrastructure et d'améliorer les relations inter-quartiers.

2.3.A. Place Beaulieu



Vocation :

La place Beaulieu est située à l'articulation de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmé.

Elle comprend les accès à la station de métro Beaulieu, ainsi que les arrêts de bus de lignes structurantes.

La place Beaulieu est aménagée comme un espace public répondant à cette double vocation d'articulation et d'intermodalité.

Elle agit comme un espace public de rotule au niveau de la figure linéaire de l'entrée de ville et les connexions vers le site Triangle, l'Avenue Michiels et la Rue Maurice Charlent, tout en étant un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants.

Sa situation, au croisement de ces différentes voiries, offre de plus des perspectives visuelles importantes et une lisibilité de la structure urbaine qui permet de matérialiser son rôle d'articulation et de lieu de convergence.

Elle est également un moment de croisement entre les grandes continuités paysagères longitudinales prévues au PAD (du site Triangle à la Forêt de Soignes) et la structure plus urbaine de la rue-boulevard Jules Cockx.

Enfin, sa topographie particulière, héritée de sa situation 'au milieu' de l'autoroute, permet d'envisager une relation très qualitative entre la station de métro et le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer programmé d'où il serait possible d'accéder aux quais de métro de plain-pied.

Principe d'aménagement :

- La place est conçue comme un large espace ouvert unitaire permettant de dégager des perspectives visuelles importantes sur son environnement ;
- Les voiries sont localisées centralement à l'espace ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées, l'axe «modes actifs» du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer la traverse ;
- L'espace d'inter-modalité s'organise principalement face à la station de métro côté sud ;
- Un espace public paysager, articulant les différences de niveaux est créé au nord en continuité du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer ;
- La Place Beaulieu reconfigure l'articulation de l'Avenue de Beaulieu sur la voirie métropolitaine Léonard - Delta en confortant la structure des îlots des quartiers situés au sud. L'espace public de la Place Beaulieu s'étend au sud pour s'accrocher à ceux-ci.

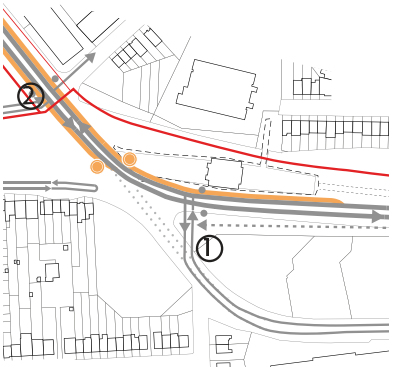
Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site de la Place Beaulieu est actuellement un espace structurant, au sein duquel la station de métro est affectée en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public. L'affectation passe sur la partie nord du site en zone de parc (voir) et des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la possibilité d'une affectation aux commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro ;
- son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Espace de circulation

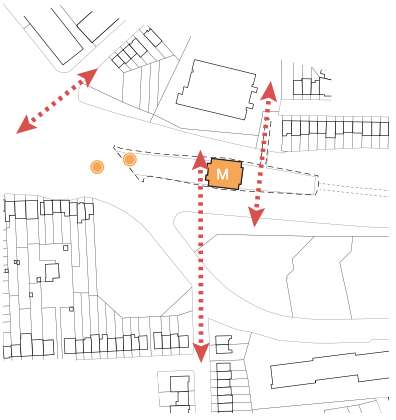
La place organise les espaces de voirie de manière centralisée sous la forme d'un carrefour à deux intersections successive (1 - Avenue Beaulieu, 2- nouvelle voirie d'accès au site Triangle et Rue Maurice Charlent). En allant vers Delta, une voie dédiée au bus est aménagée avant le carrefour pour donner la priorité à ceux-ci. En allant vers Léonard, les bus réintègrent la voirie grâce à un feu de signalisation prioritaire.



Accès à la station de métro, inter-modalité et gestion des traversées

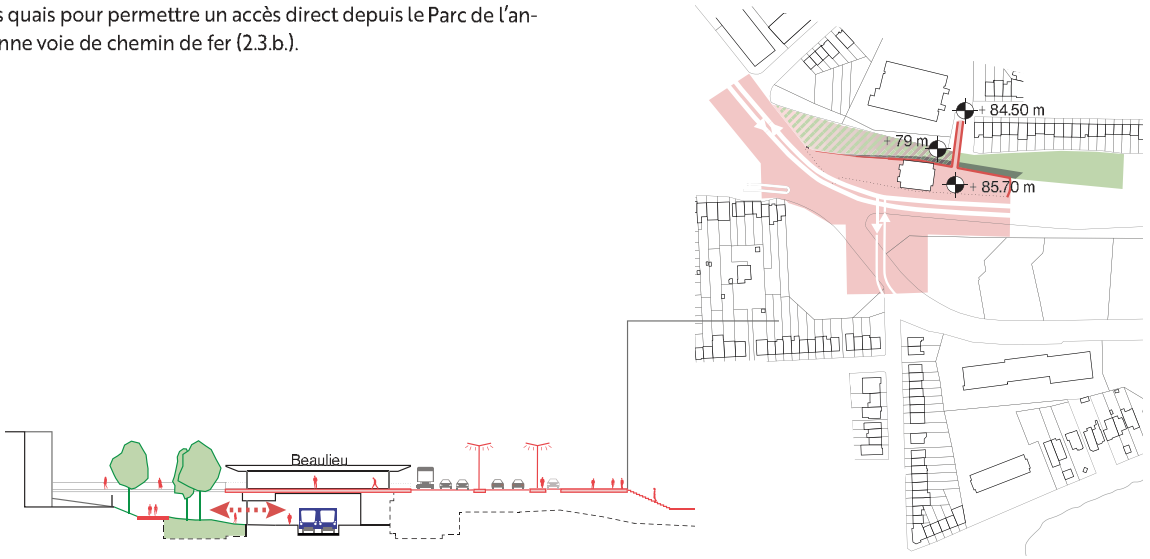
La place Beaulieu est conçue comme un espace public de convergence centrée sur la station de métro. Elle renforce les cheminements et l'accessibilité des transports publics pour le quartier. Les traversées de la voirie sont organisées en lien avec le carrefour et les feux tricolores qui sécurisent les traversées au droit de l'Avenue Beaulieu et de la Rue Maurice Charlent. Depuis l'Avenue des Meuniers, la place Beaulieu est accessible via la passerelle existante.

Les arrêts de bus sont positionnés sur la rue-boulevard Jules Cockx.

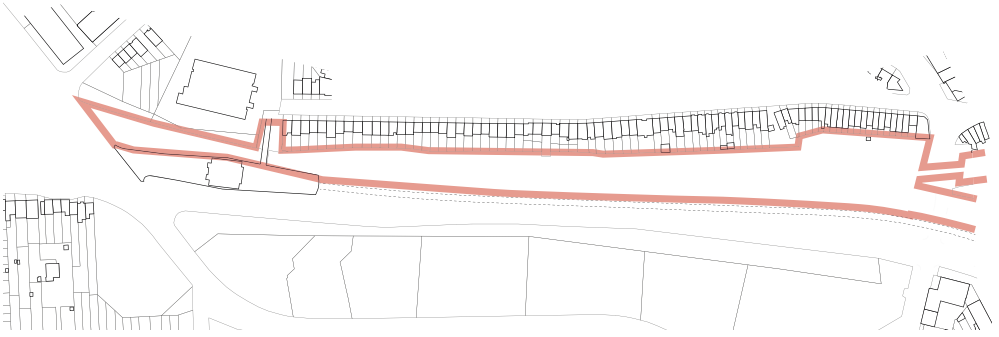


Gestion des différences de niveaux

Le PAD préconise l'ouverture de la station de métro au niveau des quais pour permettre un accès direct depuis le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer (2.3.b.).



2.3.B. Parc de l'ancienne voie de chemin de fer



Le PAD préconise la transformation de l'assiette de l'E411 situé au nord de l'infrastructure du métro en un espace vert s'étendant du Parvis programmé à Demey jusqu'à la Place Beaulieu. Cet espace vert entend d'une part conforter l'axe «modes actifs» présent mais également traiter et articuler qualitativement le rapport à l'arrière des jardins d'habitations existants et la présence de l'infrastructure du métro.

Le Parc de l'ancienne voie de chemin de fer est également conçu comme espace d'agrément et de respiration pour le quartier.

Vocation :

La vocation de cet espace vert parc est double :

- De conforter la vocation de cet espace dédié en partie aujourd'hui aux «modes actifs», et en faire également un lieu de destination, offrant des espaces d'agrément et de repos, pour les quartiers existants (zone de jeux, zone de sport, aires de repos, parcours santé) ;
- De compléter le maillage d'espace vert et de connexion biologique, des talus ferroviaires jusqu'à la Forêt de Soignes.

Principe d'aménagement :

- Un espace vert, intégrant un axe «modes actifs» et comprenant un aménagement paysager intégrant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. ;
- Des espaces d'activités confortant son rôle d'espace social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique pour le quartier ;
- Un traitement paysager articulant les relations aux jardins des habitations de l'Avenue des Meuniers par un recul suffisant, une topographie et/ou une végétation dense adaptée ;
- Un traitement paysager favorisant l'infiltration.

Affectation et prescriptions réglementaires :

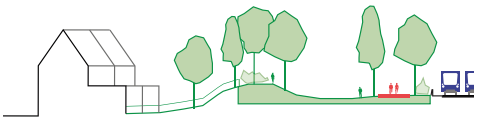
L'affectation du site du Parc de l'ancienne voie de chemin de fer passe d'un espace structurant en zone de parc.

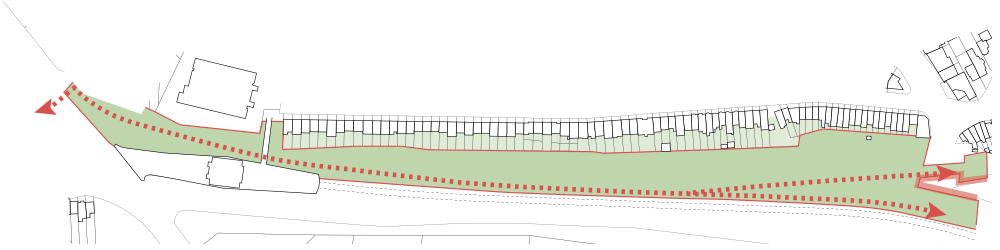
Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la possibilité de créer ou modifier des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation durant toute la période précédant la réalisation du plan pour permettre la mise en œuvre de la stratégie de mobilité du PAD.
- l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création d'une porosité cyclo-piétonne.

Porosité cyclo-piétonne

Le parc comprend une porosité cyclo-piétonne qui reprend l'axe «modes actifs» existant et le conforte. Celui-ci continue l'axe «modes actifs» métropolitain venant de Léonard et celui de la promenade de l'ancien chemin de fer vers Woluwe et les connecte aux axes modes actifs présents dans l'espace vert Michiels et sur la rue-boulevard Jules Cockx. La porosité est aménagée à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairage, accroche vélo, etc.). Il s'intègre au traitement paysager du parc.





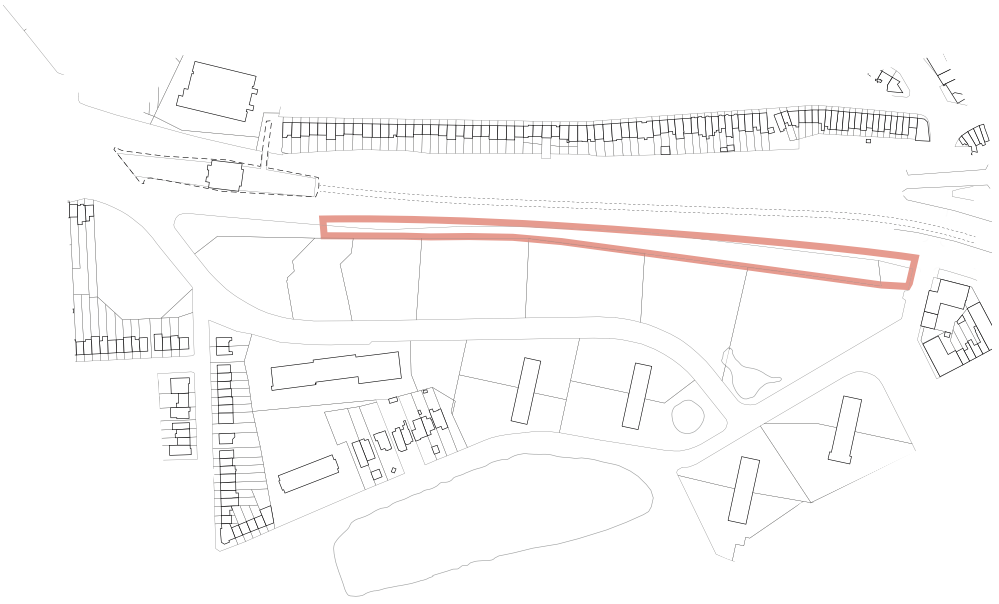
Activités dans l'espace vert

L'espace vert est aménagé pour proposer des programmes et activités s'articulant avec le contexte du quartier environnant afin d'être un espace de promenade, de détente, de rassemblement et de loisir. Plaine de jeux, terrains de sports, kiosque, etc.

L'aménagement de l'espace vert est réalisé de telle manière à garantir une privacité aux jardins des habitations de l'Avenue des Meuniers par un recul suffisant des activités et un traitement végétal plus dense. Eventuellement et en fonction de la topographie, certains de ces jardins peuvent bénéficier d'un accès piéton sur le parc. Celui-ci est alors aménagé afin de garantir une zone de recul suffisante, avec un traitement paysager générant une privacité de cet accès.



2.3.C. Parvis du quartier de bureaux et logements



Vocation :

Le parvis du quartier de bureaux et logements est un espace public structurant le quartier, qualifiant le rapport entre celui-ci et les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs.

Il matérialise dans son aménagement la transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, représentée par le site Delta et la rue-boulevard Jules Cockx programmés et la Place Beaulieu, et un zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek vers la Chaussée de Watermael.

Ses larges espaces piétons minéraux délimitent dans sa première partie un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, sur lesquels sont situés les accès piétons aux immeubles. Il intègre également sur cette partie de son parcours une voirie de desserte pour les immeubles, intégrée à l'espace public comme espace partagé.

Sur sa deuxième partie rejoignant le niveau de la Chaussée de Watermael, il conforte par son aménagement paysager la figure de la vallée du Watermaelbeek. Les cheminements «modes actifs» sont ici aménagés au sein d'une promenade arborée qui conforte la valeur écologique des talus existants.

Cette deuxième partie du parvis génère un espace de recul qualitatif pour le développement d'immeubles en ordre ouvert au sein de la continuité territoriale de la vallée.

Principe d'aménagement :

› Parvis matérialisant la transition entre une zone urbaine - minérale et intégrant une voie de desserte - et une zone paysagère - aménagée en espace vert de promenade.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du parvis du quartier de bureaux et logements est un espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

› son aménagement paysager dans sa deuxième partie et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Espace de parvis

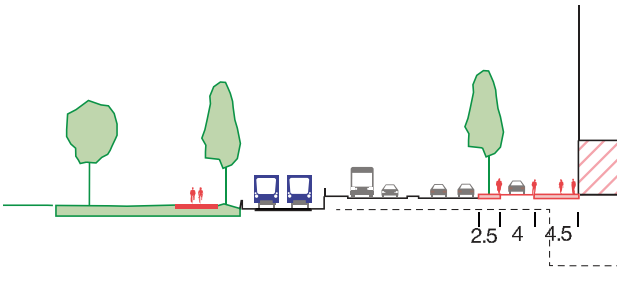
La première partie du site est aménagée comme un parvis minéral qualifiant un front bâti dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, sur lesquels sont situés les accès piétons aux immeubles. Il intègre également une voirie de desserte pour les immeubles, intégrée à l'espace public comme espace partagé.

Espace Paysager

La deuxième partie du site conforte par son aménagement paysager la figure de la vallée du Watermaelbeek. Les cheminements «modes actifs» de minimum 4 mètres de large sont ici aménagés au sein d'une promenade arborée qui conforte la valeur écologique des talus existants.

Cette deuxième partie du parvis génère un espace de recul qualitatif pour le développement d'immeubles en ordre ouvert au sein de la continuité territoriale de la vallée. Ceux-ci confortent les porosités et les ouvertures sur le paysage de la vallée de Watermael dans la continuité du parc de de la Herronière.



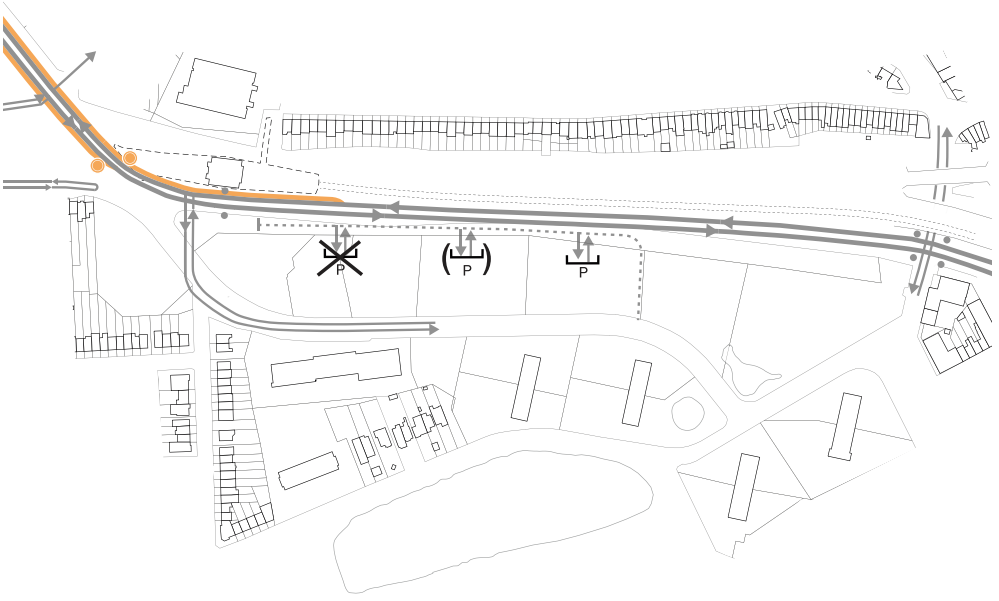


Profil type «espace de parvis»

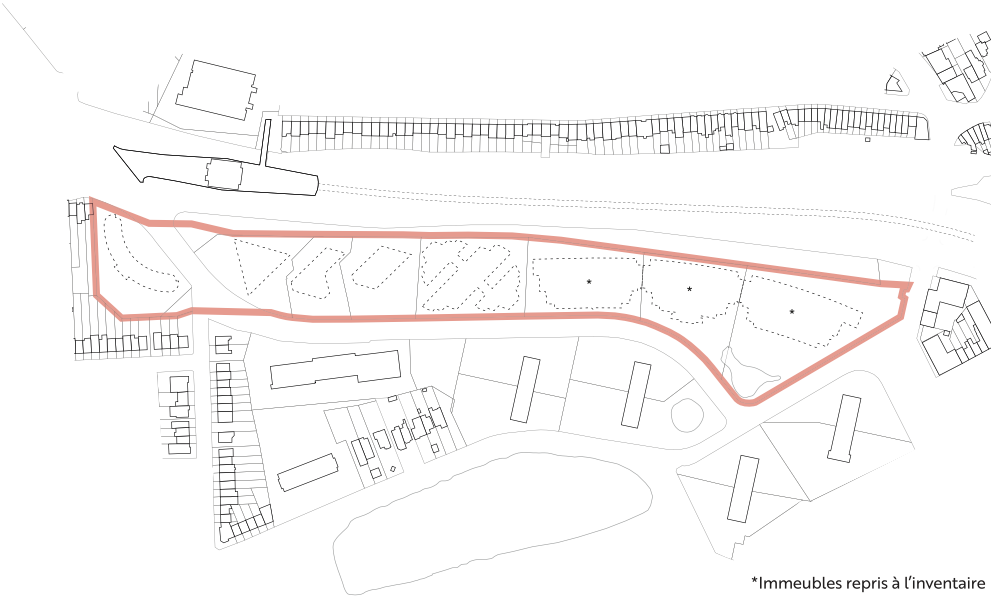
Espaces de circulation et accès

Le parvis du quartier de bureaux et de logements comprend une voirie d'accès et de desserte des stationnements des ensembles bâtis à front de boulevard. Cette voirie est aménagée comme un espace partagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Cette promenade est accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. Cette voirie peut donner accès à des emplacements de stationnements qui sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis, en limitant au maximum le nombre d'accès et l'encombrement des façades des rez-de-chaussée (voir 2.3.d).

L'emplacement des accès limite la longueur d'accès sur l'espace partagé depuis l'Avenue Beaulieu.



2.3.D. Quartier de bureaux et de logements



*Immeubles repris à l'inventaire

Le développement du site Beaulieu répond aux objectifs du PAD relatifs aux développements urbains :

- Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelles du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

La situation existante, consistant en immeubles monofonctionnels autonomes et suburbains ne répond pas à ces objectifs. Certains des immeubles existants sont repris à l'inventaire.

Vocation :

Le site Beaulieu comprend le développement d'un ensemble bâti matérialisant la transition au niveau de la voirie métropolitaine Léonard - Delta entre une partie très urbaine, centrée autour de la Place Beaulieu, et une zone à l'urbanisation plus paysagère, centrée sur la figure de la vallée du Watermaelbeek, vers la Chaussée de Watermael. Il permet dès lors l'inscription du site dans le paysage collectif et la lisibilité de la structure urbaine et territoriale.

Le site améliore les cheminements des modes actifs en facilitant les déplacements entre le parvis et la Place Beaulieu et le quartier des Pêcheries par la création de porosités publiques pour modes actifs.

Cet ensemble bâti intègre la morphologie au contexte présent avec d'une part, un ensemble de bâtis formant un front urbain cadrant l'articulation urbaine que représente la place Beaulieu et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta. D'autre part, un ensemble de bâtis s'intégrant à la structure morphologique présente autour des étangs de la Pêcherie, soit des immeubles organisés en ordre ouvert et établis au sein de l'ensemble paysager que représente la vallée du Watermaelbeek et ses étangs.



↑ Illustration du site Beaulieu depuis la Place Beaulieu.

Principe d'aménagement :

- Le site est aménagé pour conforter le rôle et l'importance de l'espace public intermodal de la Place Beaulieu et intègre des porosités piétonnes améliorant les cheminements vers celle-ci ;
- Ses immeubles répondent au contexte morphologique et paysager, entre le côté Place Beaulieu très urbain aux fronts bâtis à l'alignement, et le côté Chaussée de Watermael, plus paysager et en ordre ouvert. De même, les programme sont localisés de manière privilégiée en positionnant les logements sur l'Avenue de Beaulieu et les espaces de bureaux côté boulevard urbain ;
- Les gabarits préconisés s'intègrent au contexte présent, en différenciant les gabarits côté voirie métropolitaine, bénéficiant d'un large espace ouvert, et les gabarits côté Avenue de Beaulieu, plus compatibles avec les quartiers d'habitations.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du quartier de bureaux et de logements est affecté en zone administrative. La partie du site à l'ouest de l'Avenue de Beaulieu passe en zone mixte pour une meilleure intégration avec la zone d'habitation adjacente. La partie sud-est du site passe en zone de parc pour pérenniser et mettre en valeur l'étang existant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

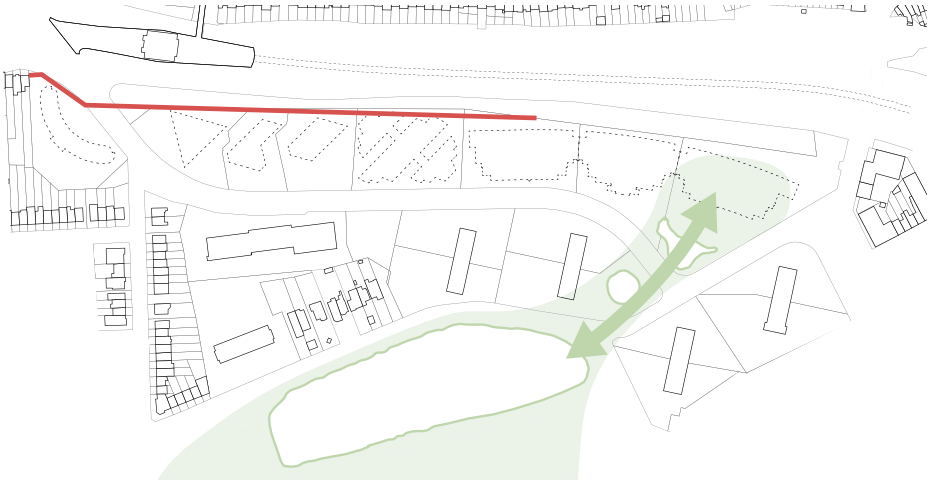
- la mixité programmatique ;
- les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- les gabarits ;
- l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création de porosités cyclo-piétonnes.

Intégrer la morphologie au contexte présent

Le PAD préconise de développer l'îlot délimité par l'E411, l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael pour qu'il réponde au contexte morphologique et paysager.

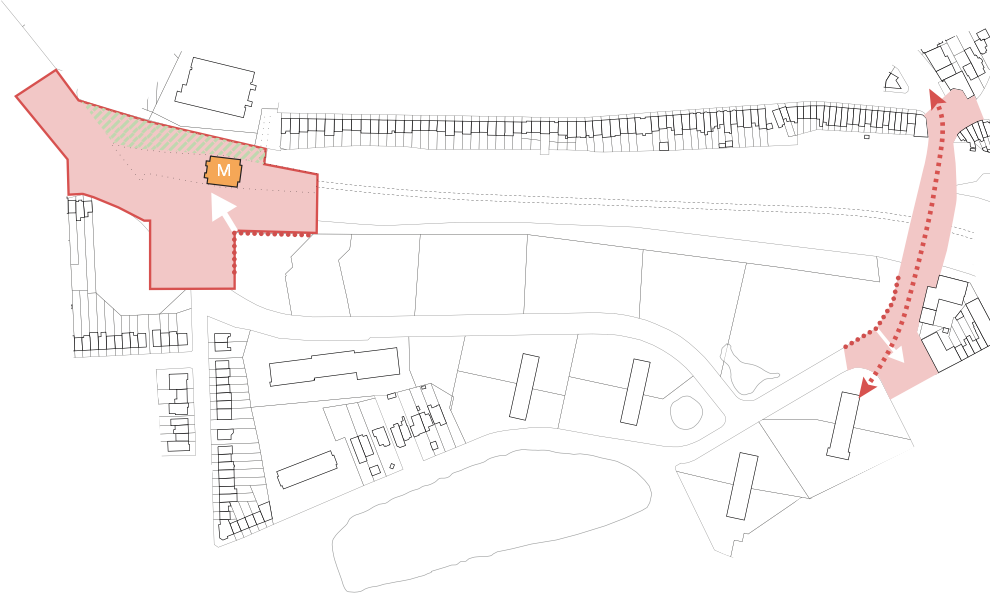
› D'une part, un ensemble de bâtis formant un front urbain cadrant l'articulation urbaine que représente la place Beaulieu et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;

› D'autre part, un ensemble de bâtis s'intégrant à la structure morphologique présente autour des étangs de la Pêcherie, soit des immeubles organisés en ordre ouvert et établis au sein de l'ensemble paysager que représente la vallée du Watermaelbeek et ses étangs.



Fronts bâtis pour structurer les connexions

Le PAD entend conforter le rôle structurant des deux connexions que sont l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael par des fronts bâtis afin d'établir leur fonction de repères urbains dans les cheminements.

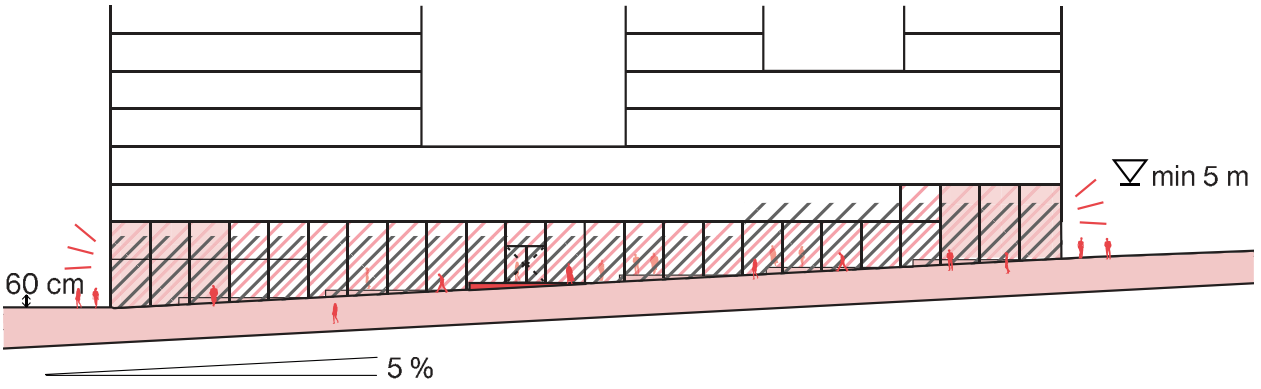


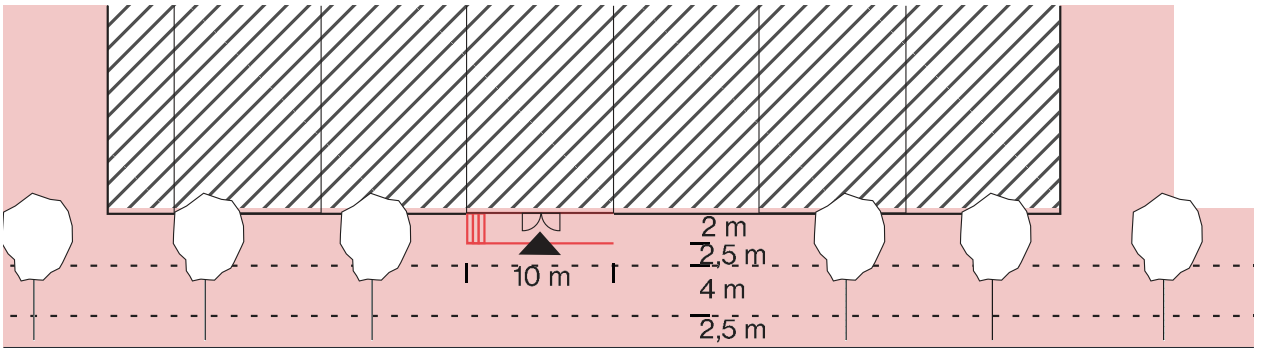
Principe de traitement des rez-de-chaussée en pente

Compte tenu de la présence d'un parvis et du boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le traitement des premiers niveaux des ensembles bâtis se distingue en aménageant un liseré de façades actives qui s'articulent au parc tel que précisé ci-contre. Ces façades articulent les accès aux activités présents aux rez-de-chaussée et aux étages. Elles permettent une visibilité et lisibilité de ces programmes depuis l'espace public.

Compte tenu de la topographie particulière du site, qui est en pente relativement importante de la Place Beaulieu descendant vers le Boulevard des Invalides et la Chaussée de Watermael, le rez-de-chaussée est aménagé de telle manière à suivre le niveau de l'espace public en pente afin de garantir une visibilité et une activation de l'espace public pour les passants. La différence de hauteur entre le niveau du sol de l'espace public en pente, et le niveau horizontal du rez-de-chaussée intérieur est de maximum 60cm.

Au niveau des entrées à front de parvis, des plateaux ponctuels sont aménagés afin de faciliter la gestion des différences de niveaux. Ceux-ci sont réalisés tels que définis sur le schéma ci-contre.





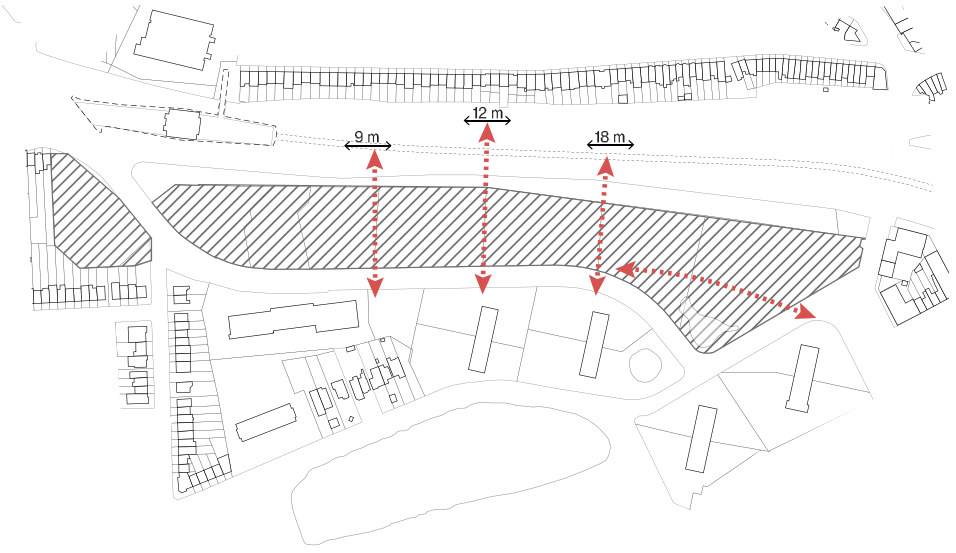
Porosités cyclo-piétonnes

Le quartier de bureaux et de logements Beaulieu améliore les parcours et cheminements des «modes actifs» au sein de la zone en comprenant des porosités cyclo-piétonnes qui interrompent les zones de bâtisses.

Trois porosités permettent une connexion de l'Avenue de Beaulieu au boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et au parvis. Celles-ci ont des largeurs minimales croissantes en partant de la place Beaulieu : 9 mètres, 12 mètres et 18 mètres.

Une porosité transversale permet de contourner l'étang présent à l'angle de l'Avenue Beaulieu et de la Rue des Pêcheries et a une largeur minimale de 12 mètres, elle est aménagée au sein de la zone de parc.

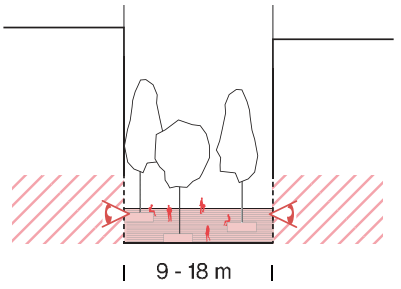
Ces porosités sont aménagées pour permettre le passage des modes actifs, et éventuellement et au besoin, de véhicules d'entretien et de véhicules SIAMU. Elles sont accessibles au public également en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement).

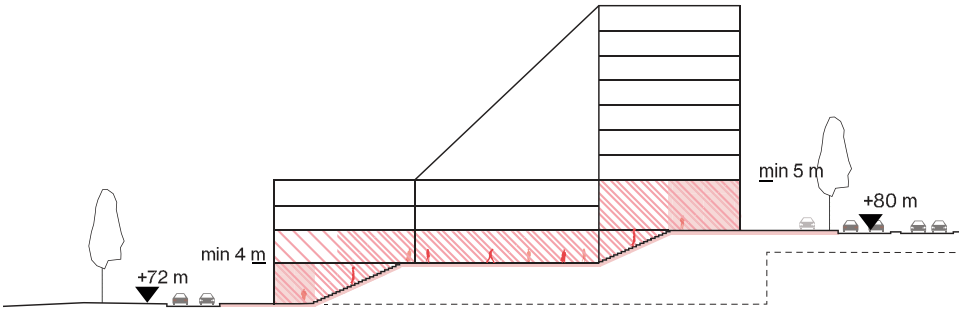


La différence de niveaux est aménagée au moyen de rampes et d'escaliers adaptés aux modes actifs.

Tout comme côté parvis, le traitement des premiers niveaux des ensembles bâtis cadrant les porosités «modes actifs» se distingue en aménageant un liseré de façades actives qui s'articulent au parc tel que précisé ci-contre. Ces façades permettent une visibilité des activités présentes aux rez-de-chaussée et aux étages.

Compte tenu de la différence de niveaux entre l'Avenue de Beaulieu et le parvis sur la voirie métropolitaine Léonard - Delta, ce traitement de liseré de façades actives suit l'aménagement mis en œuvre (escaliers ou rampes).



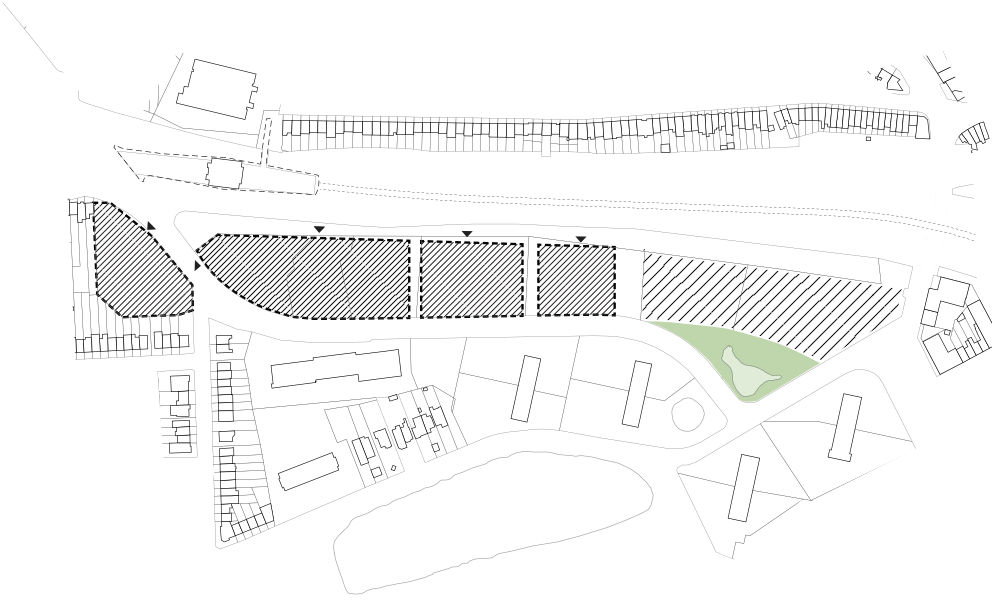


Zones et front de bâtisse

Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les porosités «modes actifs» interrompent celles-ci en tant que zone non-aedificandi. Une illustration est proposée dans les schémas suivants.

Cinq zones de bâtisses sont donc délimitées dans l'îlôt délimité par l'E411, l'Avenue de Beaulieu et la Chaussée de Watermael.

L'implantation des immeubles est obligatoirement réalisée à l'alignement/front de bâtisse pour les trois premières zones de bâtisses, en partant de la station de métro, côté boulevard et parvis de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.



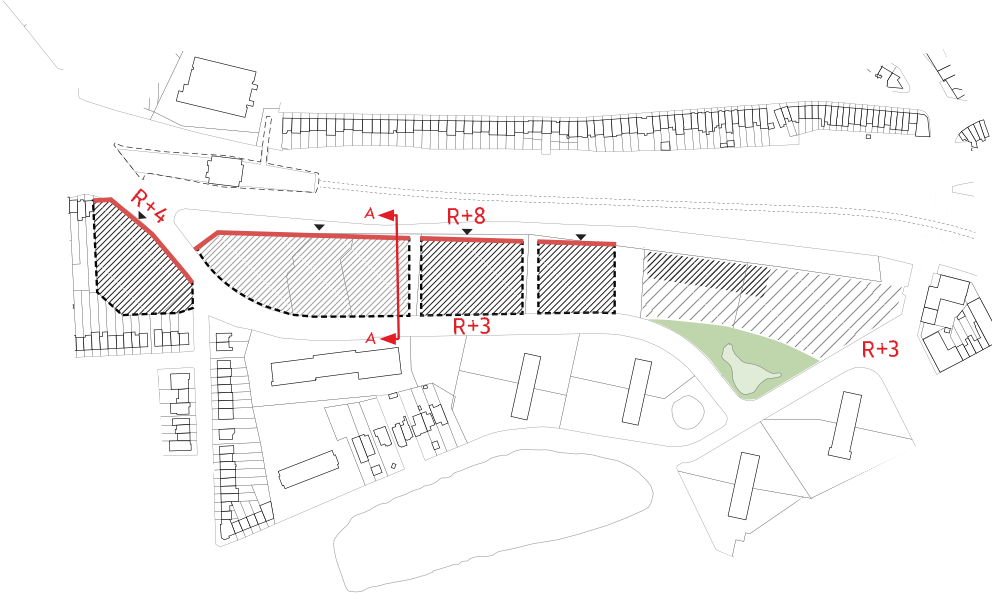
Gabarits

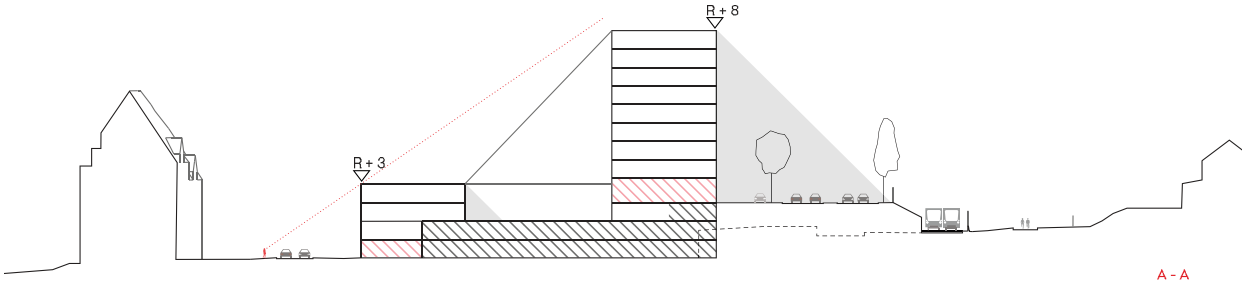
Les gabarits préconisés sont d'une hauteur moyenne de 34m par permis et sont de minimum 16m et maximum 37m à partir du niveau moyen du trottoir de l'avenue de Beaulieu au plus proche du bâtiment. Cela correspond à 9 niveaux par permis et minimum 3 niveaux et maximum 10 niveaux côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, en considérant la dimension des espaces ouverts.

Une hauteur moyenne par permis de 4 niveaux par permis et de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux est préconisées côté Avenue de Beaulieu. Ces gabarits permettent de réduire la visibilité des gabarits préconisés côté voirie métropolitaine Léonard - Delta depuis le niveau de l'Avenue Beaulieu.

Côté chaussée de Watermael, la hauteur moyenne des gabarits préconisés correspond à 4 niveaux (+ ou - 1).

Côté Avenue Charles Michiels, les gabarits préconisés sont d'une hauteur moyenne de 5 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 6 niveaux. Un raccord est établi entre les constructions de hauteurs différentes, en ce compris les constructions existantes situées en dehors de la zone.



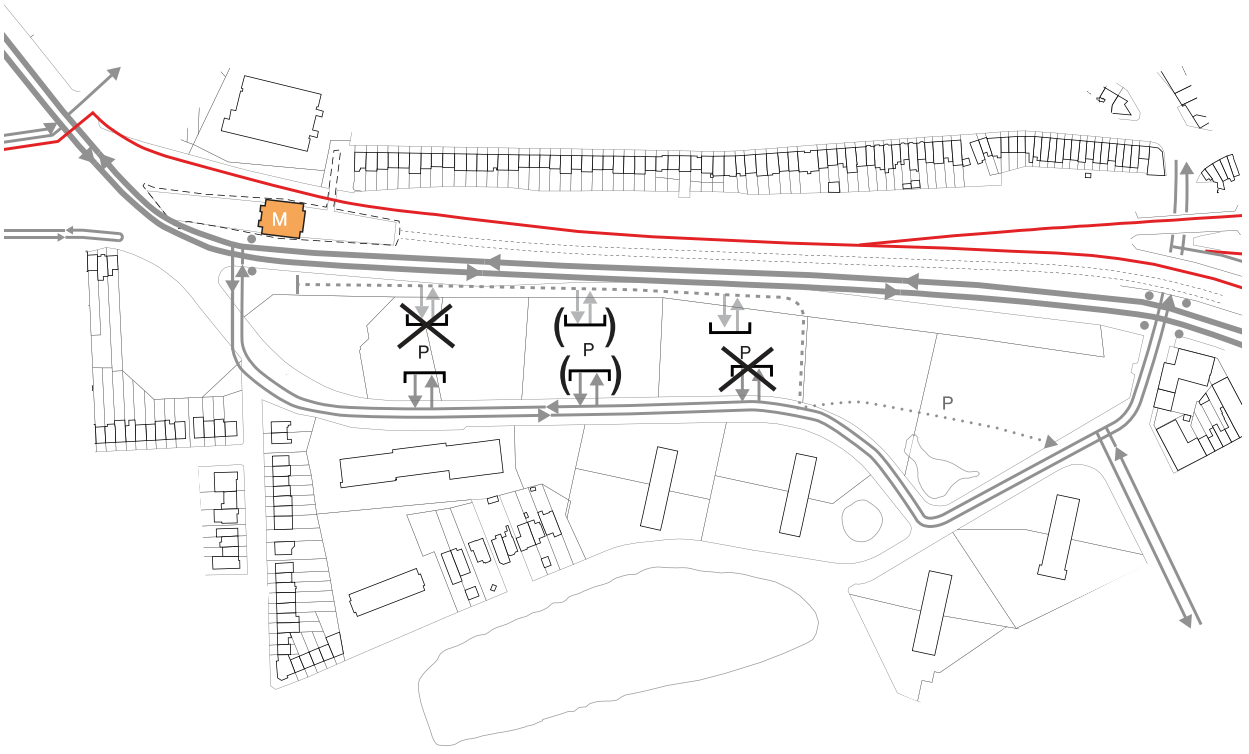


Espaces de circulation et accès

Les accès et espaces de circulation sont définis ci-contre. Le site est accessible depuis l'Avenue Beaulieu et le parvis. Les accès vers les stationnements sont aménagés pour ne pas provoquer des encombrements ou gêner les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, en limitant au maximum l'encombrement des façades des rez-de-chaussée, tant côté parvis que côté Avenue Beaulieu. Les chargements et déchargements se déroulent dans des bâtiments fermés dont les caractéristiques urbanistiques et esthétiques sont adaptées au cadre urbain et s'accordent avec le voisinage, en particulier avec le logement proche.

Les accès aux emplacements de stationnement situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis côté boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta sont aménagés afin de limiter le trafic de transit et l'encombrement sur l'Avenue Beaulieu et le parvis en diminuant la distance éloignant l'entrée des parkings des accès par les voiries principales. Ainsi la position des entrées de ces parkings est favorisée :

- pour Avenue Beaulieu, côté Place Beaulieu ;
- pour le parvis, côté chaussée de Watermael.



2.3.E. Viaduc de Watermael



Vocation :

Le viaduc de Watermael est un espace public structurant les relations inter quartier et permettant une traversée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.

Son aménagement réduit la surface dédiée aux véhicules et permet une traversée sécurisée et aisée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta au niveau du carrefour avec le Boulevard des Invalides et la Chaussée de Watermael. L'espace public gagné permet un aménagement tant paysager qu'urbain au niveau de l'espace situé sous le viaduc. A cet endroit, des activités publiques profitant de la couverture du viaduc sont aménagées, confortant le rôle structurant de cet espace au niveau des quartiers environnants et l'activant.

C'est un lieu de connexion et de jonction entre les axes «modes actifs» est-ouest qui traversent le PAD, et un axe nord-sud reliant le quartier des Pêcheries à la station Delta.

Le viaduc en lui-même est aménagé en supprimant l'aile sud, pour permettre l'organisation des voiries et du carrefour au niveau du sol, et en traitant la partie nord comme un axe «modes actifs» qualitatif. Il reçoit un aménagement paysager.

Principe d'aménagement :

- L'aménagement garantit de larges espaces publics en bordure des voiries qui sont limitées ;
- Un espace public couvert est aménagé sous le viaduc et prévoit des activités urbaines ;
- Les axes «modes actifs» sont confortés et leur connexions améliorées ;
- Les traversées sont sécurisées, aisées et organisées autour du carrefour à niveau ;
- Le viaduc est adapté pour répondre à sa vocation de support aux mobilités actives et au transport public.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du viaduc de Watermael est un espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

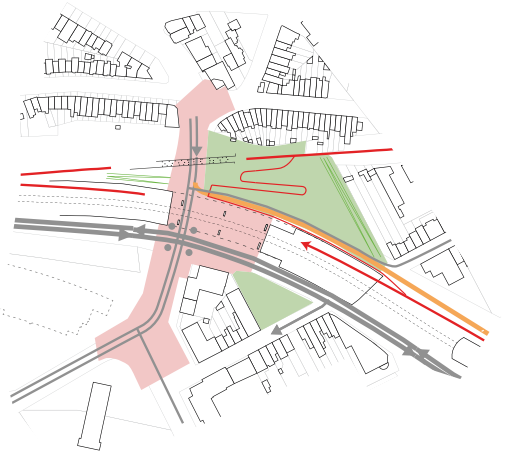
- son aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Espace de circulation

Le carrefour aménageant les connexions entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta et le Boulevard des Invalides - Chaussée de Watermael est aménagé sur le côté sud du viaduc, au niveau du sol.

Le carrefour intègre des traversées «modes actifs» sécurisées.

Les voies du Boulevard des Invalides sont aménagées sur le côté ouest (côté Beaulieu) afin de générer un large espace public couvert côté est (Demey).



Axes «modes actifs»

Le site du viaduc de Watermael comprend la jonction et le croisement entre l'axe «modes actifs» métropolitain est-ouest Léonard - Delta, l'axe «modes actifs» existant de l'ancienne voie de chemin de fer et un axe «modes actifs» reliant le quartier des Pêcheries à la station Delta par le Boulevard des Invalides.



Activités de l'espace public

L'espace public du viaduc de Watermael est aménagé comme un espace public paysager, en lien avec le parc de l'ancienne voie de chemin de fer, et urbain, profitant de la présence d'un espace public couvert par le viaduc pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément et de déambulation.

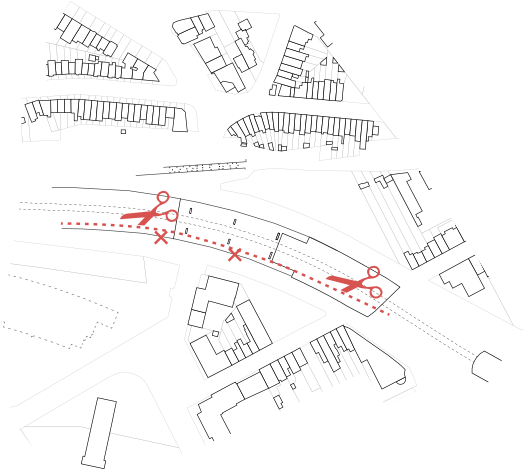
L'espace sous le viaduc est aménagé pour accueillir des activités urbaines, comme un skate park ou autre activité ludique adapté au quartier. Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public en conséquence (bancs, éclairages, accroche vélo, éléments destinés à l'utilisation ponctuelle, etc.).

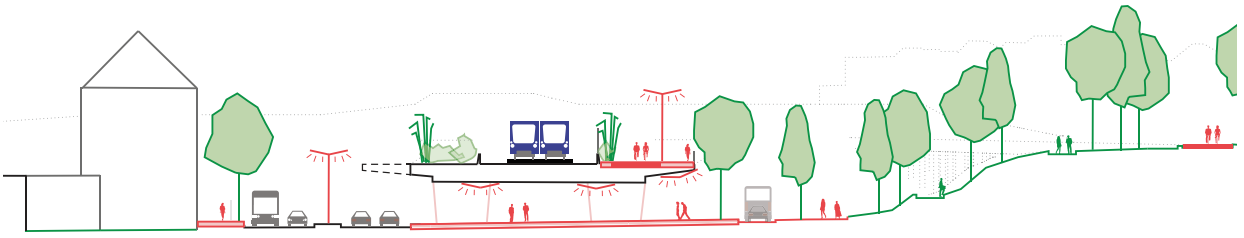


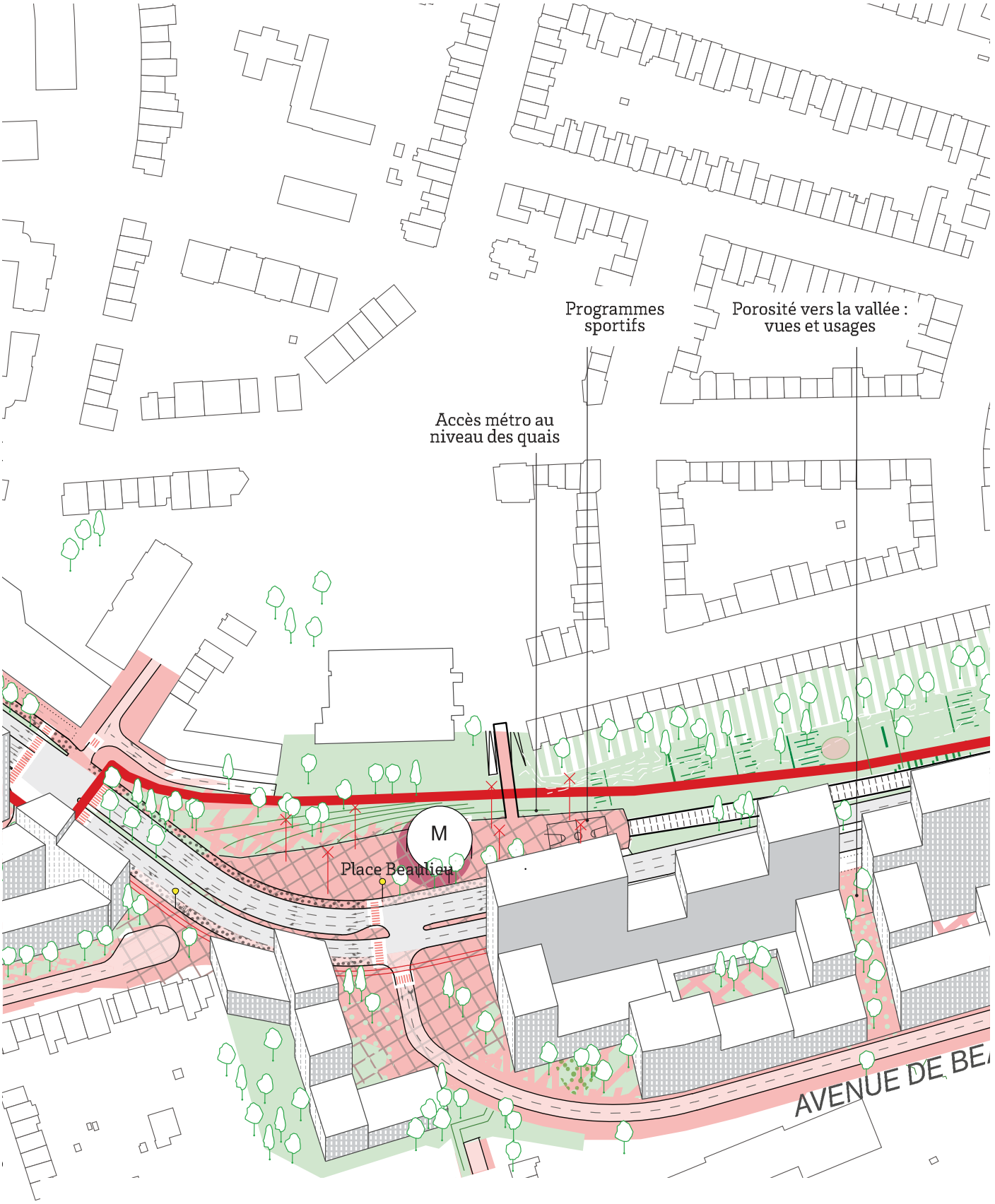
Adaptation et utilisation du viaduc

Le viaduc du Watermael est adapté pour répondre à sa vocation de support aux mobilités actives et au transport public.

L'aile côté sud est supprimée pour réduire l'encombrement visuel et permettre l'organisation des voies de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, tandis que la partie nord est aménagée pour l'axe «modes actifs». La partie centrale est dévolue à l'infrastructure métro qui est confortée. Le viaduc reçoit un aménagement paysager, reliant le parc de l'ancienne voie de chemin de fer et le parc urbain Demey.

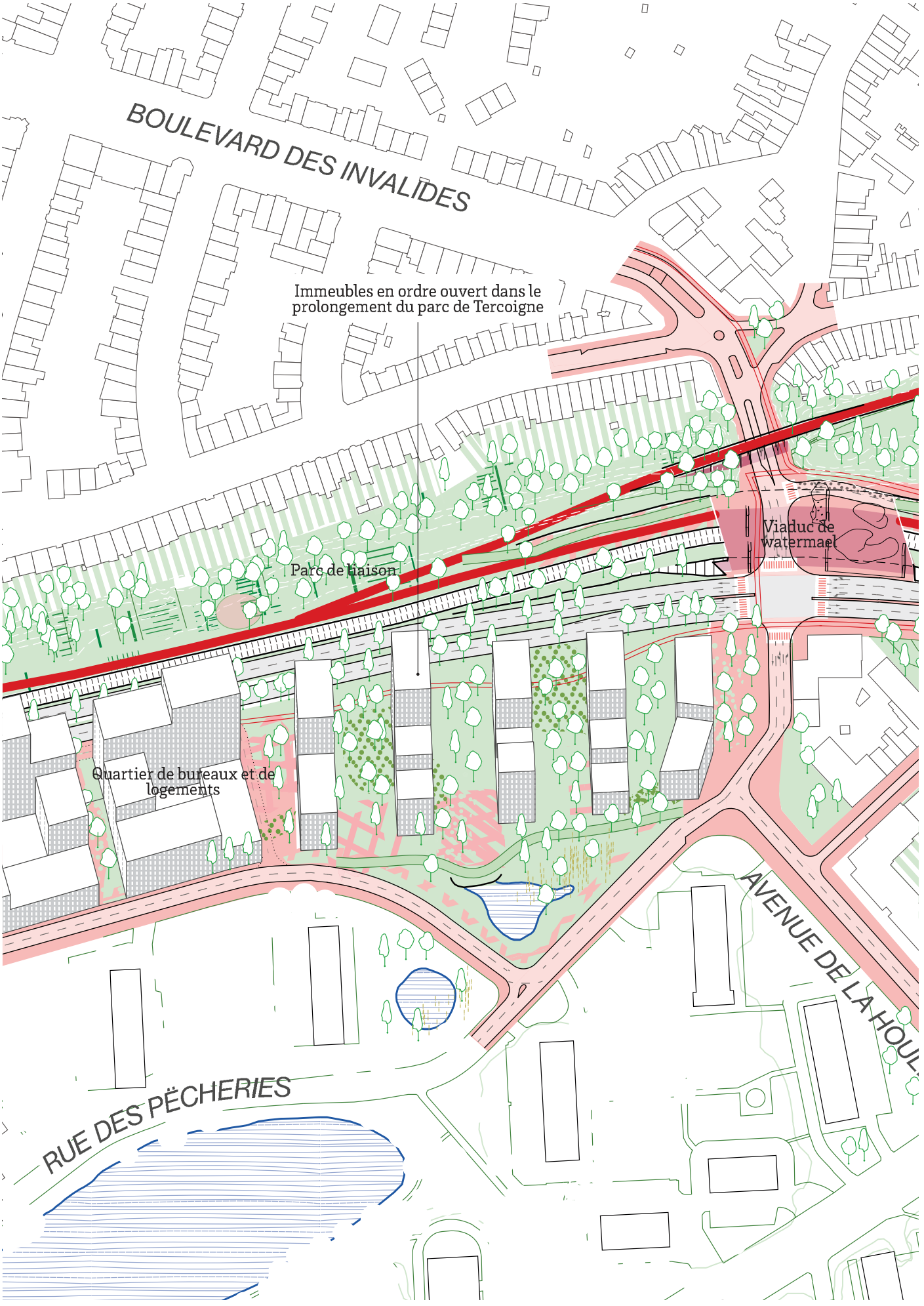




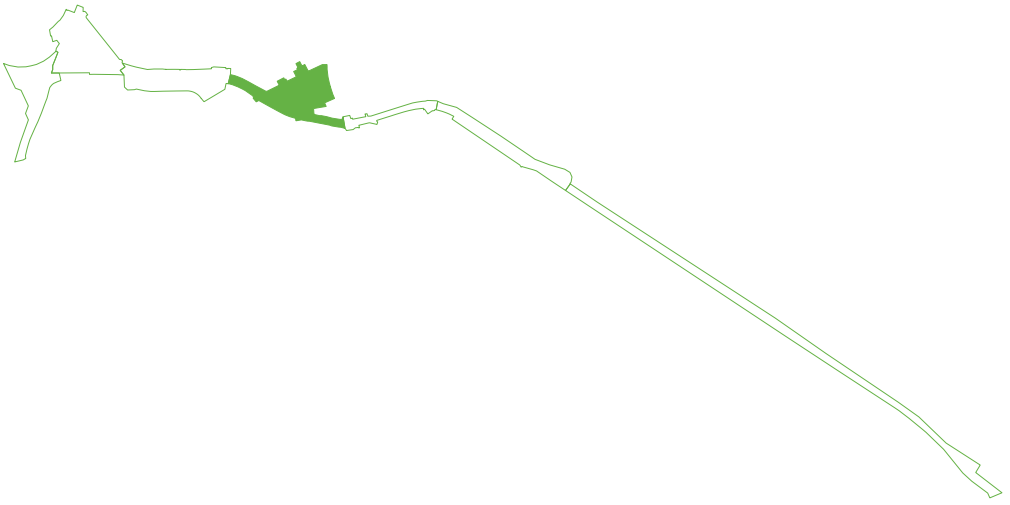


ENJEUX :

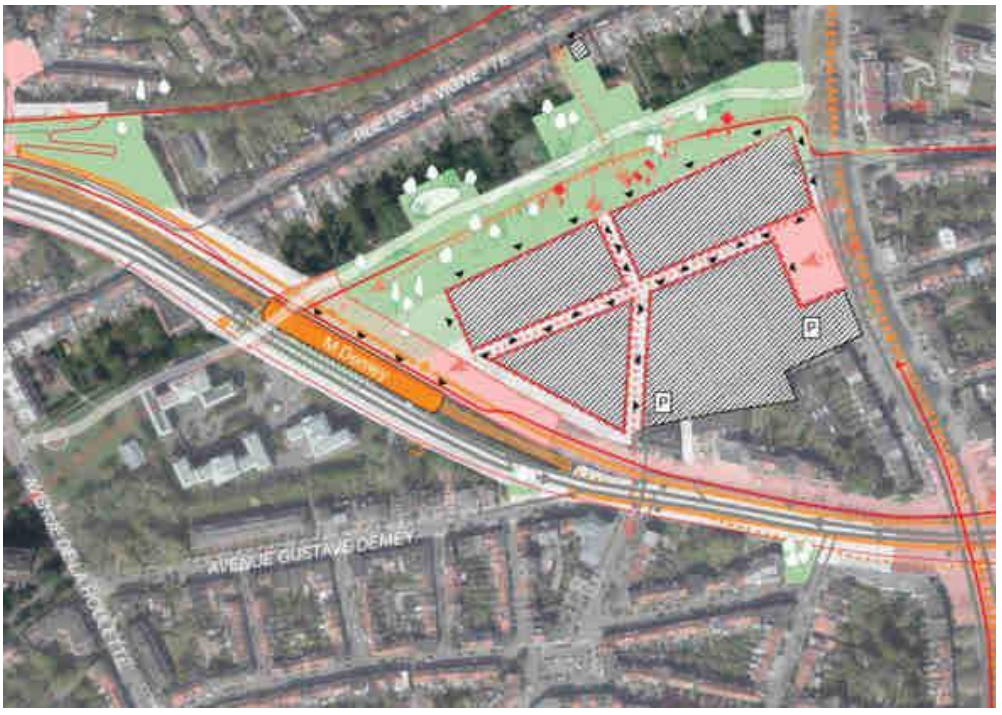
- Conforter les porosités et les ouvertures sur le paysage de la vallée de Watermael.
- Intégrer la morphologie bâtie, dans la continuité de la Rue Jules Cockx et du parc de Tercoigne


BOULEVARD DES INVALIDES
Immeubles en ordre ouvert dans le prolongement du parc de Tercoigne
Viaduc de watermael
Parc de liaison
Quartier de bureaux et de logements
AVENUE DE LA HOUL
RUE DES PÊCHERIES

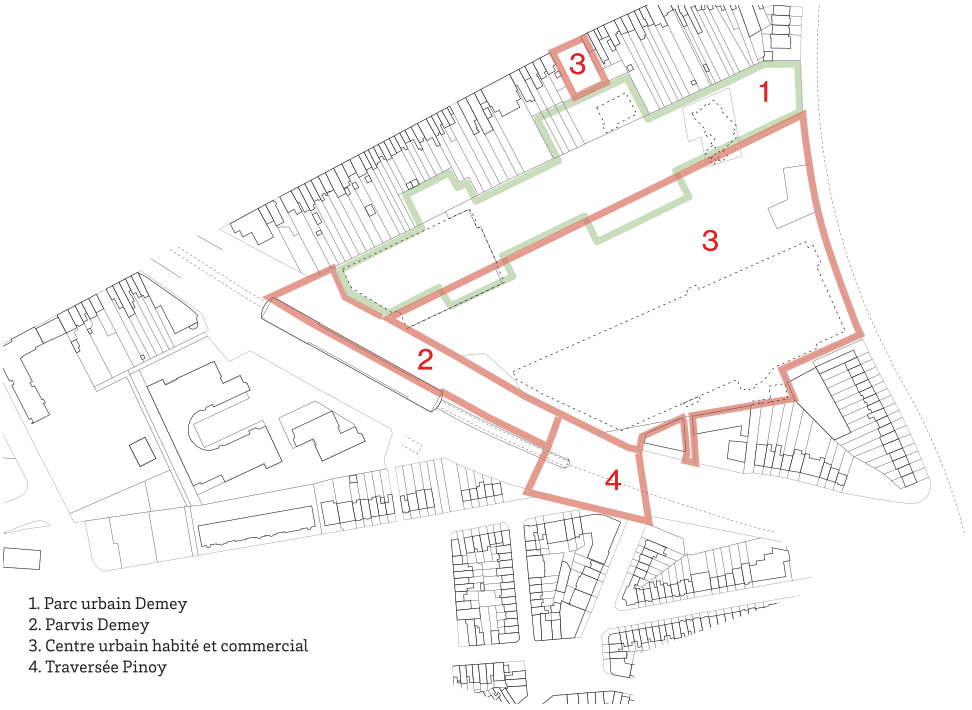
2.4. SITE 4 : DEMEY



HERRMANN-DEBROUX | PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR







1. Parc urbain Demey
2. Parvis Demey
3. Centre urbain habité et commercial
4. Traversée Pinoy

Situé entre le Boulevard du Souverain et la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le site Demey est aujourd'hui caractérisé par la présence d'une zone commerciale de vente au détail que l'on peut caractériser de suburbaine et monofonctionnelle, centrée sur un large parking asphalté à ciel ouvert. Elle s'insère au sein d'un îlot d'habitations dont les jardins finissent abruptement sur une petite zone verte, reprenant l'ancien tracé du Watermaelbeek, qui fait office de zone tampon très limitée avec la zone commerciale et son parking.

Le PAD entend changer radicalement ce site qui participe à la lecture automobilo-centrée de la zone afin de lui donner un renouveau conforme aux ambitions urbaines de la région et aux objectifs du PAD, notamment :

- Le développement d'une mixité programmatique favorisant la création d'une vie urbaine active ;
- L'activation des façades et des fronts bâtis autour des espaces publics et paysagers structurants ;
- L'implantation de programmes générant une attraction importante au sein des zones bien accessibles par modes actifs et transports publics ;
- La création d'identités urbaines claires, participant à la compréhension d'une part, des structures et de l'échelles du territoire, et d'autre part, des points d'intensités urbaines, par des gabarits spécifiques agissant comme marqueurs, des repères urbains qui ponctuent l'entrée de ville.

La situation actuelle n'est pas compatible avec ces objectifs.

Vocation :

Le redéveloppement du site Demey a une double vocation :

il vise d'une part à «compléter la ville» en développant un nouveau quartier mixte (logements/commerces/équipements éventuels), orienté sur une accessibilité par la station de métro Demey, là où l'espace est aujourd'hui occupé par une zone commerciale centrée sur l'automobile qui n'a pas sa place en ville :

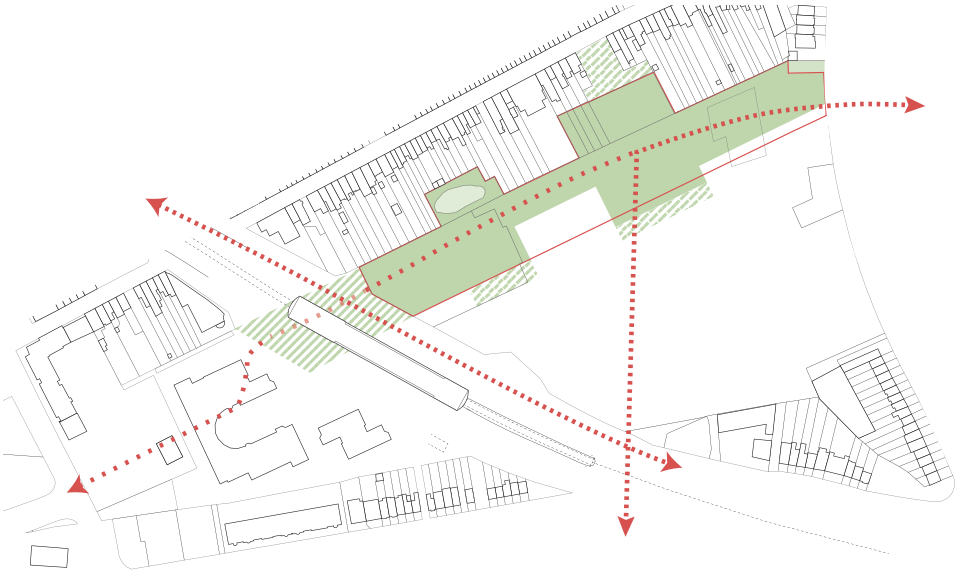
D'autre part, il vise à «faire ville», en requalifiant l'inscription de ce site au sein de son contexte. Cette vocation se traduit d'une part par la création d'un espace vert public, lieu de convergence, de séjour et d'activités, centré sur la figure de la vallée du Watermaelbeek et permettant de clarifier et de participer à la compréhension des structures et de l'échelle du territoire. D'autre part, la création de connexions urbaines et qualitatives à travers le site, dont les façades et les rez-de-chaussée sont activés, et qui s'inscrivent dans le maillage des rues et des places des quartiers environnants.

Principe d'aménagement :

Le site Demey est subdivisé en 4 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- Le Parc Urbain Demey, dont la vocation est d'être un espace public paysager majeur, révélant le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et offrant un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants ;
- Le Parvis Demey, dont la vocation est d'être un espace public structurant, qualifiant la relation du site à la station de métro Demey et l'inscrivant dans la continuité des espaces publics de la voirie métropolitaine Léonard - Delta ;
- La traversée Pinoy, qui vise à inscrire le site dans le réseau de rues et places des quartiers environnants ;
- Le Centre urbain habité et commercial proprement dit, qui vise à «compléter la ville» par la création d'un quartier mixte s'intégrant à son contexte et répondant aux enjeux régionaux.

2.4.A. Parc urbain Demey



Le PAD préconise la création d'un espace vert destiné à valoriser et révéler la vallée du Watermaelbeek, à compléter le maillage vert et bleu en mettant en place des continuités paysagères à l'échelle large du territoire, et permettant d'affirmer ce paysage particulier, traversé par la voirie métropolitaine.

Cet espace vert a comme vocation d'être un parc urbain valorisant d'une part, le rapport entre le fond de vallée au coteau habité de la rue de la Vignette et, d'autre part, la redéfinition des développements du site commercial de Demey et de l'îlot de la Héronnière.

Ce parc urbain qualifie également l'intégration de la station de métro Demey et sa relation à l'espace public en l'intégrant au parc urbain.

Il s'agit d'un espace public paysager majeur, révélant le territoire structurant des vallées traversant la voirie métropolitaine et offrant un espace de détente et d'agrément aux quartiers environnants.

Principe d'aménagement :

- Un espace vert d'une surface minimale de 2,4 ha, intégrant un espace partagé entre cyclo-piétons et voie de desserte de 6m de large et comprenant un aménagement paysager intégrant plantations, mobilier urbain, éclairage, etc. La surface de 2,4 ha correspond à un parc d'une largeur moyenne de 50m sur la frange nord-ouest du site. Lors de l'aménagement du futur parc, la partie des potagers en zone d'habitation rue de la Vignette devra être relocalisée au sein du parc. Cette surface des potagers sera ajoutée au 2,4 ha du parc ;
- Le parc a une largeur minimale de 27 m ;
- Une partie aménagée en espace vert humide, comprenant le ru du Watermaelbeek et l'intégrant dans un traitement paysager de fond de vallée, tout le long de la limite nord-ouest du parc. Cette partie du parc devrait participer à la gestion intégrée des eaux pluviales du site Demey, pérenniser l'étang classé et mettre en valeur le maillage bleu ;
- L'implantation ou la programmation, au sein de cet espace vert, d'activités qui s'adressent aux quartiers existants et au quartier habité et commercial programmé, et conforte son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager et écologique.

Affectation et prescriptions réglementaires :

L'affectation du site du Parc urbain Demey passe d'une zone de forte mixité en une zone de parc et une zone de forte mixité.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

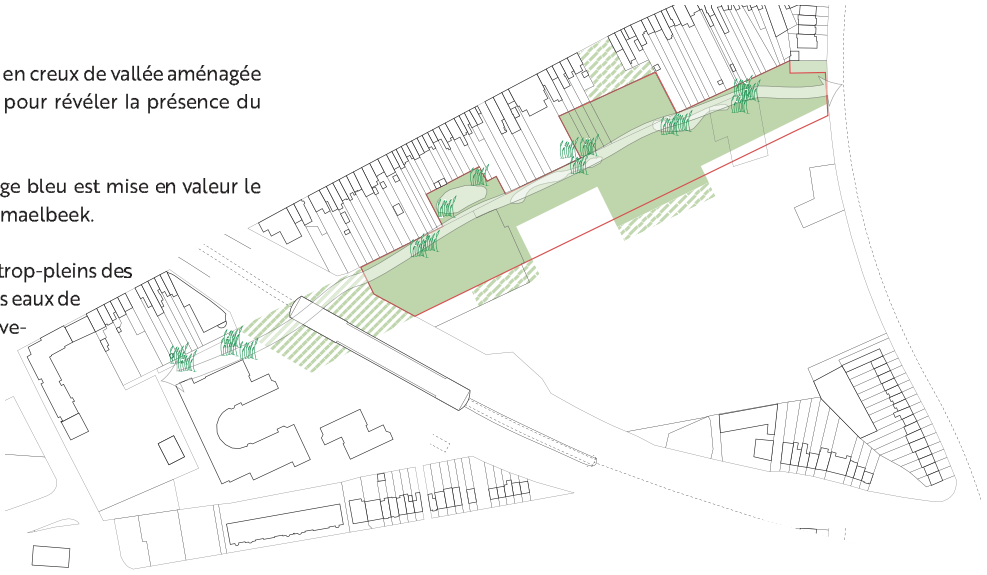
- un espace vert public d'une surface minimale de 2,4 ha.

Watermaelbeek

L'espace vert comprend une zone en creux de vallée aménagée en espaces humides d'agrément pour révéler la présence du Watermaelbeek.

La présence de l'eau et du maillage bleu est mise en valeur le long du tracé historique du Watermaelbeek.

De plus, l'espace vert recueille les trop-pleins des dispositifs de gestions intégrées des eaux de pluies de tous les immeubles à développer sur le site.



Activité dans l'espace vert

L'espace vert est aménagé en conséquence des développements prévus en bordure de celui-ci et est pensé pour s'articuler avec le programme de centralité publique, commerciale et habitée du site Redevco.

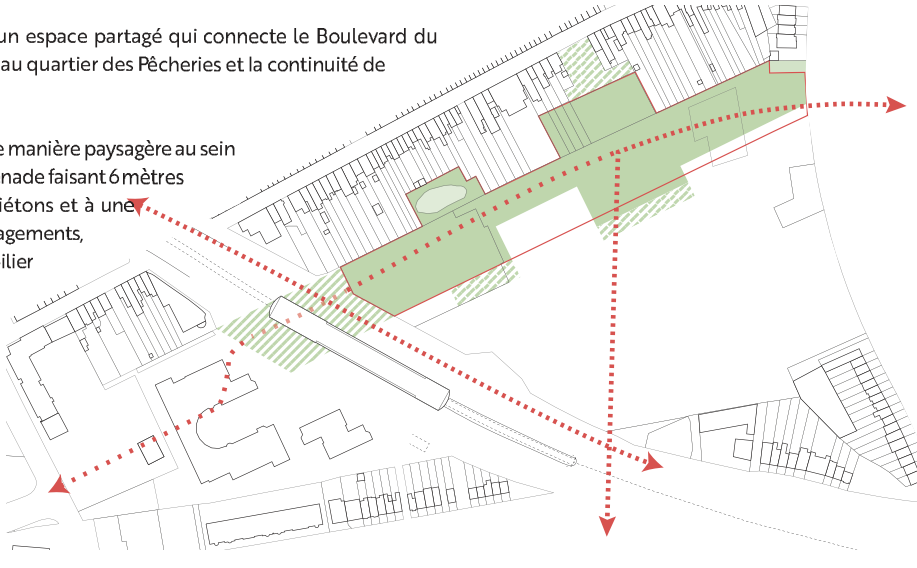
Il intègre dès lors des équipements de jeux et de détente.



Espace partagé

Le parc urbain Demey comprend un espace partagé qui connecte le Boulevard du Souverain et la vallée de la Woluwe au quartier des Pêcheries et la continuité de la vallée du Watermaelbeek.

Cet espace partagé est aménagée de manière paysagère au sein de l'espace vert à partir d'une promenade faisant 6 mètres de large. Il est réservé aux vélos, piétons et à une voirie de desserte (livraisons, déménagements, accès SIAMU). Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement (bancs, éclairages, accroche vélo, etc.). L'espace partagé se connecte prioritairement à la traversée Pinoy (2.4.d). La traversée de la barrière que représente l'infrastructure du métro est améliorée par la requalification du tunnel d'accès au métro existant à l'ouest pour faciliter le passage des vélos.



2.4.B. Parvis Demey



↑ Illustration du Parvis Demey depuis la Rue de la Vignette.

Le PAD préconise la création d'un parvis permettant d'articuler des accès de plain-pied avec la station de métro Demey. Ce parvis a également comme vocation de qualifier la relation de la station de métro avec le parc urbain Demey dans laquelle elle s'intègre,

Cet espace public a de plus comme vocation d'être un chainon de l'axe «modes actifs» parcourant le PAD d'est en ouest et permettant des relations «modes actifs» d'échelle métropolitaine de Léonard à Delta.

Une voie dédiée aux bus locaux, avec un arrêt de bus permettant l'accès au site Demey et les correspondances bus - métro, est également comprise dans son aménagement.

Il s'agit dès lors à la fois d'un espace public paysager, de déambulation, d'agrément, de convergence et de rencontre, pouvant servir ponctuellement pour des activités d'échelles supra locales.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du parvis Demey est actuellement un espace structurant, au sein duquel la station de métro est affectée en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la possibilité d'une affectation aux commerces qui constituent le complément usuel de la station de métro ;
- l'aménagement paysager du parvis et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Zone de continuité paysagère

Le parvis Demey comprend un axe «modes actifs» qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 4 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.

Le parvis comprend également une voie dédiée au passage de bus qui connecte le Boulevard du Souverain au Boulevard des Invalides. Cette voie dédiée a une largeur de 3.5 mètres et se développe parallèlement à l'axe «modes actifs». Un arrêt de bus est prévu au sein du parvis pour permettre les correspondances bus-métro.

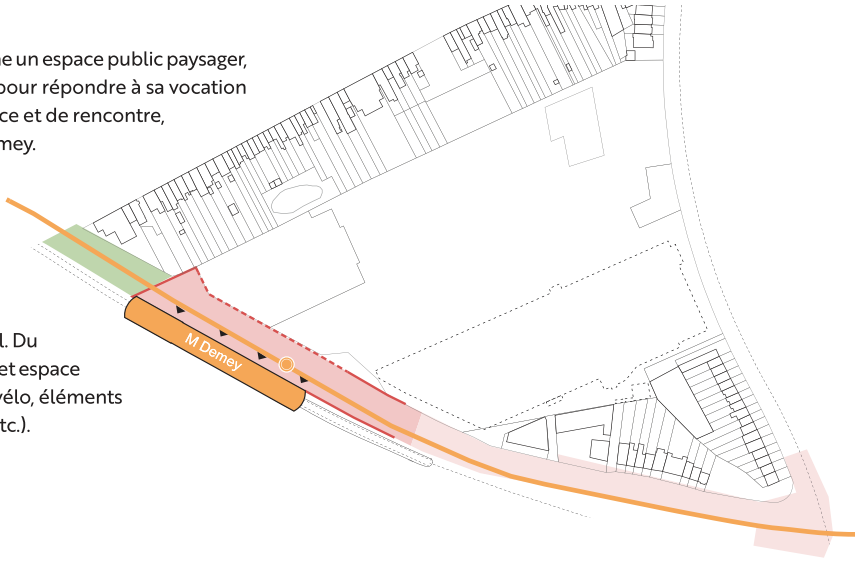
Une voirie de desserte locale en espace partagé est prévue à l'est. Dans cette zone, la circulation des véhicules motorisés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes. La partie carrossable de la voirie est réduite au strict minimum : elle permet l'accès aux bâtiments riverains en tenant compte des besoins en charroi des activités riveraines.



Activités de l'espace public

Le parvis Demey est aménagé comme un espace public paysager, en lien avec le parc urbain Demey, pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément, de convergence et de rencontre, en lien avec la station de métro Demey.

Des zones plus minérales sont également aménagées pour accueillir des activités ponctuelles, comme des brocantes ou autres évènements ponctuels publics d'intérêt local et supra-local. Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public (bancs, éclairages, accroche vélo, éléments destinés à l'utilisation ponctuelle, etc.).



2.4.C. Centre urbain habité et commercial



Le Centre urbain habité et commercial vise à redévelopper la zone commerciale selon des principes conformes aux objectifs du PAD et aux objectifs régionaux, notamment du Plan régional de développement durable (PRDD), qui comprend le développement de la «ville de proximité» où équipements et services de la vie quotidienne, commerces et espaces verts sont accessibles via les modes actifs pour tous les habitants.

Le Centre urbain habité et commercial vise à «compléter la ville» et à «faire ville» par la création d'un quartier mixte s'intégrant à son contexte et répondant à ces enjeux.

Principe d'aménagement :

- Un quartier s'orientant notamment sur le Parc urbain Demey, mettant en valeur la vallée du Watermaelbeek et son ru par un aménagement paysager de fond de vallée. Le front bâti du centre urbain habité et commercial présente des variations d'alignement pour permettre des élargissements de la zone de parc ;
- Des porosités cyclo-piétonnes publiques dotées de liserés de façades actives traversant le site et améliorant les cheminements au travers du site ;
- Une place publique accueillant des commerces de proximité sur son pourtour ;
- Des zones de bâtisses créant un quartier urbain et mixte, piétonnier et aux rez-de-chaussée commerciaux et qualifiant par leurs gabarits les relations aux axes et espaces publics structurants adjacents ;
- Une intériorisation des zones de livraisons et des parkings afin de garantir la compatibilité des activités en termes de bruit.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du centre urbain habité et commercial est affecté en zone de forte mixité. Celle-ci est compatible avec la vocation du site.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- la mixité programmatique ;
- les rez-de-chaussée actifs, par la création d'un liseré de façades actives ;
- les gabarits, notamment par un repère paysager ;
- l'amélioration des cheminements des modes actifs par la création de porosités cyclo-piétonnes :
- un traitement qualitatif et intégré de la limite avec le Parc urbain Demey, garantissant un espace vert public d'une surface minimale de 2,4 ha.

L'affectation de la partie du site situé côté Rue de la Vignette en zone de forte mixité passe en zone d'habitation.

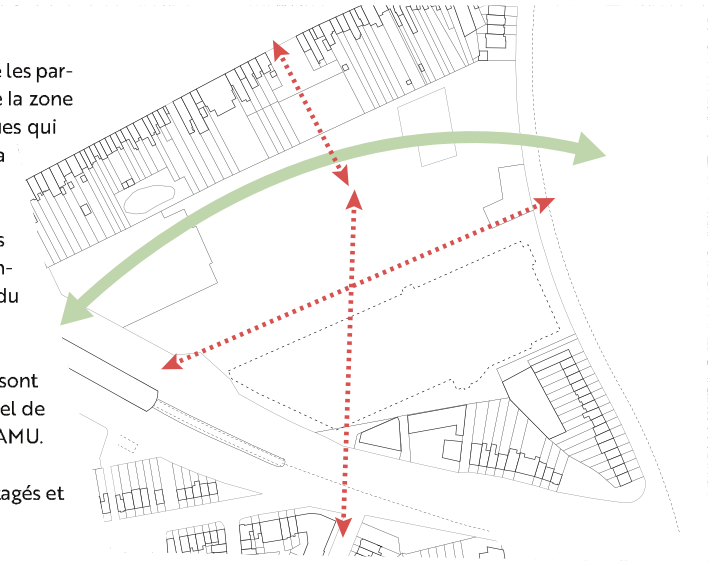
Parc urbain Demey

Le centre urbain habité et commercial Demey comprend sur sa frange nord-ouest une partie du parc urbain Demey dont les principes sont définis au point . Celui-ci a une surface minimale de 2,4 ha et une largeur minimale de 27m. Il connaît des variations de largeur permettant son élargissement vers le centre urbain habité et commercial. La surface de 2,4ha correspond à un parc d'une largeur moyenne de 50m sur la frange nord-ouest du site.



Porosités cyclo-piétonnes

Le centre urbain habité et commercial Demey améliore les parcours et cheminements des «modes actifs» au sein de la zone en comprenant des porosités cyclo-piétonnes publiques qui interrompent les zones de bâtisses. En plus de la connexion comprise dans le parc, celles-ci permettent, au minimum, une connexion de l'Avenue Guillaume Poels jusqu'au parc urbain Demey, une connexion depuis la Rue de la Vignette jusqu'au parc et une connexion longitudinale permettant une connexion du Boulevard du Souverain au parvis Demey.

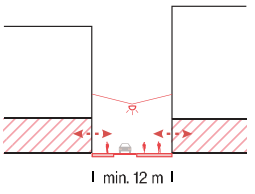


Ces porosités ont une largeur minimale de 12 mètres et sont aménagées de manière à permettre le passage ponctuel de véhicules d'entretien ou de livraison et de véhicules SIAMU.

Elles sont dès lors aménagées comme des espaces partagés et publics, à priorité pour les «modes actifs».

Elles sont accessibles au public également en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement).

La prescription additionnelle 04.04.08 prévoit un espace partagé compris dans le parc urbain Demey (2.4.a.). Celui-ci est également repris dans la prescription additionnelle 12.03 de la zone de parc Demey. Il s'agit du même espace partagé qui doit être aménagé au sein du parc urbain Demey.



Place publique

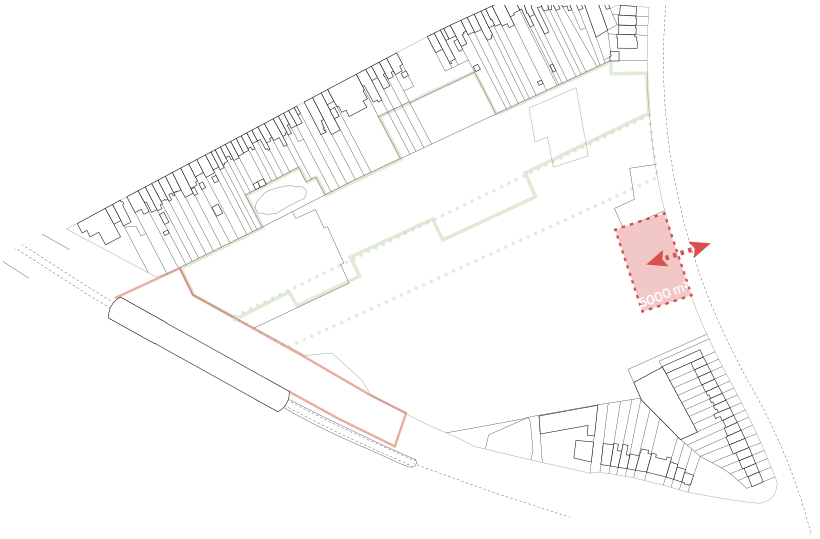
Le centre urbain habité et commercial Demey comprend une place publique d'une surface minimale de 5.000 m2.

Cet espace public a comme vocation d'être une place publique pour Auderghem autour de laquelle des équipements et des commerces de proximités pourront s'agréger.

Elle est située côté Boulevard du Souverain et articule l'entrée du centre urbain habité et commercial par un espace public d'entrée d'où partent certaines porosités cyclo-piétonnes.

Elle intègre des équipements comme des éléments de mobilier urbain de diverses natures : bancs, kiosque, accroches-vélo, fontaine, etc. Son aménagement est pensé de telle manière à ce que les commerces de proximité sur son pourtour puissent s'étendre sur l'espace public (terrasses, devantures, présentoirs, ...).

Un soin particulier est apporté à l'aspect paysager. L'aménagement est conçu en prolongation du parc adjacent. Il facilite le déplacement des piétons et des vélos.



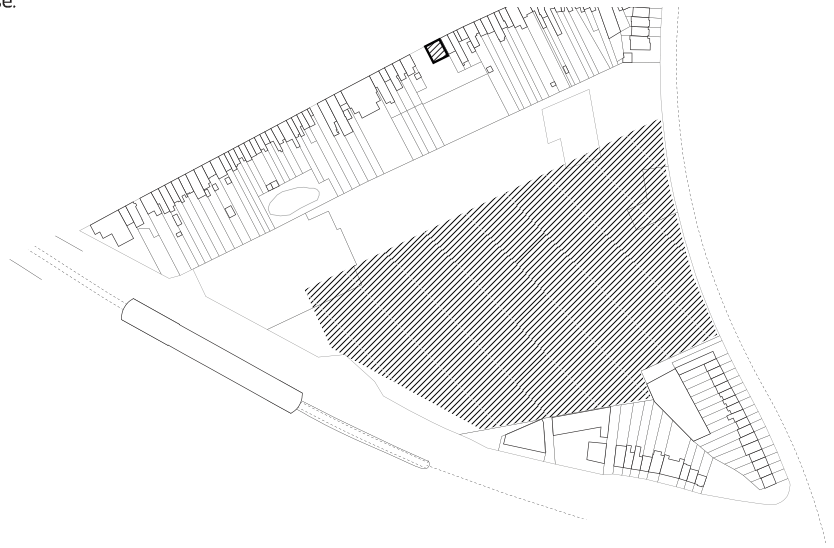
Zone de bâtisse

Les limites de zone de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre.

La zone de bâtisse principale est délimitée par les limites parcellaires au sud-est, par le parc urbain Demey au nord et par l'élargissement de l'espace public face à la station de métro Demey au sud-ouest. Des élargissements du parc urbain Demey peuvent déplacer la limite de la zone de bâtisse.

Les porosités cyclo-piétonnes de 12 mètres de large interrompent celles-ci, ainsi que la place publique en tant que zone non-aedificandi. Un exemple est proposé dans les schémas suivants.

Une zone de bâtisse est délimitée entre la Rue de la Vignette et le parc urbain pour articuler et qualifier l'entrée de celui-ci et la continuité du front bâti de la Rue de la Vignette.





↑ Illustration de la place publique depuis le Boulevard du Souverain.

Fronts de bâtisse et gabarits

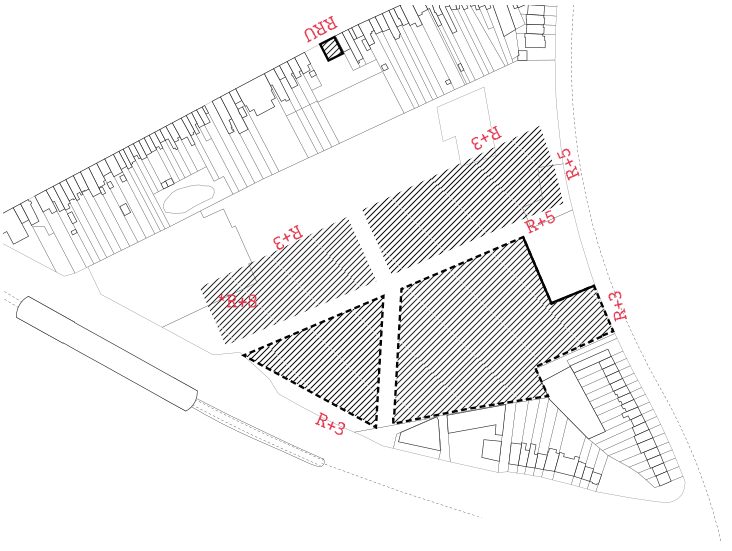
Les gabarits préconisés s'articulent d'une part aux fronts bâtis existants des boulevards du Souverain et de la voirie métropolitaine Léonard - Delta et de la Rue de la Vignette.

En règle générale, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et de maximum 5 niveaux sur l'ensemble de la zone du centre habité et commercial, avec les exceptions suivantes :

Côté Rue de la Vignette, les gabarits préconisés sont ceux du RRU.

D'autre part, les gabarits préconisés s'articulent à la dimension des espaces ouverts prévus au centre du site :

- Face au parc urbain Demey, les gabarits prévoient un ensemble bâti s'élevant à maximum 4 niveaux pour permettre son ensoleillement ;
- Face à la place publique, côté nord, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et sont de minimum 2 niveaux et maximum 7 niveaux ;
- Face à la station de métro, un repère paysager d'une hauteur maximum de 9 niveaux est préconisé.



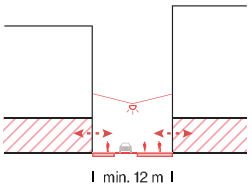
Les immeubles s'implantent librement dans la zone, pour autant que :

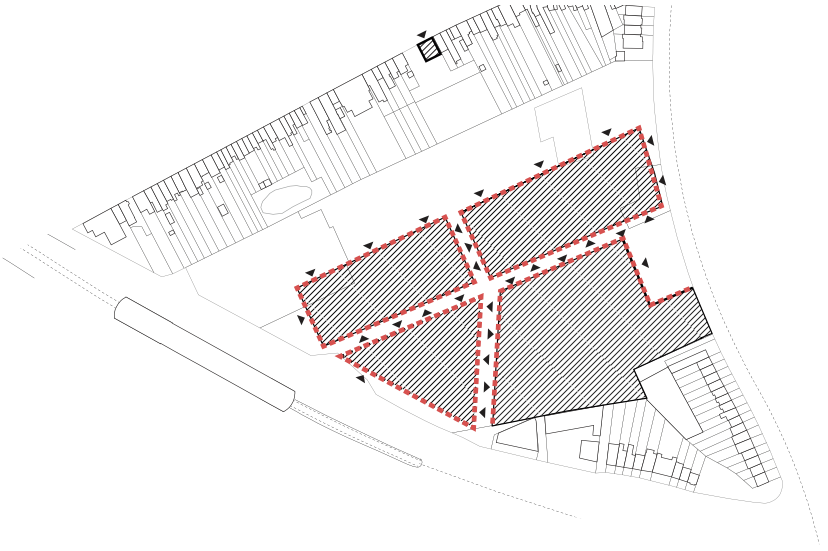
- Les immeubles forment de par leur deux premiers niveaux un plan de façade principal à l'alignement le long du parc urbain demey et sur le pourtour de la place publique. Des décrochés sont autorisés.

Liseré de façades actives et accès

Compte tenu de la vocation commerciale du site, le traitement des premiers niveaux se distingue en aménageant un liseré de façades actives qui s'articulent à l'espace public (parc, place et porosités modes actifs) tel que précisé ci-contre.

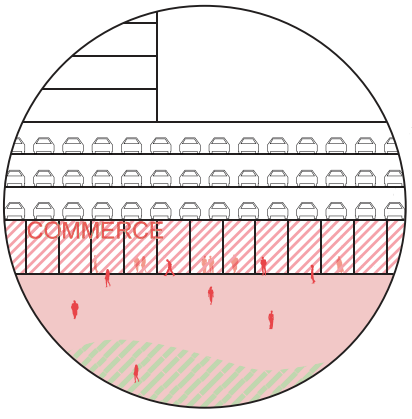
Ces façades articulent les accès aux activités commerciales et aux équipements présents aux rez-de-chaussée et aux logements et activités présentes aux étages. Elles permettent une visibilité et lisibilité de ces programmes depuis l'espace public.





Stationnement et espaces de circulation

Les accès et espaces de circulation sont définis ci-contre. Le site est accessible depuis le Boulevard du Souverain et le boulevard de la voirie métropolitaine Léonard - Delta. Les accès vers les stationnements et pour les livraisons sont aménagés pour ne pas provoquer des encombrements ou gêner les modes actifs. Les emplacements de stationnement sont situés dans les niveaux du sous-sol ou aux étages, en limitant au maximum l'encombrement des façades des rez-de-chaussée. Les accès camions sont centralisés en un seul accès. Les chargements et déchargements se déroulent dans des bâtiments fermés dont les caractéristiques urbanistiques et esthétiques sont adaptées au cadre urbain et s'accordent avec le voisinage, en particulier avec le logement proche.





2.4.D. Traversée Pinoy



Vocation :

- La traversée Pinoy est un espace public permettant la traversée de la voirie métropolitaine Léonard - Delta.
- Elle permet un cheminement du noyau commercial de la Place Edouard Pinoy par l'Avenue Guillaume Poels, au centre habité et commercial du site Demey et sa place communale dédiée aux commerces de proximité et à la Rue de la Vignette à travers le parc urbain Demey.

Principe d'aménagement :

- Une traversée «modes actifs» sécurisée au minimum par un passage piéton et par un plateau et un espace central entre les voies.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site de la traversée Pinoy est affecté en espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

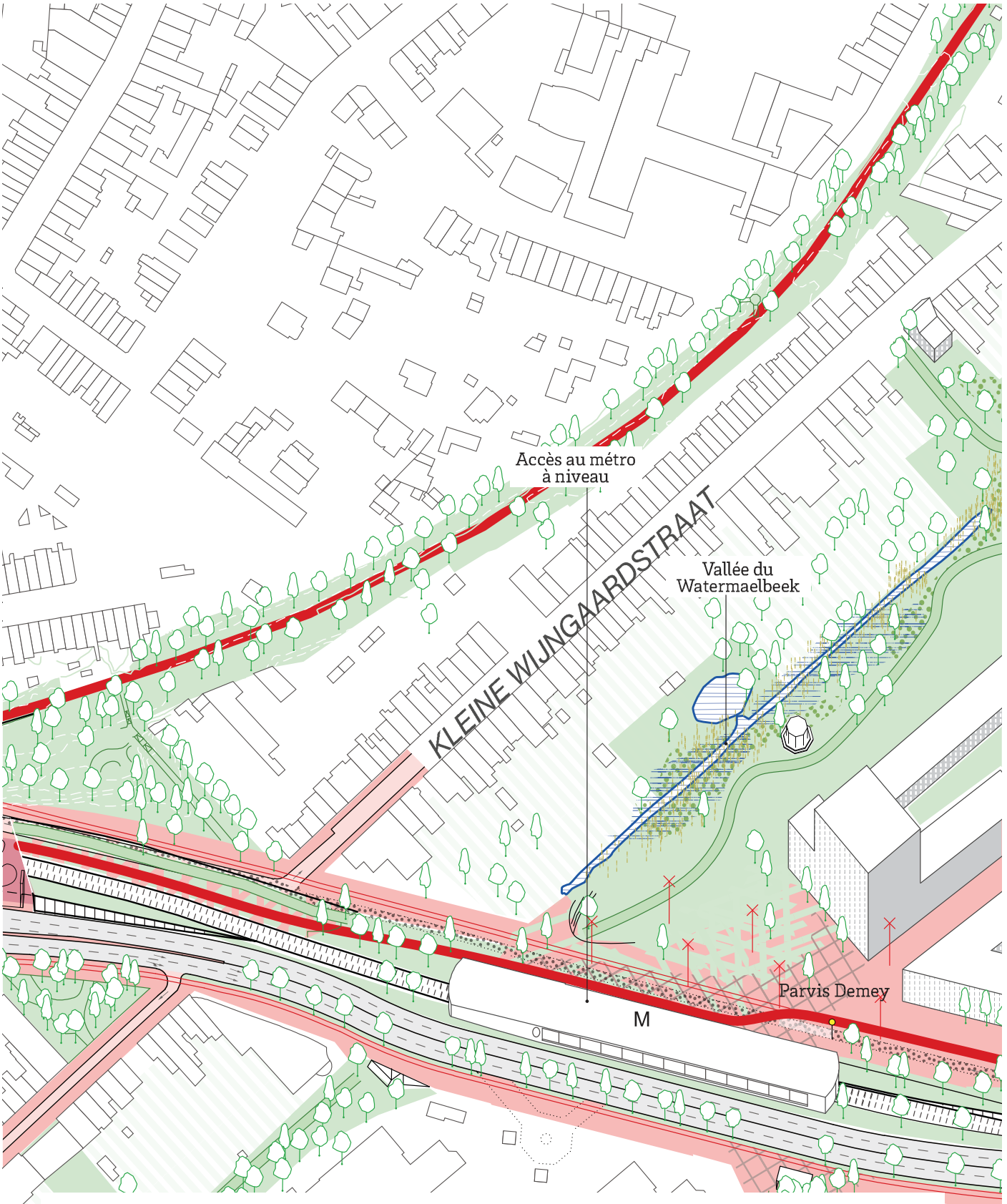
Traversée face à l'Avenue Guillaume Poels

Le PAD préconise la création d'une traversée piétonne de la voirie métropolitaine Léonard - Delta face à l'Avenue Guillaume Poels. Cette traversée entend permettre des connexions «modes actifs» entre le noyau urbain de la Place Edouard Pinoy, et le centre urbain habité, commercial et paysager de Demey. Cette traversée est sécurisée au minimum par la création d'un plateau et d'un passage piéton.





↑ Illustration de la traversée Pinoy dans le prolongement de l'Avenue Guillaume Poels.

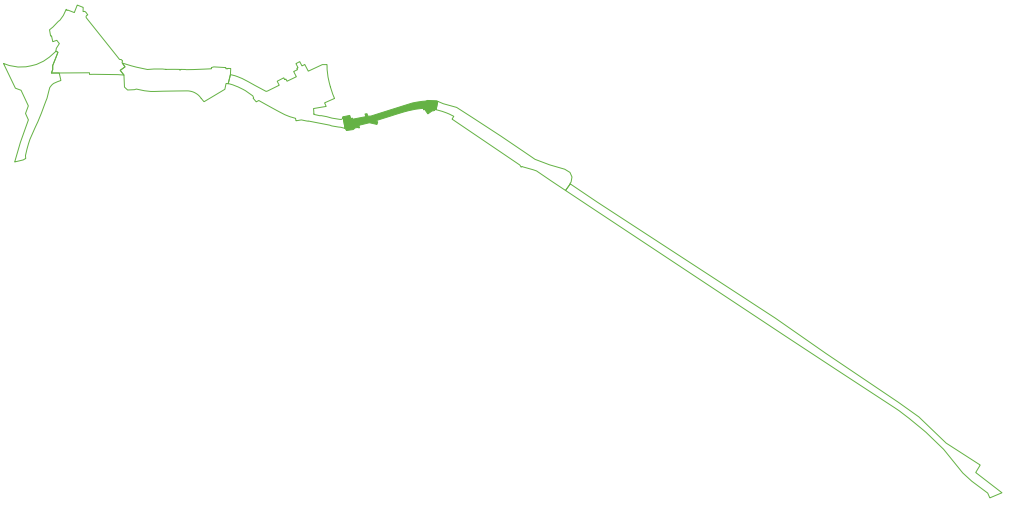


ENJEUX :

- Valoriser la continuité du sol de la vallée du Watermaelbeek
- Intégrer la station de métro Demey au parc urbain
- Accompagner la transition vers le parc habité de la Herronière


Porosité cyclo-piétonne
Parc Urbain Demey
Place publique
Centre habité et commercial
Traversée Pinoy

2.5. SITE 5 : HERRMANN-DEBROUX



HERRMANN-DEBROUX | PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR







1. Place Herrmann-Debroux
2. Parvis du Parc du Bergoje

Vocation :

Le site Herrmann-Debroux vise à la requalification radicale de l'infrastructure routière, marquée aujourd'hui par la présence du viaduc Herrmann-Debroux, et son intégration dans un cadre urbain et paysager.

Il s'agit également du point de convergence entre la ligne de tram 8 et la ligne de métro 5 qui a son terminus à Herrmann-Debroux. Le site Herrmann-Debroux a ainsi comme vocation d'être un espace d'inter-modalité pour permettre des correspondances efficaces.

Plus à l'est, le réaménagement vise également à rendre lisible dans l'aménagement du nouveau boulevard la présence du Parc de Bergoje, situé derrière les immeubles de bureaux. Un espace de parvis y est dédié, dont l'aménagement apporte un soin particulier à l'aspect paysager et intègre une voirie de desserte pour ces immeubles, aménagée en espace partagé.

Le réaménagement du boulevard intègre également le prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'à l'ADEPS par la création d'un site propre utilisable par les bus en entrée de ville.

Principe d'aménagement :

Le site Herrmann-Debroux est subdivisé en 2 sites qui précisent les aspects stratégiques :

- La place Herrmann-Debroux dont la vocation est d'être un espace public attractif de convergence et d'inter-modalité, matérialisant la continuité du maillage vert et bleu de la Woluwe ;
- Le Parvis du Parc de Bergoje, dont la vocation est d'articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre le boulevard, le Parc de Bergoje et les immeubles situés entre les deux. Ce parvis comprend une voie de desserte pour ces immeubles ainsi que le site propre pour le prolongement de la ligne de tram 8.

2.5.A. Place Herrmann-Debroux



Vocation :

La Place Herrmann-Debroux est aménagée comme un espace public répondant à sa double vocation d'espace d'inter-modalité et de continuité du maillage vert et bleu.

Elle agit comme un lieu d'interfaces et de connexions entre les modes de mobilités actives et publiques, et les quartiers environnants.

Principe d'aménagement :

- La place Herrmann-Debroux est conçue comme un large espace ouvert unitaire ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- L'espace d'inter-modalité s'organise principalement côté nord, où sont positionnés les arrêts de tram, de bus en sens d'entrée de ville, et l'accès à la station de métro tandis que la rive sud accueille les arrêts de bus en sortie de ville ainsi qu'un accès à la station de métro ;
- Une nouvelle entrée pour la station de métro est créée à l'angle de l'avenue Joseph Chaudron et de l'Avenue Herrmann-Debroux ;
- L'aménagement de l'espace renforce le maillage vert et bleu. Notamment en mettant en valeur la présence de la vallée de la Woluwe par un aménagement paysager prolongeant le tracé de la Woluwe et la structure de parc, notamment le parc Seny, se développant le long du Boulevard du Souverain vers la rue Jacques Bassem.

Une attention particulière est également apportée aux continuités paysagères à mettre en place vers le Parc du Bergoje présent derrière les immeubles de l'Avenue Herrmann-Debroux, en lien avec le Parvis du Parc de Bergoje.

Affectation et prescriptions réglementaires :

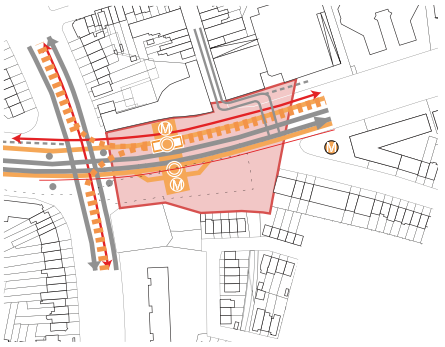
Le site de la Place Herrmann-Debroux est affecté en espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- l'aménagement paysager de la place et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Intermodalité

La place Herrmann-Debroux est conçue comme un espace public de convergence centrée sur la station de métro, les arrêts de tram de la ligne 8 et les arrêts de bus. Elle renforce les cheminements et l'accessibilité des transports publics pour le quartier. Les arrêts de bus sont confortés à leur emplacement actuel. Les arrêts de tram dans les deux sens sont déplacés du Boulevard du Souverain et positionnés sur la rive nord du nouveau boulevard, afin de garantir d'une part une correspondance optimale à la scission de la ligne 8 en deux tronçons, et d'autre part, avec la station de métro dont un accès est présent sur cet espace. Un nouvel accès à la station de métro est préconisé sur la parcelle située à l'angle de l'avenue Joseph Chaudron et de l'Avenue Herrmann-Debroux.



Traversées

Les traversées au niveau du carrefour avec le Boulevard du Souveraines sécurisent les traversées de la voirie. Une traversée est également sécurisée entre l'avenue Joseph Chaudron et la Rue Jacques Bassem.

La station de métro Herrmann-Debroux représente une traversée supplémentaire.



Continuités paysagères

La Place Herrmann-Debroux est aménagée de manière paysagère pour renforcer le maillage vert et bleu interrompu par la voirie métropolitaine Léonard - Delta. Elle matérialise la continuité du maillage bleu de la vallée de la Woluwe vers la Rue Jacques Bassem. Elle articule également la connexion entre la vallée de la Woluwe et le Parc Seny, et la vallée du Roodkloosterbeek présente au niveau du Parc du Bergoje.

Au sein de ces parcs, la cohabitation entre vélos et piétons fera l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les conflits entre les différentes activités tout en permettant le développement du réseau Vélo Plus (Good Move).

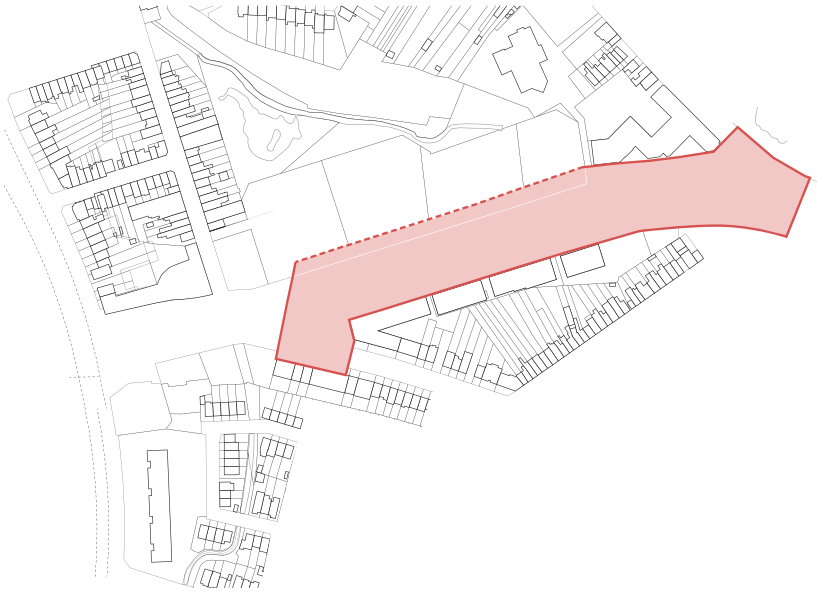


Visibilité de la colline du Bergoje

L'aménagement de la Place Herrmann-Debroux permet de mettre en scène et de révéler les vues panoramiques sur la colline du Parc de Bergoje afin de renforcer les spécificités du territoire, sa topographie et les continuités paysagères.



2.5.B. Parvis du Parc du Bergoje



Vocation :

Le Parvis du Parc du Bergoje est un espace public structurant, intégrant les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta dans un aménagement qualitatif, réservant de larges espaces dédiés aux modes actifs et intégrant des sites propres pour les transports publics : tram et bus.

Il vise de plus à articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le Parc du Bergoje et les immeubles situés entre les deux.

Principe d'aménagement :

- Les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta sont localisées centralement à l'espace ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées aux carrefours ;
- Les sites propres pour les transports publics sont répartis sur les deux rives du boulevard. La rive nord accueille le site propre pour les deux voies de tram, utilisé également par les bus en entrée de ville tandis que la rive intègre un site propre pour les bus en sortie de ville ;
- Des voiries de desserte des véhicules à destination locale sont créées de part et d'autre du boulevard. Côté nord, elle est aménagée comme espace partagé ; côté sud, elle est partagée avec le site propre du bus. Les stationnements en voirie sont interdits sur ces voiries de desserte ;
- Une attention particulière est apportée aux continuités paysagères à mettre en place devant le Parc du Bergoje, présent derrière les immeubles de l'Avenue Herrmann-Debroux, pour le rendre visible au niveau du Boulevard.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du Parvis du Parc du Bergoje est affecté en espace structurant.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

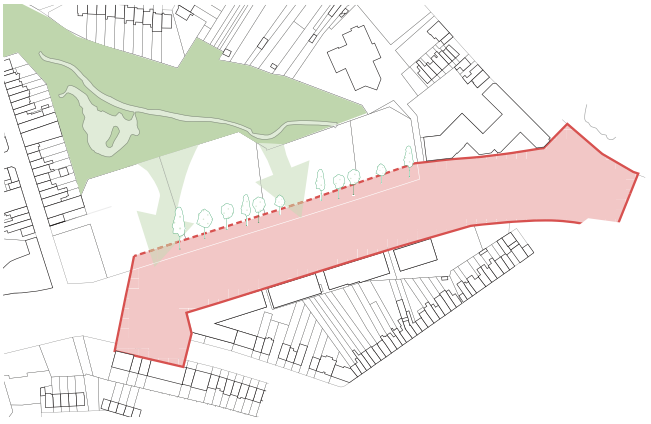
- l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

Zone de continuité paysagère
Extension du Parc du Bergoje

Le parvis du Parc du Bergoje est aménagé comme un espace public paysager, étendant le Parc du Bergoje, pour répondre à sa vocation d'espace d'agrément, de déambulation et de rencontre.

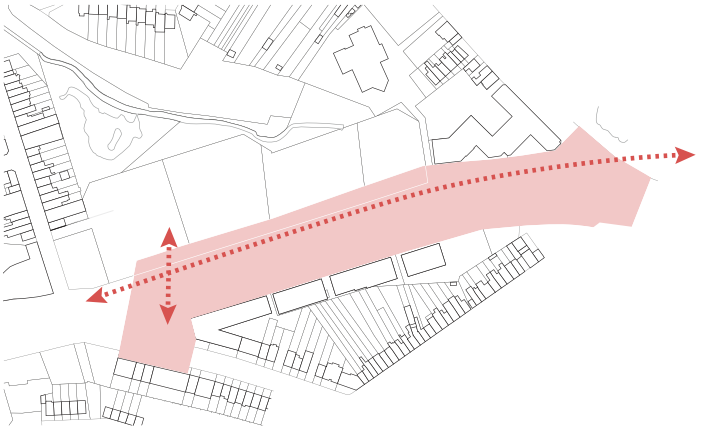
Du mobilier urbain adapté agrémente cet espace public (bancs, éclairages, accroches vélos, etc.).





Axe «modes actifs»

Le parvis du Parc de Bergoje comprend un axe «modes actifs» bidirectionnel qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 3 mètres de large. Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.

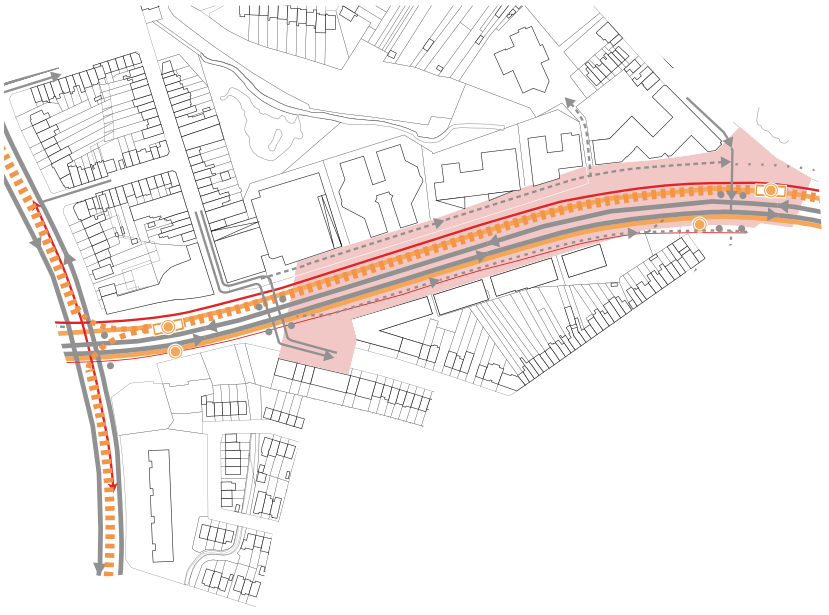


Stationnement et espaces de circulation

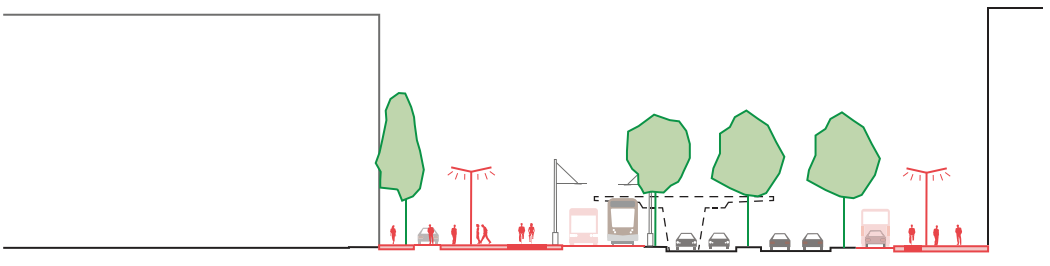
Le parvis comprend des accès carrossables aux immeubles au sein du Parc du Bergoje. Ces accès sont rassemblés au sein d'une voirie de desserte à sens unique aménagée comme espace partagé avec les modes actifs qui prolonge la Rue Jacques Bassem et connecte la Chaussée de Wavre. Cette voirie est accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. Cette voirie peut donner accès à des emplacements de stationnements qui sont situés dans les niveaux du sous-sol par rapport au niveau du parvis, en limitant au maximum le nombre d'accès et l'encombrement des façades des rez-de-chaussée.

Côté sud, une voie de desserte est également présente pour desservir les immeubles. Cette desserte locale est partagée avec le site propre du bus. La circulation des véhicules motorisés privés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. Cette voirie est également accessible aux véhicules d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes.

Des deux côté du boulevard, les emplacements de stationnement en voirie sont interdits.

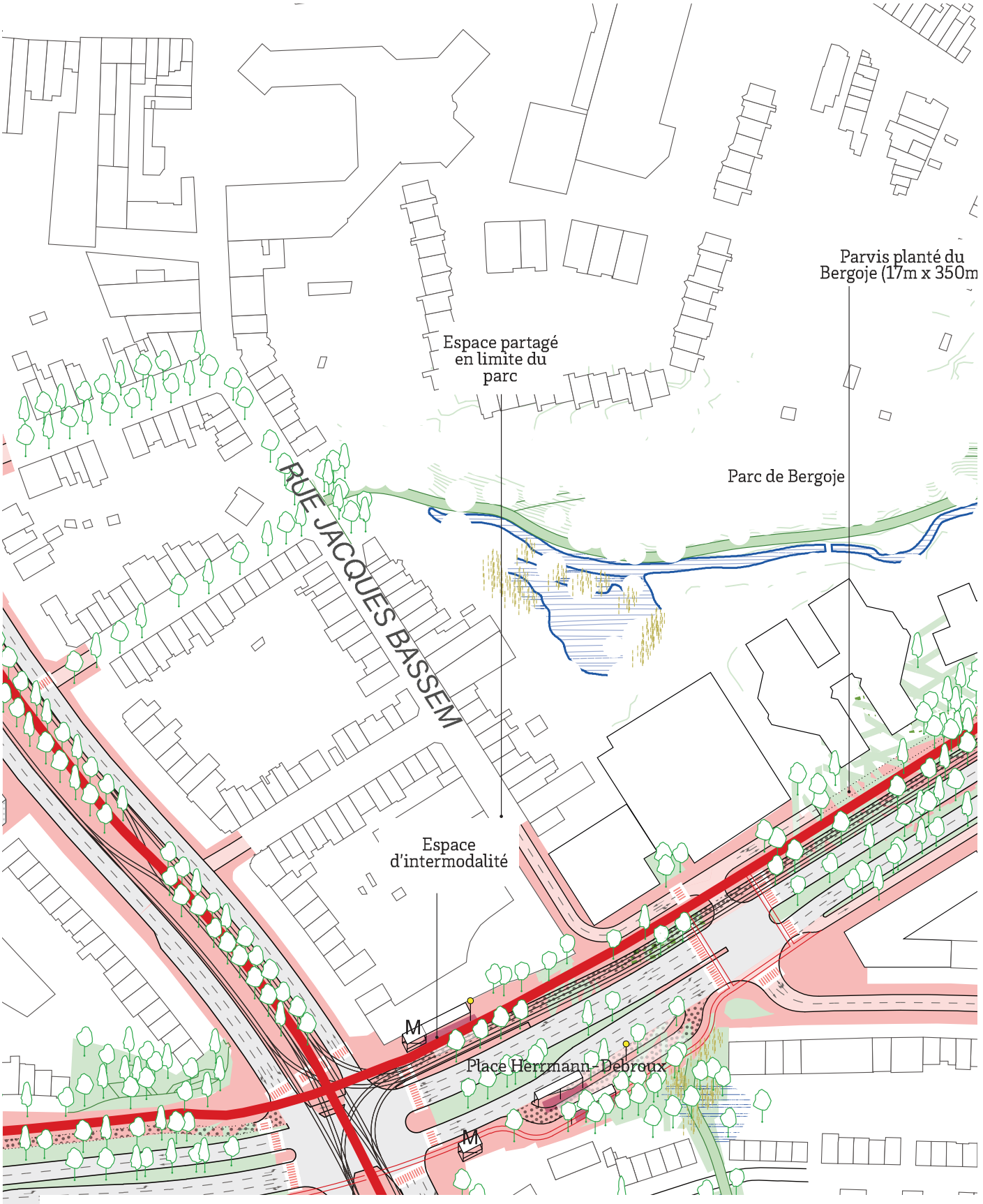


Côté nord est également présent le site propre dédié aux lignes de tram et au bus en entrée de ville. Celui-ci a une largeur minimale de 7 mètres de large et réduit au strict minimum la possibilité de conflit avec les autres usagers de l'espace public. Un soin particulier est apporté au traitement du site propre et à son aspect en prolongation de l'aménagement général de l'espace public. Voir profil type du boulevard ci-contre.



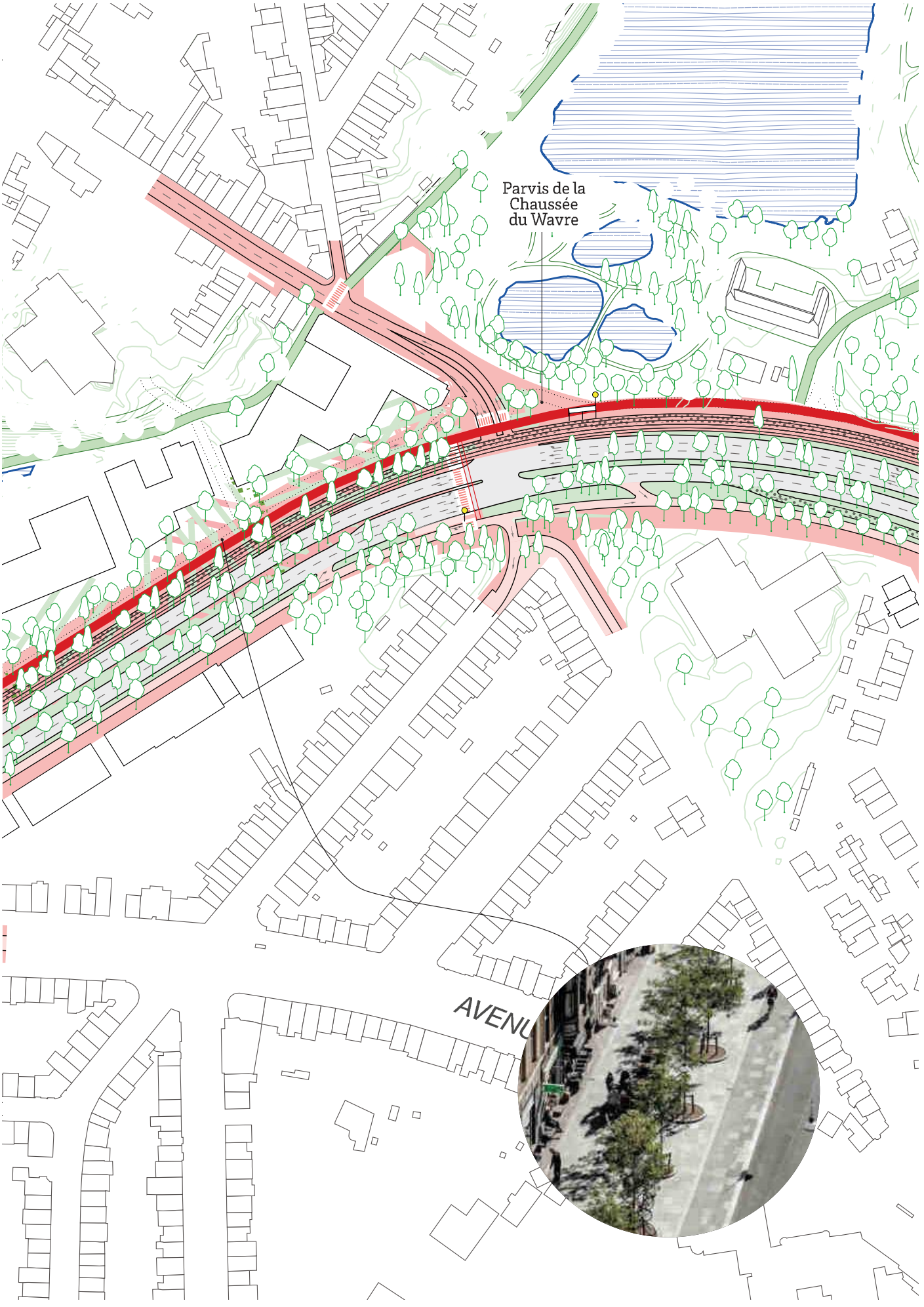


↑ Illustration du Parvis du Parc du Bergoje depuis la place Herrmann-Debroux.

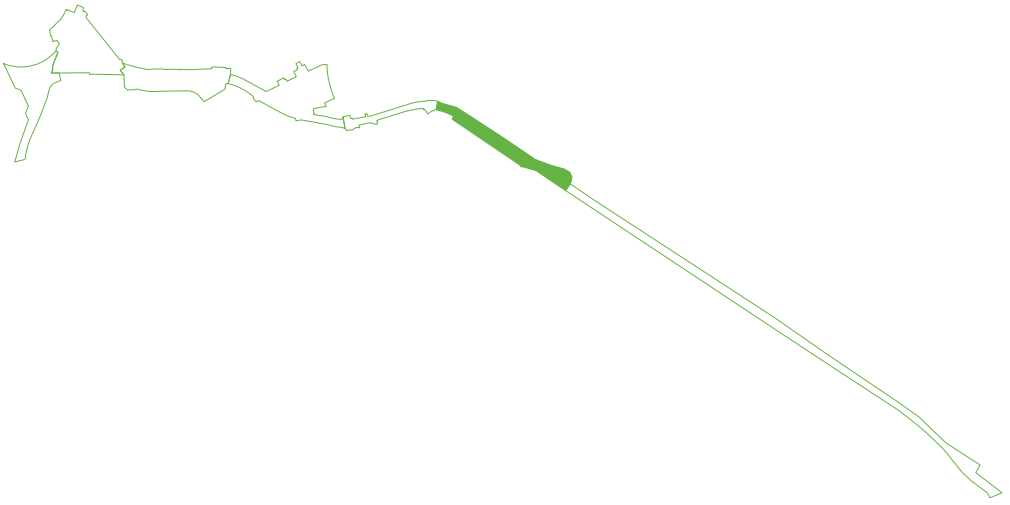


ENJEUX :

- Valoriser la continuité de parc le long de la vallée de la Woluwe
- Donner une visibilité et un accès au parc du Bergoje depuis Herrmann-Debroux
- Conforter l'extension du parc du Bergoje par un espace partagé planté


Parvis de la
Chaussée
du Wavre
AVENU

2.6. SITE 6 : STADE-ADEPS



HERRMANN-DEBROUX | PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR





Vocation :

Le site Stade-ADEPS vise la requalification radicale de l'infrastructure routière, qui représente aujourd'hui une barrière large et infranchissable, et son intégration dans un cadre paysager, en lien avec la présence des espaces ouverts du Rouge-Cloître.

Son aménagement réserve de larges espaces dédiés aux modes actifs et intègre des sites propres pour les transports publics : tram et bus.

Il vise de plus à articuler de manière qualitative et paysagère la relation entre la voirie métropolitaine Léonard - Delta, le Parc du Rouge-Cloître, la zone récréative et sportive du Stade d'Auderghem et l'ADEPS, dont il qualifie les accès.

Principe d'aménagement :

- Les voiries de la voie métropolitaine Léonard - Delta sont localisées centralement à l'espace ;
- Les réseaux de déplacements pour modes actifs sont localisés de part et d'autre de la voirie et intègrent des traversées sécurisées ;
- Les sites propres pour les transports publics sont répartis sur les deux rives du boulevard. La rive nord accueille le site propre pour les deux voies de tram, utilisé également par les bus en entrée de ville tandis que la rive sud intègre un site propre pour les bus en sortie de ville ;
- Des voiries de desserte sont créées de part et d'autre du boulevard. Côté nord, elle est aménagée comme espace partagé uniquement accessible aux véhicules d'urgence et aux livraisons ; côté sud, elle est partagée avec le site propre du bus ;
- Une attention particulière est apportée aux continuités paysagères à mettre en place devant l'ensemble paysager et récréatif côté nord.

Affectation et prescriptions réglementaires :

Le site du Stade-ADEPS est affecté en espace structurant pour l'espace public et en zone d'habitation.

Un parking de transit est localisé sur la carte des affectations du sol pour permettre la réalisation du hub de mobilité en sous-sol.

Des prescriptions additionnelles sont prévues pour garantir :

- l'aménagement paysager et l'amélioration des cheminements des « modes actifs » par une zone de continuité paysagère en surimpression.

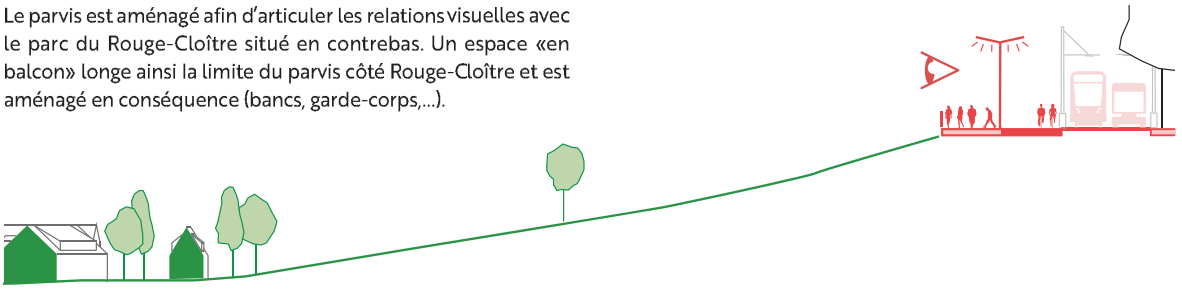
Zone de continuité paysagère Axe «modes actifs»

Le parvis comprend un axe «modes actifs» qui traverse celui-ci d'est en ouest et permet la connexion métropolitaine Léonard-Delta. Celui-ci est aménagé à partir d'une promenade pour modes actifs faisant au minimum 3 mètres de large.

Des éléments de mobilier urbain agrémentent le cheminement.

Balcon sur le Rouge-Cloître

Le parvis est aménagé afin d'articuler les relations visuelles avec le parc du Rouge-Cloître situé en contrebas. Un espace «en balcon» longe ainsi la limite du parvis côté Rouge-Cloître et est aménagé en conséquence (bancs, garde-corps,...).



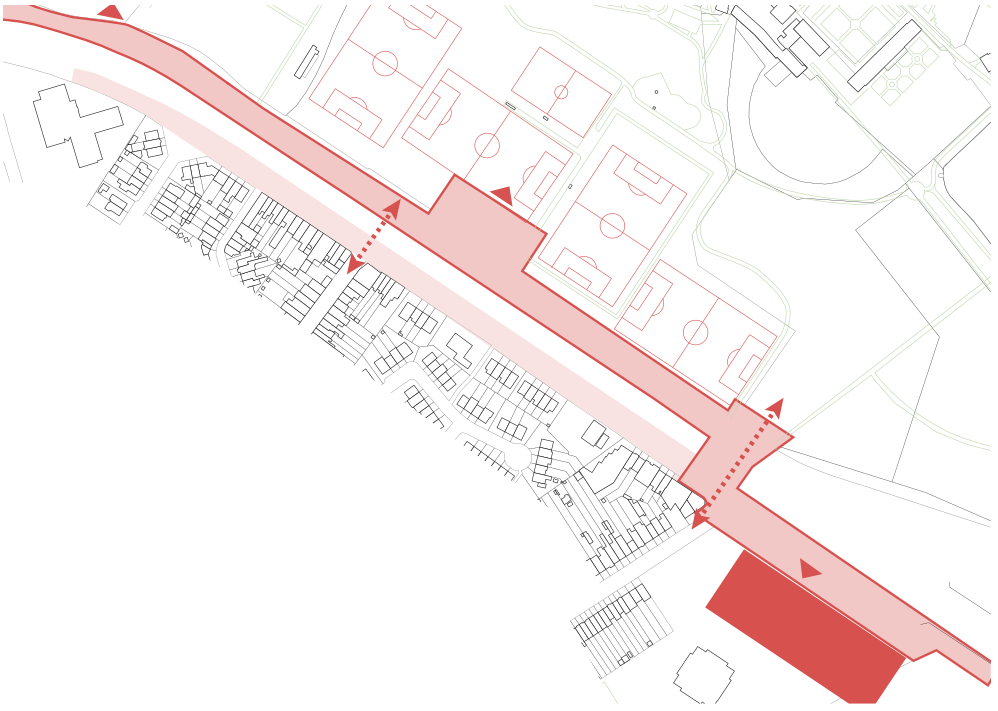
Accès au parc du Rouge-Cloître, continuités paysagères

Le parvis est aménagé de manière paysagère et valorise la grande entité paysagère que représente le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes par une trame végétale forte. Il comprend également l'aménagement qualitatif des accès au parc du Rouge-Cloître, du stade d'Auderghem, du Jardin Massart et, de l'autre côté de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, du complexe de l'ADEPS.



Accès et traversées

Le Parvis permet les accès au parc du Rouge-Cloître, du stade d'Auderghem, du Jardin Massart et, de l'autre côté de la voirie métropolitaine Léonard - Delta, du complexe de l'ADEPS. Des traversées de la voirie métropolitaine Léonard - Delta sécurisées sont aménagées au droit de le Rue Albert Meunier et de l'Avenue Hugo Van der Goes. Les arrêts de tram/bus sont localisés à proximité de celles-ci.



Stationnement et espaces de circulation

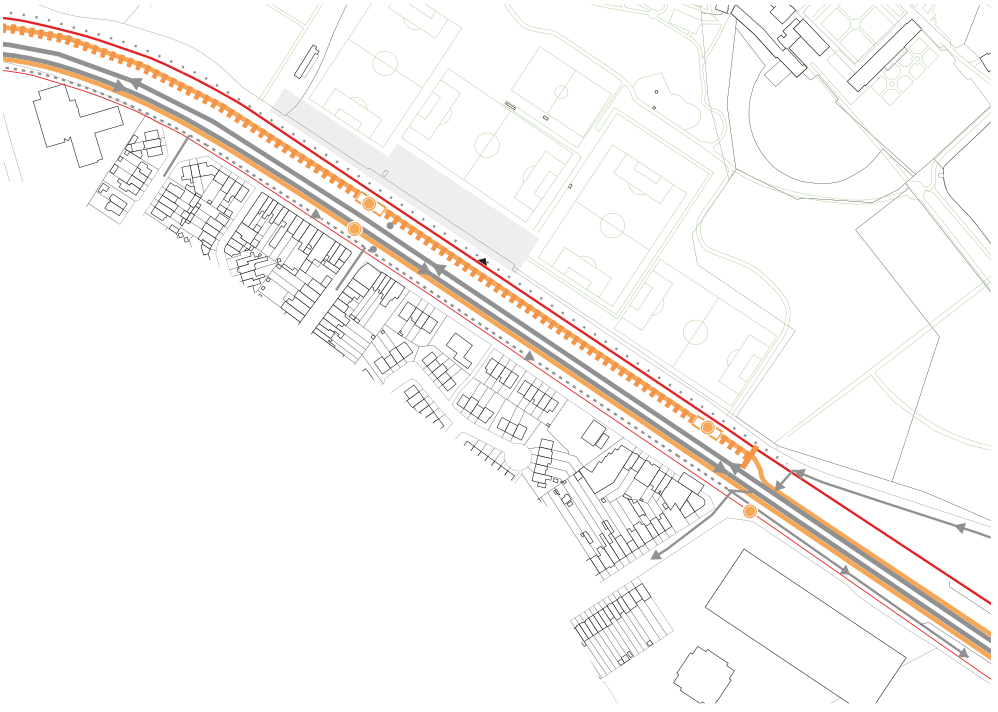
Côté nord, le parvis intègre le site propre dédié aux lignes de tram et au bus en entrée de ville. Celui-ci a une largeur minimale de 7 mètres et réduit au strict minimum la possibilité de conflit avec les autres usagers de l'espace public. Un soin particulier est apporté au traitement du site propre et à son aspect en prolongation de l'aménagement général de l'espace public. Des arrêts de tram/bus sont prévus au niveau du Stade d'Auderghem et face à l'ADEPS. Une voirie carrossable est prévue côté nord pour les véhicules d'urgence et les livraisons. Celles-ci est partagée avec l'axe «modes actifs».

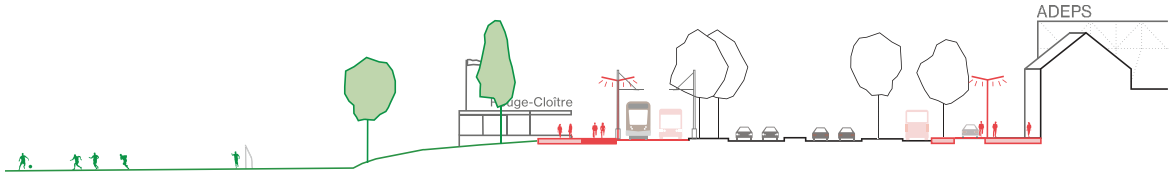
Côté sud, une voie de desserte est également présente pour desservir les immeubles. La circulation des véhicules motorisés privés est autorisée pour l'accès aux bâtiments riverains uniquement. Cette voirie est également accessible au véhicule d'entretien, aux véhicules à destination et véhicules SIAMU. La voirie assure un accès public, dans de bonnes conditions de circulation pour les piétons et cyclistes.

De ce côté du boulevard, des espaces de stationnement en voirie sont autorisés.

Un dépose minute peut être aménagé devant l'ADEPS

Voir profil type du boulevard ci-contre.

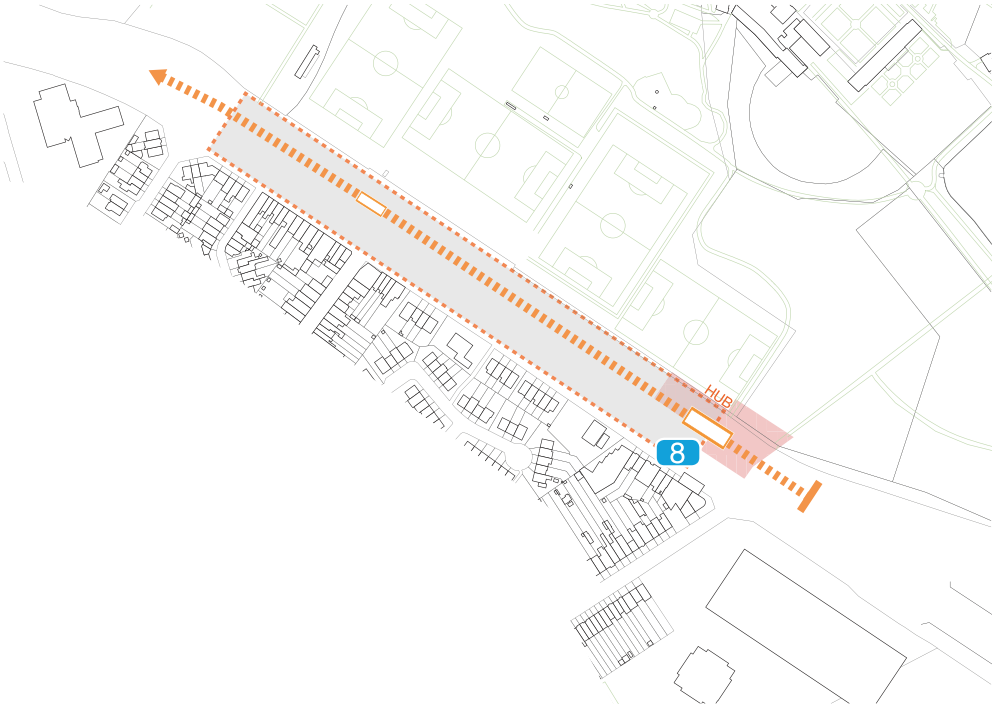




Terminus des deux lignes de tram 8

Le côté nord intègre également les terminus des deux lignes 8 face à l'ADEPS. Ceux-ci sont intégrés à l'aménagement de l'espace public, limite les conflits tout en garantissant les traversées modes actifs définies ci-avant.

L'aménagement des terminus des lignes de tram devra prendre en compte et permettre l'aménagement du Recypark.



Hub de mobilité

Un hub de mobilité est aménagé sous l'assiette des voiries et du parvis. Il répond aux objectifs de la stratégie de mobilité (1.c.3.1). il permet également de mutualiser les besoins de stationnement, notamment de l'ADEPS et du Stade d'Auderghem.

Ses accès carrossables sont organisés directement depuis la voirie métropolitaine Léonard - Delta sans interrompre les espaces publics dédiés aux modes actifs. Ils sont suffisants pour garantir un bon fonctionnement.

Les entrées/sorties du hub de mobilité pour les modes actifs sont localisées à proximité des arrêts de tram/bus et des traversées de la voirie métropolitaine.

Le hub de mobilité propose notamment les services suivants, à préciser dans une étude complémentaire :

- service de parking relais (emplacements de stationnement) ;
- emplacements de stationnement réservés à des voitures partagées ;
- emplacements sécurisés pour vélos ;
- zones dédiées au covoiturage ;
- drop-off zones pour stationnement des véhicules en libre-service ;
- arrêts pour des bus interrégionaux express ;
- autres outils de mobilité servicielle.



Recypark

Le Recypark régional est pérennisé.

Ses abords sont aménagés de manière paysagère et valorisent la grande entité paysagère que représente le parc du Rouge-Cloître et la Forêt de Soignes par une trame végétale forte.

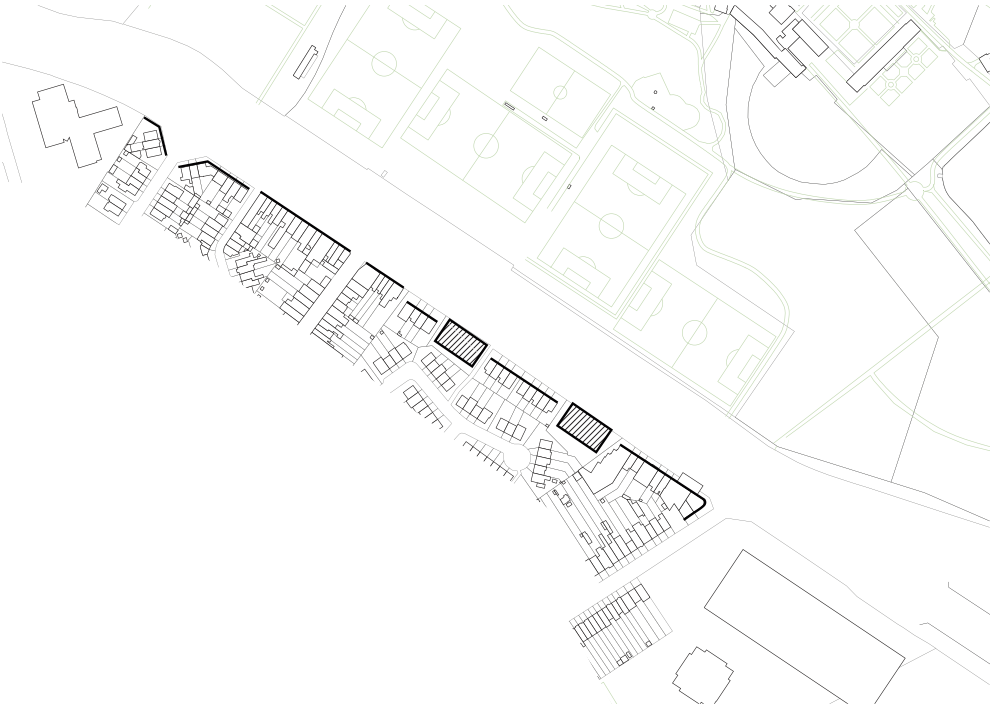
L'aménagement du Recypark devra prendre en compte et permettre l'aménagement des terminus des lignes de tram.

Zone de bâtisse

Les limites de bâtisse sont précisées au regard des limites parcellaires dans l'illustration ci-contre. Les ensembles bâtis se décline avec un programme de commerces de proximité au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs.

Façades actives et accès

Compte tenu de la présence de programme à destination du public aux rez-de-chaussée, le traitement des façades des nouveaux immeubles se distingue en aménageant des façades activées qui s'articulent à l'espace public. Ces façades actives articulent les accès aux commerces de proximité et aux logements côté Transvaal et à l'équipement pour le stade d'Auderghem côté Rouge-Cloître.



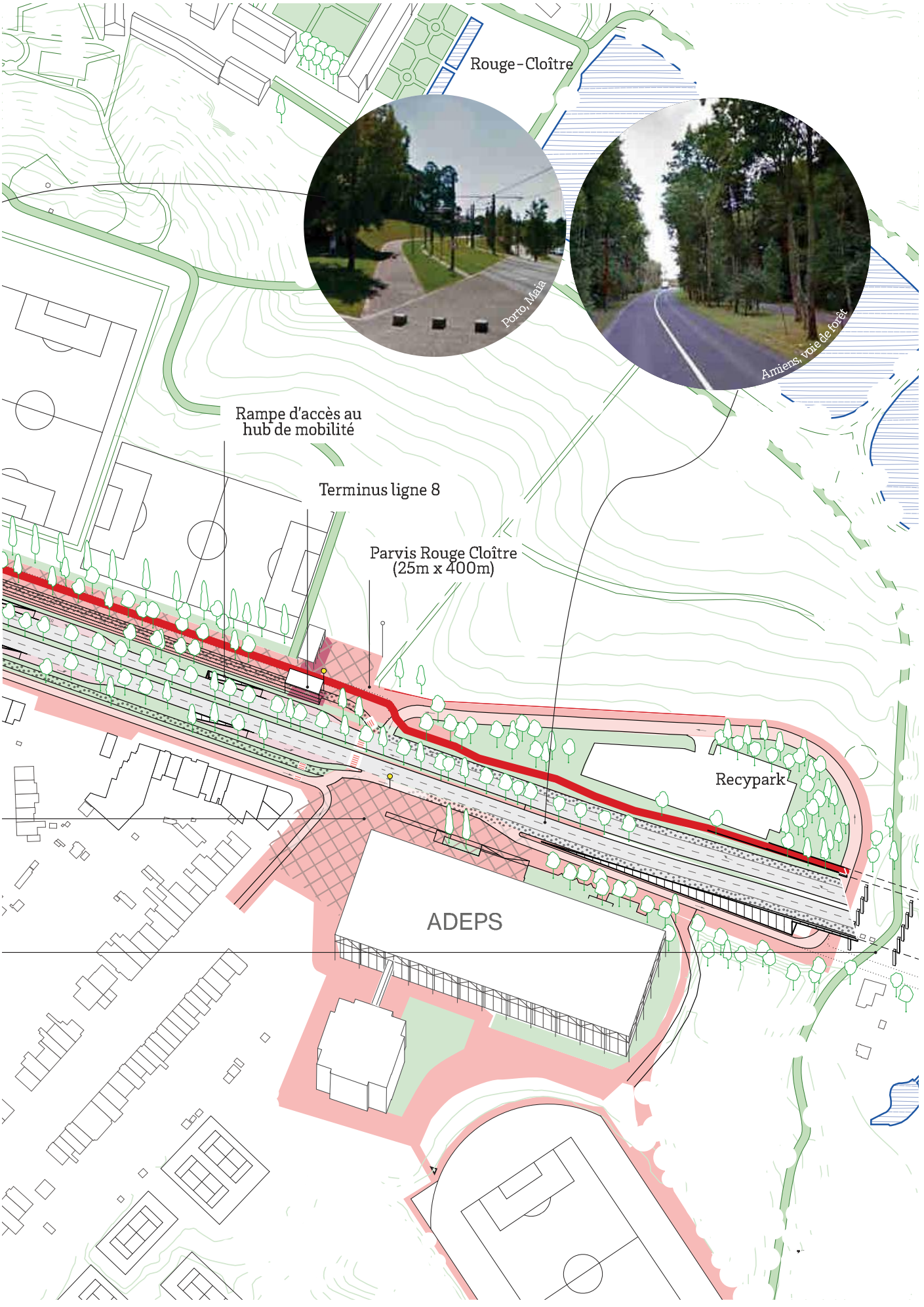


↑ Illustration de la voirie métropolitaine le long du Stade d'Auderghem.

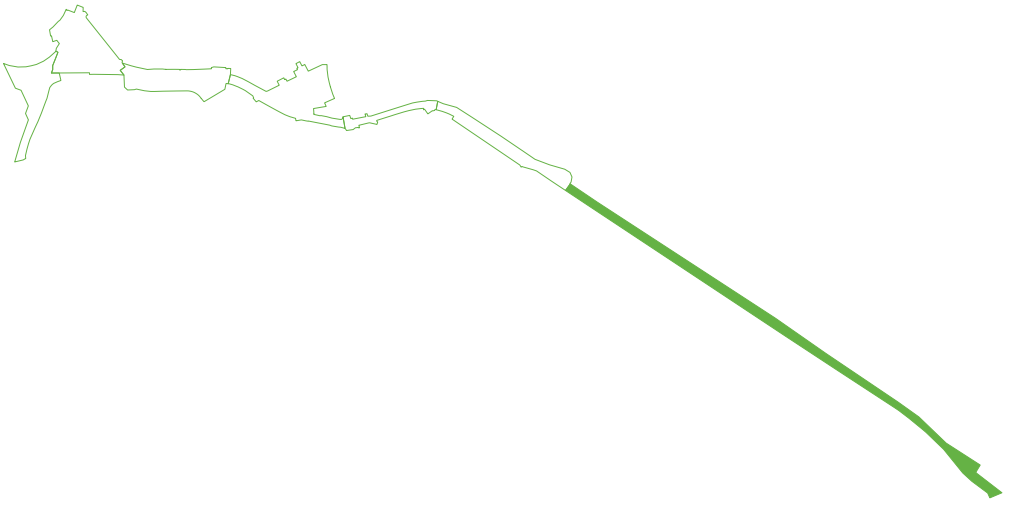


ENJEUX :

- Valoriser la traversée d'un site naturel
- Conforter l'entrée d'équipements publics
- Accompagner la traversée de l'infrastructure pour raccorder les quartiers existants aux grandes entités paysagères
- Assurer la traversée sous le viaduc des Trois fontaines pour le passage de grande faune


Rouge-Cloître
Porto, Maia
Amiens, voie de forêt
Rampe d'accès au hub de mobilité
Terminus ligne 8
Parvis Rouge Cloître (25m x 400m)
Recypark
ADEPS

2.7. SITE 7 : FORÊT DE SOIGNES



Traversée de la Forêt de Soignes

Le PAD préconise la requalification de l'infrastructure routière, affectée en espace structurant, jusqu'au Carrefour Léonard et Jesus-Eik. Cette requalification comprend deux aspects :

› (1) Verdurisation : valoriser la traversée d'un site naturel

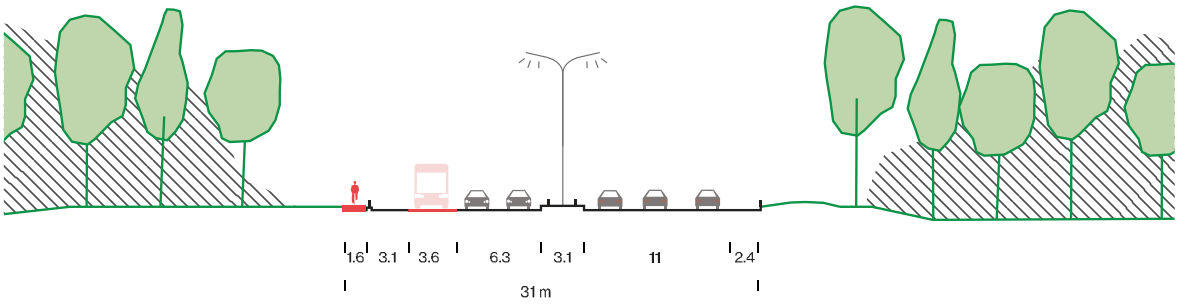
Le boulevard urbain est traité dans son tronçon traversant la Forêt de Soignes, de l'ADEPS à Jesus-Eik, afin de valoriser la traversée d'un environnement vert et paysager. Son profil est adapté afin de libérer des espaces continus pour la végétation entre les deux directions de trafic et l'axe modes actifs. Celui-ci se développe préférentiellement sur sa rive nord, qu'il doit de toute manière rejoindre harmonieusement à hauteur de l'ADEPS. Ces aménagements se font en respectant l'empreinte actuelle de l'infrastructure et permettent de donner à ce tronçon un caractère de boulevard arboré. L'objectif est ici d'optimiser de façon significative l'expérience des usagers qui profiteront d'un environnement paysager et arboré articulant et marquant la transition entre le Ring et la E411 et les quartiers urbains d'Auderghem.

› (2) Aménagement pour les mobilités publiques et actives et contrôle de la fluidité du boulevard urbain.

Sur le tronçon ADEPS - Carrefour Léonard, la requalification de l'infrastructure comprend la création de sites propres pour les bus entrant et sortant de la Région, ainsi que l'aménagement d'une large infrastructure sécurisée et adaptée aux modes actifs et spécifiquement à un itinéraire cyclable inter-régional (minimum 4,5m de largeur).

Sur ce tronçon, la largeur des zones de sécurité pour le trafic est réduite ainsi que la vitesse, diminuant le bruit et les autres nuisances.

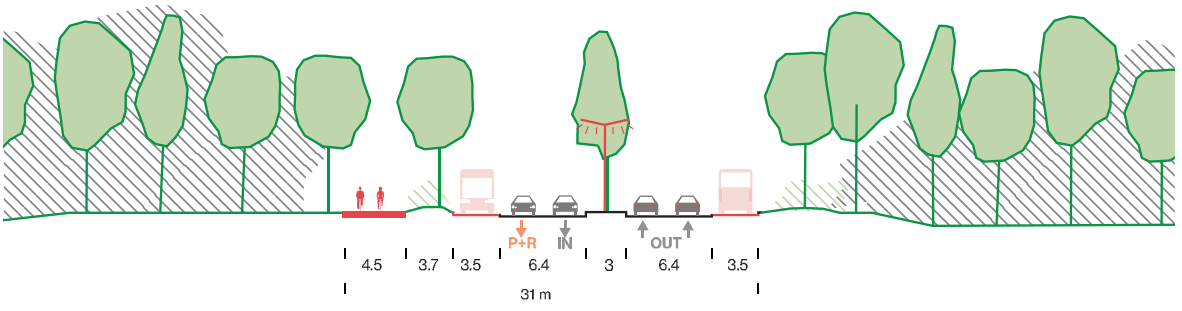
En entrée de ville, les deux bandes de circulation automobile sont adaptées afin d'une part, de ne pas compromettre la fluidité du trafic de l'ensemble du boulevard, et, d'autre part, de favoriser l'utilisation du Hub de mobilité et du report modal. Ainsi, une des deux bandes est réservée aux usagers se rendant au Hub de mobilité tandis que l'autre est à destination des usagers désirant entrer en ville.



↑ Profil type actuel en regardant vers le Carrefour Léonard



↑ Illustration de la voirie métropolitaine au niveau de la Forêt de Soignes en regardant vers le carrefour Léonard



↑ Profil type préférentiel en regardant vers le Carrefour Léonard

Zones de reconnexion écologique

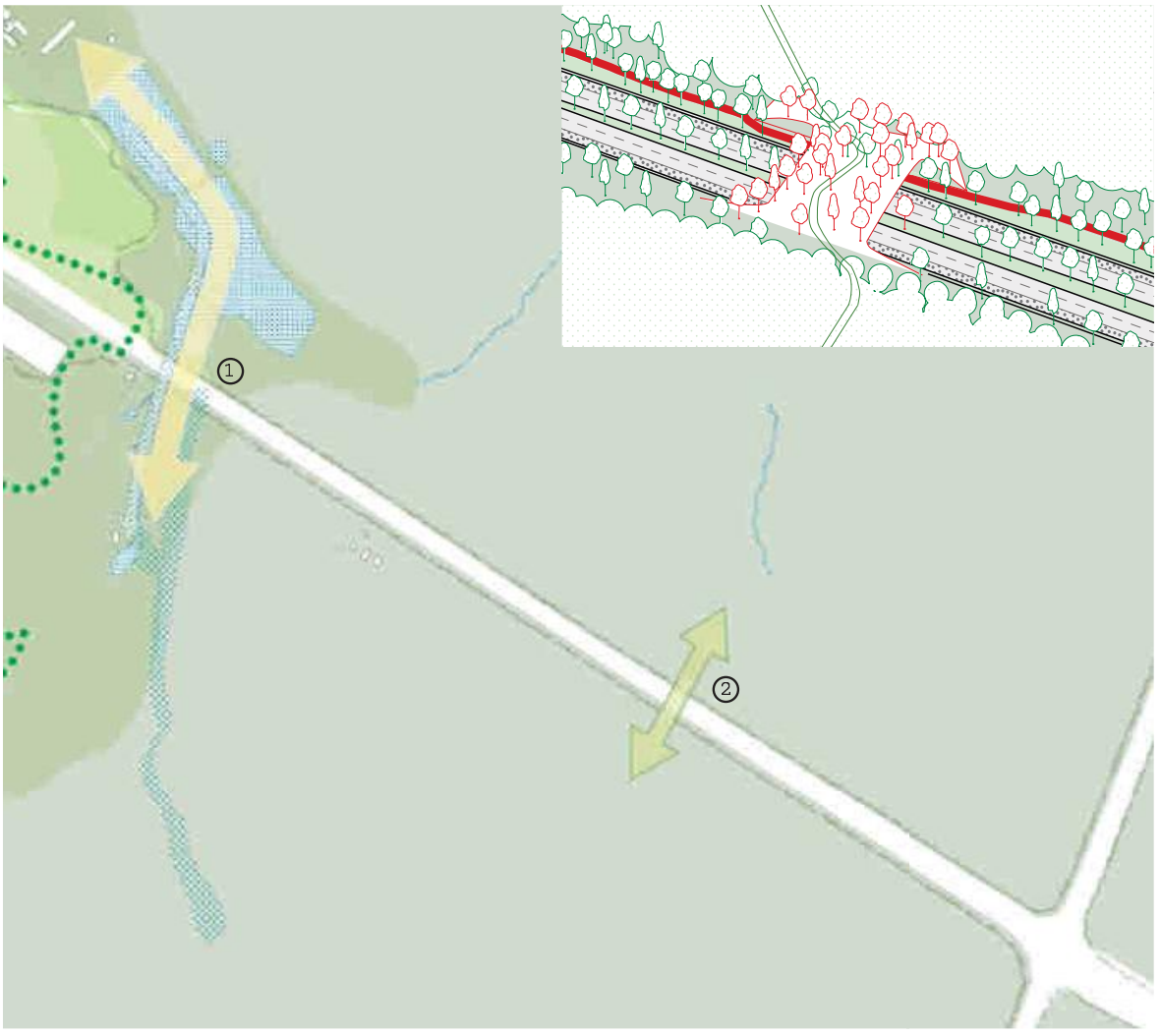
Le PAD préconise la création d'au moins deux zones de reconnexion écologique :

› (1) Sous le Viaduc des Trois-Fontaine

La création du hub de mobilité sous l'infrastructure routière libère l'espace aujourd'hui utilisé comme lieu de stationnement sous le viaduc des Trois Fontaines. Le PAD préconise à cet endroit un traitement paysager permettant la création d'une zone de reconnexion écologique de part et d'autre de l'infrastructure routière. Cette zone peut également comprendre la réalisation d'un bassin de décantation (sous la forme soit d'un bassin tampon, soit d'une zone de lagunage) assurant le traitement des eaux de ruissellement du viaduc de manière durable et naturelle.

› (2) Entre le Viaduc des Trois-Fontaines et le Carrefour Léonard

Le PAD préconise l'aménagement d'un passage à grande faune de part et d'autre de l'infrastructure routière afin de créer une zone de reconnexion écologique au cœur de la Forêt de Soignes. L'aménagement d'un écoduc est ainsi préconisé, considérant que celui-ci marquera également visuellement la traversée de la forêt.



↑ Schéma localisation des zones de reconnexion écologique (localisation indicative de l'écoduc)

LÉGENDE

Périmètre concerné

Mobilité

Voirie principale
2 bandes de circulation
Voirie secondaire
Espace partagé, en cul-de-sac
Espace partagé
Carrefour à feux
Ligne de métro, train
Ligne de tram
Ligne de bus
Point d'intermodalité
Accès dépôt bus STIB
Piste cyclable bidirectionnelle
Piste cyclable unidirectionnelle
Emplacement hub de mobilité (P+R)
Arrêt de bus
Gare de train
Station de métro
Arrêt de tram

Espace public

Parc
Parcs habités, nature diffuse
Place
Parvis
Espace public
Biotope humide
Connexion modes actifs
Connexion maillage vert
Connexion maillage bleu
Passage par station de métro
Point de vue

paysage

Topographie des vallées
Forêt
Ensemble de jardins privés
Risque d'inondation
Périmètre Natura 2000
Continuité paysagère
Ecoduc
Continuité maillage bleu

Développements

Développements urbains
Développements urbains à l'alignement
Développements urbains à l'alignement non défini
Développements urbains dans un ordre ouvert et paysager
Différence de gabarit
Repère paysager
Liseré de façades actives à l'alignement
Liseré de façades actives à l'alignement non défini

Coupes

Accès
Façade activant l'espace public
Connexion visuelle



VOLET RÈGLEMENTAIRE

Le périmètre du volet règlementaire est différent du périmètre du volet stratégique. La stratégie de mobilité à mettre en œuvre nécessite notamment de traiter dans le volet stratégique un plus grand territoire, incluant notamment le passage de la E411 à travers la Forêt de Soignes, qui ne nécessite pas de changement au niveau règlementaire.

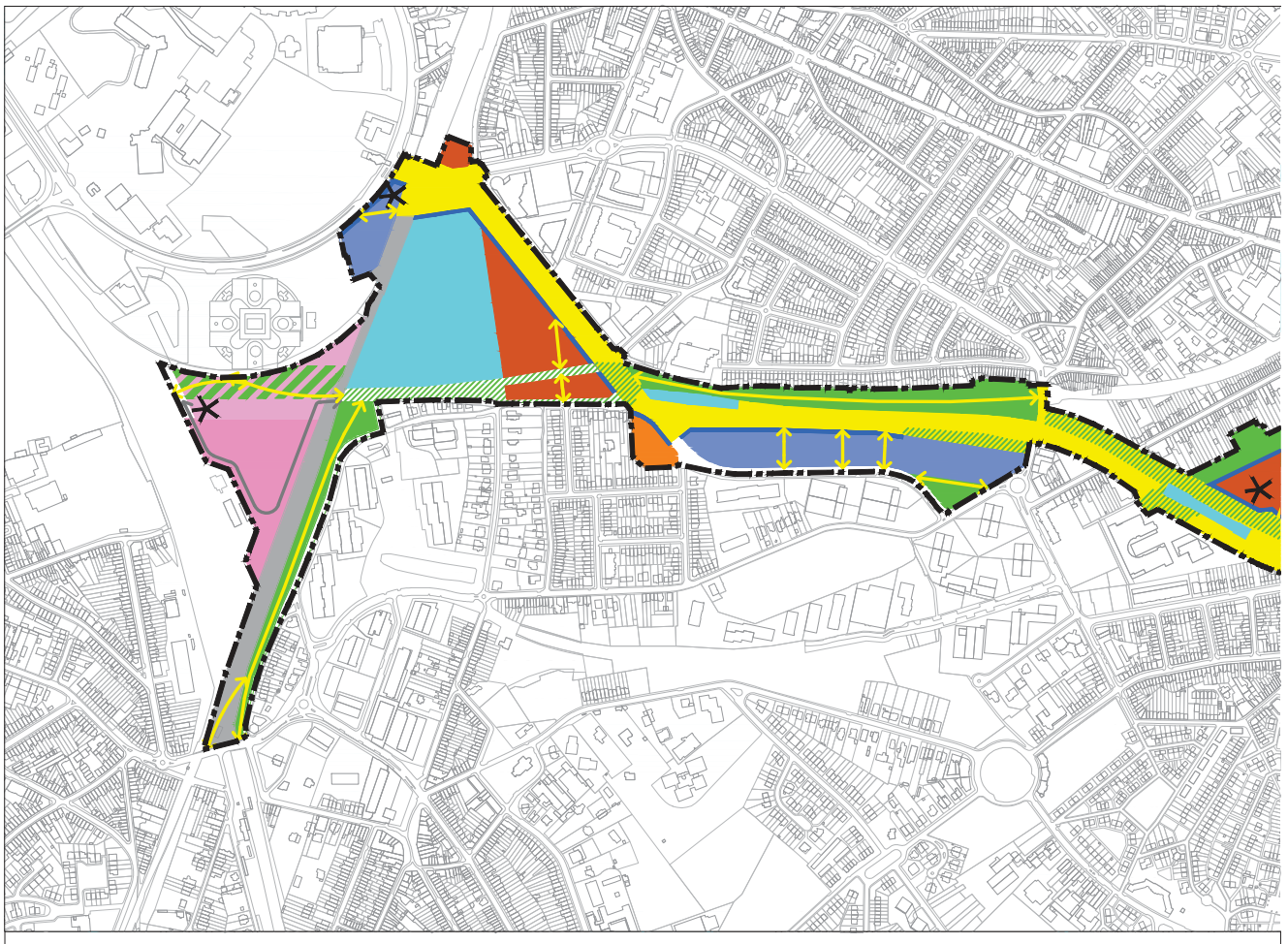
PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES

Plan des affectations 190
Illustration* - zoom site 1 192
Illustration* - zoom site 2 194
Illustration* - zoom site 3 196
Illustration* - zoom site 4 198
Illustration* - zoom site 5 200
Illustration* - zoom site 6 202
Plan d'implantation et des caractéristiques des constructions 204

PRESCRIPTIONS LITTERALES

A. Prescriptions générales 206
B. Prescriptions particulières relatives aux zones d'habitat Herrmann-Debroux 208
C. Prescriptions particulières relatives aux zones de mixité Herrmann-Debroux 209
D. Precriptions particulières relatives à la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux 211
E. Prescriptions particulières relatives aux autres zones d'activités Herrmann-Debroux 212
F. Prescriptions particulières relatives aux zones de parc Herrmann-Debroux 215
G. Prescriptions relatives aux zones en surimpression Herrmann-Debroux 216
H. Prescriptions relatives aux voiries Herrmann-Debroux 217

PLAN DES AFFECTATIONS



Légende

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

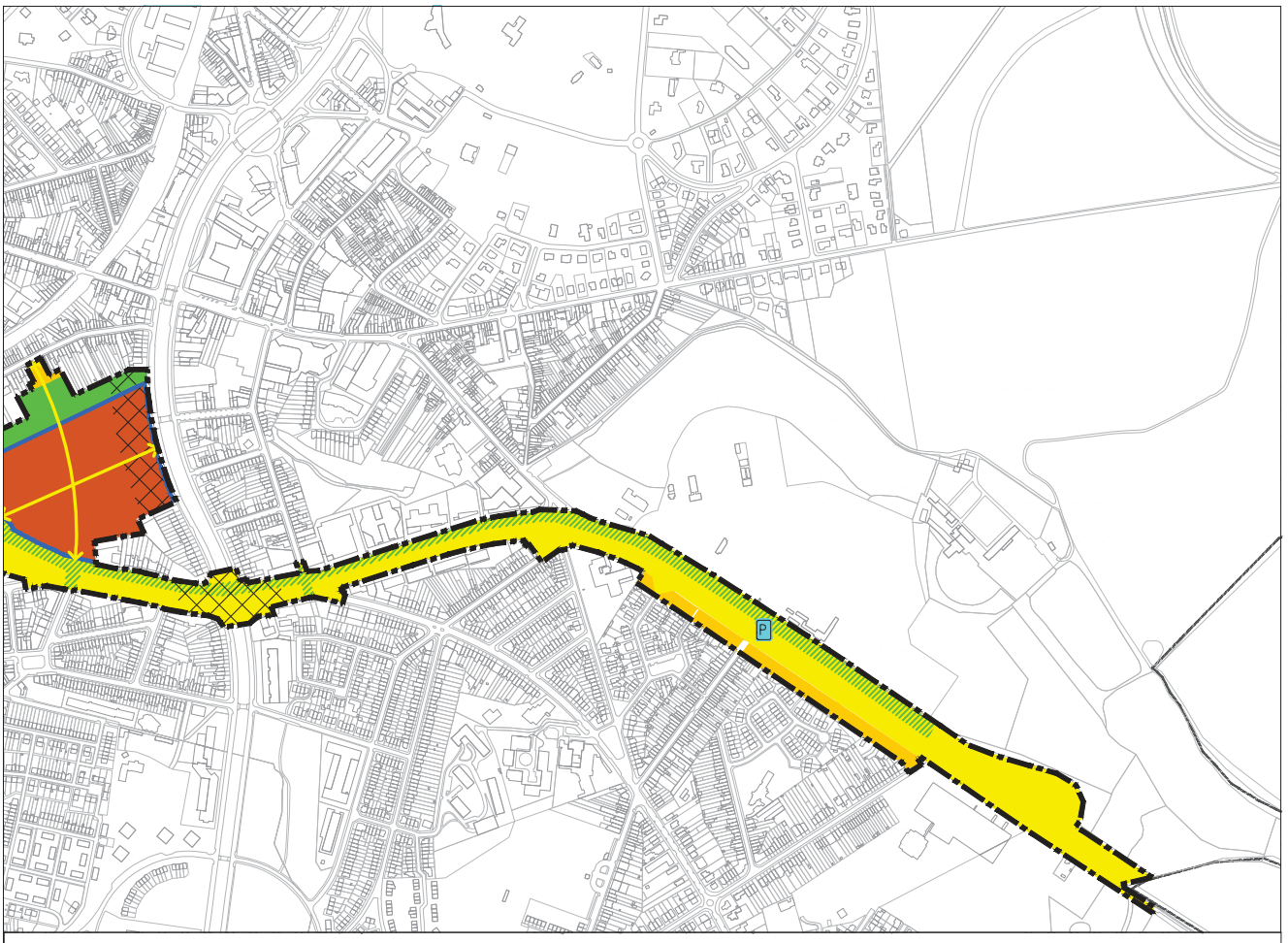
Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle



Plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux

Echelle 1/10.000

perspective .brussels

Plan des affectations
PRESCRIPTIONS À VALEUR RÉGLEMENTAIRE DU PAD

Dressé par l'auteur de projet

ORG URBANISM & ARCHITECTURE
Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussel
info@orgpermod.com
www.orgpermod.com
* Réalisé avec Brussels UrbIS ®© - Distribution & Copyright CIRB

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 1



*Illustration sans valeur réglementaire



Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 2



*Illustration sans valeur réglementaire



Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 3



*Illustration sans valeur réglementaire





Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

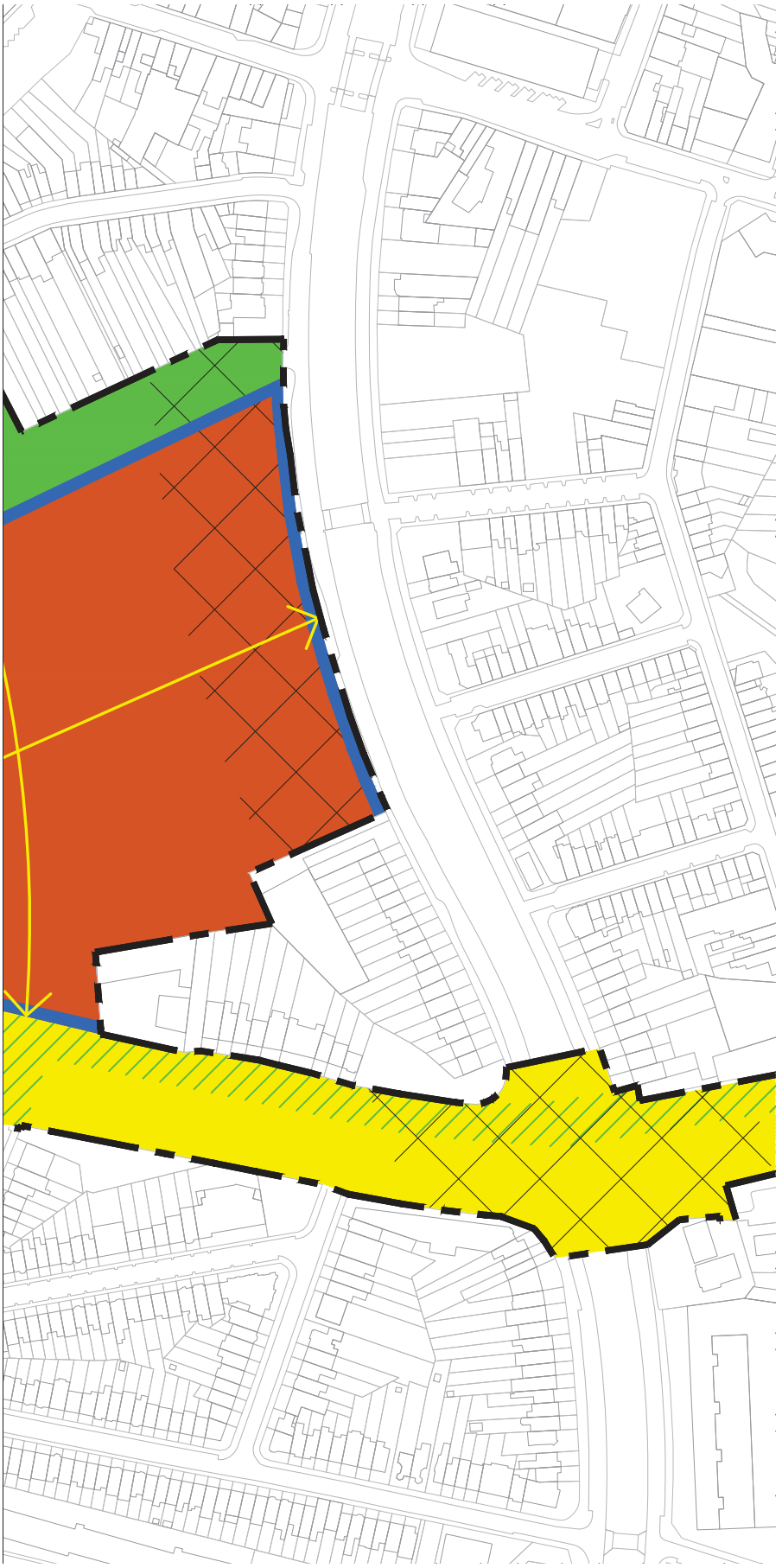
Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 4



*Illustration sans valeur réglementaire



Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 5

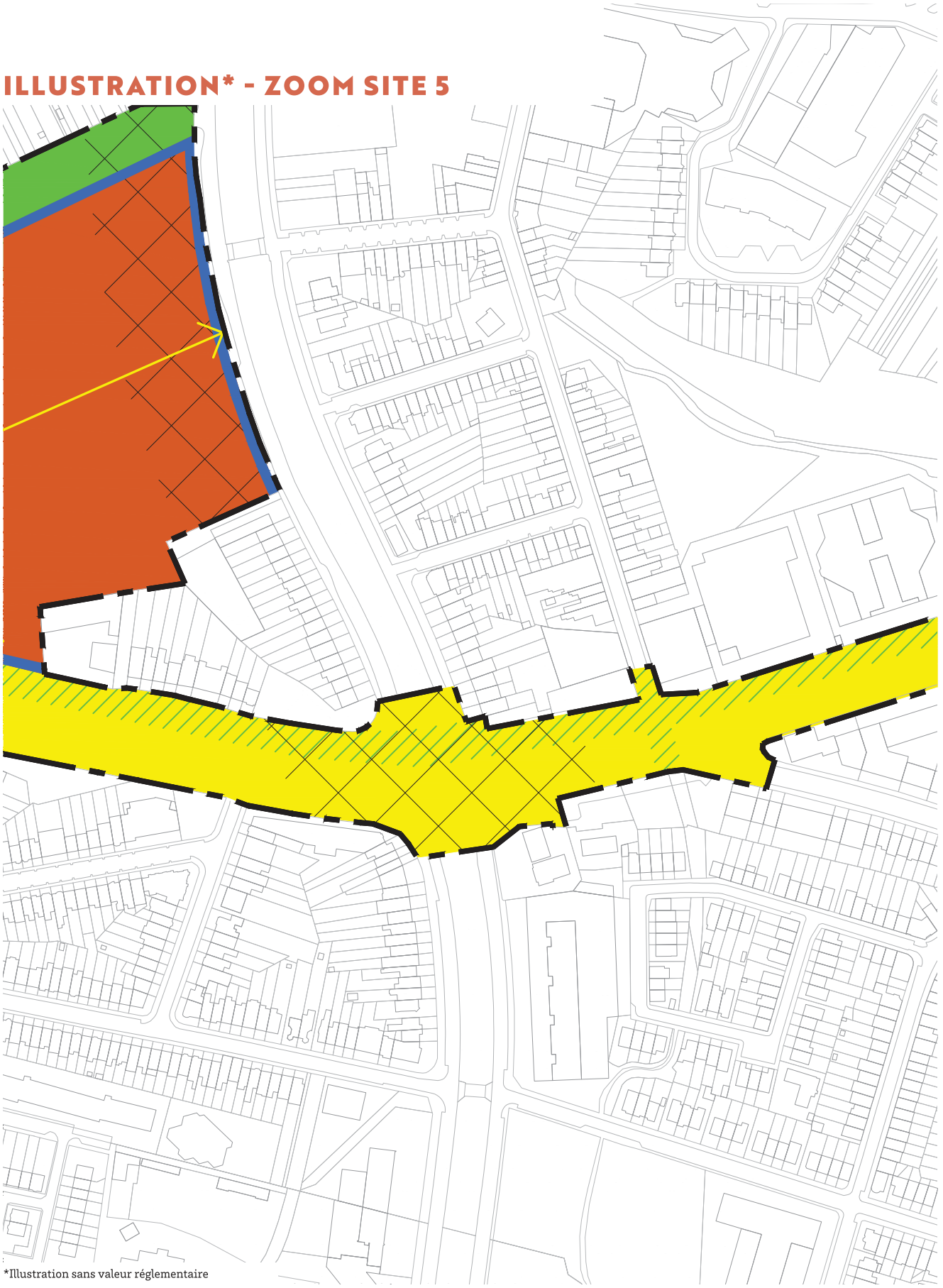
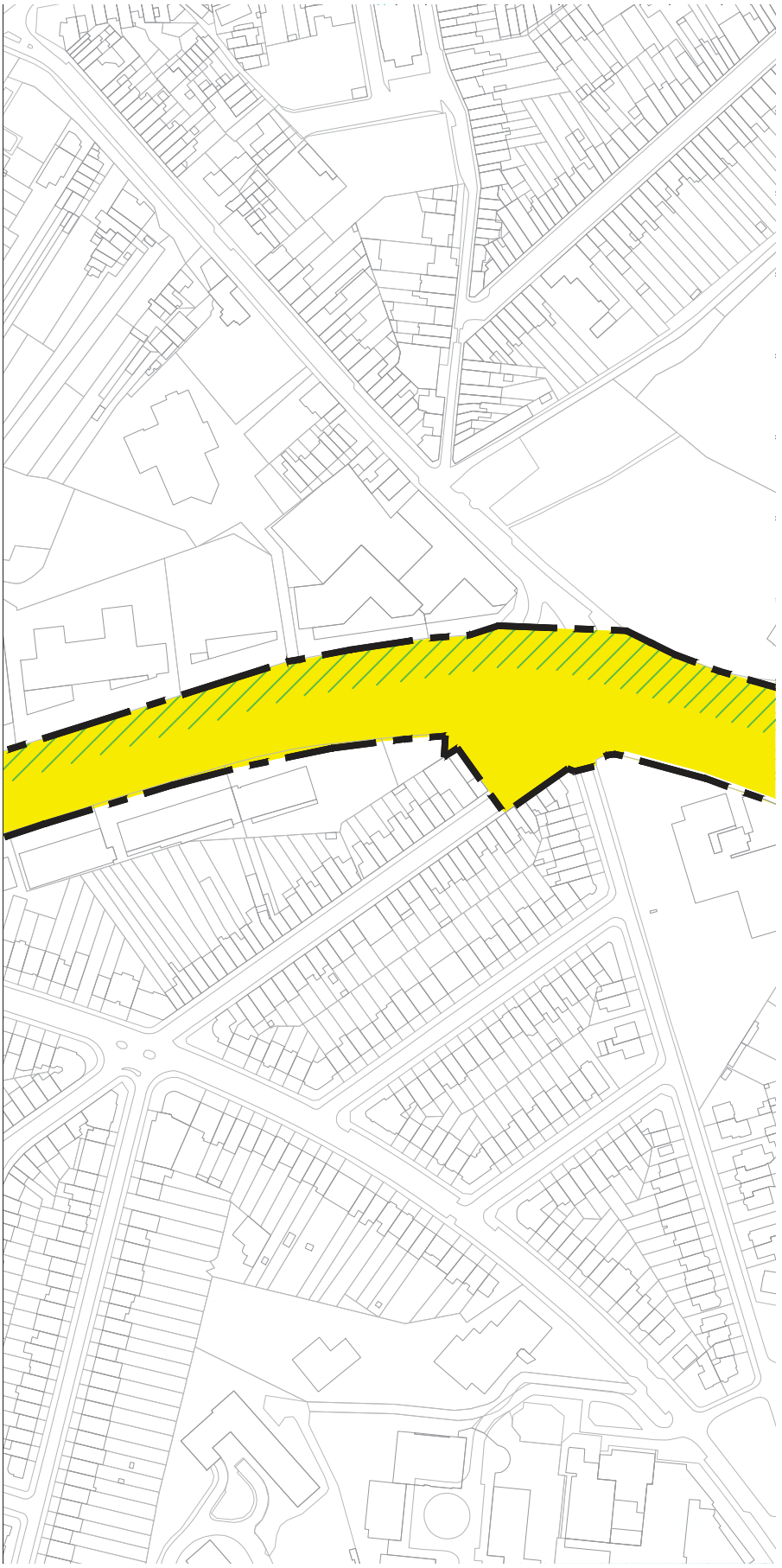


*Illustration sans valeur réglementaire

200



Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

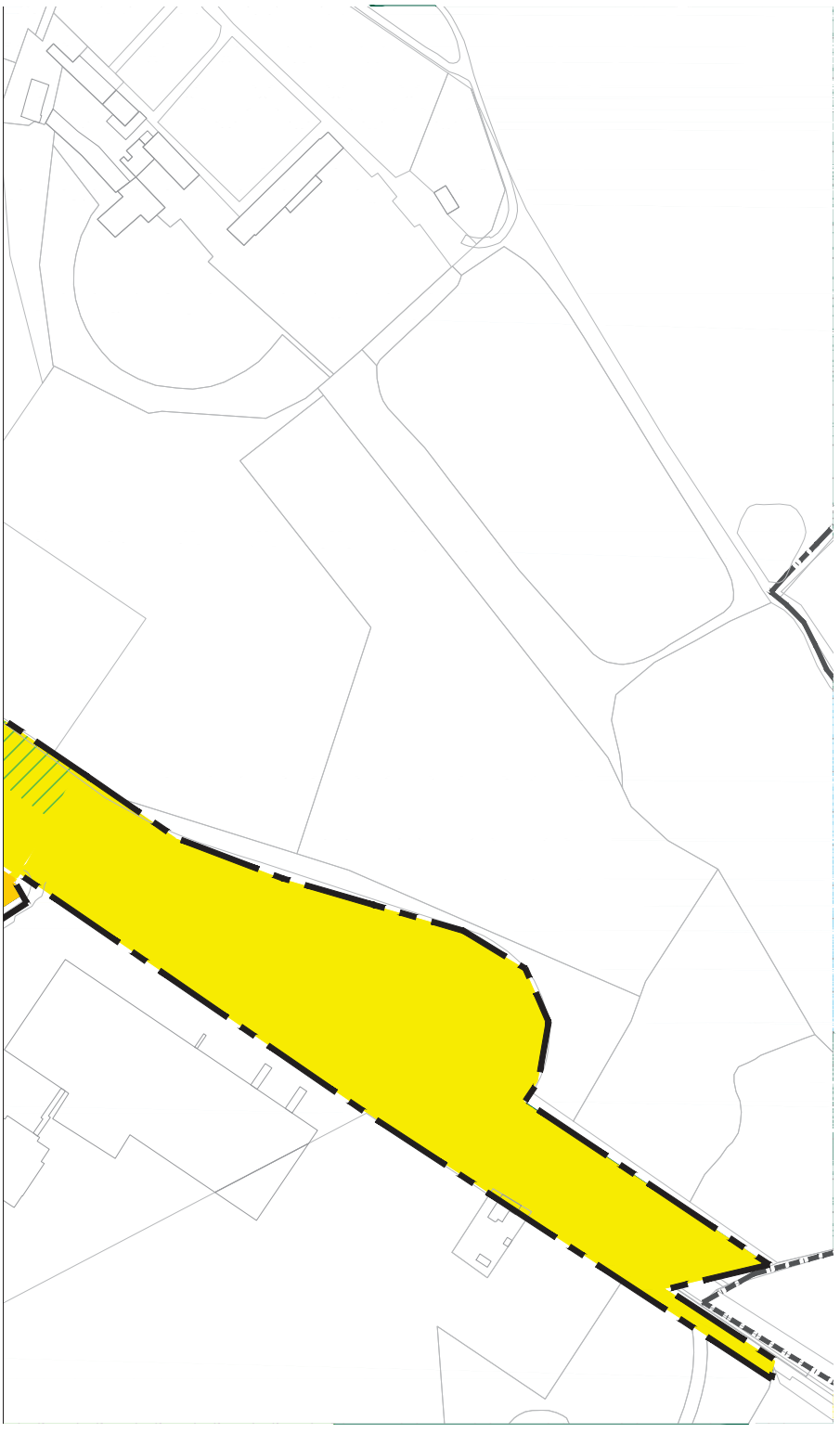
Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

ILLUSTRATION* - ZOOM SITE 6



*Illustration sans valeur réglementaire



Légende

1/2.500

Périmètre Herrmann-Debroux

Voiries Herrmann-Debroux

Affectations

Zone d'habitat

Zones d'habitation Herrmann-Debroux

Zones de mixité

Zones mixtes Herrmann-Debroux

Zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zone d'industrie

Zones d'industries urbaines Herrmann-Debroux

Autres zones d'activités

Zones administratives Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zone verte

Zones de parcs Herrmann-Debroux

Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellisement Herrmann-Debroux

Espaces structurants Herrmann-Debroux

Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Zones de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

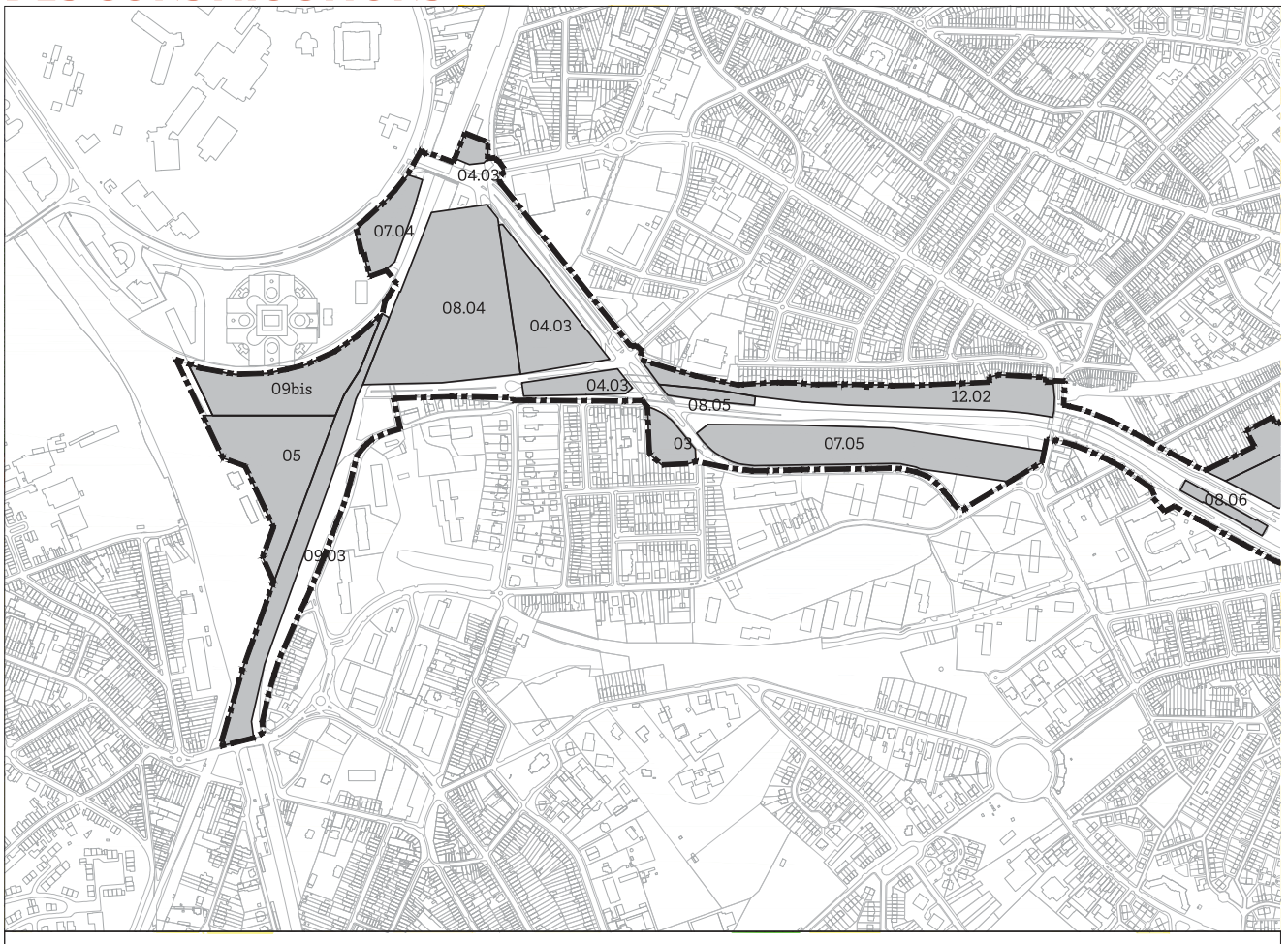
Repères paysagers Herrmann-Debroux

Parking de transit Herrmann-Debroux

Parkway Herrmann-Debroux

Voirie site Triangle

PLAN D'IMPLANTATION ET DES CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

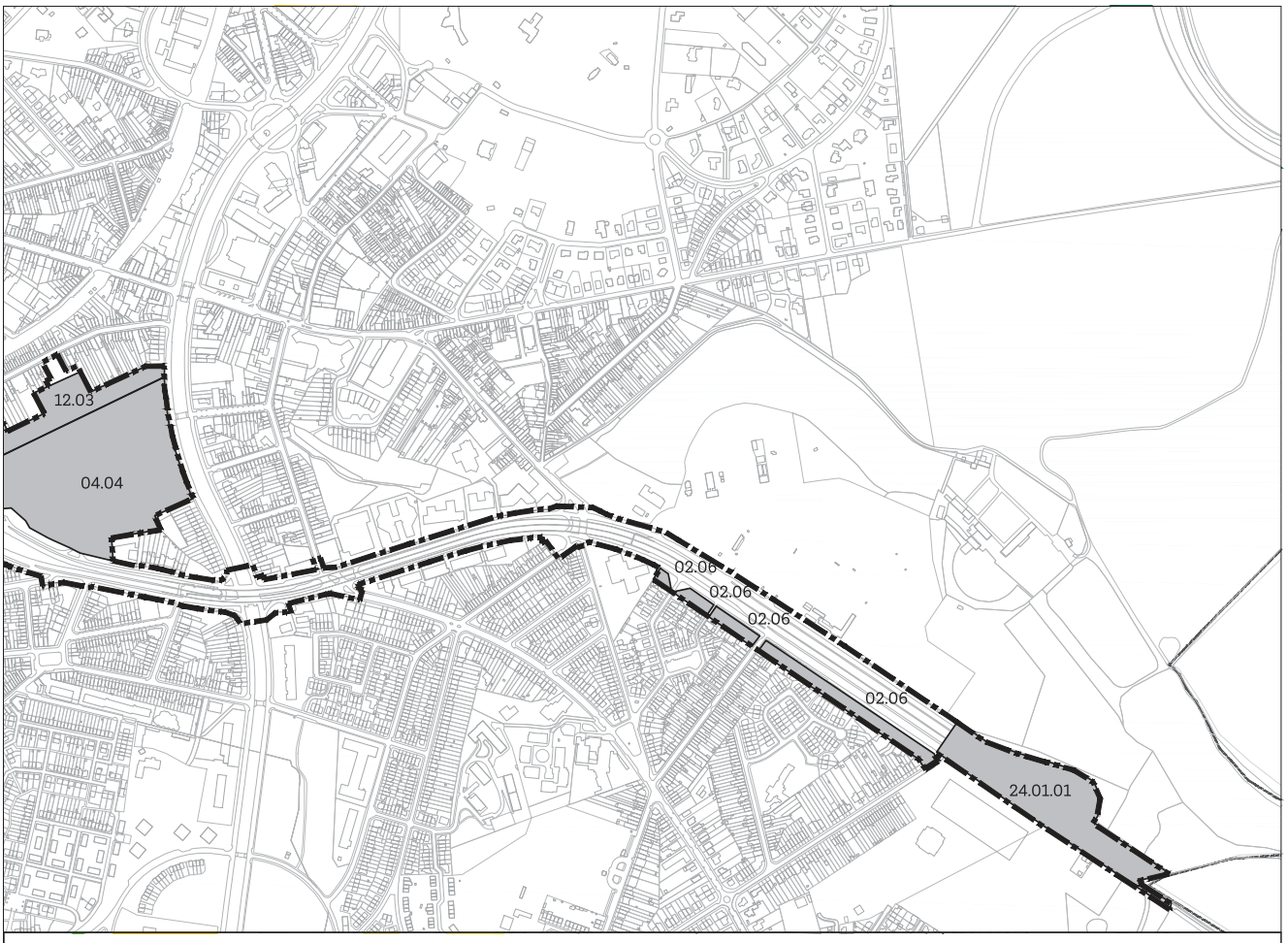


Légende

Zones de prescriptions relatives aux implantations et caractéristiques des constructions

02.06	Zone d'habitation Stade-ADEPS (Site Stade-ADEPS)	07.04	Immeubles singuliers mixte Triomphe (Site Delta)	09.03	Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle)
03	Zone mixte Herrmann-Debroux	07.05	Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)	09bis	Zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux
04.03	Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)	08.04	Dépôt STIB (Site Delta)	12.02	Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)
04.04	Centre urbain habité et commercial Demey (Site Demey)	08.05	Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)	12.03	Zone de parc Demey (site Demey)
05	Zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux	08.06	Station de métro Demey (Site Demey)	24.01.01	Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux

VOLET RÉGLEMENTAIRE



Plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux

Echelle 1/10.000

perspective .brussels

Plan d'implantation et des caractéristiques des constructions
PRESCRIPTIONS À VALEUR RÉGLEMENTAIRE DU PAD

Dressé par l'auteur de projet

ORG URBANISM & ARCHITECTURE
Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussel
info@orgpermod.com
www.orgpermod.com
* Réalisé avec Brussels UrbIS ®© - Distribution & Copyright CIRB

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

A. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

00.01. Les présentes prescriptions générales sont applicables dans l'ensemble des zones du plan, nonobstant les limites et restrictions édictées dans les prescriptions particulières relatives à celles-ci. Néanmoins, les prescriptions générales 7 et 10, à l'exclusion du 3° au 6°, sont applicables cumulativement aux prescriptions particulières.

00.02. Pour toute définition d'un terme, il y a lieu de se référer au glossaire du PRAS ainsi qu'aux définitions figurant dans les règlements en vigueur au moment de l'adoption du PAD.

00.03. Les prescriptions graphiques et littérales du présent volet du PAD ont valeur règlementaire. En cas de contradiction, les prescriptions littérales l'emportent sur les prescriptions graphiques.

00.04. Sauf exception précisée dans les prescriptions additionnelles, le niveau de référence pour la détermination des gabarits correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment.

00.05. La hauteur des constructions neuves contribue à créer une composition urbaine spatialement équilibrée, dans le respect du bâti existant dans le périmètre du plan et à ses abords. La hauteur des constructions neuves ne dépasse pas la hauteur maximale imposée par les prescriptions particulières*.

Moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes :

- il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales,
- il présente un impact limité sur le micro climat.

00.06. Dans toutes les zones, la réalisation d'espaces verts est admise sans restriction, notamment en vue de contribuer à la réalisation du maillage vert. Les demandes de certificat et de permis d'urbanisme ou de lotir portant sur une superficie au sol de minimum 5.000 m² prévoient le maintien ou la réalisation d'espaces verts d'au moins 10% de cette superficie au sol comprenant un ou plusieurs espaces verts d'un seul tenant de 500 m² de superficie au sol chacun, à l'exclusion de la zone d'industries urbaines et de la zone d'entreprises en milieu urbain et de la zone de forte mixité du « Centre urbain habité et commercial Demey ».

00.07. Les actes et travaux dans les zones de parc sont soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation, sauf si ces actes et travaux sont conformes à l'aménagement arrêté en application de l'article 31 du Code forestier, au plan de gestion ou au règlement de gestion adoptés en vertu de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature.

00.08. Les immeubles existants dont la destination indiquée dans les permis de bâtir ou d'urbanisme qui les concernent ou, à défaut d'un tel permis, dont l'utilisation licite ne correspond pas aux prescriptions du présent plan peuvent faire l'objet de travaux de transformation, de rénovation lourde Ces actes et travaux respectent les conditions suivantes :

1° ils n'entrainent pas un accroissement supérieur à 20 % de la superficie de plancher existante par période de 20 ans ;

2° ils respectent les caractéristiques urbanistiques de l'îlot :

3° ils sont soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Ces immeubles peuvent également faire l'objet d'un permis pour changement d'utilisation ou de la destination autorisée dans le permis précédent s'ils n'impliquent pas de changement de l'affectation de la zone du plan.

L'accroissement doit être compatible avec l'affectation principale de la zone.

00.09. L'exploitation des installations soumises à permis d'environnement et nécessaires à une affectation qui ne correspond pas aux prescriptions du présent plan, peut être poursuivie conformément à l'autorisation reçue. L'autorisation peut être prolongée, renouvelée ou modifiée dans le respect de la réglementation applicable aux permis d'environnement.

00.10. La modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ainsi que la démolition d'un logement ne peuvent être autorisées en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain ou en zone administrative qu'à l'une des conditions suivantes et après que les actes et travaux auront été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation :

1° maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitation ou maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone, en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain et en zone administrative du présent plan. En cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement sur le site en zones d'habitation, créer au moins la même superficie de logement dans la zone ; en cas d'impossibilité de maintenir au moins la même superficie de logement dans la zone en zone mixte, en zone de forte mixité, en zone d'entreprises en milieu urbain, et en zone administrative, créer au moins la même superficie de logement dans une zone limitrophe.

*Étage courant pour les affectations de logements : 3,5 m maximum de dalle à dalle

2° permettre l'activité d'une profession libérale ou d'une entreprise de service intellectuel exercée de manière isolée, sans préjudice du personnel d'exécution, pour autant que la superficie de plancher affectée à ces activités soit limitée à 45% de la superficie de plancher du logement existant et que ces activités soient :

a) soit accessoires à la résidence principale de la personne exerçant l'activité ;

b) soit accessoires à la résidence principale d'un des associés ou administrateurs de la personne morale exerçant cette activité ;

3° permettre, dans un immeuble à appartements, l'activité d'une profession libérale ou d'une entreprise de services intellectuels, pour autant que la superficie de plancher affectée à ces activités soit limitée pour l'ensemble à 15% de la superficie de plancher et localisée par priorité au rez-de-chaussée et au premier étage ;

4° permettre l'installation ou l'extension d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

5° permettre la réalisation d'un espace vert public ;

6° permettre la réaffectation d'un immeuble inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé dans sa totalité ou partiellement dans ses éléments principaux conformément à la prescription 0.8 du PRAS ;

7° permettre l'extension d'une activité productive existante ;

8° permettre la création ou l'extension d'un commerce pour autant qu'il occupe un rez-de-chaussée déjà conçu à cet effet.

00.11. Le tracé du bâti figurant sur la carte des affectations est mentionné à titre indicatif.

00.12. Les établissements visés à l'article 3 de l'accord de coopération du 16 février 2016 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ne peuvent être autorisés dans le périmètre du plan.

00.13. Tout projet doit prendre en compte les mesures d'atténuation qui le concernent préconisées par le rapport sur les incidences environnementales, de façon à garantir l'intégrité des habitats et espèces protégées dans la zone spéciale de conservation de « La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - complexe Forêt de Soignes - Vallée de la Woluwe ».

00.14. Les prescriptions générales du PRAS 0.2, 0.6, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.14, 0.15, 0.16 ne sont pas applicables dans le périmètre du plan.

La superficie de plancher affectée aux bureaux et aux activités productives de biens immatériels dans les zones d'habitat et de mixité du plan régional d'affectation du sol est toutefois comptabilisée conformément à la prescription 0.14 du PRAS pour la mise à jour du solde de bureaux et d'activités de production de biens immatériels admissibles dans la maille.

00.15. Les actes et travaux visent à améliorer la qualité environnementale du site, participent à la diminution de la production de déchets, permettent l'adaptabilité et l'évolutivité des espaces et programmes et privilégient la réutilisation des ressources existantes sur place ou à proximité.

00.16. Les actes et travaux permettent la gestion intégrée de l'eau pluviale (infiltration ou rétention) et/ou privilégient l'utilisation de matériaux perméables.

00.17. L'aménagement des bâtiments intègre les emplacements de stationnement adaptés à l'utilisation des modes actifs*.

00.18. Dans le cadre des projets soumis à évaluation des incidences, le demandeur devra démontrer la compatibilité de son projet avec les ambitions de mobilité du PAD telles que décrites dans le volet stratégique du présent plan.

*Modes actifs : modes de déplacement non polluant faisant principalement appel à l'énergie musculaire, comme la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, les vélos à assistance électrique, etc.

B. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES D'HABITAT HERRMANN-DEBROUX

02. Zones d'habitation

02.01. Ces zones sont affectées principalement aux logements.

02.02. Ces zones peuvent également être affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux activités productives, aux bureaux, aux commerces et aux établissements hôteliers.

02.03. Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée avec la possibilité d'extension au premier étage ; leur superficie de plancher est limitée à 300 m² par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux activités productives est limitée à 250 m² par immeuble.

La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 250 m² par immeuble.

La capacité des établissements hôteliers est limitée à 20 chambres par immeuble.

02.04. La nature des activités est compatible avec l'habitation et la continuité du logement est assurée.

02.05. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Prescriptions additionnelles

02.06. Zone d'habitation Stade-ADEPS (Site Stade-Adeps)

02.06.01. La superficie de plancher affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public peut être portée à 1.000 m² par immeuble pour les équipements scolaires, culturels, sportifs, sociaux et de santé.

02.06.02. La capacité des établissements hôteliers peut être portée à 50 chambres par immeuble moyennant enquête publique et avis de la commission de concertation.

C. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES DE MIXITÉ HERRMANN-DEBROUX

03. Prescriptions particulières relatives à la zone mixte Herrmann-Debroux

Zone mixte

03.01. Cette zone est affectée principalement aux logements. Elle peut également être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux, aux activités productives, aux commerces et aux établissements hôteliers.

03.02. Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée avec possibilité d'extension au premier étage ; leur superficie est limitée à 1.000 m² par immeuble.

La capacité des établissements hôteliers est limitée à 20 chambres par immeuble.

03.03. La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 50 % de la superficie plancher de la zone.

La nature des activités est compatible avec l'habitation et la continuité du logement est assurée.

03.04. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Prescriptions additionnelles

03.05. Les constructions sont d'une hauteur moyenne de 5 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 6 niveaux. Un raccord est établi entre les constructions de hauteurs différentes, en ce compris les constructions existantes situées en dehors de la zone.

04. Prescriptions particulières relatives aux zones de forte mixité Herrmann-Debroux

Zones de forte mixite

04.01. Ces zones sont affectées aux logements, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux bureaux, aux commerces, aux activités productives et aux établissements hôteliers.

04.02. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Prescriptions additionnelles

04.03. Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)

04.03.01. Cette zone ne peut pas être affectée aux grands commerces spécialisés. Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée et au premier étage ; leur superficie de plancher est limitée à 1.000 m² par immeuble.

04.03.02. La superficie de plancher affectée aux bureaux est limitée à 3.500 m² par immeuble.

04.03.03. La superficie de plancher affectée aux activités productives est limitée à 1.500 m² par immeuble ; elle peut être portée à 10.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. La superficie totale affectée aux activités productives ne dépasse pas la limite de 10.000 m² pour l'ensemble de la zone.

04.03.04. La capacité des établissements hôteliers est limitée à 80 chambres par immeuble ; elle peut être portée à 150 chambres après enquête publique et avis de la commission de concertation.

04.03.05. La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 30% de la superficie plancher de la zone. La nature des activités est compatible avec l'habitation.

04.03.06. Lorsque la zone est bordée d'un liseré de façade active, le plan principal formé par la façade est aligné sur ce liseré.

04.03.07. Sur la rue Jules Cockx, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 7 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 9 niveaux. Les autres constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 1 niveau et maximum 5 niveaux, à l'exception des constructions situées le long de l'avenue Michiels dont la hauteur ne dépasse pas 3 niveaux.

04.03.08. La porosité piétonne présente une largeur minimale de 16 m. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui le bordent.

04.03.09. Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation des prescriptions 04.01 et 04.03.

04.04. Centre urbain habité et commercial Demey (Site Demey)

04.04.01. Les commerces sont localisés par priorité au rez de-chaussée et au premier étage ; leur superficie de plancher est limitée à 1.000 m² par immeuble et peut être portée à 36.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone, auquel cas les commerces peuvent également se développer en sous-sol. La superficie totale affectée aux commerces ne dépasse pas la limite de 36.000 m² pour l'ensemble de la zone*.

04.04.02. La capacité des établissements hôteliers est limitée à 80 chambres par immeuble ; elle peut être portée à 150 chambres après enquête publique et avis de la commission de concertation.

04.04.03. La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le logement ne dépasse pas 50% de la superficie de la zone. La nature des activités est compatible avec l'habitation.

04.04.04. Les immeubles s'implantent librement dans la zone.

04.04.05. Une place publique d'une superficie minimale de 5.000 m², s'implante au croisement de la porosité cyclo-piétonne et du boulevard du Souverain et présente une ouverture de minimum 50m sur le boulevard.

04.04.06. Au nord-ouest de la zone, face au parc Demey, les constructions sont d'une hauteur maximum de 4 niveaux. Au nord-est de la zone, face à la place publique, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 6 niveaux par permis et sont de minimum 2 niveaux et maximum 7 niveaux. Les constructions marquées par un repère paysager sont d'une hauteur maximum de 9 niveaux. Sur le reste de la zone, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et de maximum 5 niveaux. Un raccord est établi avec les constructions existantes de hauteurs différentes situées en dehors de la zone.

04.04.07. La porosité piétonne dispose d'une largeur minimale de 12 m. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui la bordent.

04.04.08. La zone comporte un espace vert public aménagé dans la continuité de la zone de parc qui la borde. Cet espace vert public est réservé à la végétation et aux équipements de détente ; il est destiné à être aménagé pour remplir son rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de cet espace vert sont autorisés. Cet espace vert public est constitué de façon à ce que la surface totale cumulée de cet espace vert et de la zone de parc totalise 2,4 ha.

Cet espace vert et/ou la zone de parc est traversé par un espace partagé reliant la station de métro Demey au Boulevard du Souverain et présentant une largeur de 6 m. Cet espace partagé est réservé aux vélos, aux piétons et à une voirie de desserte.

*Sous-sol compris

D. PRECRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À LA ZONE D'INDUSTRIES URBAINES HERRMANN-DEBROUX

05. Zone d'industries urbaines

05.01. Cette zone est affectée principalement aux activités productives et aux activités logistiques. Elle peut être affectée aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés et aux services intégrés aux entreprises et aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.

05.02. Cette zone peut également être affectée aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, ainsi qu'aux commerces qui constituent le complément usuel des activités visées au 05.01 dont la superficie de plancher ne dépasse pas 300 m² par immeuble.

05.03. La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et l'aménagement paysager de leurs abords permettent leur intégration dans l'environnement urbain.

05.04. L'établissement de raccordements ferroviaires industriels est autorisé. Ces raccordements peuvent traverser à niveau les voiries, si les circonstances locales l'imposent.

Prescriptions additionnelles

05.05. Une dalle, raccordée, via le parkway, à l'esplanade existante du centre hospitalier s'implante en toiture des constructions. La dalle est affectée aux activités d'agriculture urbaine, aux activités de sports et de loisirs de plein air ou aux espaces verts pérennes plantés. Elle peut accueillir des abris ou des structures d'accueil liés à ces activités, dont la hauteur ne dépasse pas 2 niveaux.

05.06. Les éventuels espaces techniques en toiture spécifiques au besoin des programmes localisés dans les immeubles sont limités, regroupés et mutualisés.

E. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX AUTRES ZONES D'ACTIVITÉS HERRMANN-DEBROUX

07. Zones administratives

07.01. Ces zones sont principalement affectées aux bureaux et aux logements. Elles peuvent être affectées aux établissements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public et aux commerces.

07.02. Elles peuvent également être affectées aux activités productives pour autant qu'elles soient compatibles avec les affectations visées au **07.01.**

07.03. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Prescriptions additionnelles

07.04. Immeubles singuliers mixtes Triomphe (Site Delta)

07.04.01. Les commerces sont localisés en priorité au rez de-chaussée et au premier étage; leur superficie est limitée à 1.000 m² par immeuble; elle peut être portée à 7.500 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone, auquel cas les commerces peuvent également se développer en sous-sol. La superficie totale affectée aux commerces ne dépasse pas la limite de 7.500 m² pour l'ensemble de la zone*.

07.04.02. La superficie de plancher affectée aux fonctions autres que les bureaux et le logement ne dépasse pas 50% de la superficie plancher de la zone.

07.04.03 Les constructions sont d'une hauteur maximale de 40 m. A l'angle de de la rue Jules Cockx et du boulevard du Triomphe, une émergence peut culminer à 80 m au droit du repère paysager ; dans pareil cas, un raccord harmonieux est établi entre les gabarits les plus bas et les gabarits les plus élevés.

07.04.04. Une porosité cyclo-piétonne est réalisée à travers la zone administrative, dans le prolongement du Pont Delta élargi. Ce passage présente une largeur et une hauteur libre minimales de 12 m. Il est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement). Les prescriptions afférentes au liseré de façades actives s'appliquent aux immeubles qui le bordent et aux immeubles qui bordent la porosité cyclo-piétonne.

07.05. Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)

07.05.01. Les commerces sont localisés par priorité au rez-de-chaussée, avec possibilité d'extension au premier étage. La superficie de plancher affectée au bureau est limitée à 80% par immeuble ; elle peut être portée à 75.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. Dans ce cas, les commerces peuvent également se développer en sous-sol.

07.05.02. La superficie de plancher affectée au logement est de minimum 20% par immeuble ; elle doit atteindre au minimum 15.000 m² en cas de demande de permis d'urbanisme portant sur l'ensemble de la zone. La superficie de plancher affectée à l'ensemble des fonctions autres que le bureau et le logement ne dépasse pas 20 % de la superficie de plancher de la zone.

07.05.03. La zone est bâtie en ordre ouvert, à raison d'une emprise au sol de maximum 60% avec des dégagements latéraux entre les immeubles ayant une largeur au moins égale à 18 m ; lorsque la zone est bordée d'un liseré de façades actives, le plan principal formé par la façade est aligné sur ce liseré.

07.05.04. Sur la voie métropolitaine (E411), les constructions sont d'une hauteur moyenne de 34m par permis et sont de minimum 16m et maximum 37 m à partir du niveau moyen du trottoir de l'avenue de Beaulieu au plus proche du bâtiment. Sur l'Avenue Beaulieu, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux. Sur la chaussée de Watermael, les constructions sont d'une hauteur moyenne de 4 niveaux par permis et sont de minimum 3 niveaux et maximum 5 niveaux.

07.05.05. La porosité piétonne dispose d'une hauteur libre minimale de 12 m si elle est couverte et d'une largeur croissante de 9 m côté ouest à 18 m côté est. Elle est accessible même en dehors des heures d'activités des fonctions adjacentes (autres que le logement).

*Sous-sol compris

08. Prescriptions particulières relatives aux zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public Herrmann-Debroux

Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public

08.01. Ces zones sont affectées principalement aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.

08.02. Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation des maillages vert et bleu.

08.03. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Prescriptions additionnelles

08.04. Dépôt STIB (Site Delta)

Aux étages des équipements, cette zone peut également être affectée aux commerces et au logement.

08.05. Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)

Cette zone peut également être affectée aux commerces qui constituent le complément usuel de l'affectation visée au 08.01.

08.06. Station de métro Demey (Site Demey)

Cette zone peut être également affectée aux commerces qui constituent le complément usuel de l'affectation visée au 08.01.

09.Prescriptions particulières relatives aux zones de chemin de fer Herrmann-Debroux

Zones de chemin de fer

09.01. Ces zones sont affectées aux installations de chemin de fer et aux activités industrielles et artisanales connexes.

Ces zones peuvent bénéficier, soit sur les domaines non exploités, soit par couverture des installations, des prescriptions particulières applicables aux zones adjacentes, après que les actes et travaux auront été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

De même, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies piétonnes ou cyclistes, éventuellement dénivelées, sont autorisés, après avoir été soumis à enquête publique et avis de la commission de concertation.

Ces zones peuvent aussi être affectées aux activités de loisirs maraîchers et horticoles et à la préservation de la flore et de la faune.

Sans porter préjudice à la fonction de transport ferroviaire et à son développement, les talus et les abords des lignes de chemin de fer contribuent par priorité à la réalisation du maillage vert.

09.02. Le réseau de chemin de fer doit être équipé ou adapté pour compléter le réseau des transports publics urbains et suburbains.

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de lignes, d'ouvrages d'art, de gares ou de points d'arrêt ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés de toutes les mesures d'aménagement requises concernant :

1° l'accès aux gares, points d'arrêt et stations ;

2° la signalisation ;

3° les correspondances avec les autres moyens de transport public en commun et les taxis.

Prescriptions additionnelles

09.03. Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle)La zone est traversée par une porosité cyclo-piétonne. Ce passage non couvert relie le parc L26 à la gare d'Arcades.

09bis.Precriptions particulières relatives à la zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux

09bis. Zone d'entreprises en milieu urbain

09 bis.01. Les étages inférieurs des constructions, situés sous le niveau de la dalle existante du centre hospitalier, sont affectés aux activités productives, aux activités logistiques, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, aux commerces, aux commerces de gros, aux grands commerces spécialisés, aux services intégrés aux entreprises aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets et aux locaux accessoires aux logements situés aux étages supérieurs.

09 bis.02. Les étages supérieurs des constructions, situés au-dessus du niveau de la dalle existante du centre hospitalier sont affectés au logement, aux bureaux et aux équipements d'intérêt collectif ou de service public. Ils peuvent également être affectés aux commerces dont la superficie de plancher ne dépasse pas 1.000 m² par projet et par immeuble.

09 bis.03. La nature des activités doit être compatible avec les autres activités ou destinations de l'îlot concerné par le projet et des îlots avoisinants.

Prescriptions additionnelles

09 bis.04. Les constructions s'implantent avec des dégagements latéraux entre les immeubles permettant le bon ensoleillement du parkway.

09 bis.05. Des raccords harmonieux sont prévus entre les immeubles projetés et, d'une part, la dalle de la zone Triangle sud et, d'autre part, la dalle du centre hospitalier. Ils permettent un accès aisé à ces dalles par les piétons. Les accès aux logements situés aux étages supérieurs sont localisés en façade des rez-de-chaussée donnant sur le parkway.

09 bis.06. Les constructions sont d'une hauteur maximum équivalente à celle du centre hospitalier. Une émergence au droit du repère paysager peut culminer à une hauteur dépassant de 20 m maximum le centre hospitalier.

F. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ZONES DE PARC HERRMANN-DEBROUX

12. Zones de parc

12.01. Ces zones sont essentiellement affectées à la végétation, aux plans d'eau et aux équipements de détente. Elles sont destinées à être aménagées pour remplir leur rôle social, récréatif, pédagogique, paysager ou écologique. Seuls les travaux strictement nécessaires à l'affectation de ces zones sont autorisés.

Prescriptions additionnelles

12.02. Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)

Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation de la prescription 12.01.

12.03. Zone de parc Demey (Site Demey)

L'espace partagé qui traverse la zone de parc et/ou l'espace vert de la zone de forte mixité voisine relie la station de métro Demey au Boulevard du Souverain et présente une largeur de 6 m réservés aux vélos, aux piétons et à une voirie de desserte.

G. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ZONES EN SURIMPRESSION HERRMANN-DEBROUX

21.01. Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement Herrmann-Debroux

Dans ces zones, la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité de l'architecture des constructions et des installations à ériger.

Ces conditions particulières seront arrêtées par l'autorité délivrante après avis de la commission de concertation.

24.01. Espaces structurants Herrmann-Debroux

Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain. En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière.

24.01.01 Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux

La partie de l'espace structurant « entrée de ville » qui déborde de la principale voie de communication existante (A4 - accès à l'E411) est affectée à usage d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et de voirie locale. L'espace libre situé en dessous de cette voie de communication est affectée à usage de voirie locale et peut également servir de corridor écologique reliant les espaces verts qui le bordent.

24.02. Liseré de façades actives Herrmann-Debroux

Les rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façades actives, participent à l'animation de l'espace public et sont affectés aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès directs aux logements des étages.

L'animation de l'espace public est matérialisée par la présence d'accès aux différentes fonctions des immeubles, et la visibilité des activités développées aux rez-de-chaussée est réalisée par la présence de baies ou vitrines.

Sont interdits les dépôts, les commerces de gros, les locaux servant au stockage et à la fabrication, les rez-de-chaussée aveugles, l'obturation des baies, les vitrages réfléchissants ou non-transparents et les verres fumés.

24.03. Zone de continuité paysagère Herrmann-Debroux

Cette zone est affectée aux espaces publics végétalisés. Elle fait l'objet d'un traitement paysager à prédominance végétale en vue de participer, en voirie, au renforcement du maillage vert.

Sauf lorsque la zone occupe toute la largeur d'un espace structurant, ne peuvent être autorisés que :

- Les espaces de circulation pour les modes actifs aménagés dans la continuité des espaces de circulation des zones ou sites adjacents de manière à renforcer le maillage cyclo-piéton ;
- Les espaces de circulation pour les transports en commun ;
- Les voies de circulation carrossables strictement nécessaires au trafic local, notamment au droit des carrefours des voiries adjacentes.

Des voiries nécessaires à la bonne gestion de la circulation peuvent être créées ou modifiées durant toute la période précédant la réalisation de la prescription 24.03 al.2

24.04. Porosités cyclo-piétonnes Herrmann-Debroux

La zone marquée par une porosité cyclo-piétonne est traversée par des espaces de circulation publics pour les modes actifs de manière à renforcer le maillage cyclo-piéton. Les prescriptions additionnelles de chaque zone concernée en précisent les modalités. Le tracé de la porosité est mentionné à titre indicatif.

24.05. Repères paysagers Herrmann-Debroux

Au droit ou à proximité immédiate du symbole de repère paysager, les prescriptions additionnelles de chaque zone d'affectation concernée autorisent des hauteurs de constructions plus élevées.

24.06. Parking de transit Herrmann-Debroux

Les caractéristiques urbanistiques des constructions et installations propres au parking de transit s'accordent avec celles du cadre urbain environnant.

Le parking de transit est en sous-sol et peut être recouvert de constructions ou d'installations dont l'affectation est compatible avec celle mentionnée sur la carte d'affectation du sol.

L'installation de parkings pour vélos doit être prévue.

Un espace réservé à la mobilité partagée peut être aménagé.

24.07. Parkway Herrmann-Debroux

Cette zone en surimpression dans la zone d'entreprises en milieu urbain (site Triangle) doit être aménagée en parc, accueillir un espace de circulation réservé aux modes actifs dans le prolongement des zones de continuité paysagère du plan et une voirie de desserte locale. Des infrastructures d'utilité publique en sous-sol sont autorisées, pour autant que plus de la moitié de la zone en surimpression demeure en pleine terre.

24.08. Voirie site Triangle

Une voirie carrossable à double sens doit relier le passage sous le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette, à la voirie en attente située sur la dalle de l'hôpital Delta. Cette voirie peut traverser tout ou partie de la zone d'entreprises en milieu urbain et de la zone d'industries urbaines sans entraver leur mise en oeuvre et sera localisée prioritairement en limite de zone. Le tracé de la voirie est mentionné à titre indicatif.

H. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX VOIRIES HERRMANN-DEBROUX

26.01. Voiries Herrmann-Debroux

Sans préjudice des prescriptions du PRAS en matière de voiries, les voiries sont affectées à l'espace public et aux circulations de toutes natures, ainsi que leurs compléments naturels et usuels dont les espaces verts associés aux voiries. Sans préjudice de l'application de la prescription générale 00.06., l'aménagement des voiries maximise la perméabilité et la végétalisation.



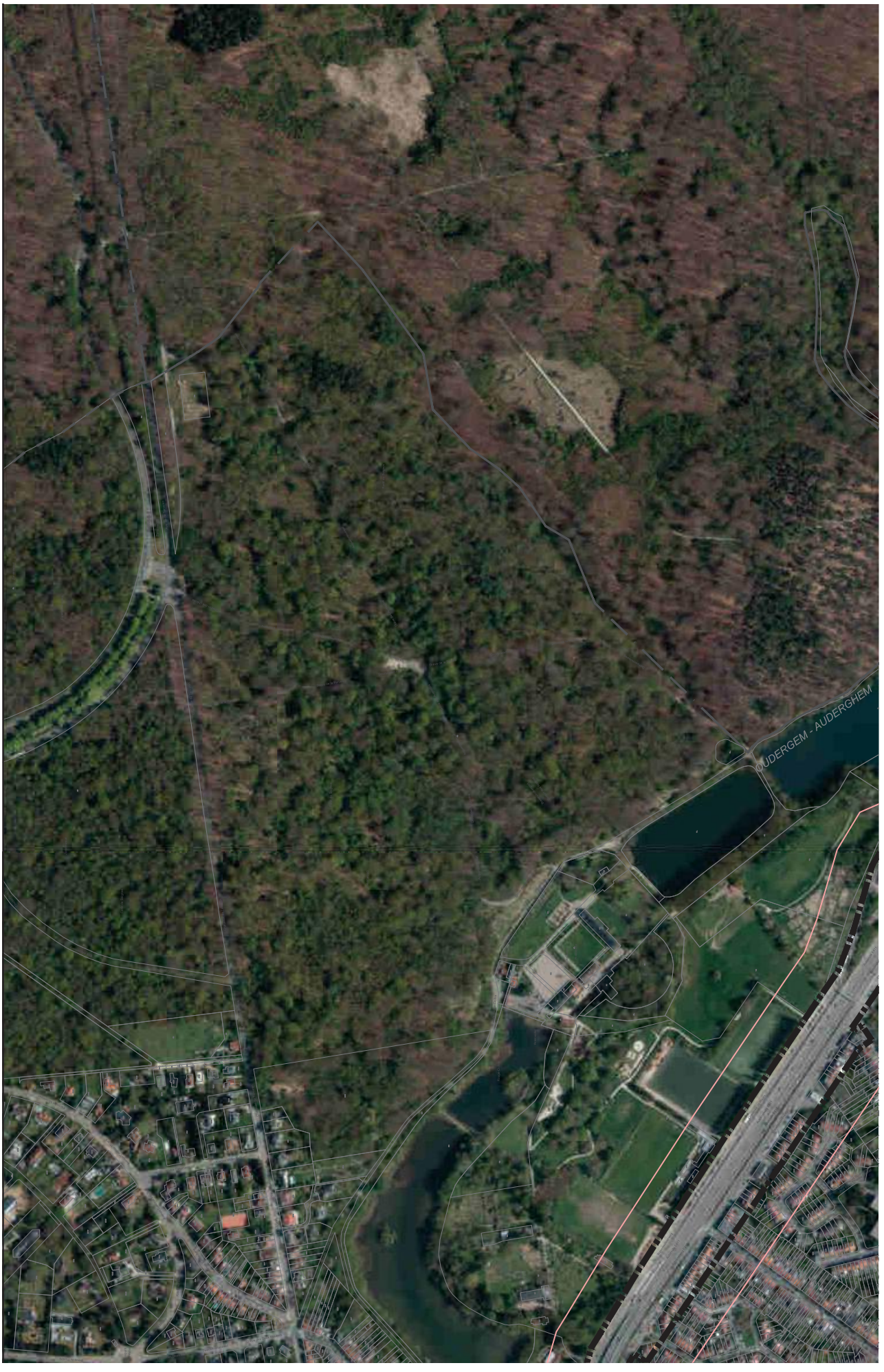
Rue de Namur 59 / B-1000 Bruxelles / www.perspective.brussels

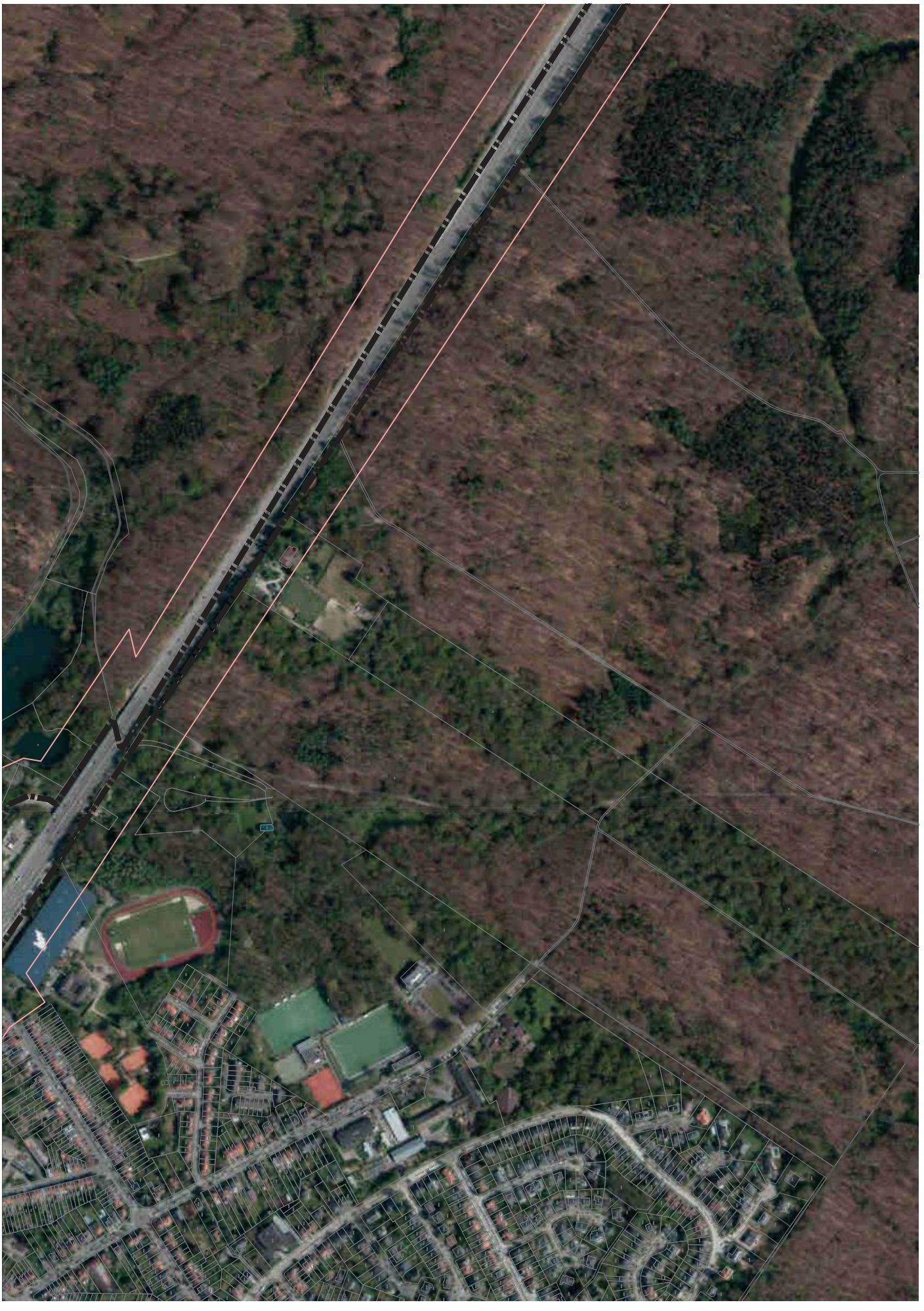

FORT
WATERMAAL-BOSVOORDE
WATERMAAL-BOSVOORDE





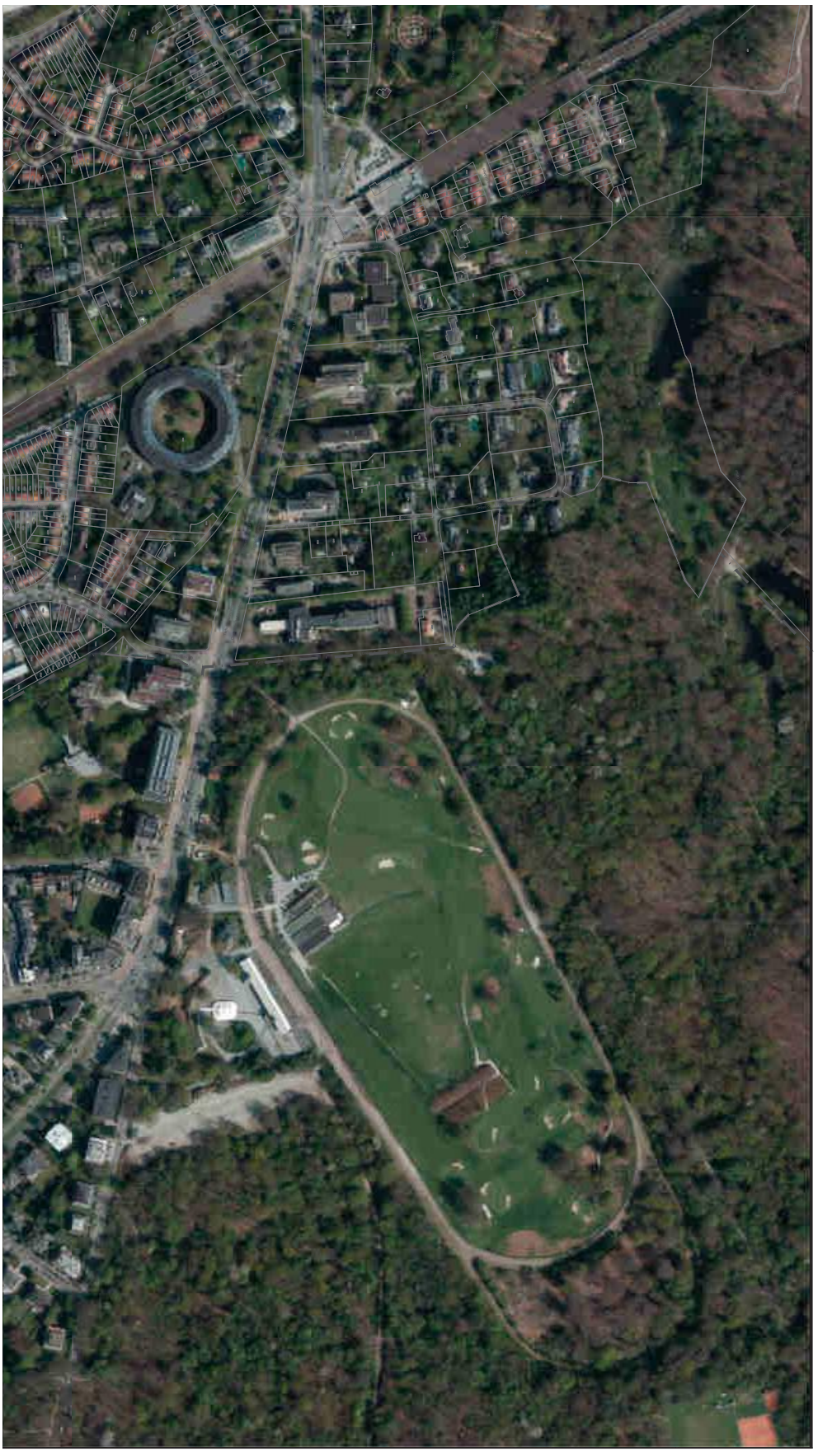



OUDERGEM - AUDERGHEM













LEGENDE

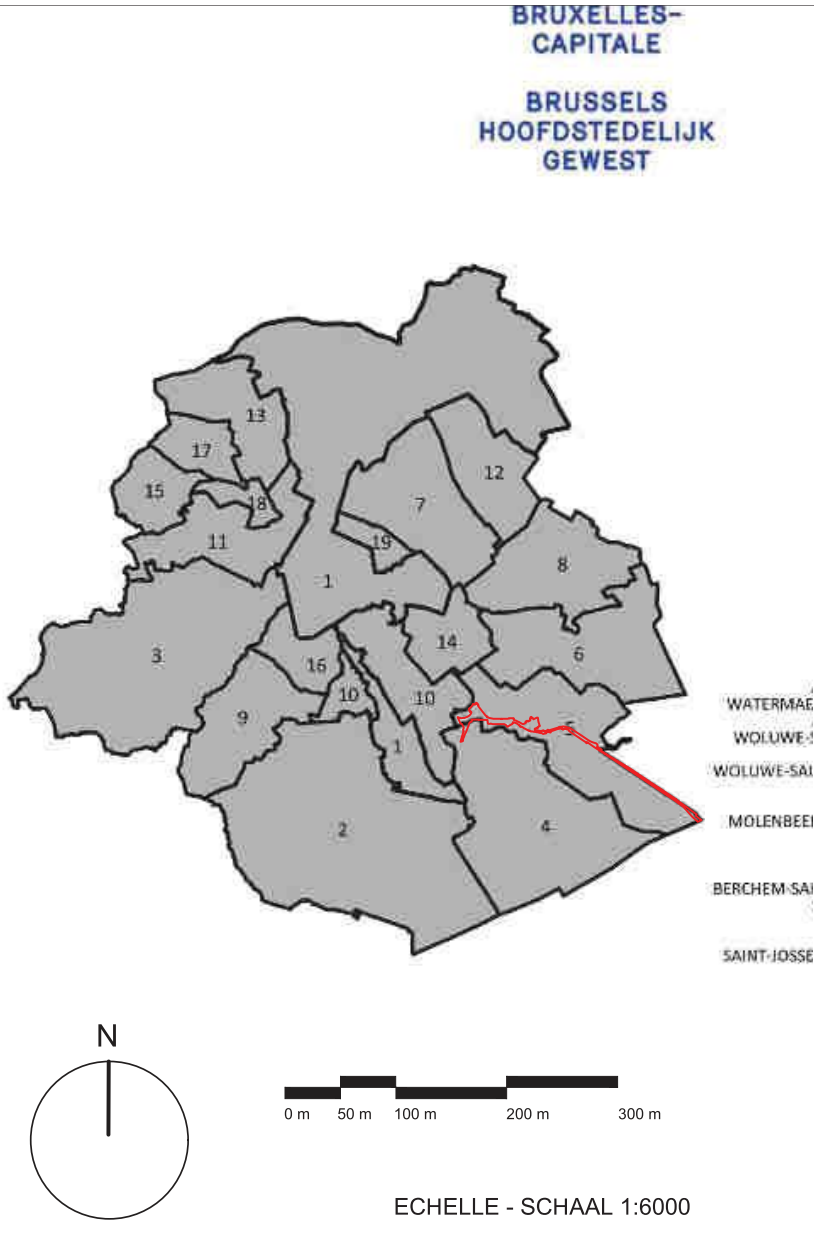
FOND DE PLAN

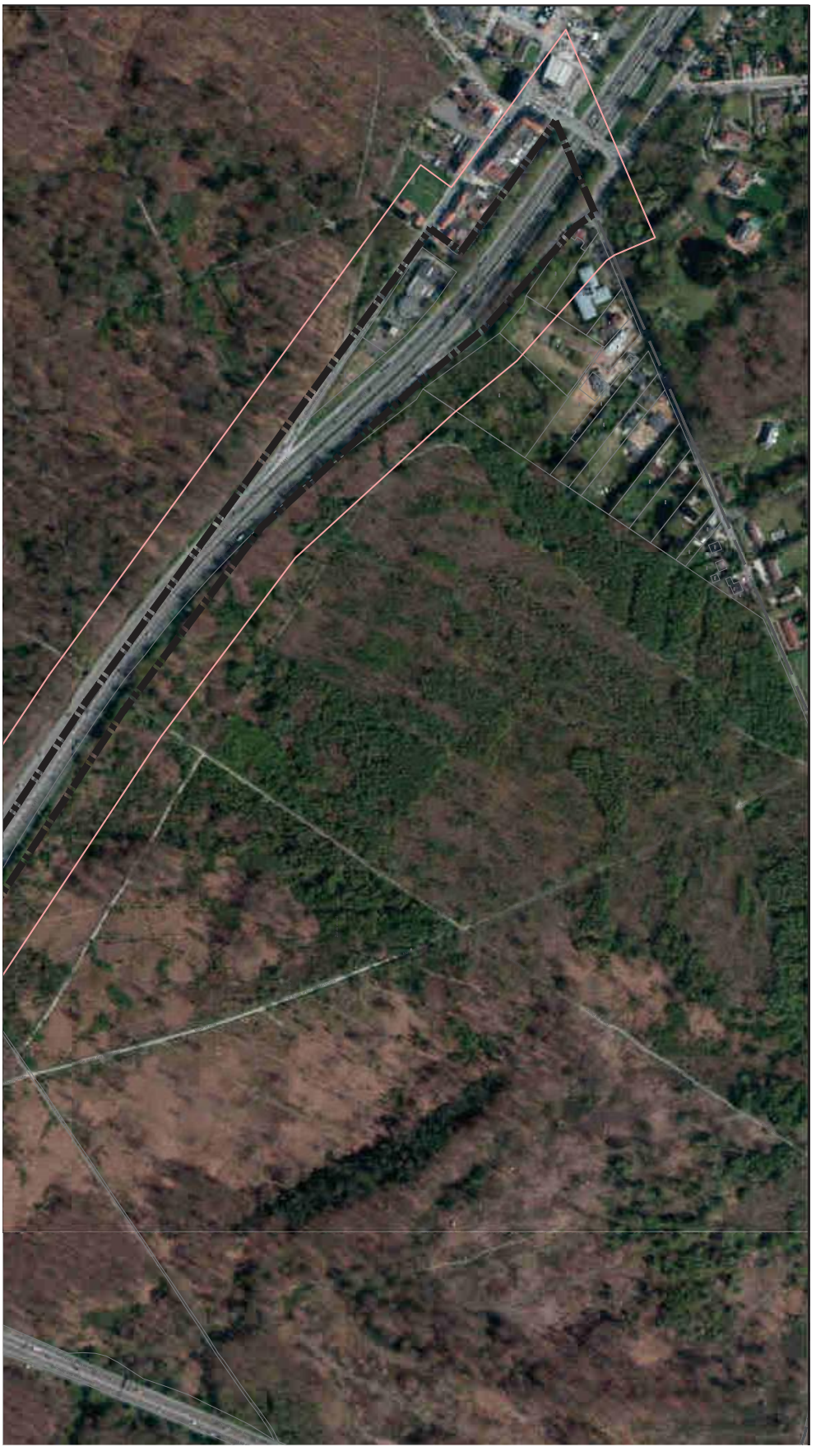
GRONDPLAN

LIMITES DU PAD		GRENZEN VAN HET PAD
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M		OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

RÉGION DE

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- - - -	GEMEENTEGRENS





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

1

ORTHOPHOTO

LUCHTFOTO

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

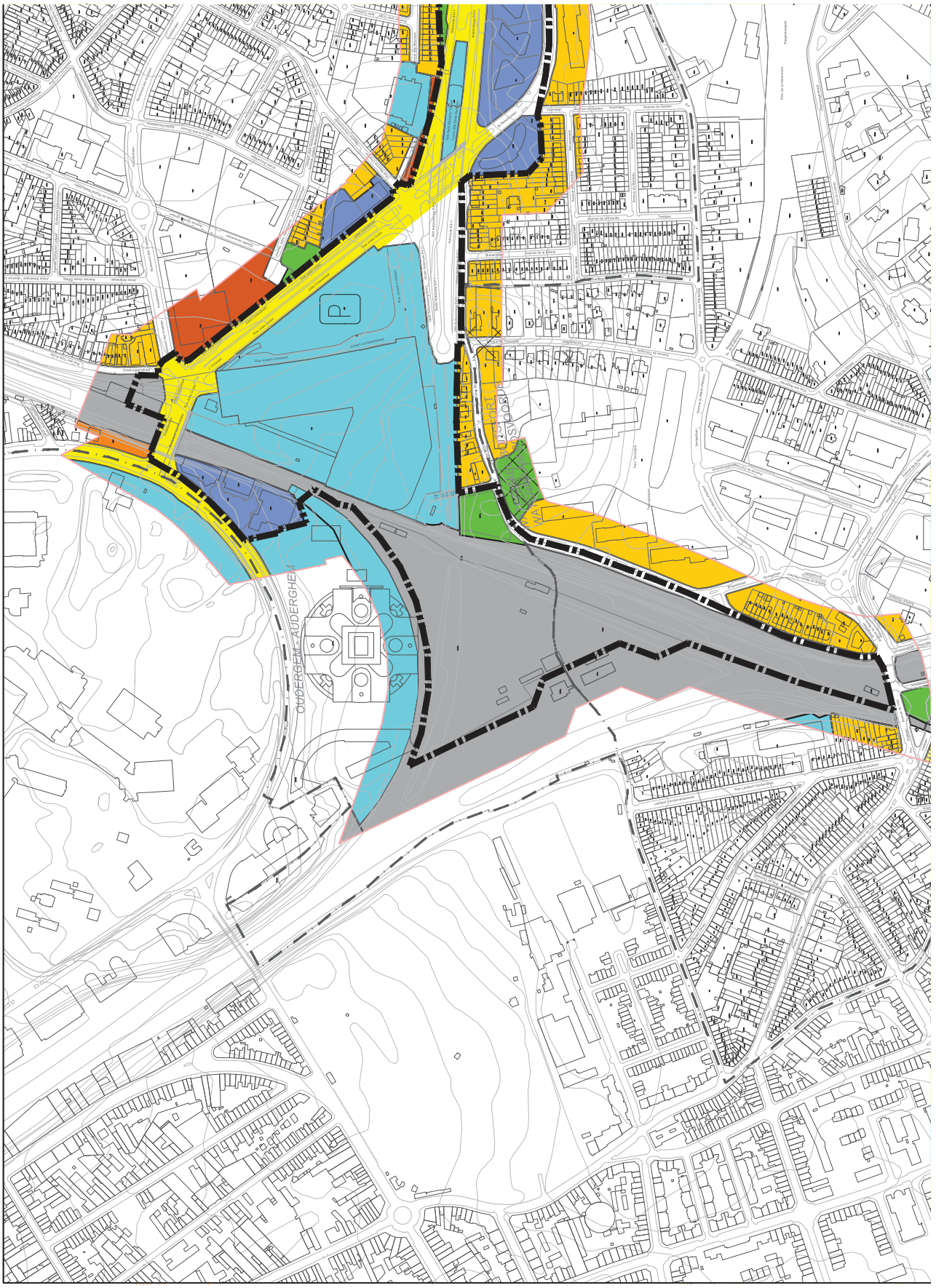
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

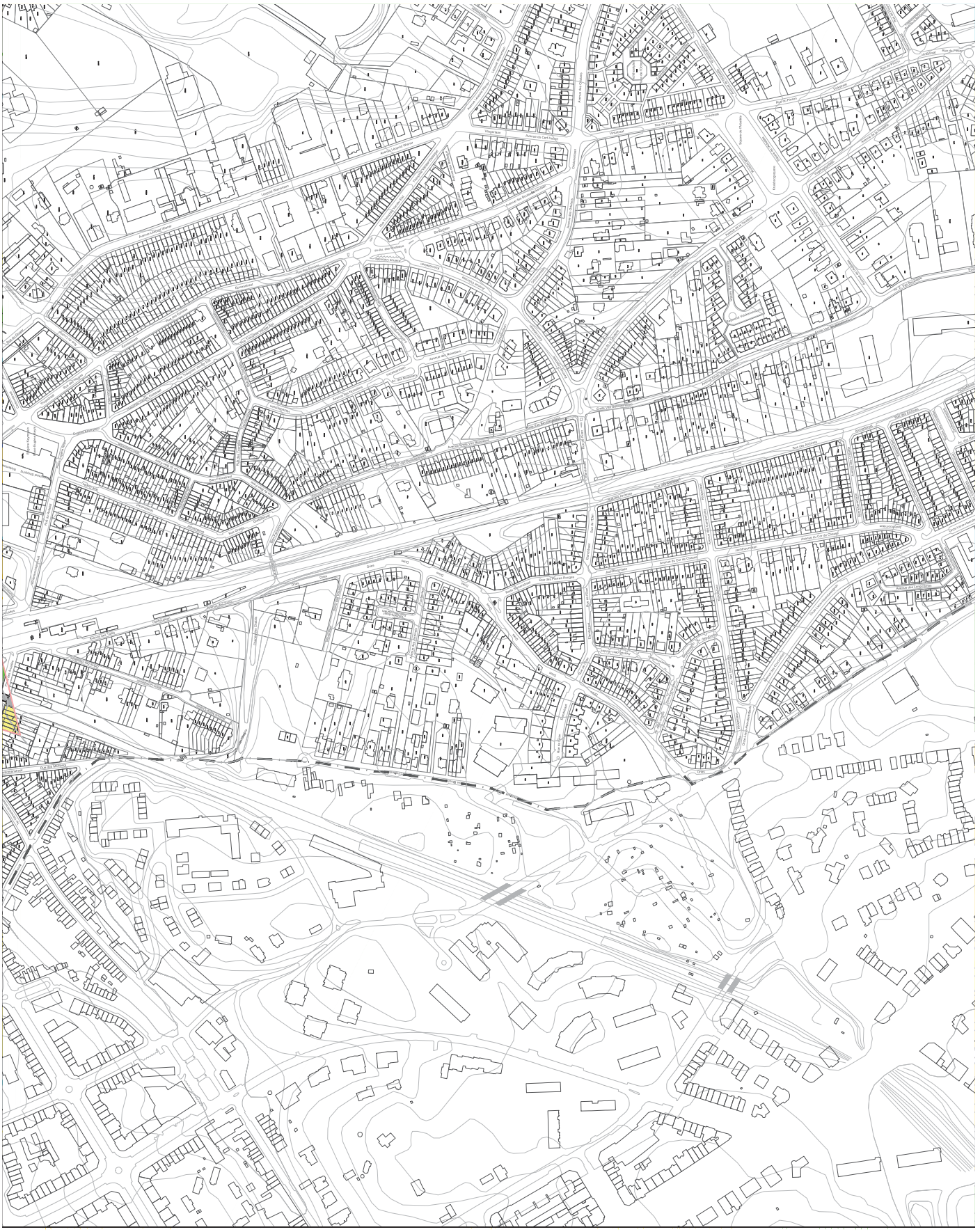
Le Ministre-Président

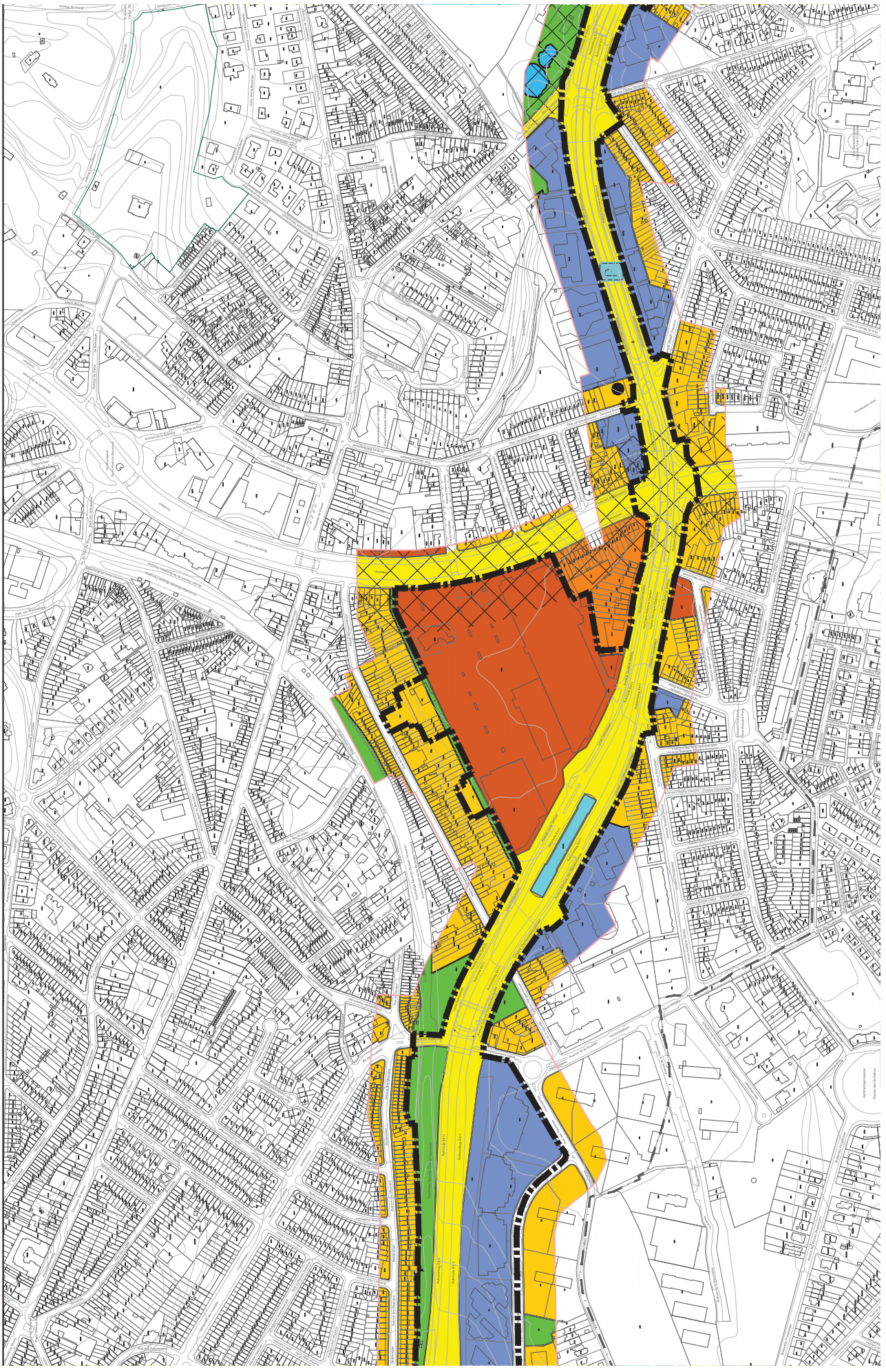
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

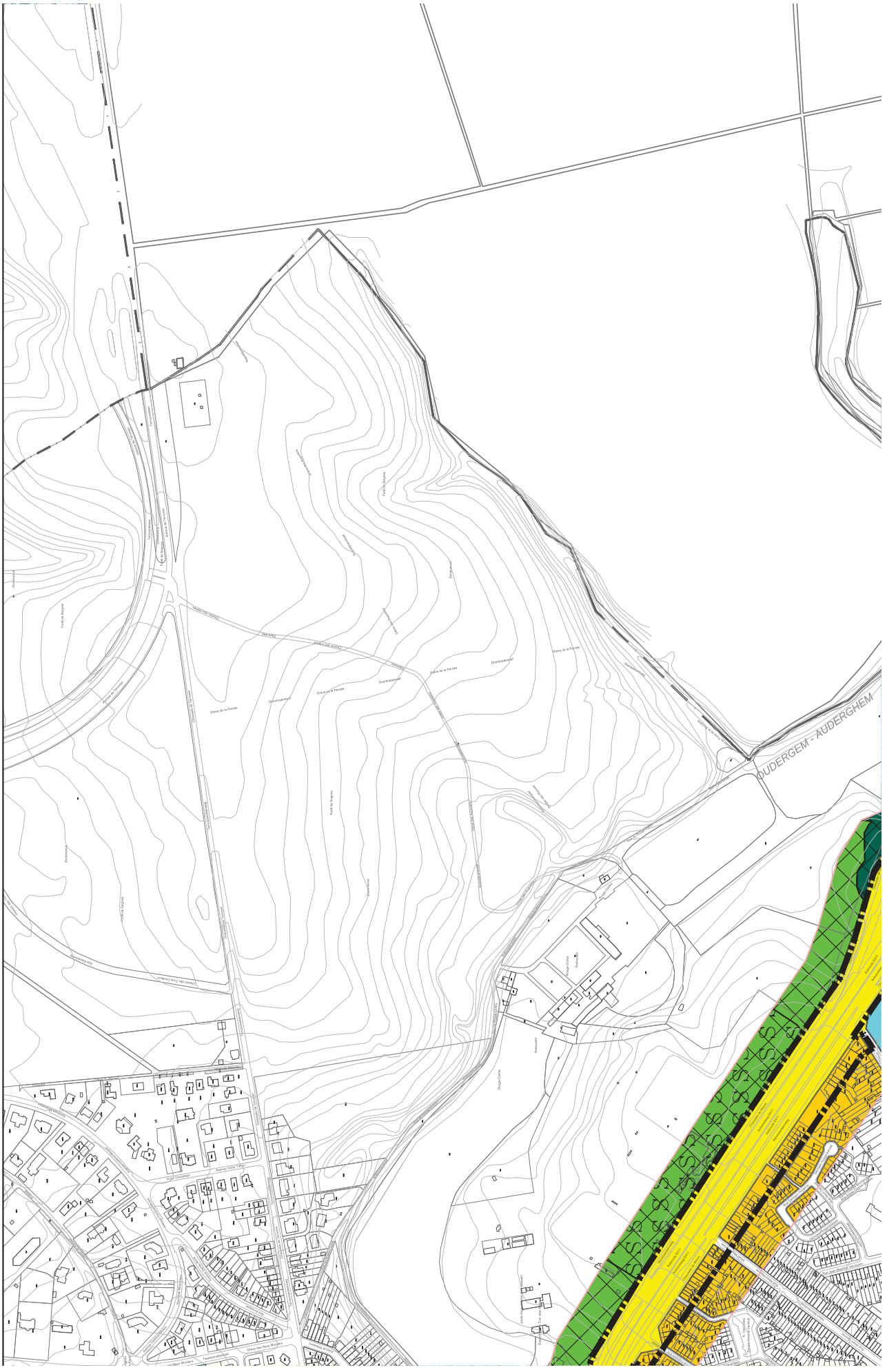
Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM



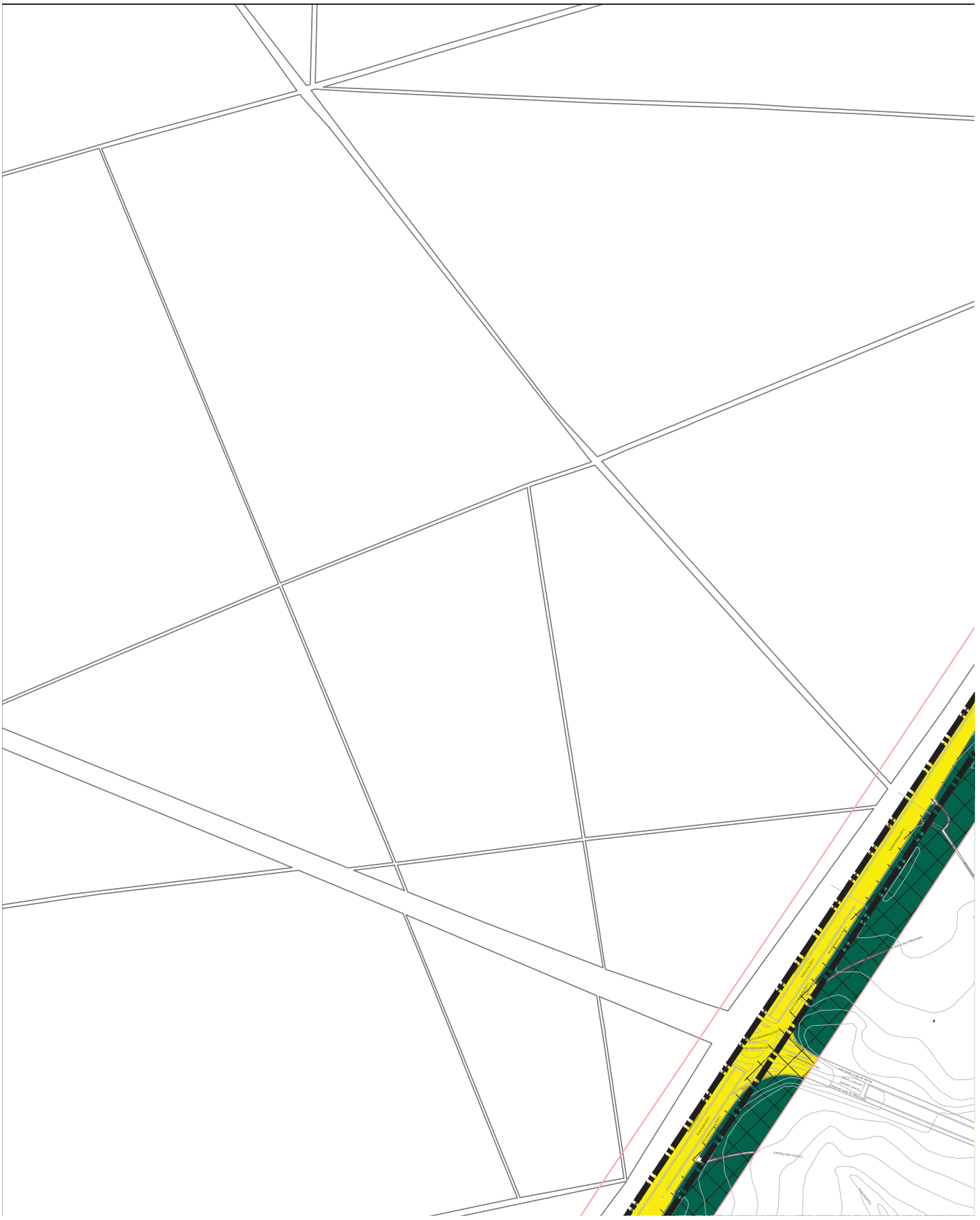





OUDERGEM - AUDERGHEM











FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

ZONE

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- - - -	GEMEENTEGRENS

ZONES DE

AFFECTATIONS BESTEMMINGEN

ZONES D'HABITAT WOONGEBIEDEN

ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE		WOONGEBIEDEN MET RESIDENTIEEL KARAKTER
ZONES D'HABITATION		TYPISCHE WOONGEBIEDEN

ZONES DE MIXITE GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER

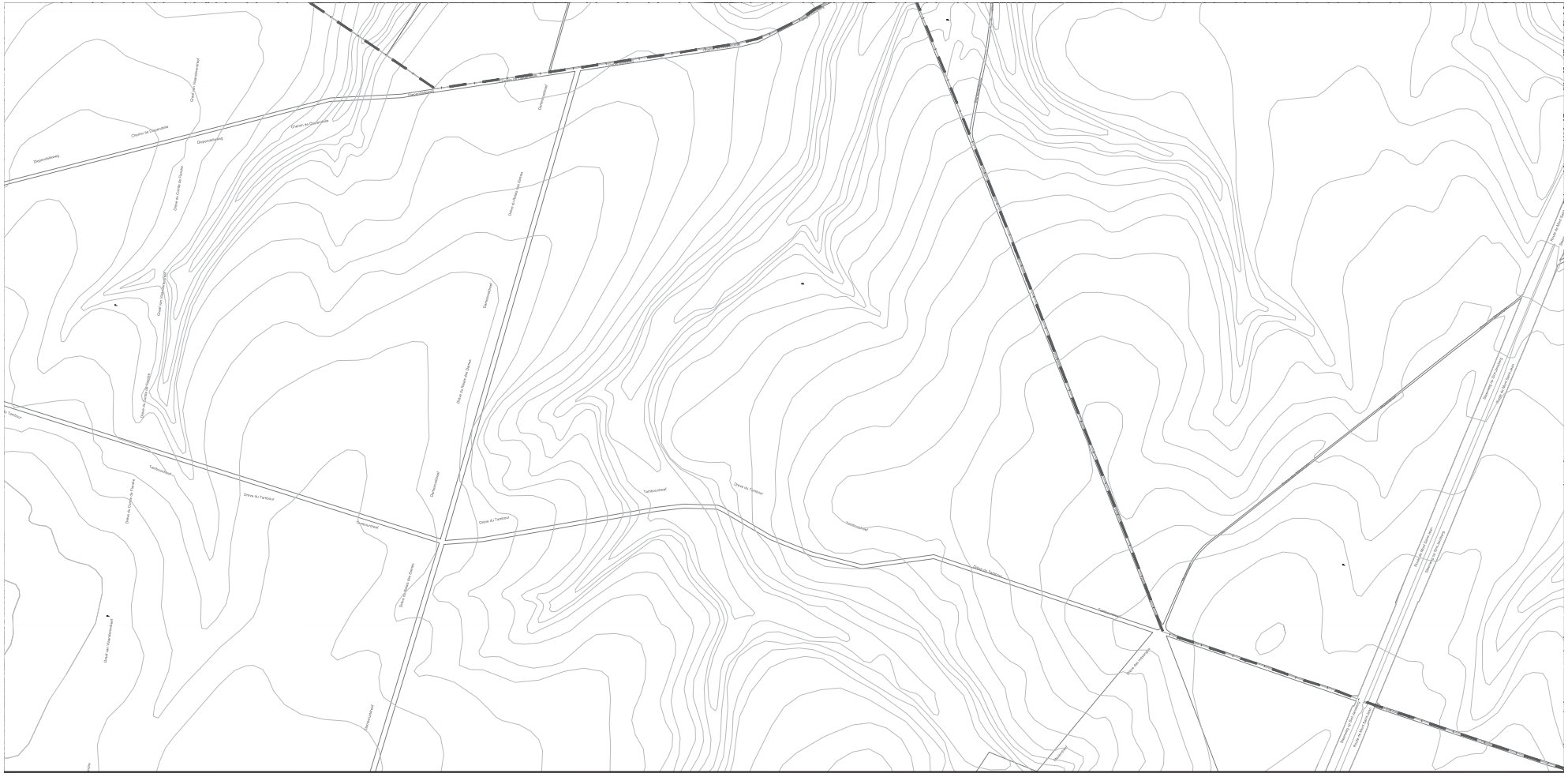
ZONES MIXTES		GEMENGDE GEBIEDEN
ZONES DE FORTE MIXITE		STERK GEMENGDE GEBIEDEN

ZONES D'INDUSTRIES INDUSTRIEGEBIEDEN

ZONES D'INDUSTRIES URBAINES		STEDELIJKE-INDUSTRIEGEBIEDEN
ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS		GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOEREN

PR

ZONE



LEGENDE

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN

ZONES ADMINISTRATIVES

ADMINISTRATIEGEBIEDEN

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

GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN

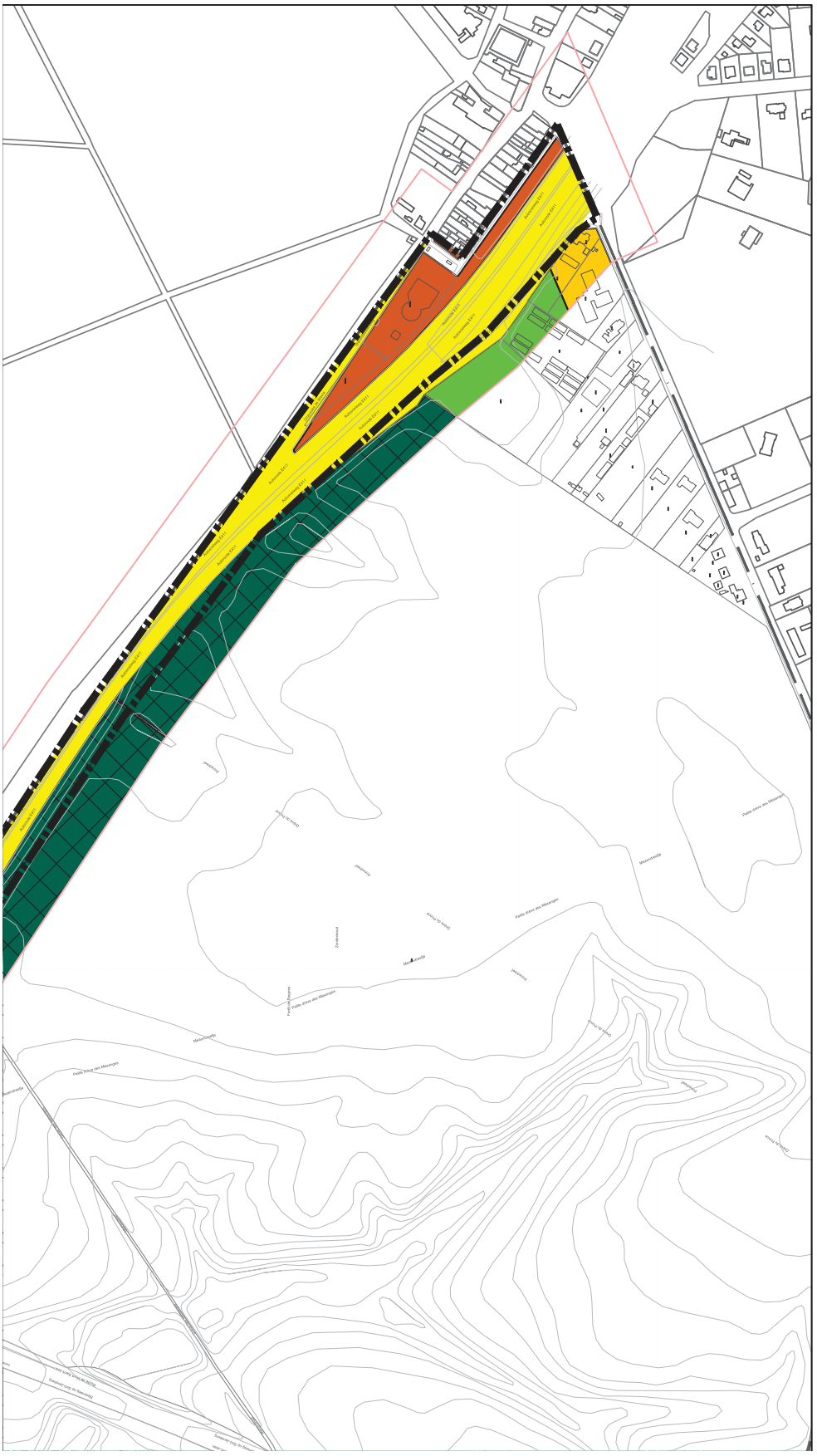
ES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN

ONDERNEMINGS GEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING

RÉGION DE

ZONES DE CHEMIN DE FER	SPOORWEGGEBIEDEN
ZONES VERTES	**GROENGEBIEDEN**
ZONES VERTES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE	GROENGEBIEDEN MET HOOGBIOLOGISCHE WAARDE
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
DOMAINE ROYAL	KONINKLIJK DOMEIN
SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJETIJDSACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT
ZONES DE CIMETIERES	BEGRAAFPLAATSGEBIEDEN
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN
ZONES AGRICOLES	LANDBOUWGEBIEDEN
AUTRES ZONES	**ANDERE GEBIEDEN**
ZONES D'INTERET REGIONAL	GEBIEDEN VAN GEWESTELIJK BELANG
ZONES D'INTERET REGIONAL A AMENAGEMENT DIFFERE	GEBIEDEN VAN GEWESTELIJK BELANG MET UITGESTELDE AANLEG
ZONES DE RESERVES FONCIERES	GRONDRESERVEGEBIEDEN
ESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES	**AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN**
S D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT	GEBIEDEN VAN CULTURELE, HISTORISCHE OF ESTHETISCHE WAARDE OF VOOR STADSVERFRAAIING
LISERES DE NOYAU COMMERCIAL	LINTEN VOOR HANDELSKERN
GALERIES COMMERCANTES	WINKELGALERIJEN
POINTS DE VARIATION DE MIXITE	PUNTEN VAN WISSELEND GEMENGD KARAKTER
ESPACES STRUCTURANTS	STRUCTURERENDE RUIMTEN
PARKING DE TRANSIT	TRANSITPARKEERPLAATS





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
NDERLECHT	3 ANDERLECHT
-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
UDERGHEM	5 OUDERGEM
AINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
CHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
T-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
TE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
AINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
ANSHOREN	17 GANSHOREN
OEKELBERG	18 KOEKELBERG
TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

2

PLAN REGIONAL D'AFFECTION DU SOL

GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

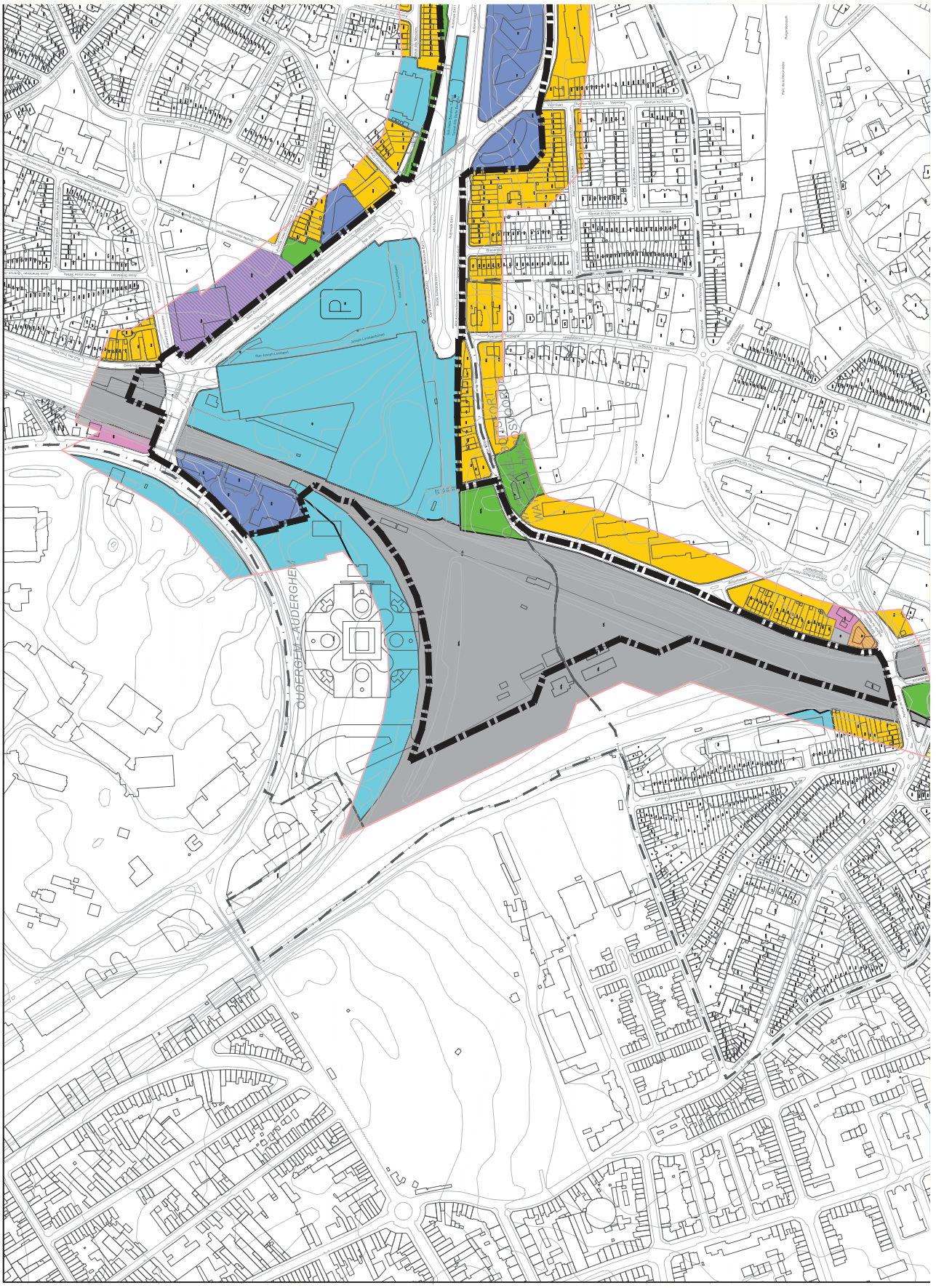
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

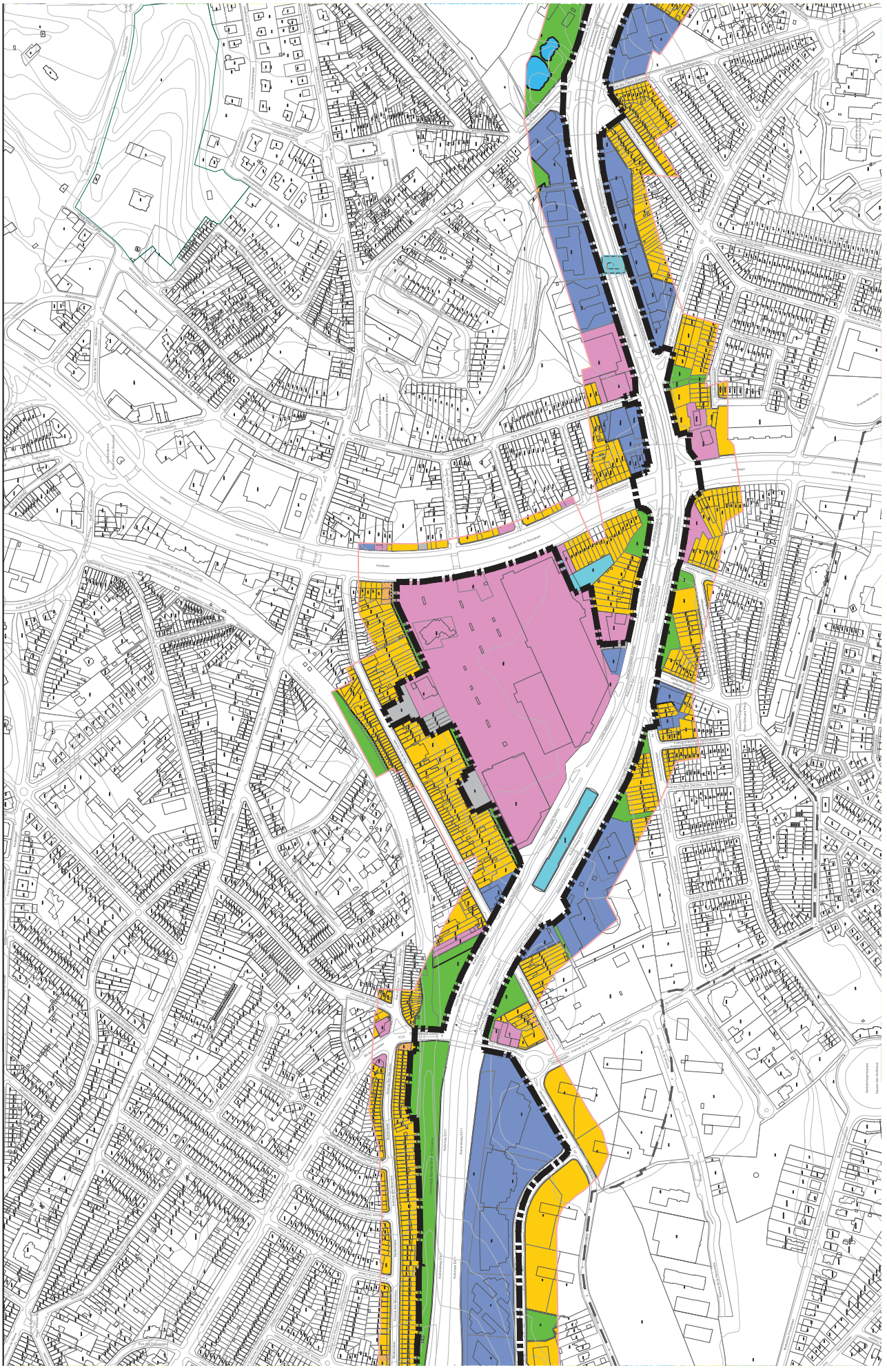
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM



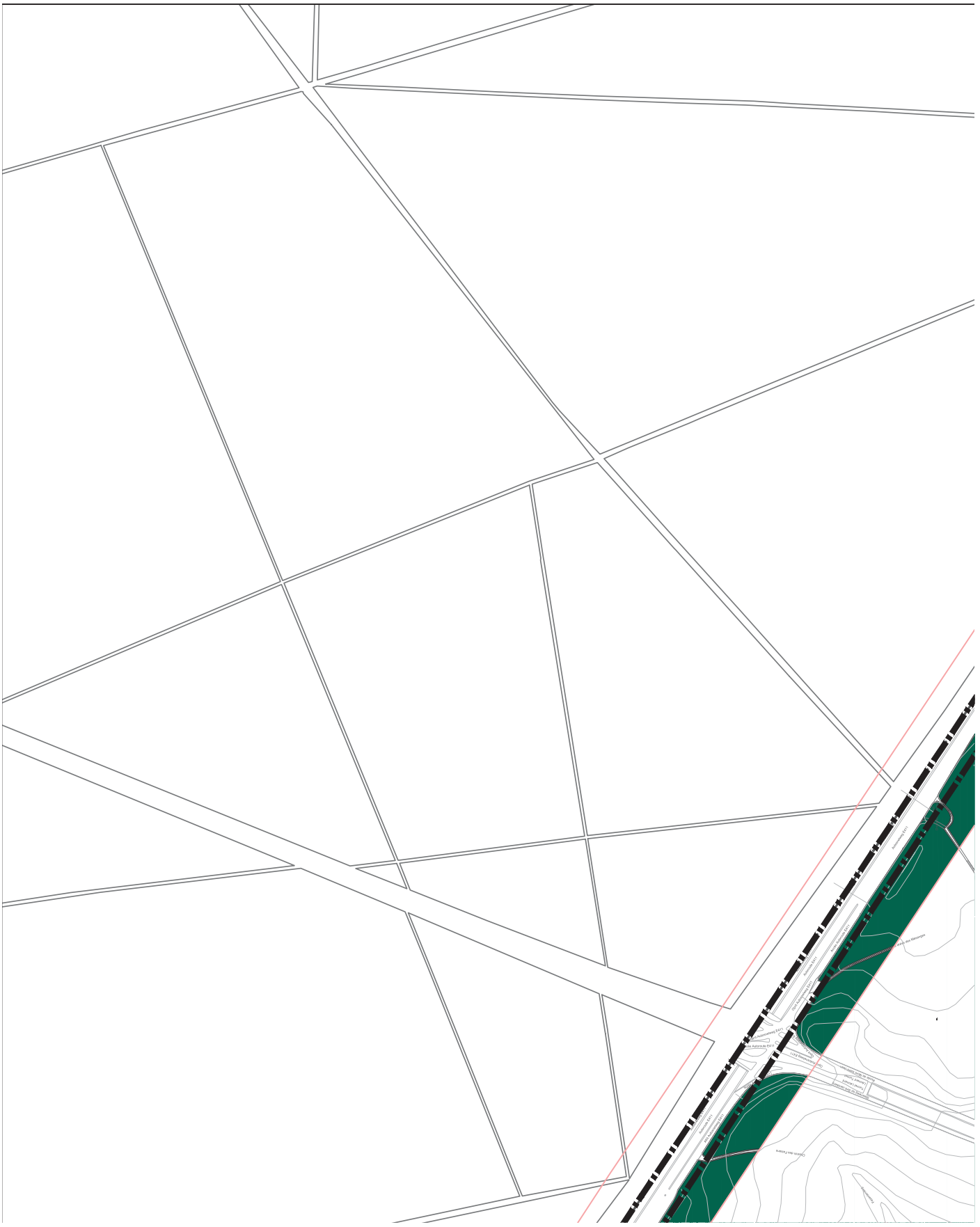





OUDERGEM - AUDERGHEM









ACTIVITÉS PRÉD

GRONDPLAN

FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

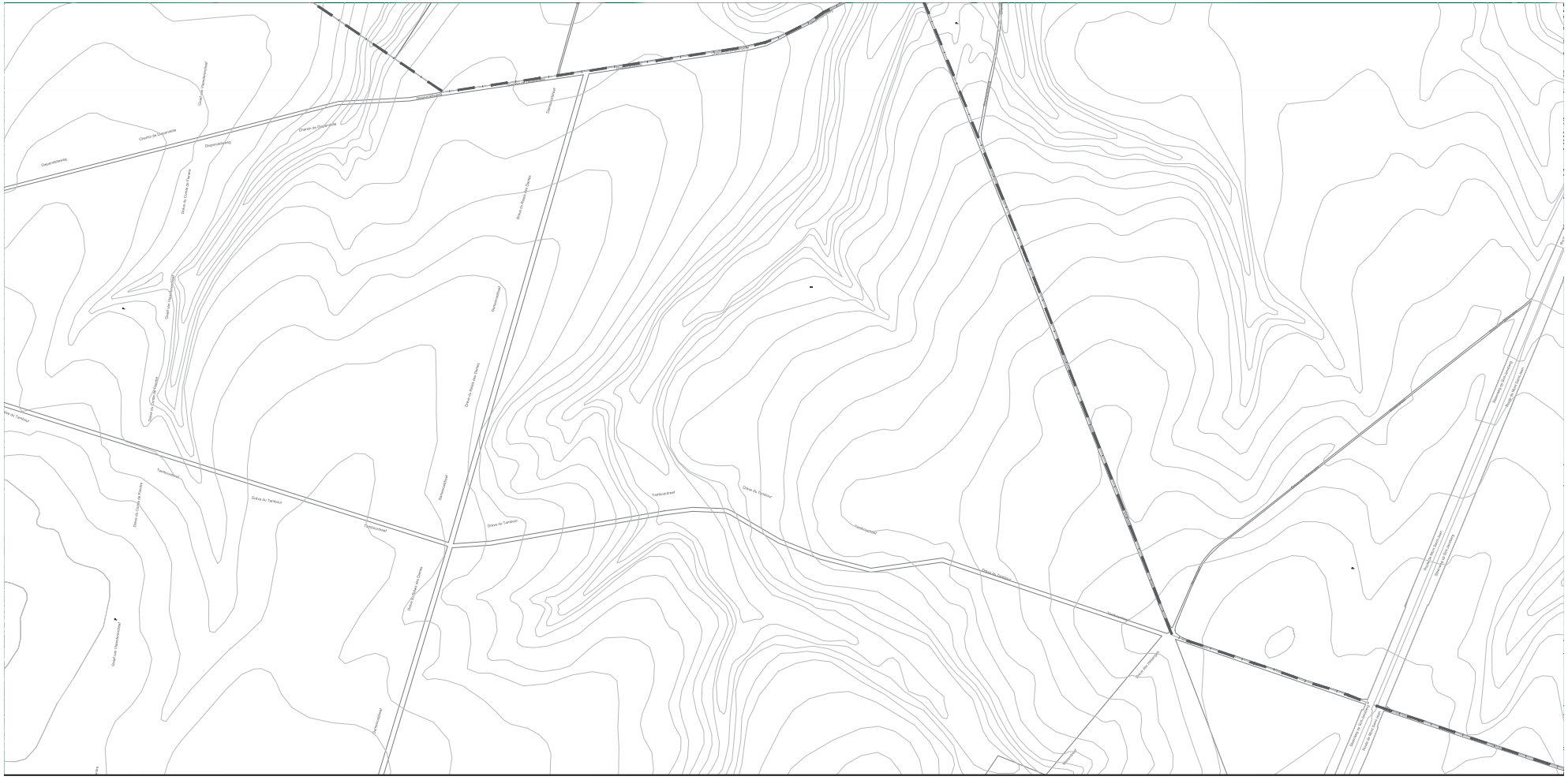
LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- · - · -	GEMEENTEGRENS

EQUIPMENT D'INTERET COLLEC

CC

PARC,

ZONES DE SPORTS C



OMINANTES PAR PARCELLE

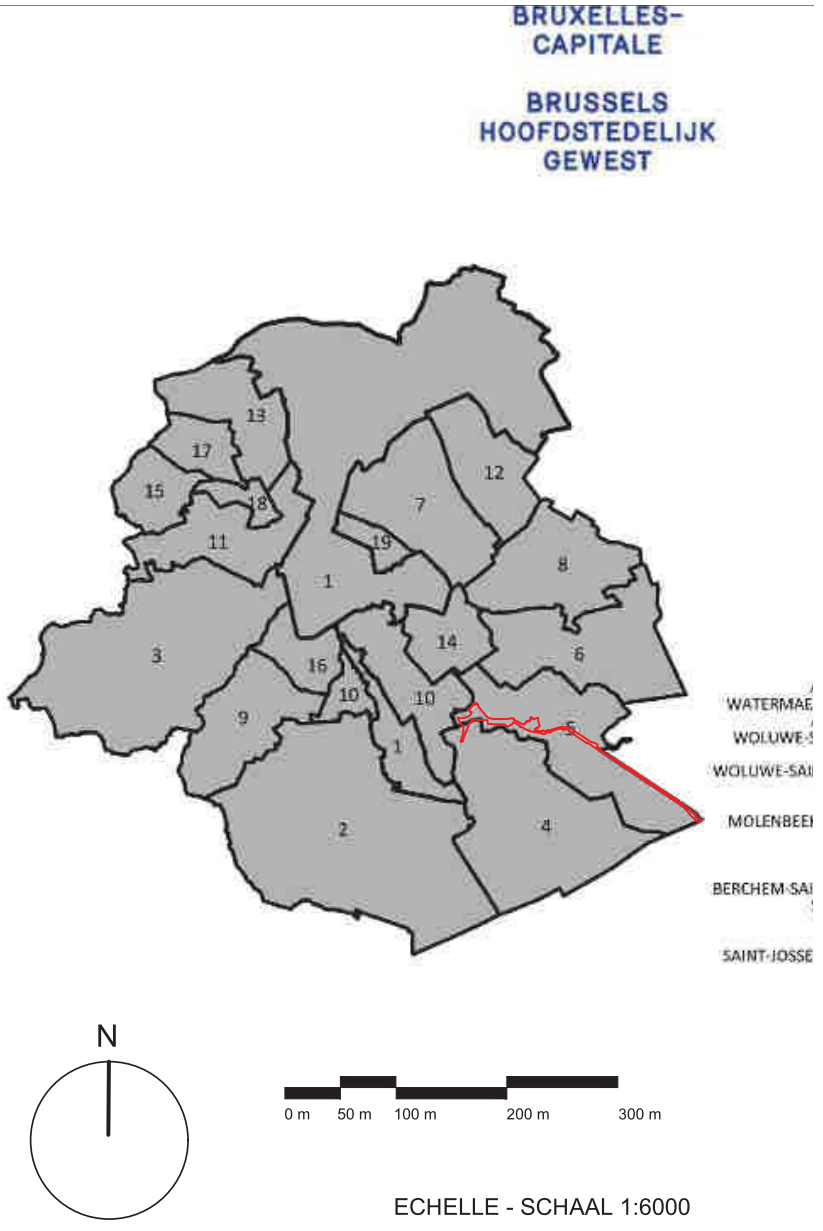
HOOFDACTIVITEIT PER PERCEEL

LEGENDE

LOGEMENT		HUISVESTING
BUREAU		KANTOOR

RÉGION DE

CTIF OU DE SERVICE PUBLIC	UITRUSTING VAN COLLECTIEF BELANG VAN OPENBARE DIENSTEN
COMMERCE	HANDELSZAAK
OMMERCE REZ-DE-CHAUSSE	HANDELSZAAK OP GELIJKVLOER
COMMERCE/ BUREAU	HANDELSZAAK/ KANTOOR
TERRAIN NON BATI - PARCELLES INOCCUPÉES	NIET BEBOUWD TERREIN - ONBEZET PERCEEL
JARDIN ET PLAINE DE JEUX	PARK, TUIN EN SPEELPLEIN
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
U DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJETIJDSACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1
UCCLE	2
ANDERLECHT	3
L-BOITSFORT	4
AUDERGHEM	5
SAINT-PIERRE	6
SCHAERBEEK	7
NT-LAMBERT	8
FOREST	9
IXELLES	10
-SAINT-JEAN	11
EVERE	12
JETTE	13
ETTERBEEK	14
NTE-AGATHE	15
SAINT-GILLES	16
GANSHOREN	17
KOEKELBERG	18
-TEN-NOODE	19

BRUSSEL	
UKKEL	
ANDERLECHT	
WATERMAAL-BOSVOORDE	
OUDERGEM	
SINT-PIETERS-WOLUWE	
SCHAARBEEK	
SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	
VORST	
ELSENE	
SINT-JANS-MOLENBEEK	
EVERE	
JETTE	
ETTERBEEK	
SINT-AGATHA-BERCHEM	
SINT-GILLIS	
GANSHOREN	
KOEKELBERG	
SINT-JOOST-TEN-NODE	

3 SITUATION EXISTANTE DE FAIT

BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

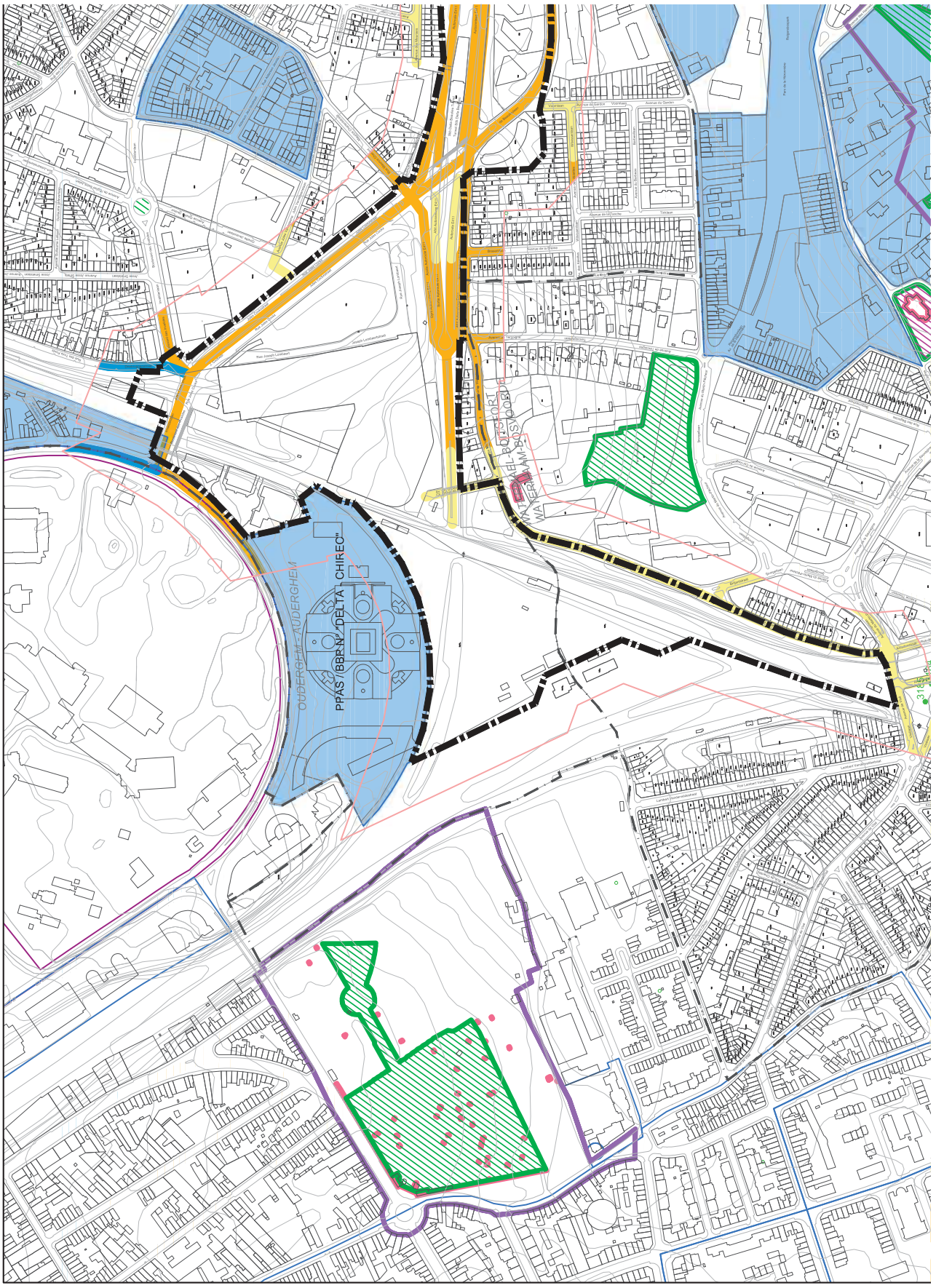
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

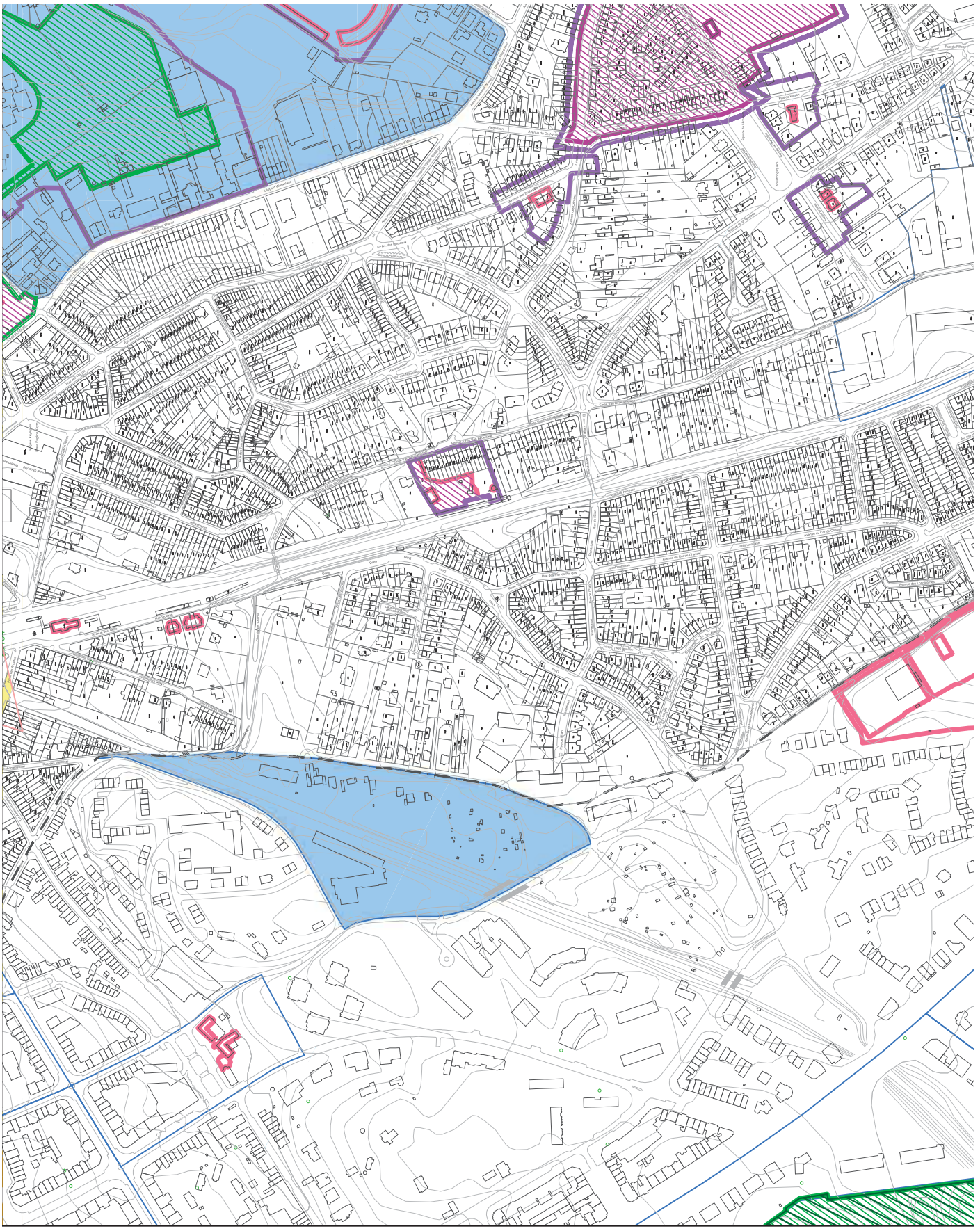
Le Ministre-Président

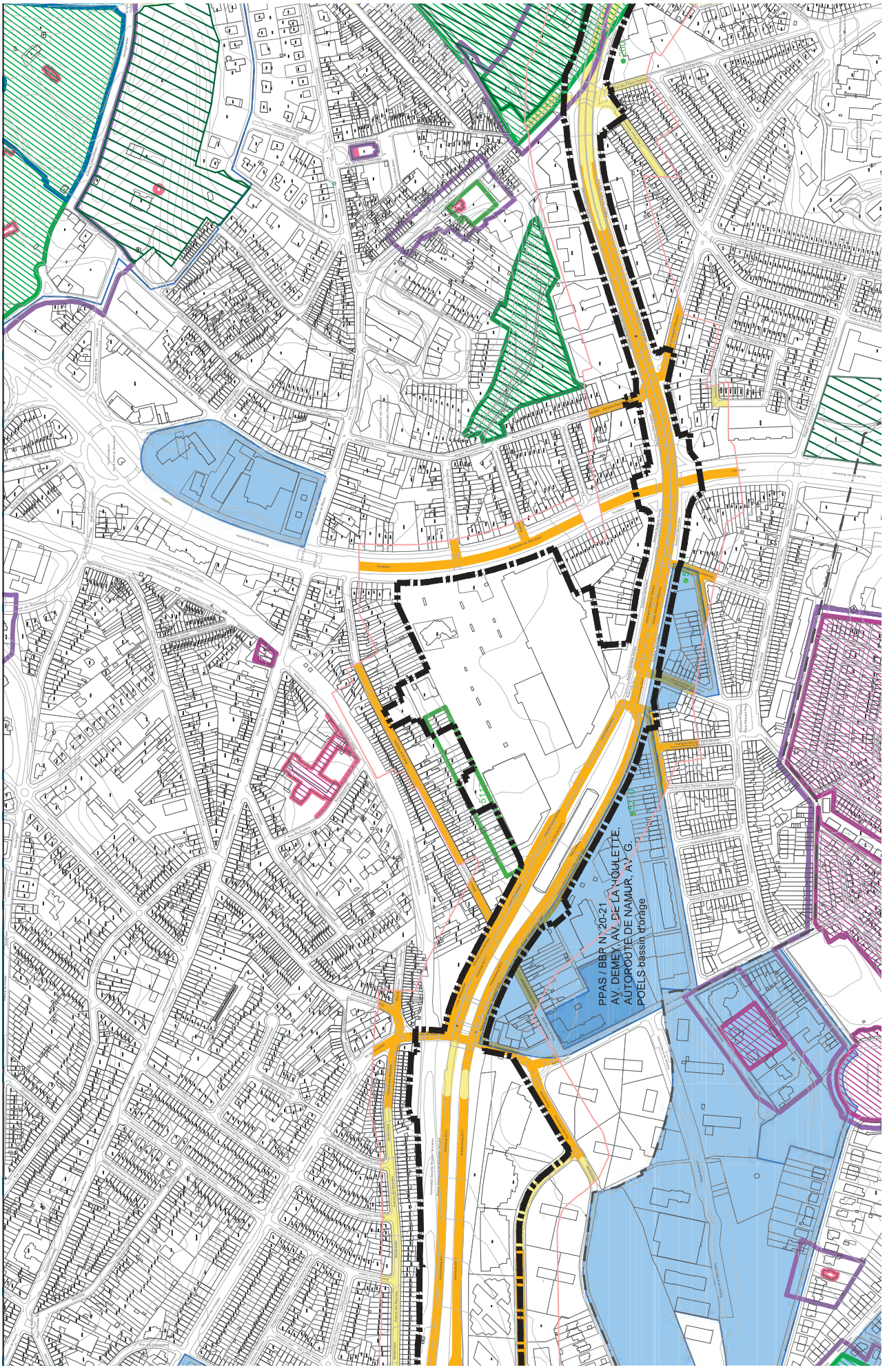
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

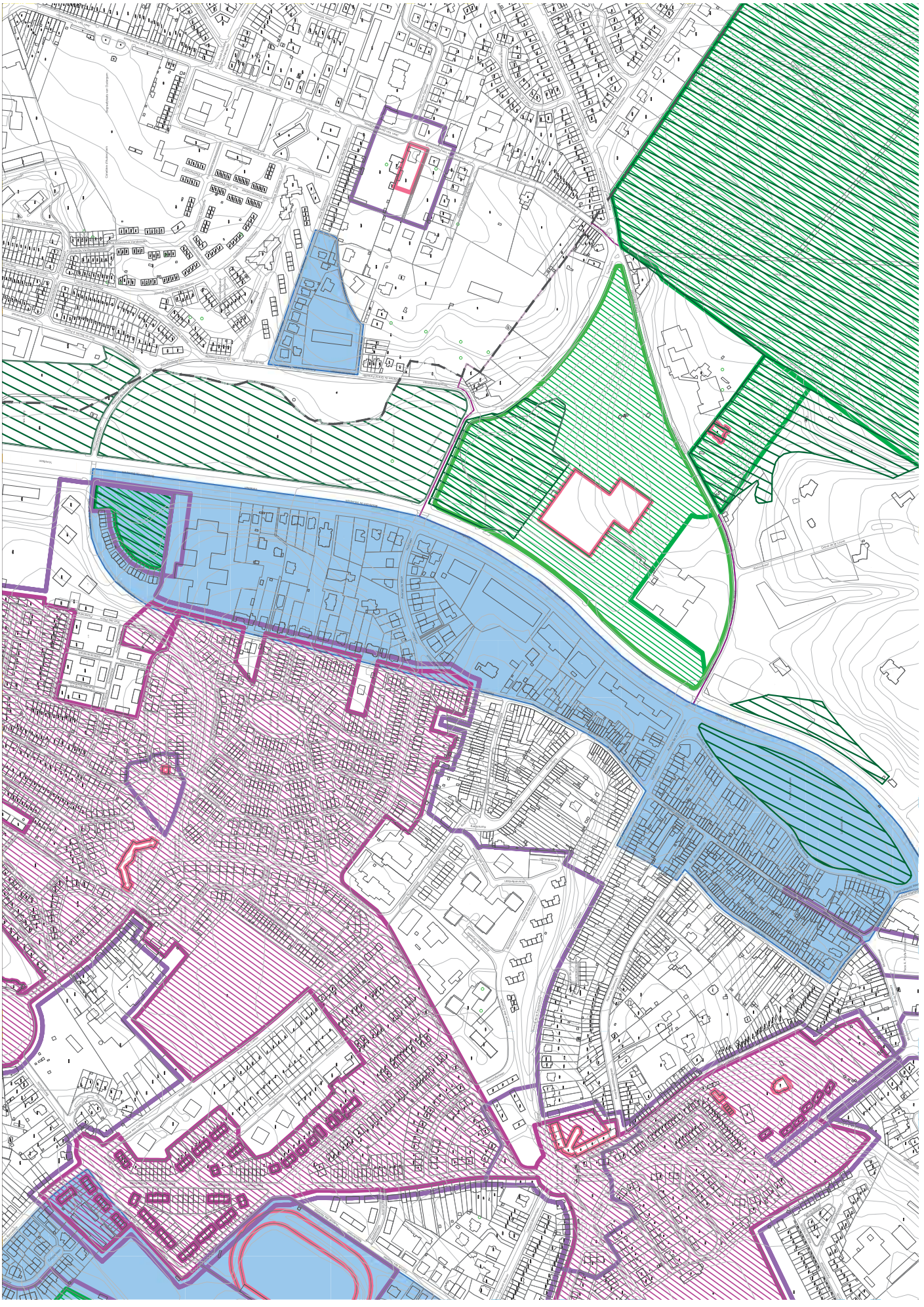
De Minister-President

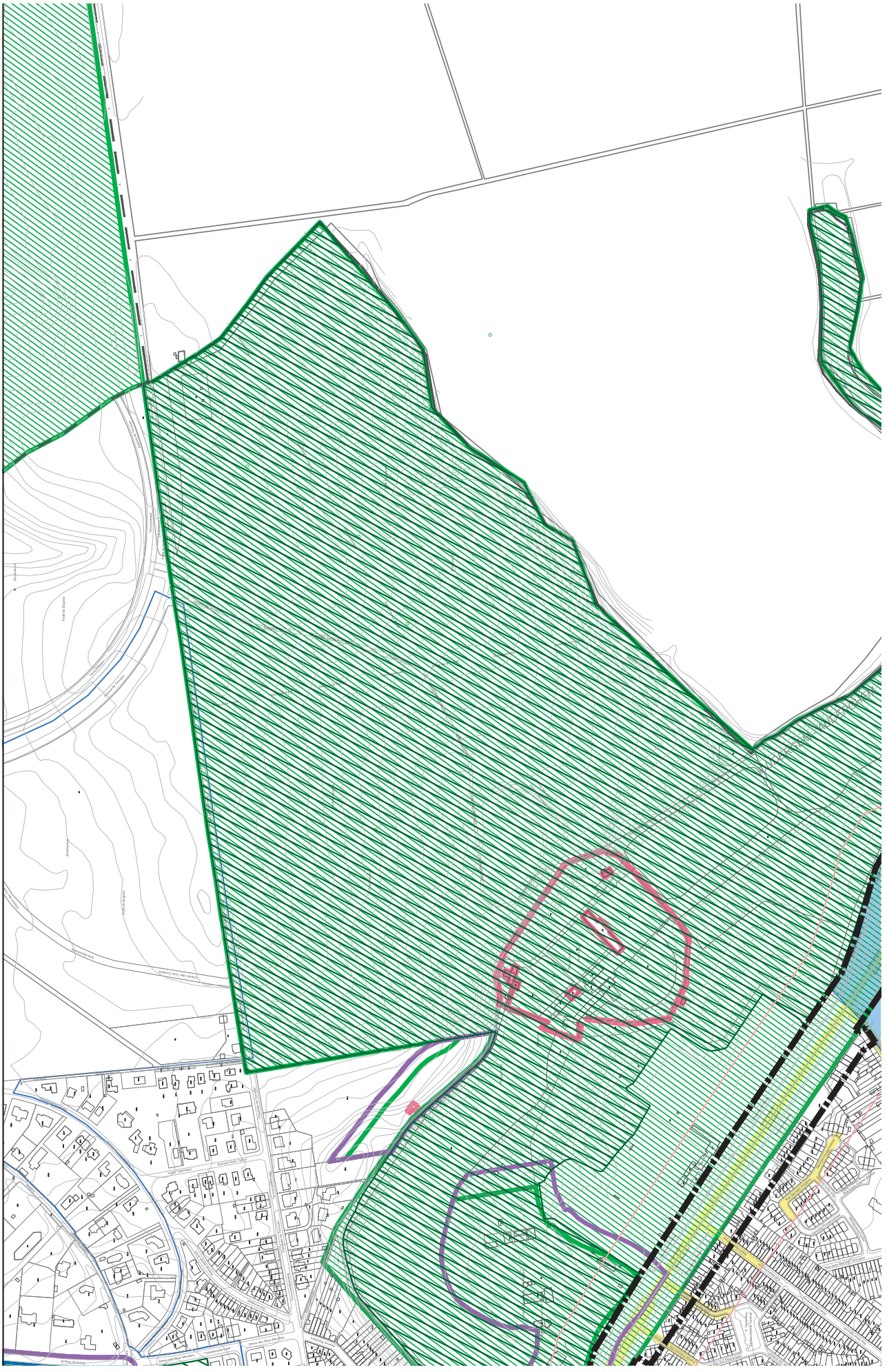
Rudi VERVOORT

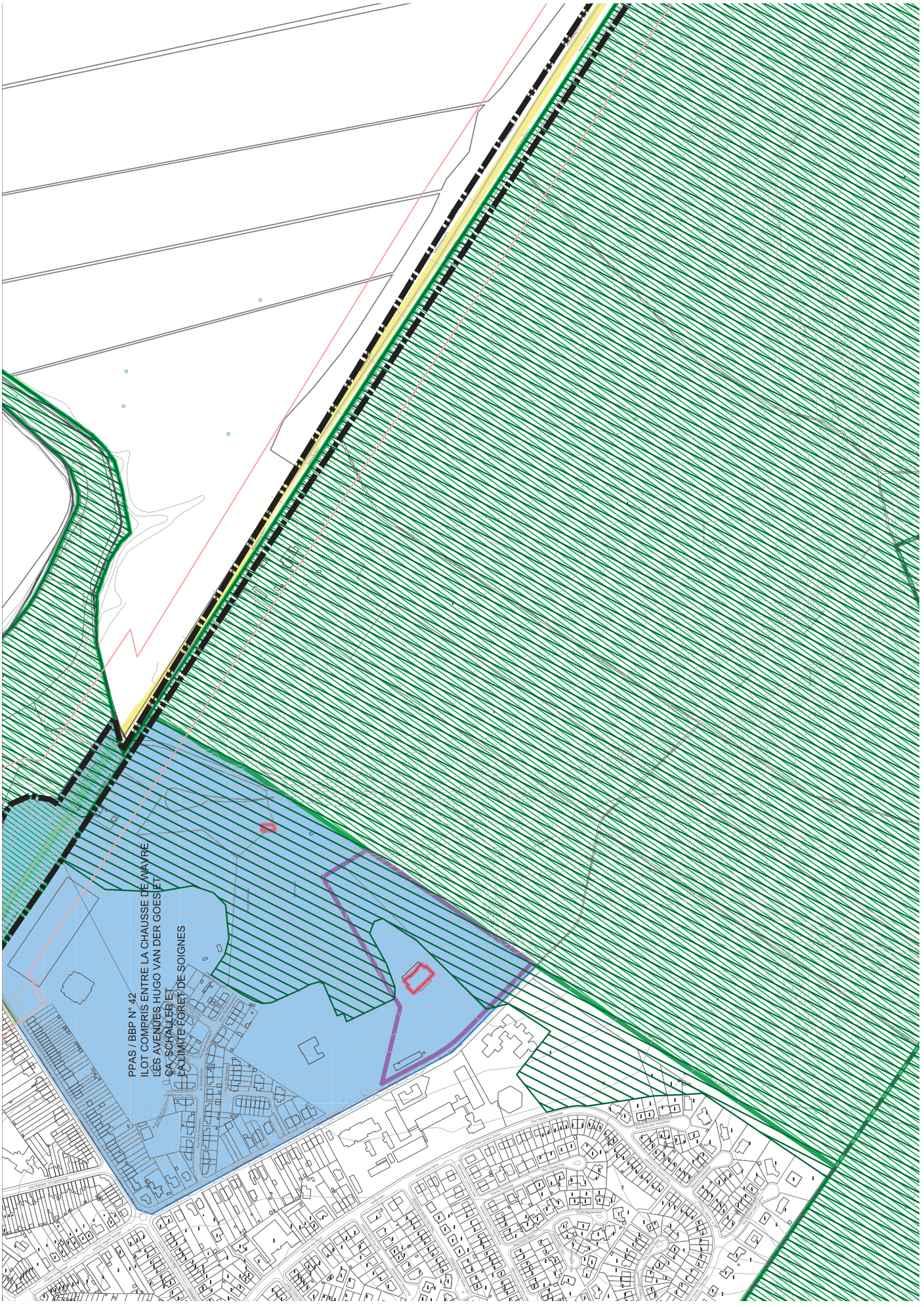

PPAS / BBP N° "DELTA I CHIREC"
OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE

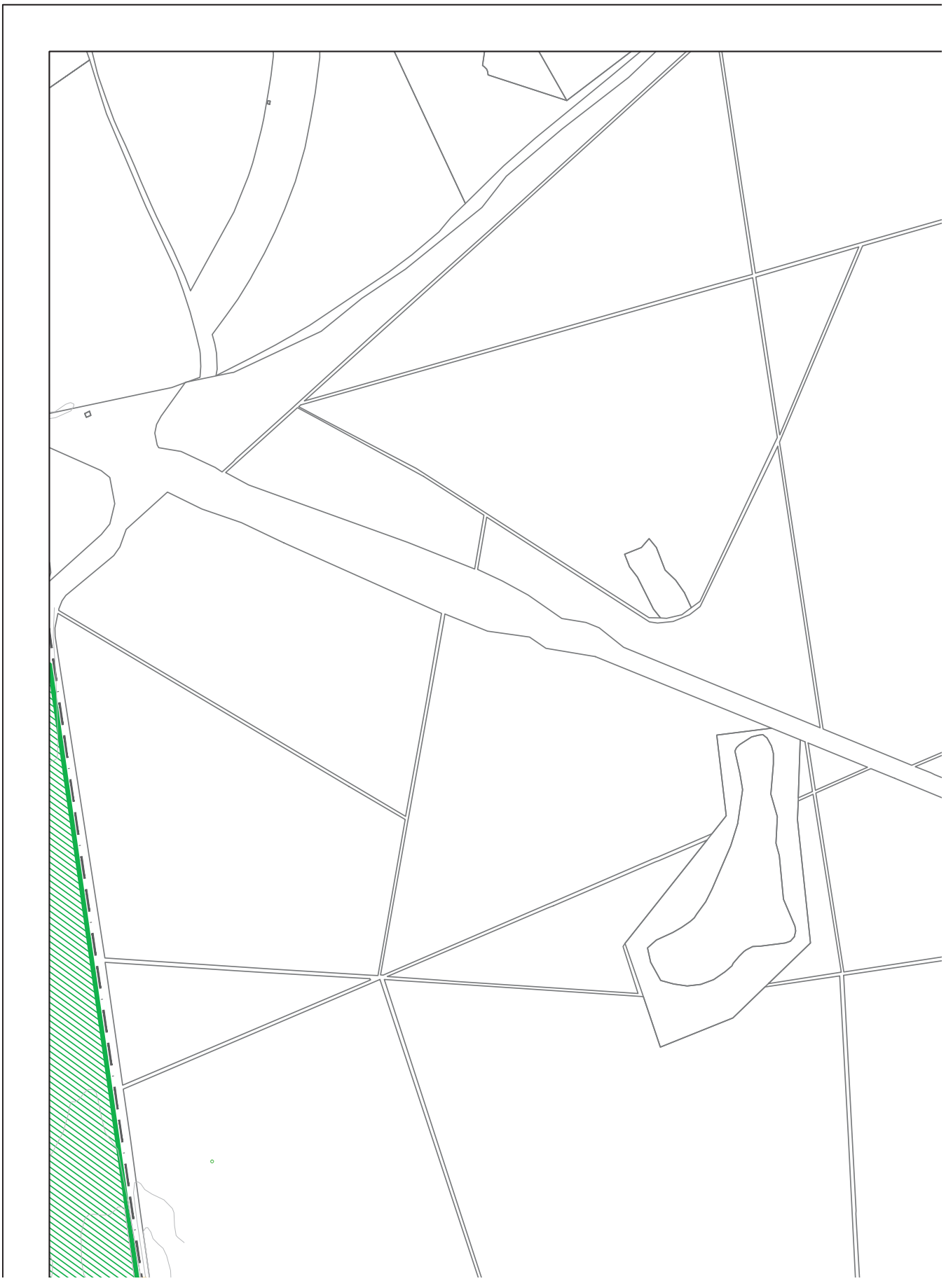


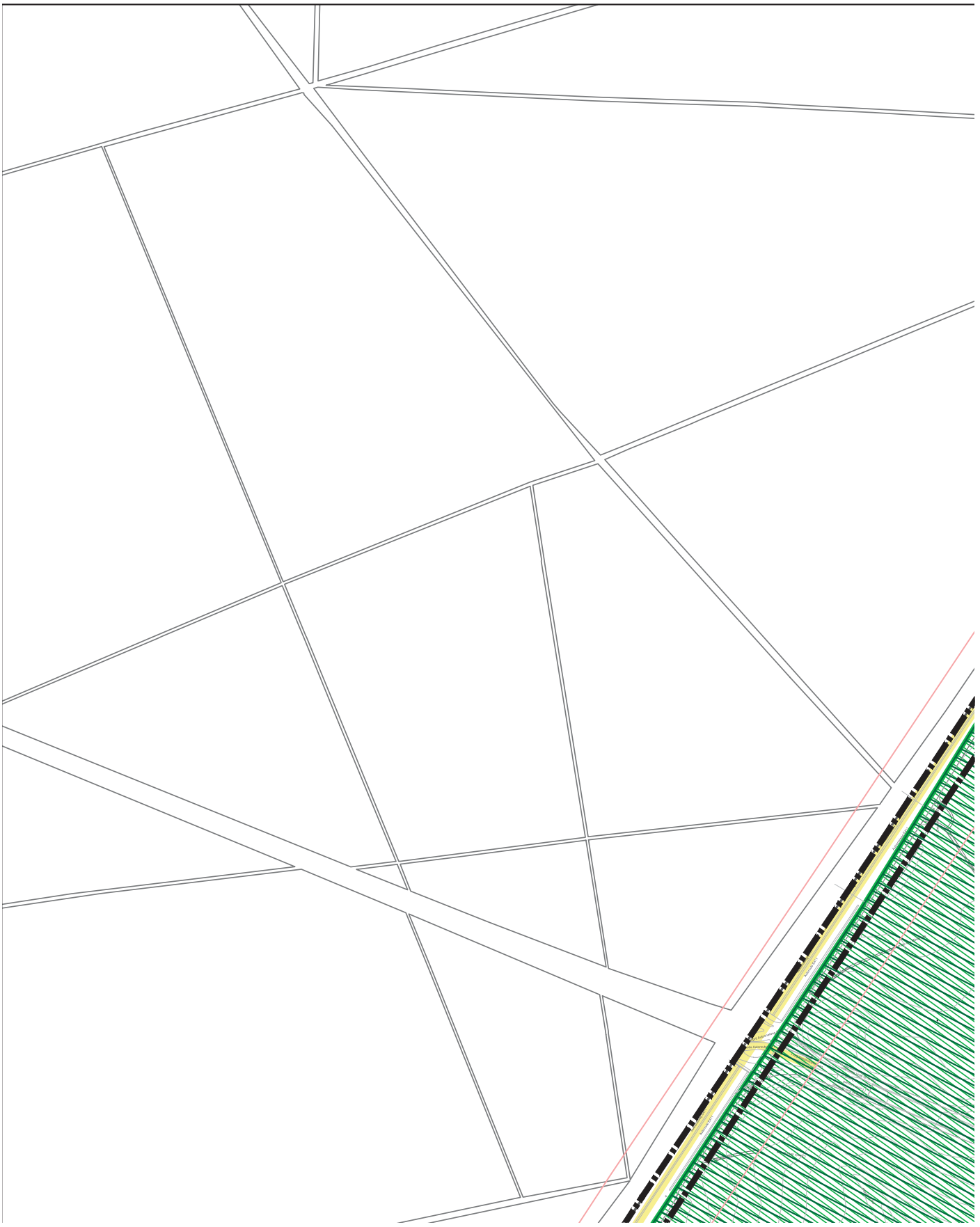

PPAS / BBP N°20-21
AV. DEMEY, AV. DE LA HOULETTE,
AUTOROUTE DE NAMUR, AV. G.
POELS bassin d'orage

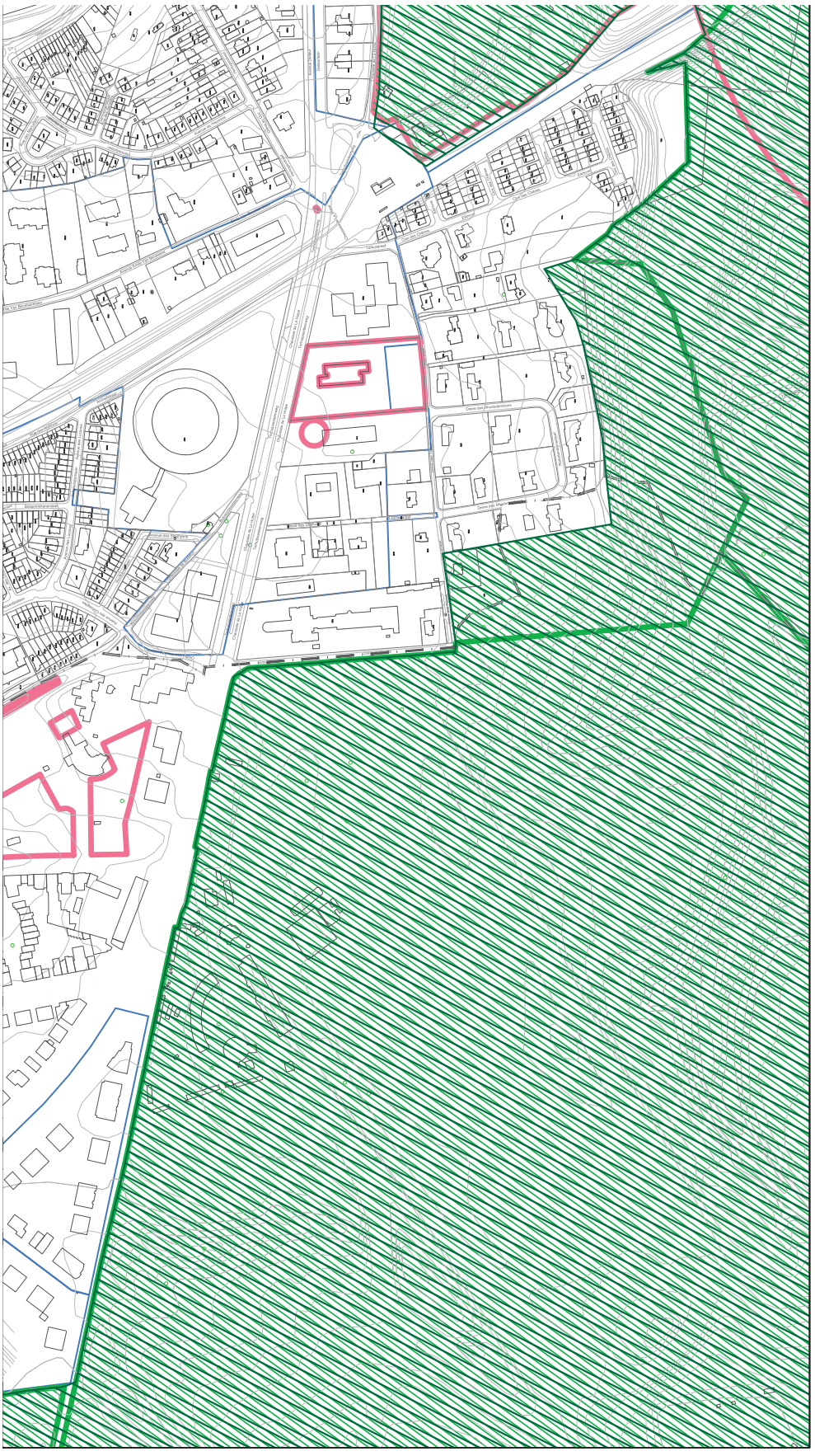


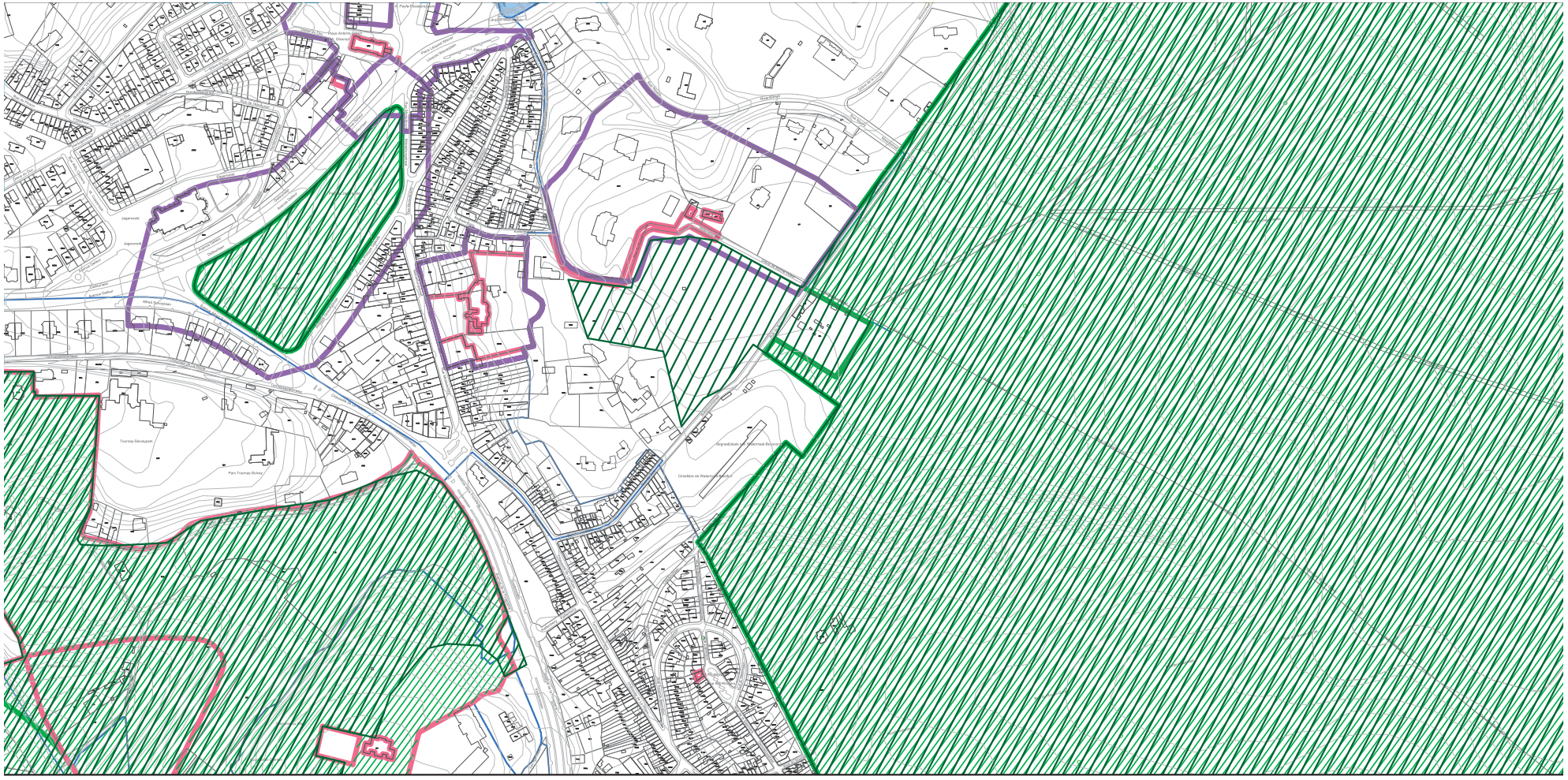



PPAS / BBP N° 42
ILOT COMPRIS ENTRE LA CHAUSSE DE WAVRE,
LES AVENUES HUGO VAN DER GOES ET
CA. SCHALLER ET
LA LIMITE FORET DE SOIGNES









FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

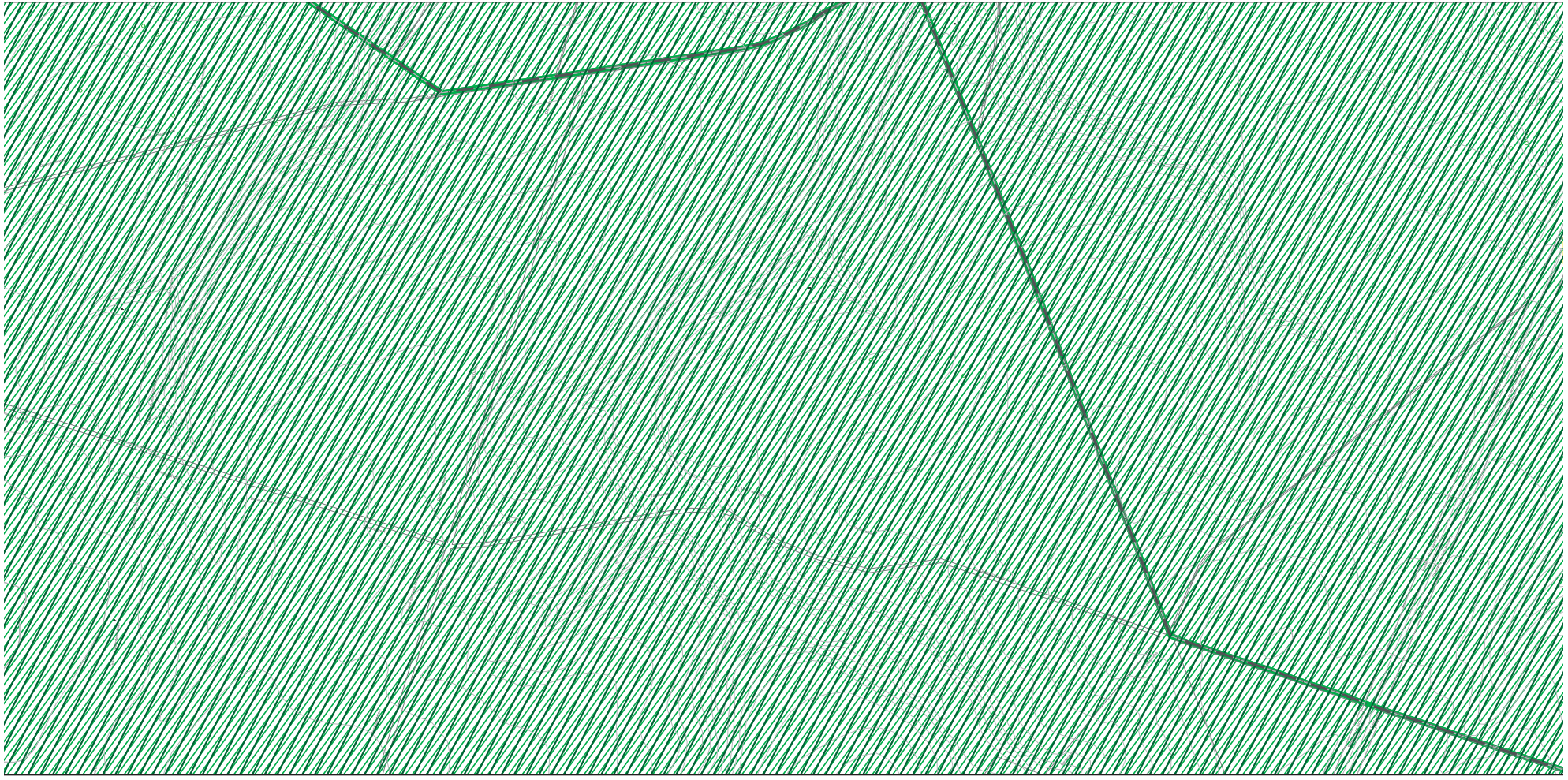
GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- - - -	GEMEENTEGRENS

ACCESSIBILITE LINEAIRE — TOEGANKELIJKHEID LIJNEN

ZONE A		ZONE A
ZONE B		ZONE B
ZONE C		ZONE C



LEGENDE

PPAS BBP's

PPAS BBP

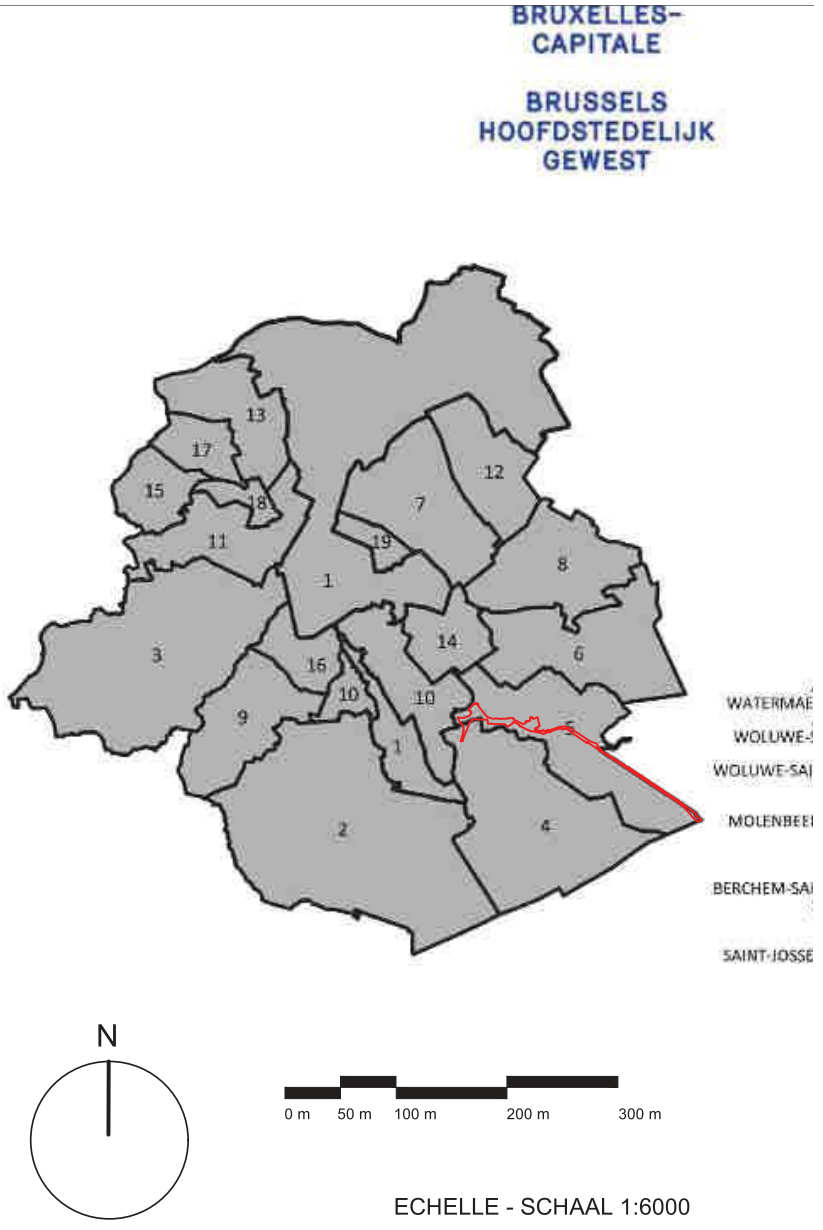
RÉGION DE

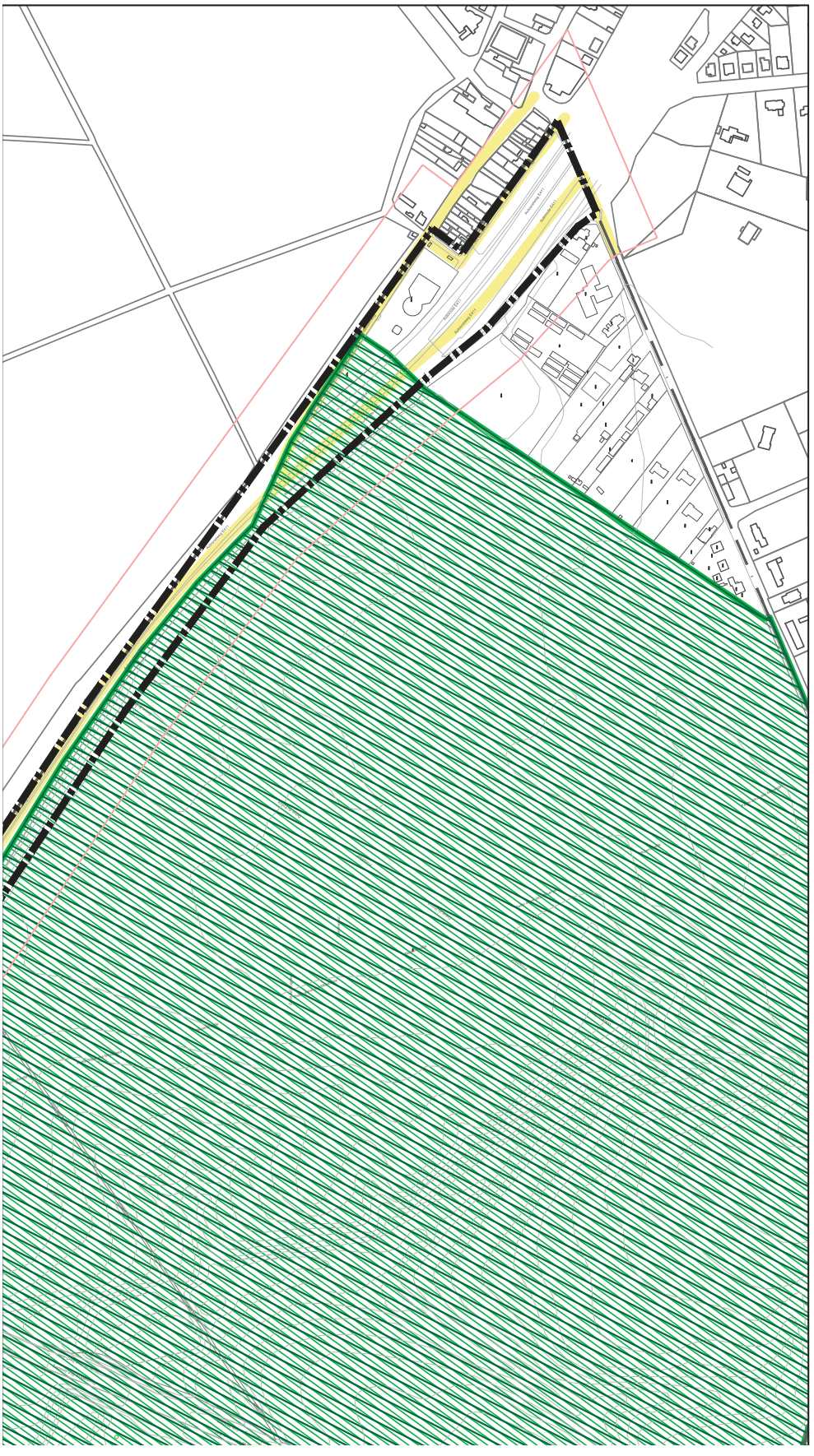
PATRIMOINE — PATRIMONIUM

MONUMENT		MONUMENT
SITE		LANDSCHAP
ENSEMBLE + MONUMENT		GEHEEL + MONUMENT
ZONE DE PROTECTION		VRIJWARINGZONE
NATURA 2000		NATURA 2000
INVENTARIS		INVENTARIS

ARBES REMARQUABLES — OPMERKELIJKE BOMEN

200	Châtaignier / Tamme kastanje Circonférence / Omtrek: 388 cm Hauteur / Hoogte: x
3184	Faux-cyprès de Lawson / Dwerg- of schijncipres Circonférence / Omtrek: 155 cm Hauteur / Hoogte: 17 m
3185	Cerisier du Japon / Japanse sierkers Circonférence / Omtrek: 208 cm Hauteur / Hoogte: 6 m
5117	Saule blanc / Gewone wilg Circonférence / Omtrek: 382 cm Hauteur / Hoogte: 20 m
5210	Peuplier du Canada / Canadese populier Circonférence / Omtrek: 460 cm Hauteur / Hoogte: x
5211	Peuplier grisard / Grauwe Abeel Circonférence / Omtrek: 193 cm Hauteur / Hoogte: x





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

4

PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL
REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME - accessibilité
BIJZONDERE BESTEMMINGSPLANNEN
GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING - toegankelijkheid

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

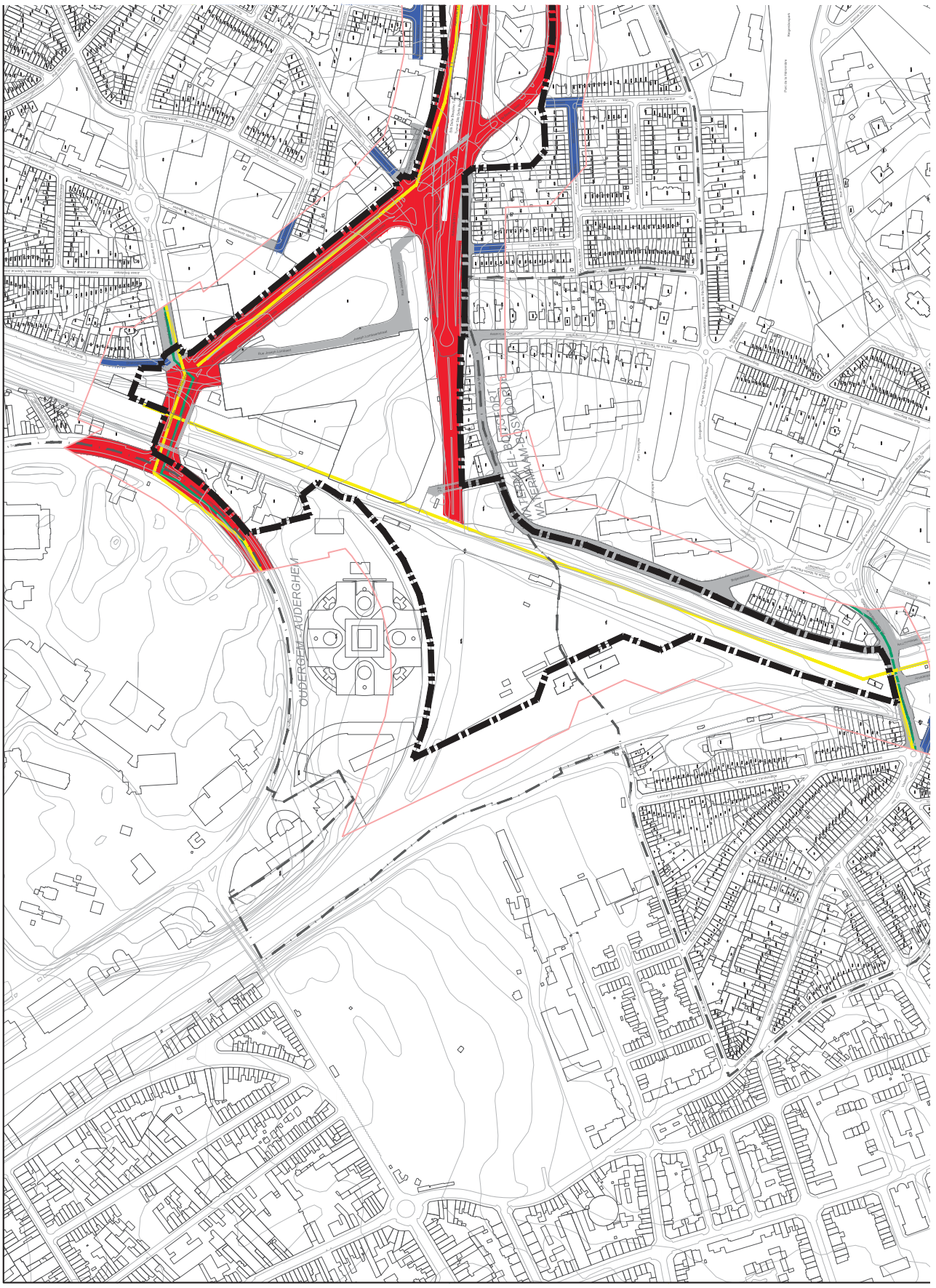
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

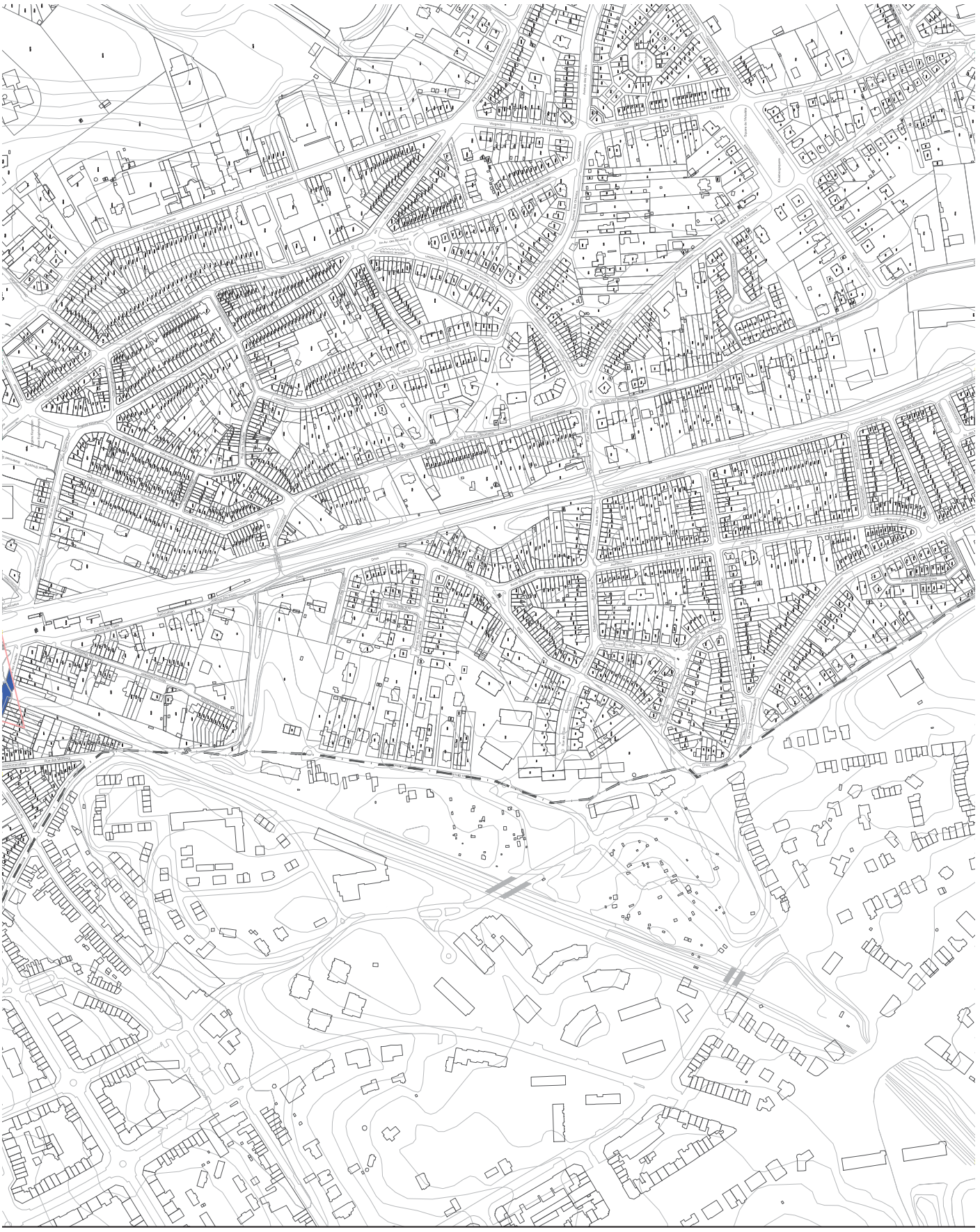
Le Ministre-Président

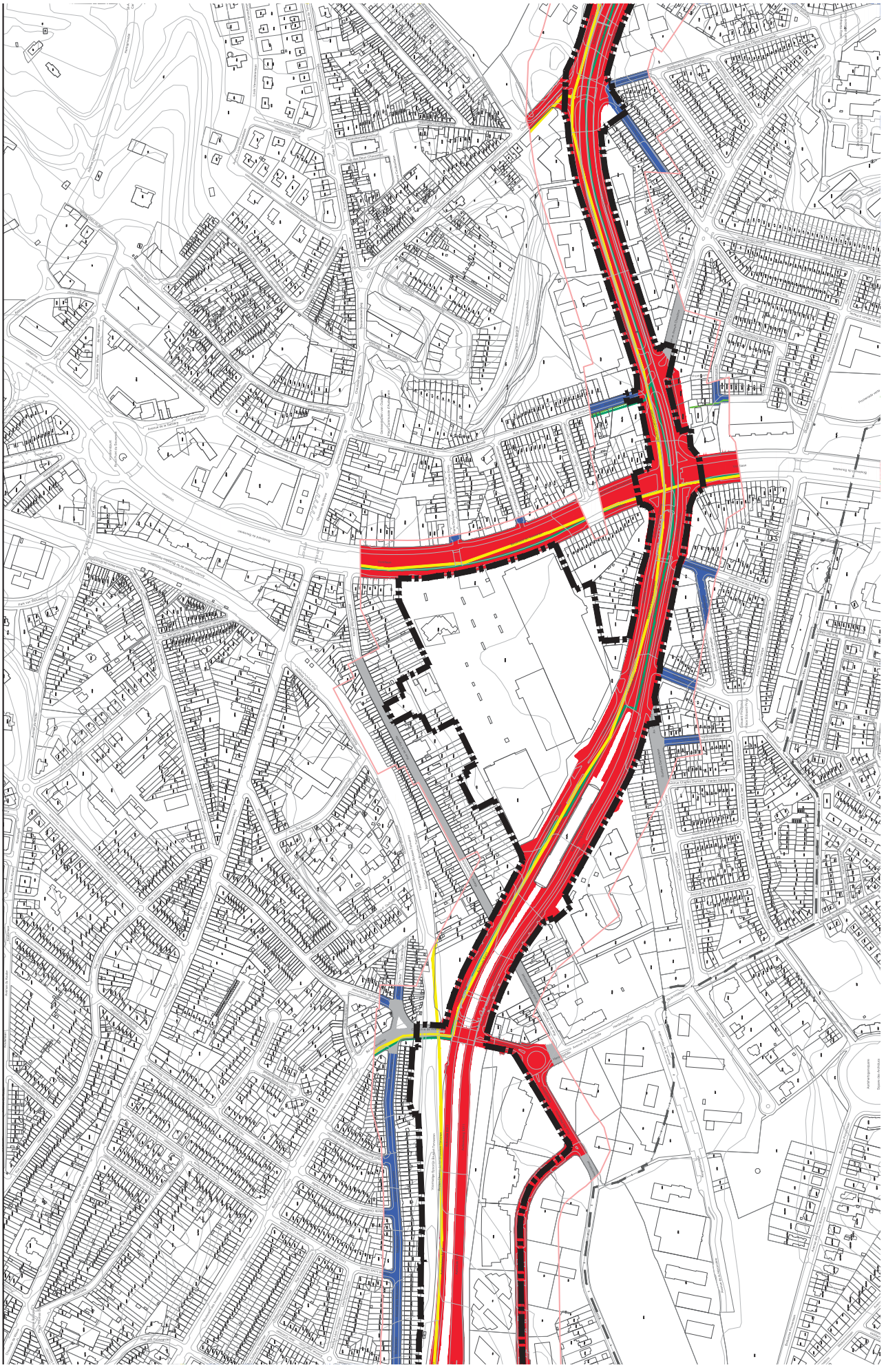
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE



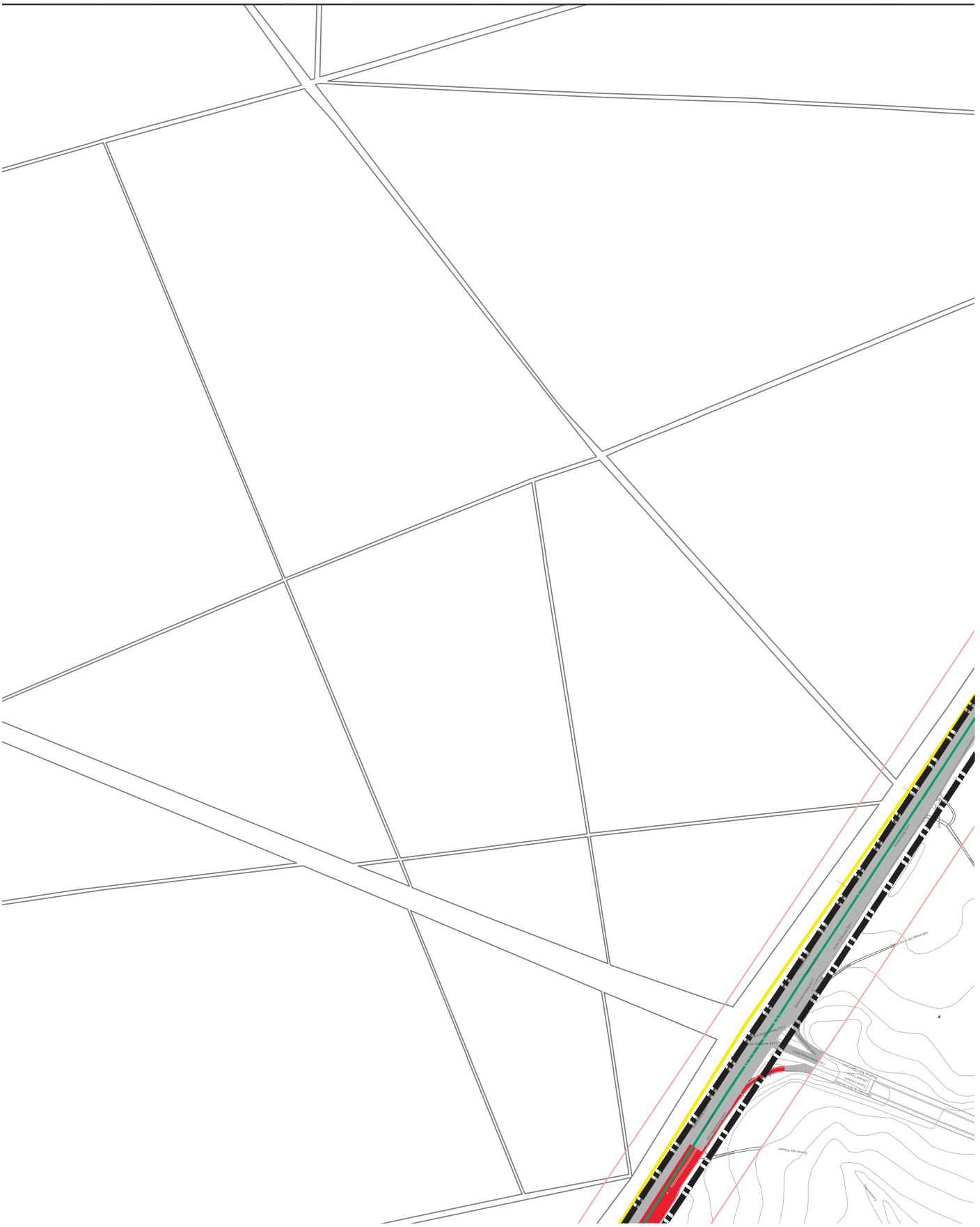





OUDERGEM - AUDERGHEM









FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

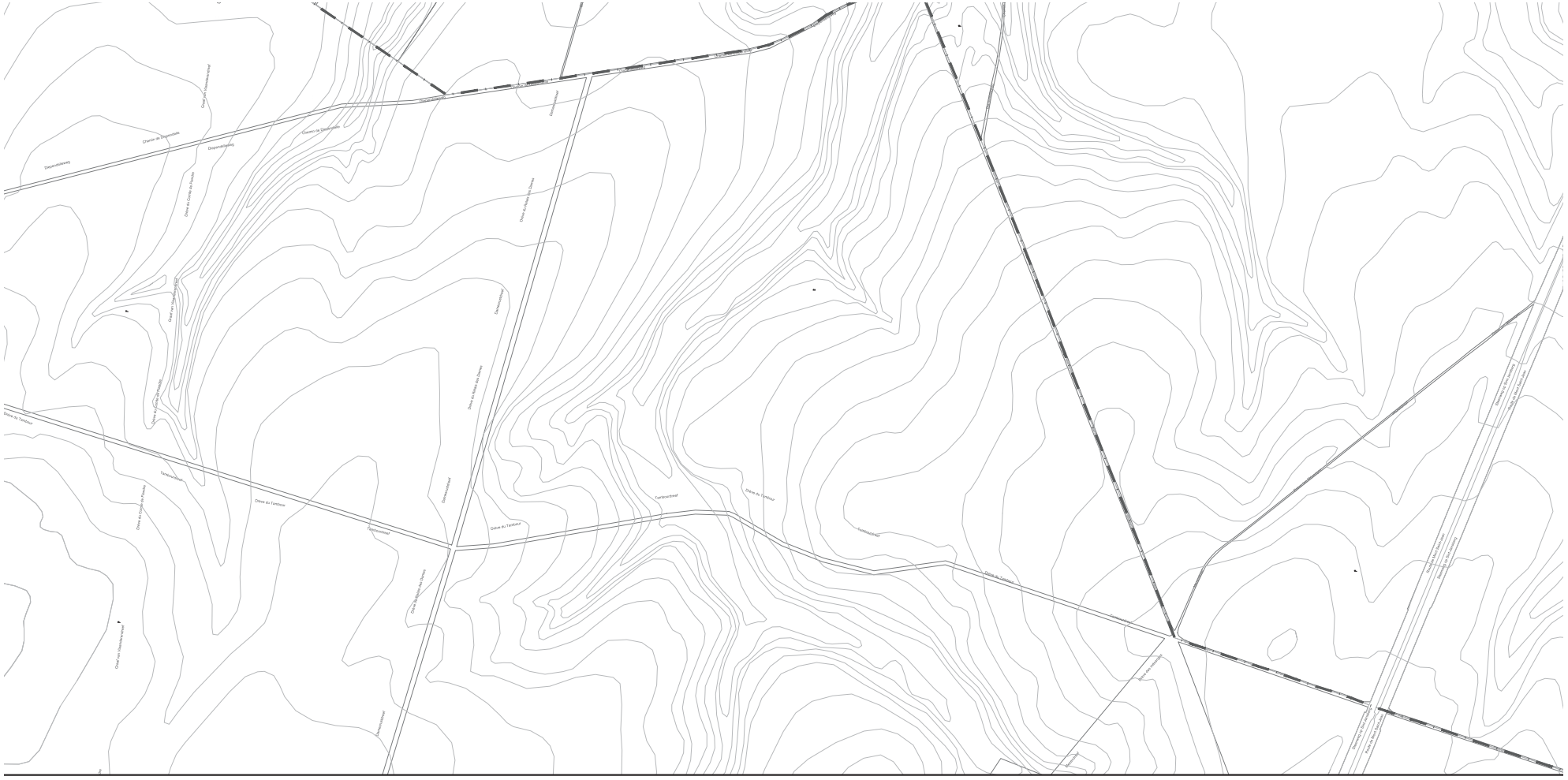
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	▬ ▬ ▬	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	▬ ▬ ▬	GEMEENTEGRENS



LEGENDE

MOBILITE

MOBILITEIT

ZONES 30

ZONES 30

ZONE SANS RESTRICTION

ONBEPERKTE ZONE

RÉGION DE

VOIRIE RÉGIONALE — GEWESTWEGEN

VELO — FIETS

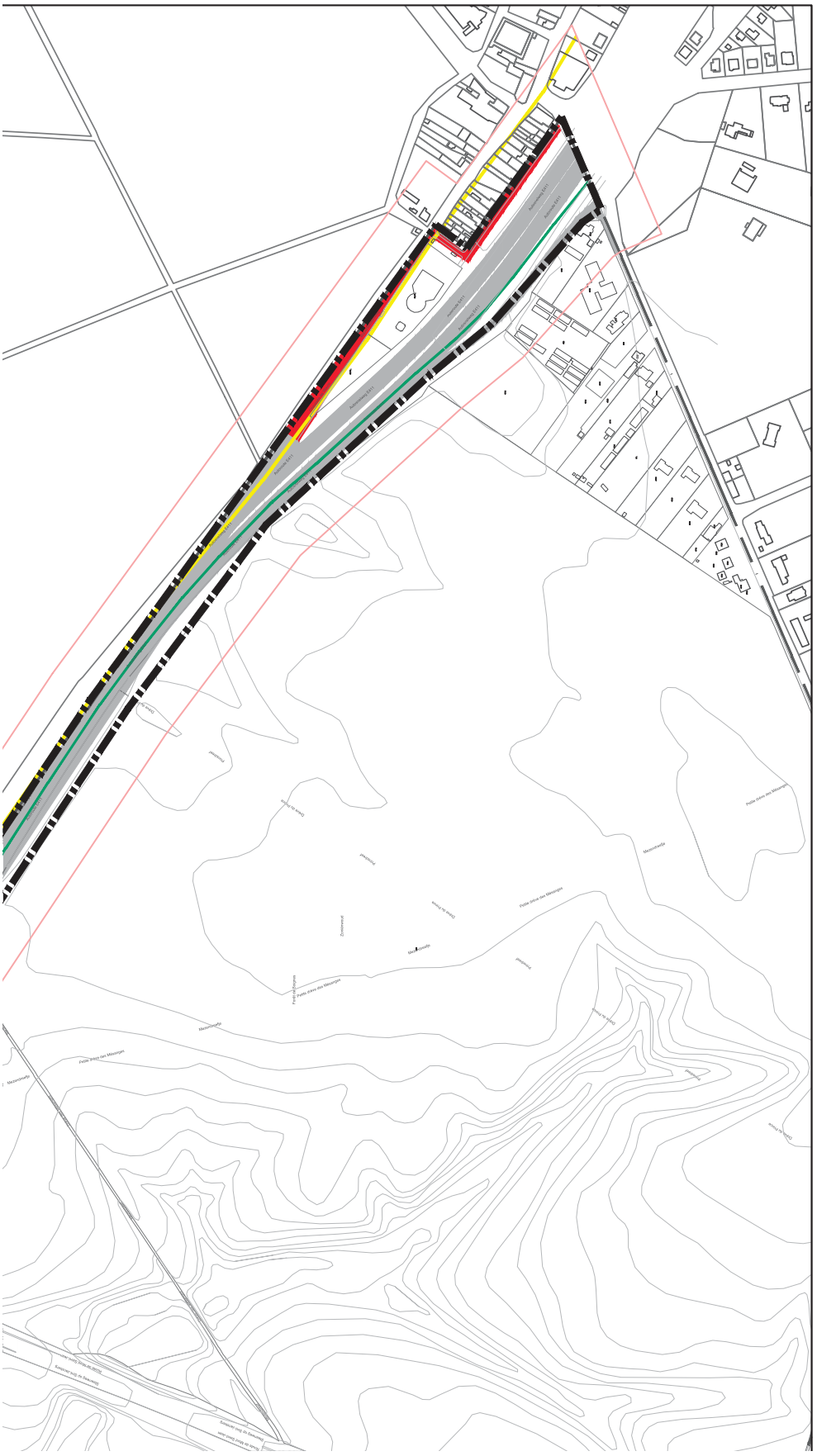
ICR (C,4 & 5) — GFR (C,4 & 5)

RER — FIETS GEN

PROMENADE VERTE — GROENE WANDELING



ECHELLE - SCHAAL 1:6000



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1	BRUSSEL
UCCLE	2	UKKEL
ANDERLECHT	3	ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4	WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5	OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6	SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7	SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9	VORST
IXELLES	10	ELSENE
-SAINT-JEAN	11	SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12	EVERE
JETTE	13	JETTE
ETTERBEEK	14	ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15	SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16	SINT-GILLIS
GANSHOREN	17	GANSHOREN
KOEKELBERG	18	KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19	SINT-JOOST-TEN-NODE

5 STATUS DES VOIRIES
STATUS VAN WEGEN

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

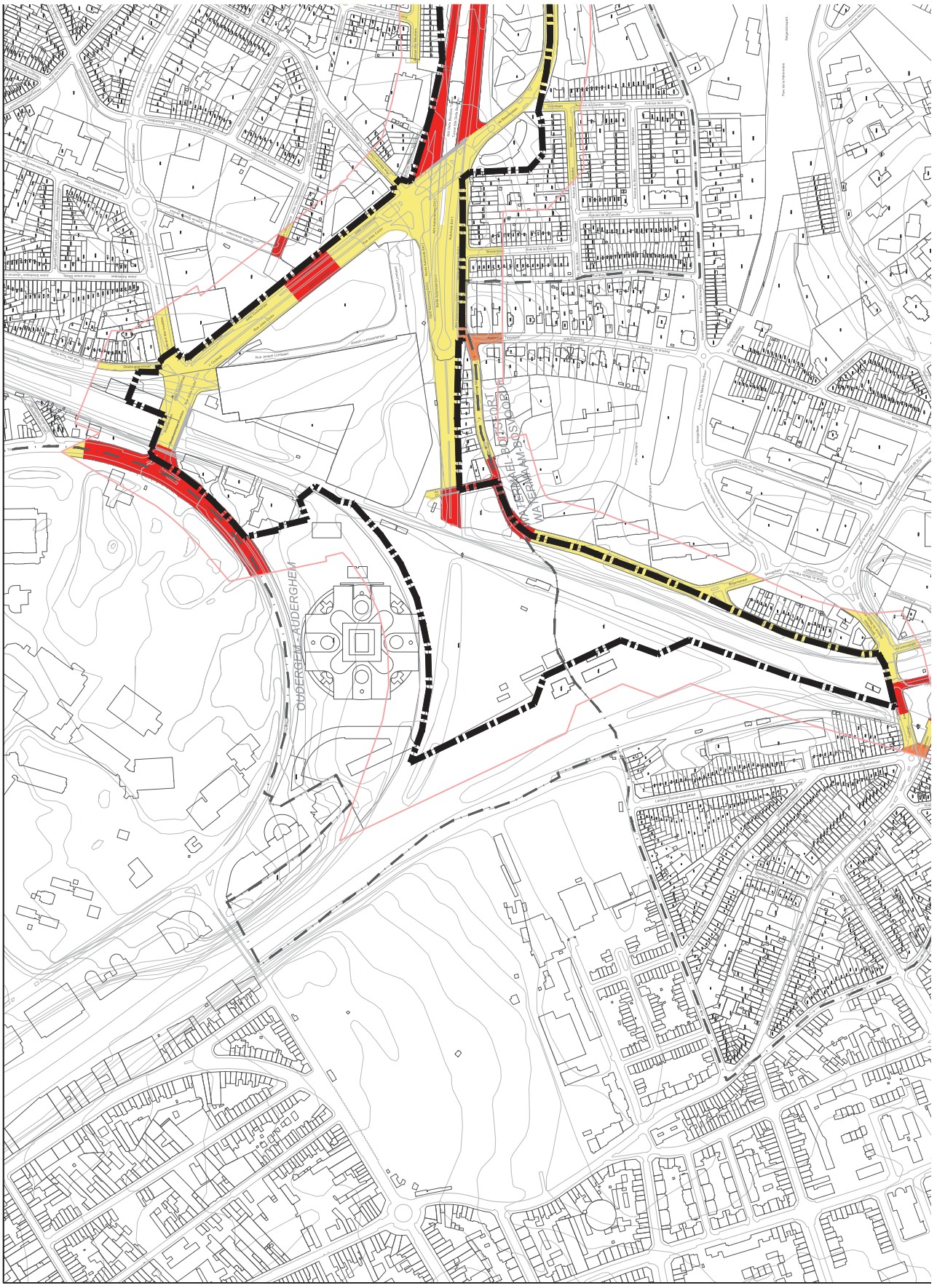
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

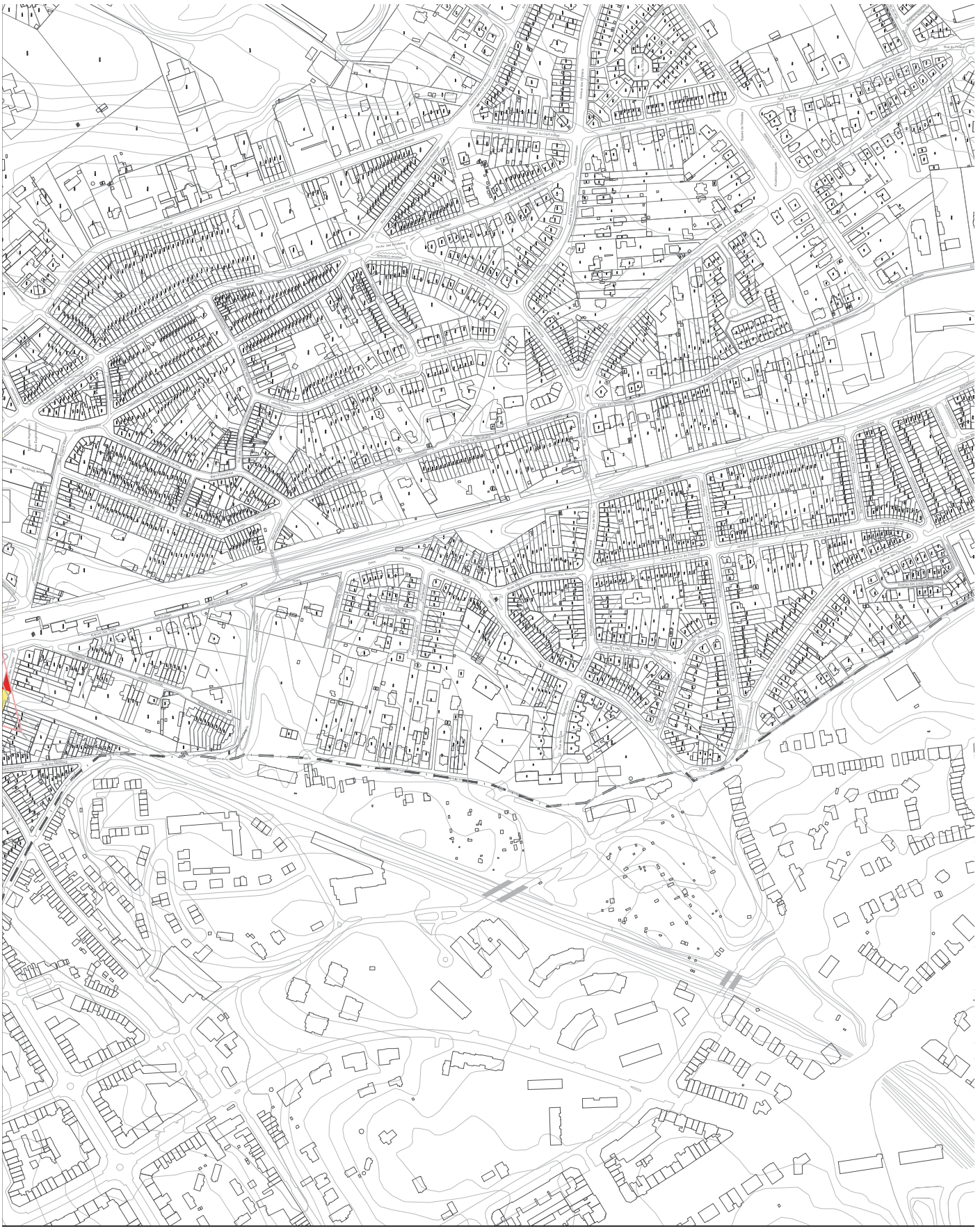
Le Ministre-Président

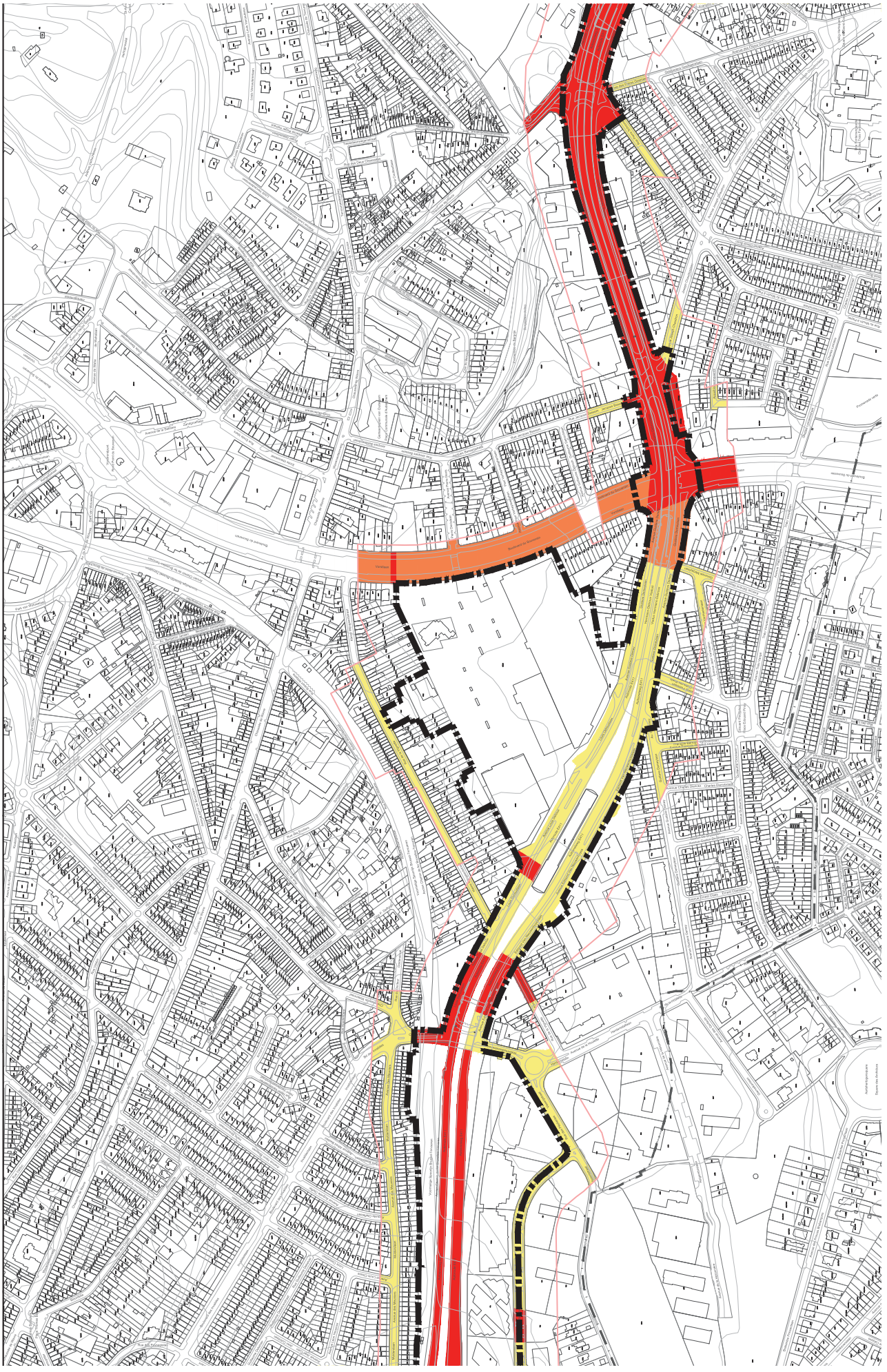
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT

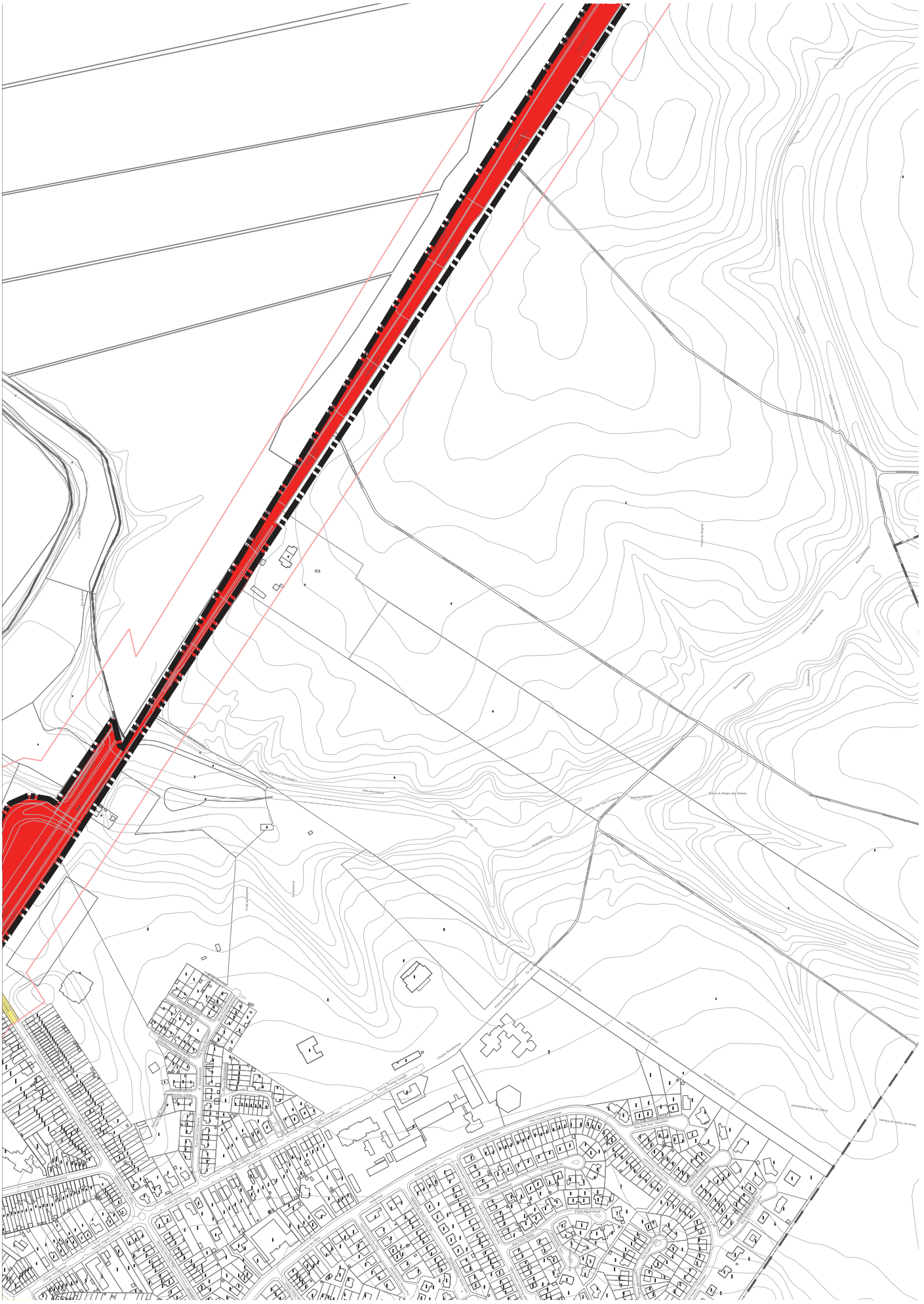

OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE



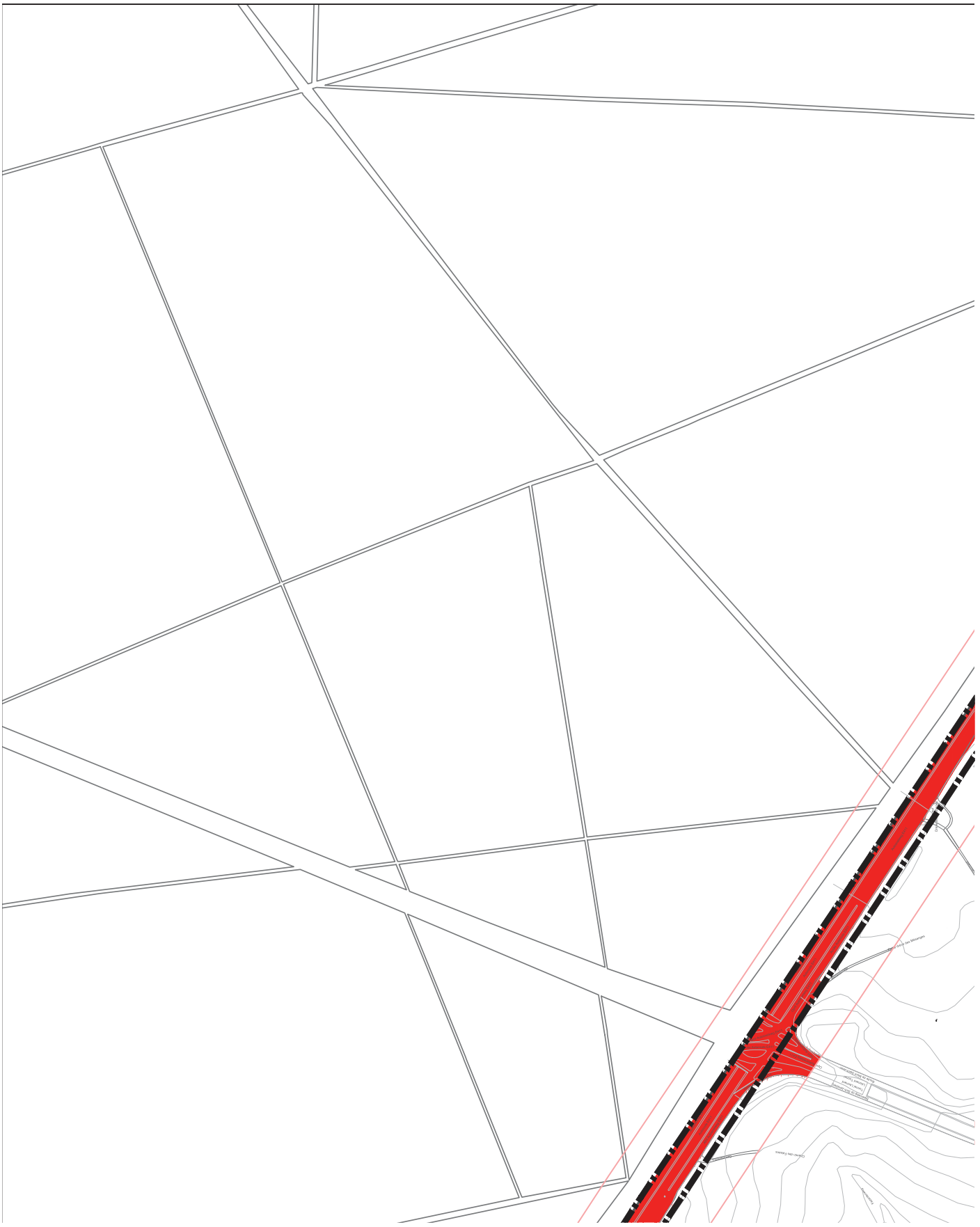





OUDERGEM - AUDERGHEM









FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

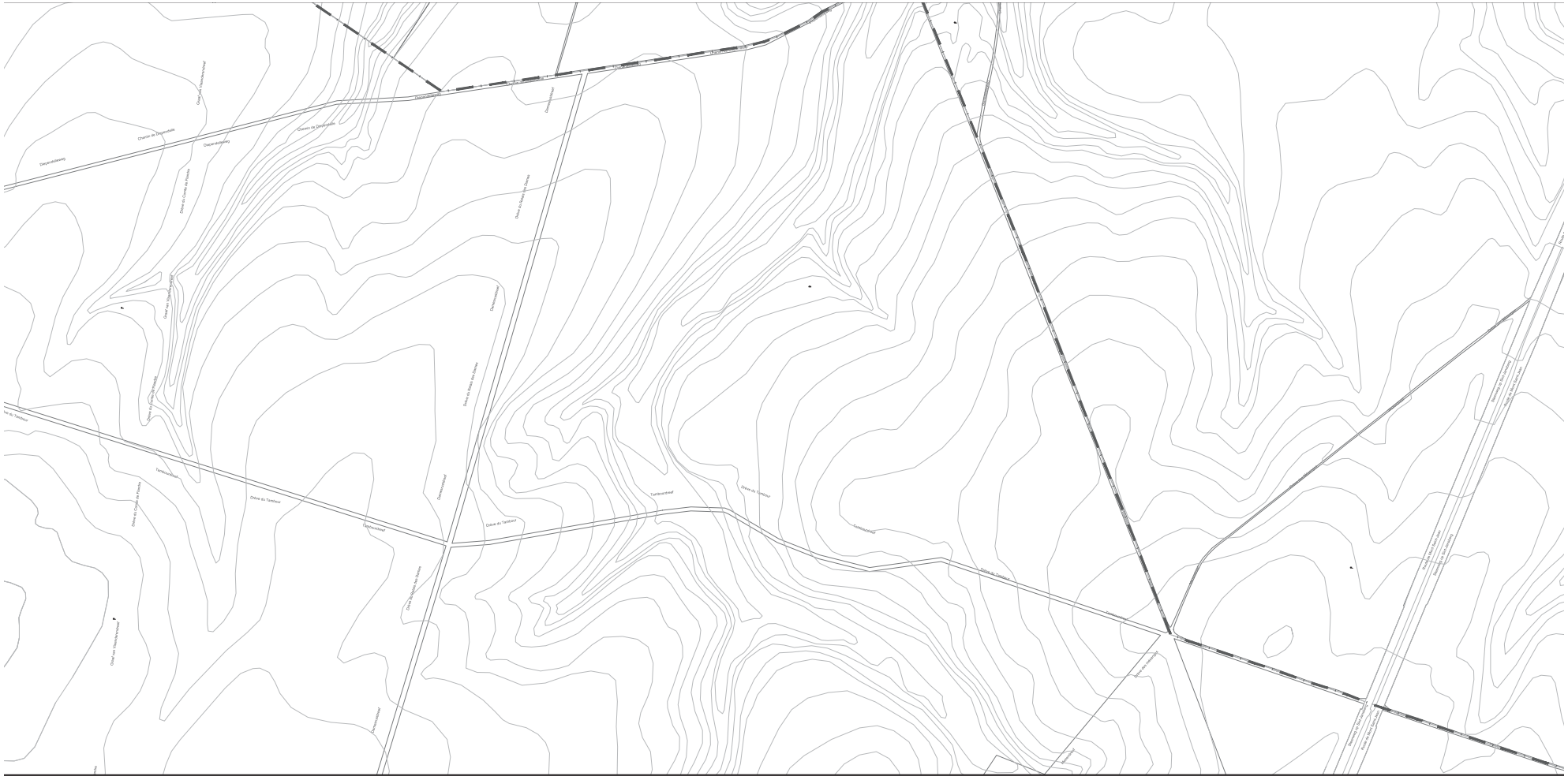
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	▬ ▬ ▬	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	▬ ▬ ▬	GEMEENTEGRENS



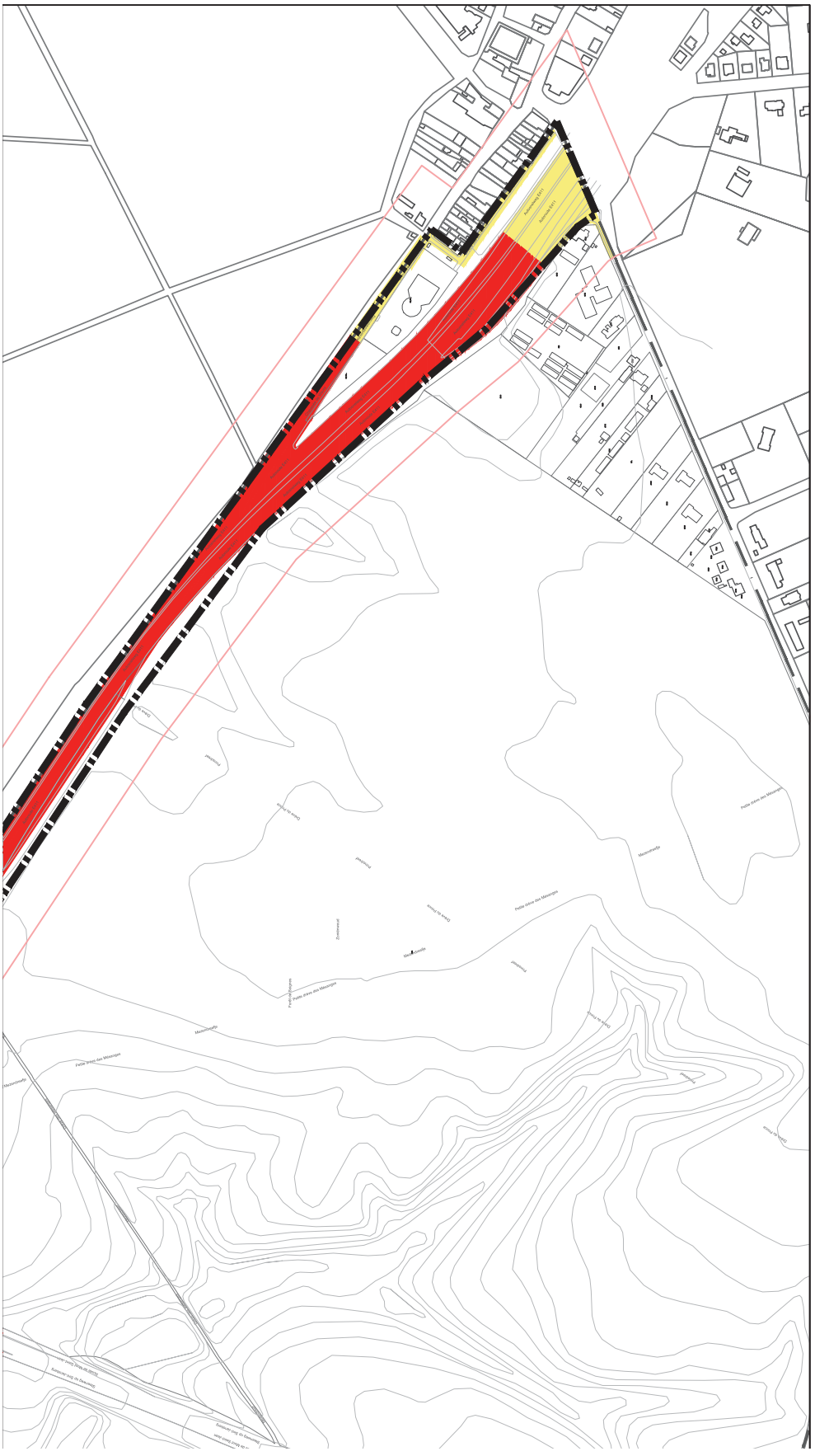
LEGENDE

PUBLICITE		RECLAME
ZONE INTERDITE		VERBODEN GEBIED
ZONE RESTREINTE		BEPERKT GEBIED

RÉGION DE

ZONE GÉNÉRALE ALGEMEEN GEBIED





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1	BRUSSEL
UCCLE	2	UKKEL
ANDERLECHT	3	ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4	WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5	OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6	SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7	SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9	VORST
IXELLES	10	ELSENE
-SAINT-JEAN	11	SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12	EVERE
JETTE	13	JETTE
ETTERBEEK	14	ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15	SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16	SINT-GILLIS
GANSHOREN	17	GANSHOREN
KOEKELBERG	18	KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19	SINT-JOOST-TEN-NODE

6

REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME - PUBLICITÉ

GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING - RECLAME

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

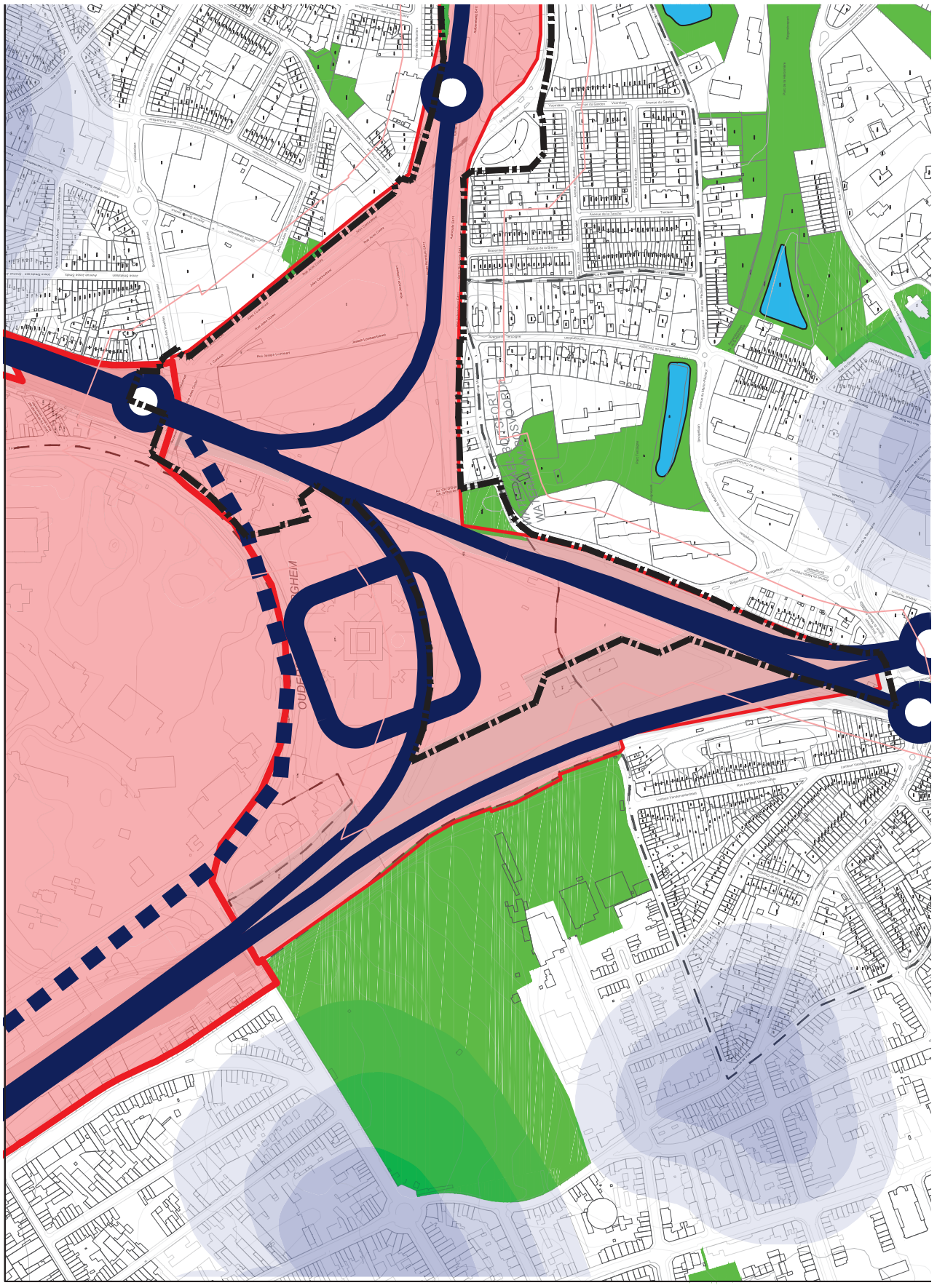
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

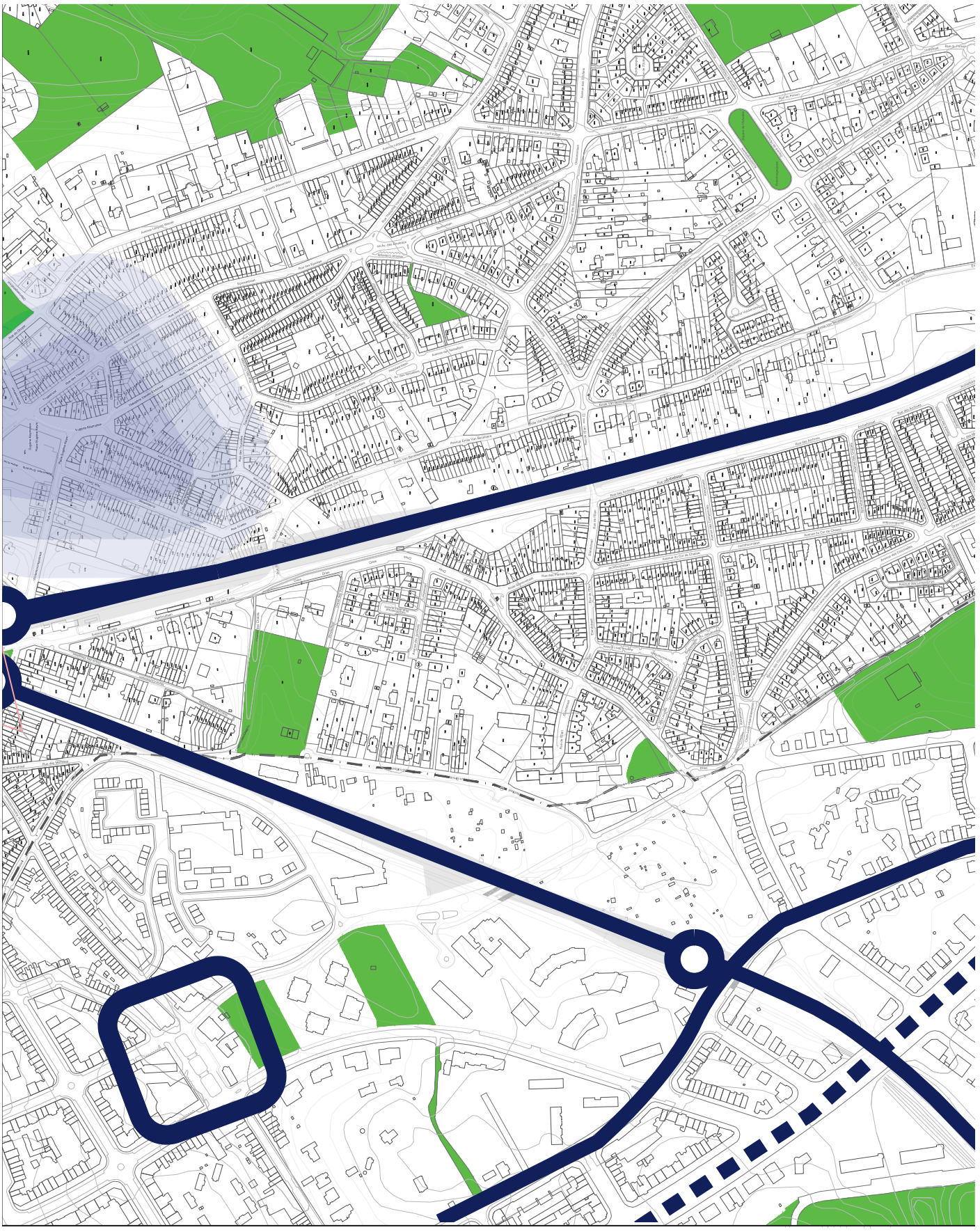
Le Ministre-Président

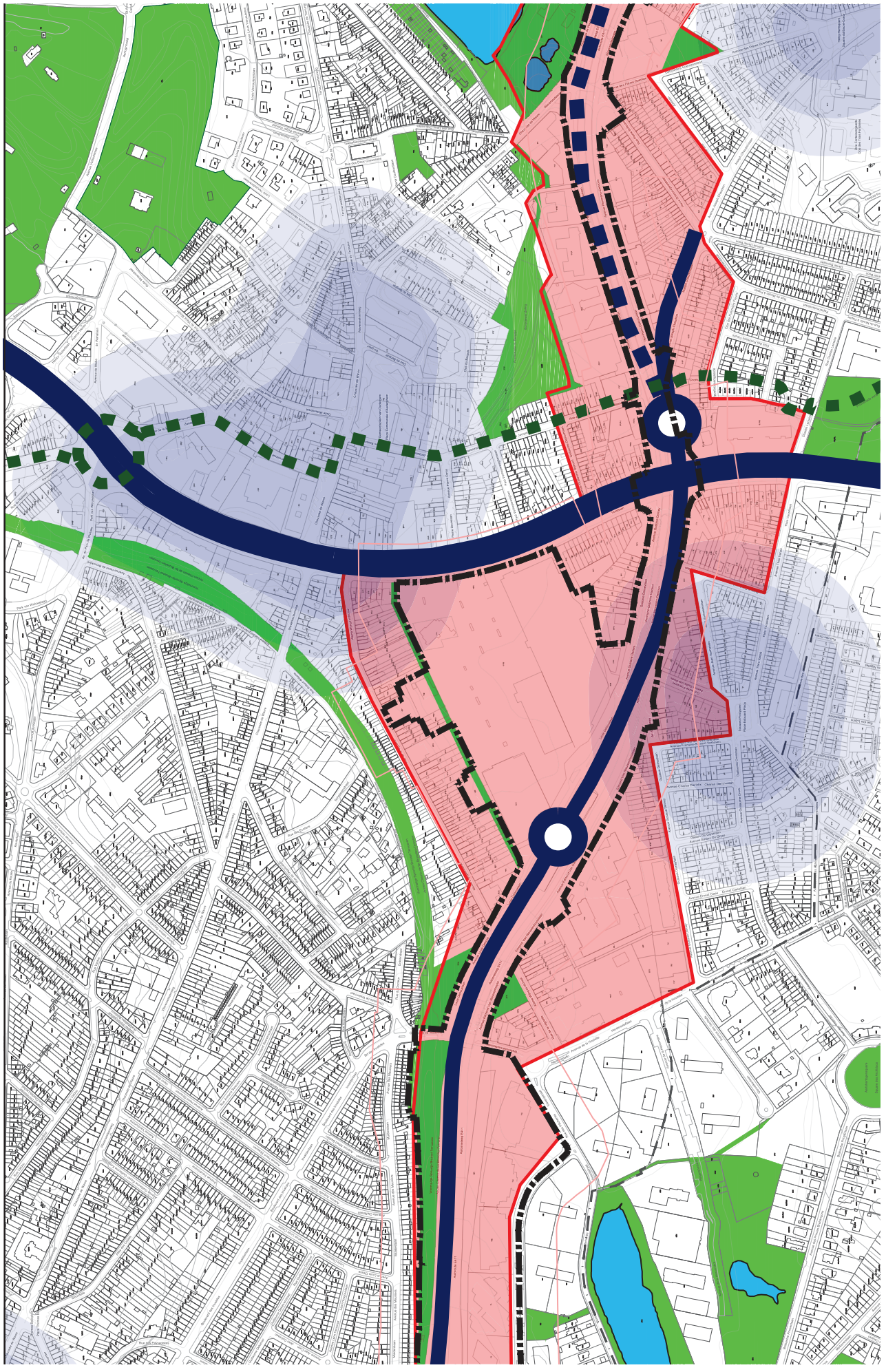
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDENAARDSEBAAN
WATERMAALSESTEENWEG

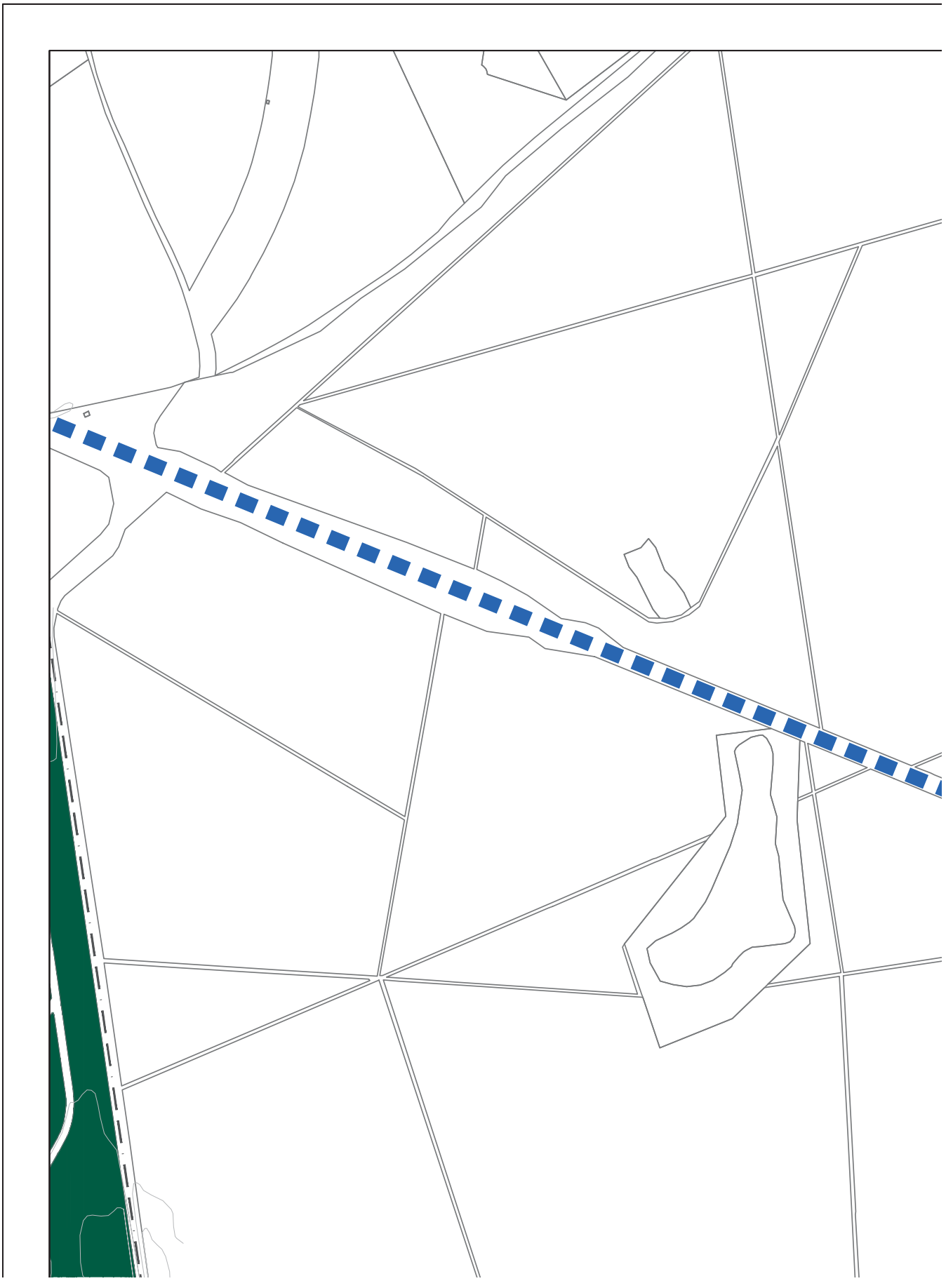


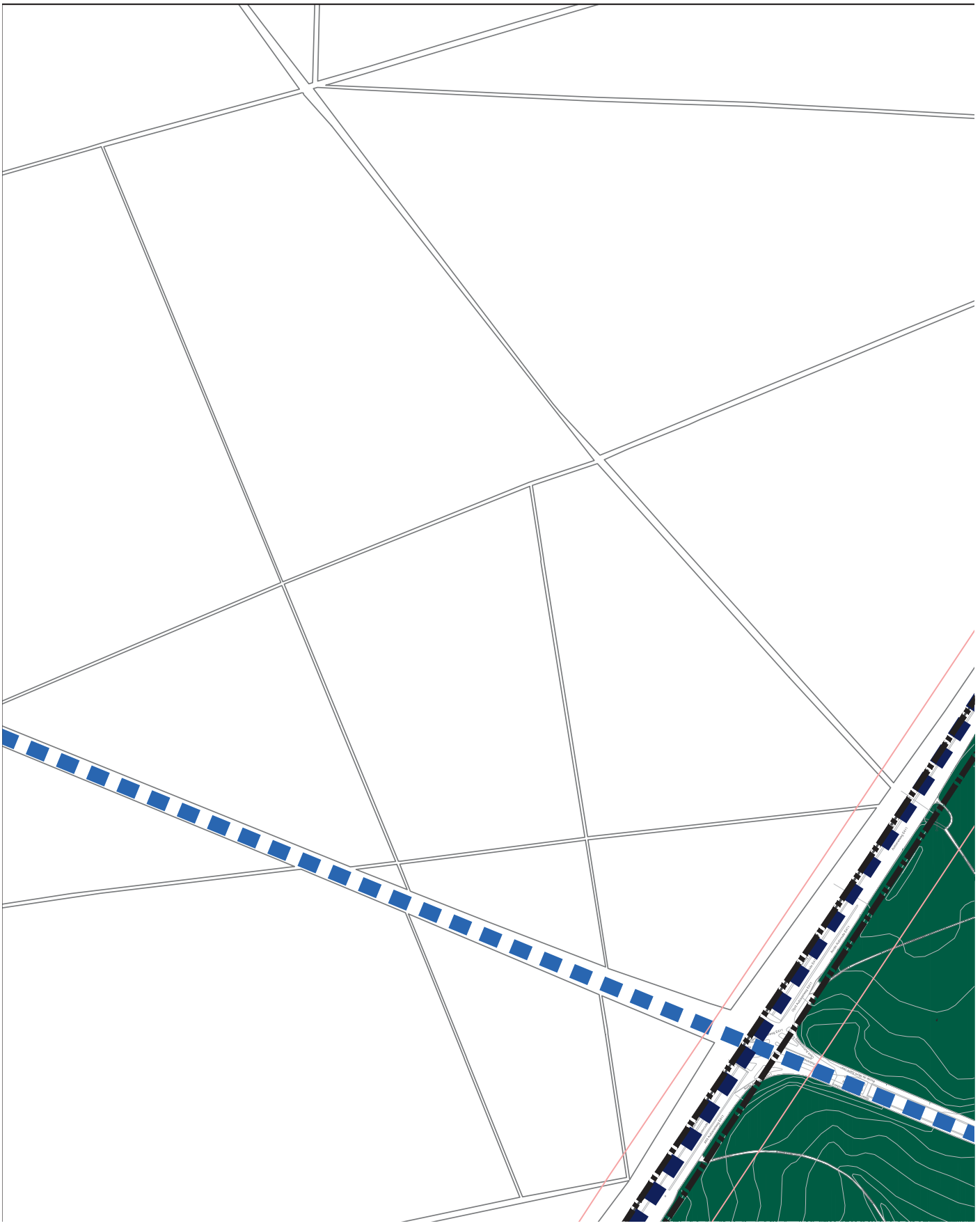





P+R











FOND DE PLAN

GRONDPLAN

NOYAU D'I

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

NOYAU D'I

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

NOYAU D'

LIMITES DES PARCELLES		PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE		GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE		GEMEENTEGRENS
EAU		WATER
ESPACE VERT (RBC: ZONES VERTES DU PRAS)		GROENE RUIMTE (BHG GROENGEBIEDEN GBP)

RÉSEAU DE
COMMUN DE H

LIGNE DE TC DE H

GARE/ HALTE EXISTANTE (

LIGNE DE TC DE
OU À ÉTUDIER (

GARE/ HAI

LIGNE DE TC DE H

RESSOURCES FONCIÈRES

GRONDRESERVES

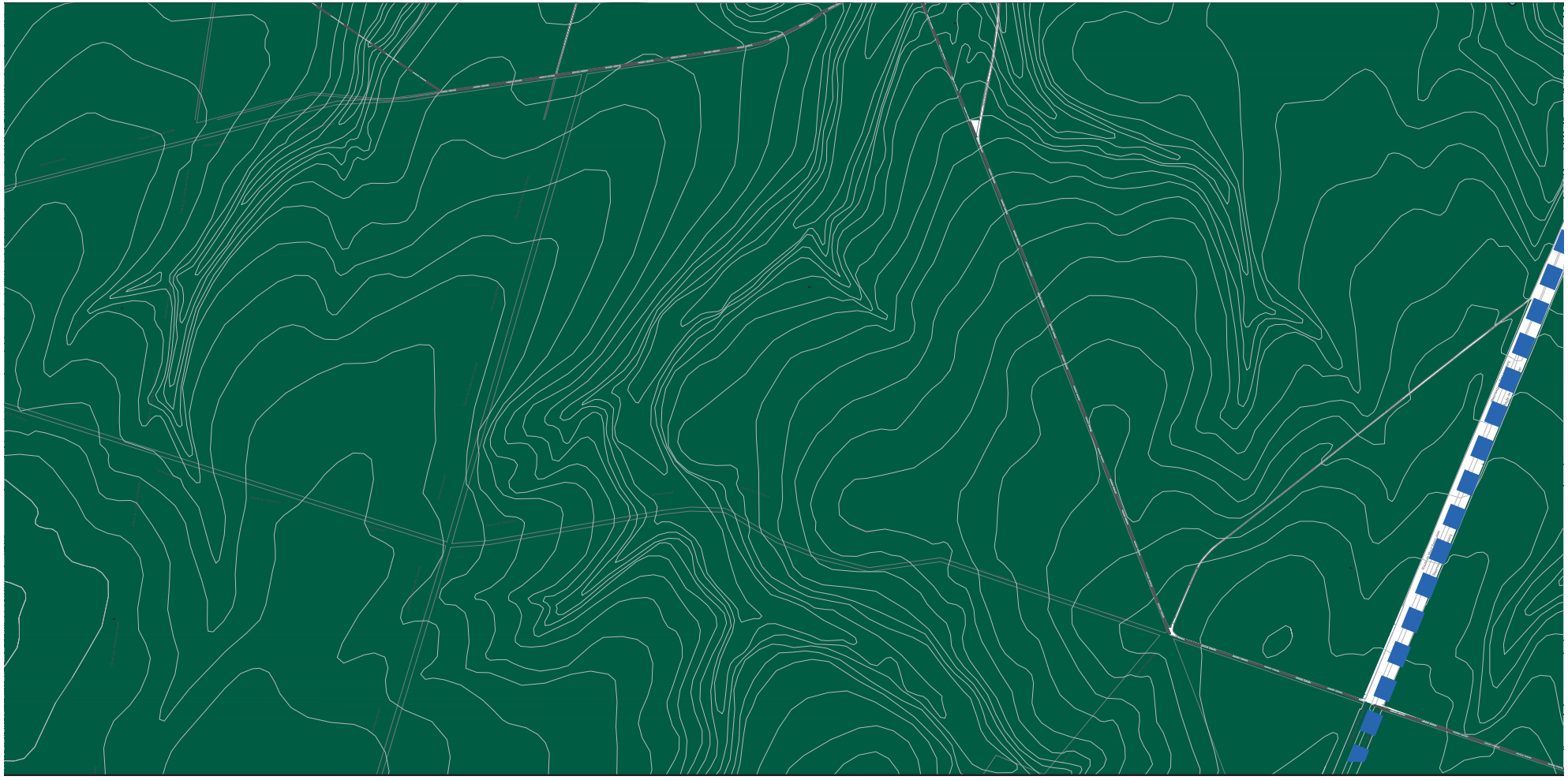
POLES DE DÉVELOPPEMENT PRIORITAIRES		PRIORITAIRE ONTWIKKELINGSPOLEN

PARK

MAILLAGE VERT

GROEN NETWERK

PROMENADE VERTE		GROENE WANDELING



LEGENDE

DENTITÉ LOCALE

IDENTITÉ LOCALE EXISTANT

IDENTITÉ LOCALE À CRÉER

LOKALE IDENTITEITSKERN

BESTAANDE LOKALE IDENTITEITSKERN

TE CREËREN LOKALE IDENTITEITSKERN

RÉGION DE

: TRANSPORT EN
HAUTE CAPACITÉ

OPENBAAR HOGE CAPACITEITSVERVOERSNET

AUTE CAPACITÉ EXISTANTE	BESTAANDE OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN
(CHEMIN DE FER ET MÉTRO)	BESTAAND STATION/ HALTE (SPOORWEG EN METRO)
HAUTE CAPACITÉ À CRÉER (CHEMIN DE FER ET MÉTRO)	TE BESTUDEREN OF TE CREËREN OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN
LTE À CRÉER OU À ÉTUDIER (CHEMIN DE FER ET MÉTRO	TE BESTUDEREN OF TE CREËREN STATION/ HALTE (SPOORWEG EN METRO)
HAUTE CAPACITÉ À ETUDIER SUR LE RING	TE BESTUDEREN OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN OP DE RING

KING DE TRANSIT

OVERSTAPPARKING

NOUVEAU P+R	NIEUWE P+R



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

7

PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE (EXTRAIT)

GEWESTELIJK PLAN VAN DUURZAME ONTWIKKELING (UITTREKSEL)

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

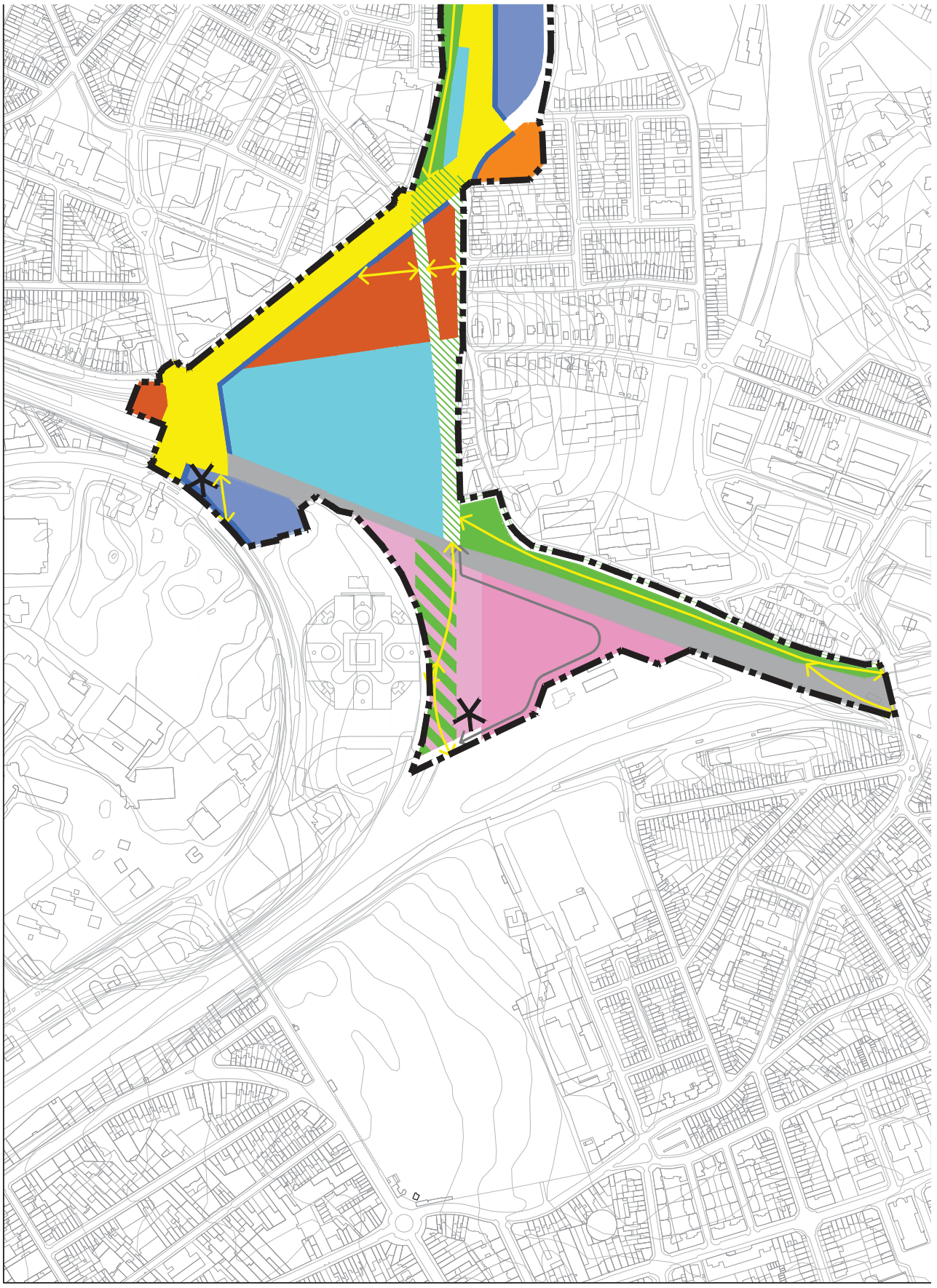
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

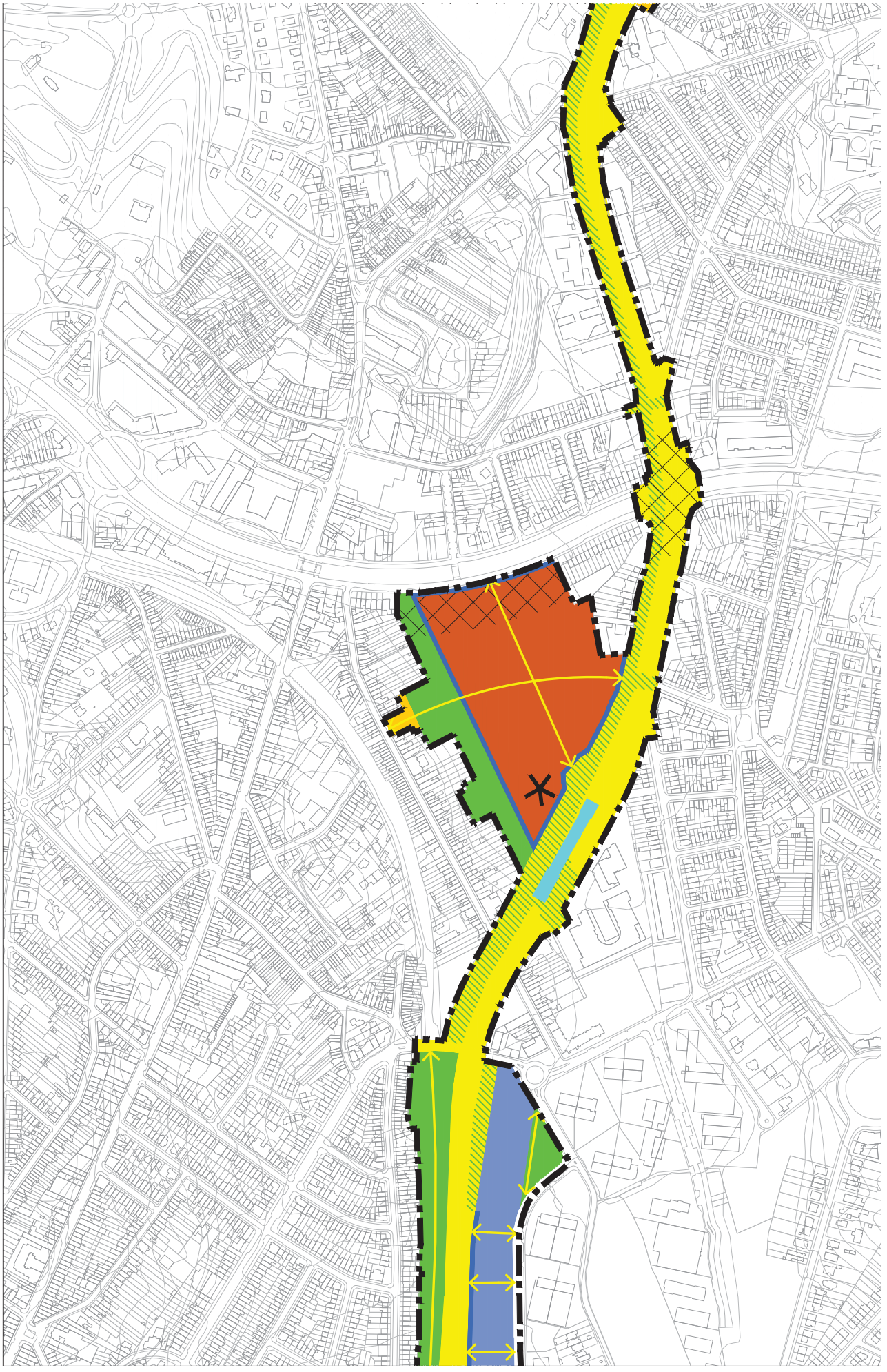
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

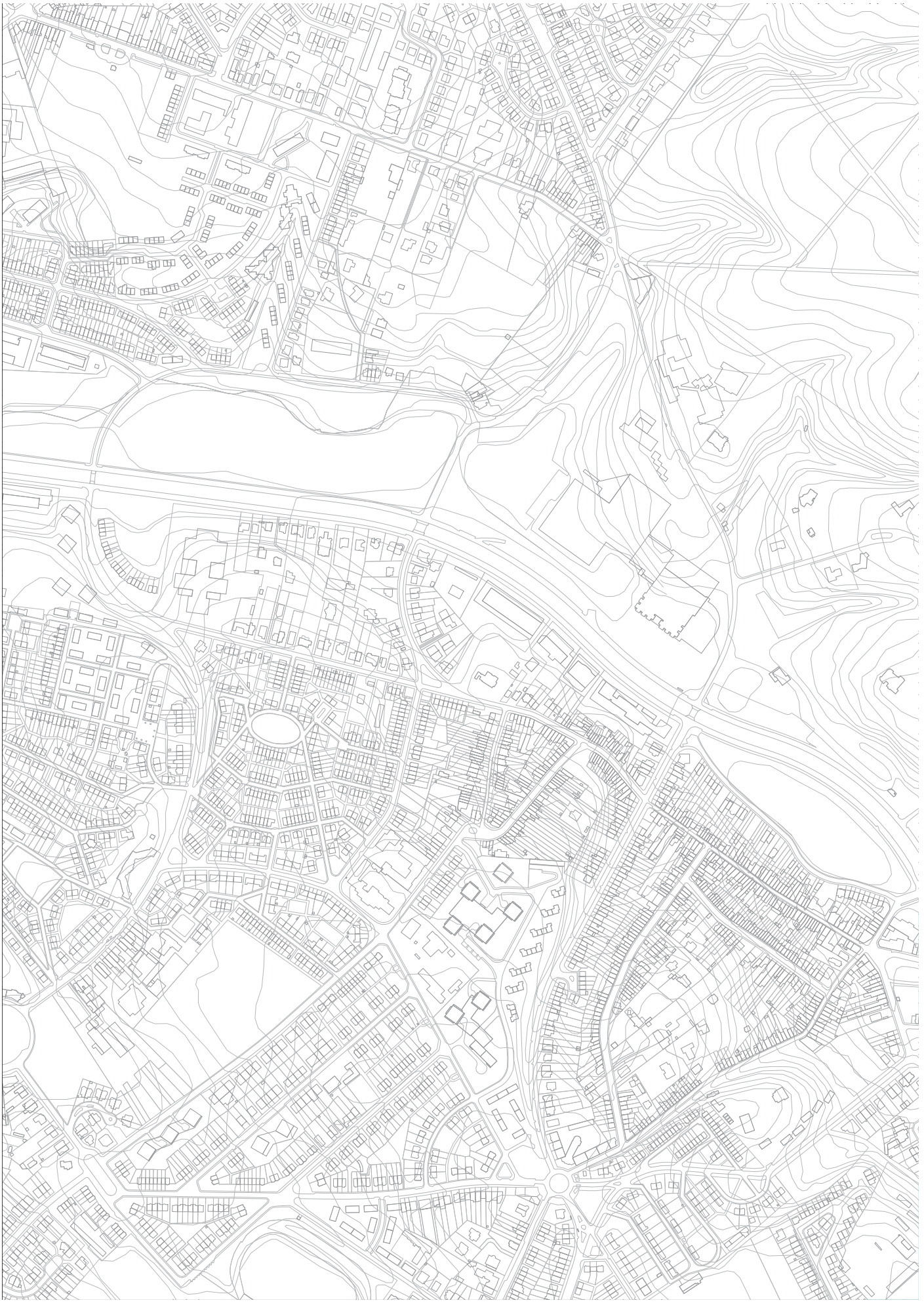
De Minister-President

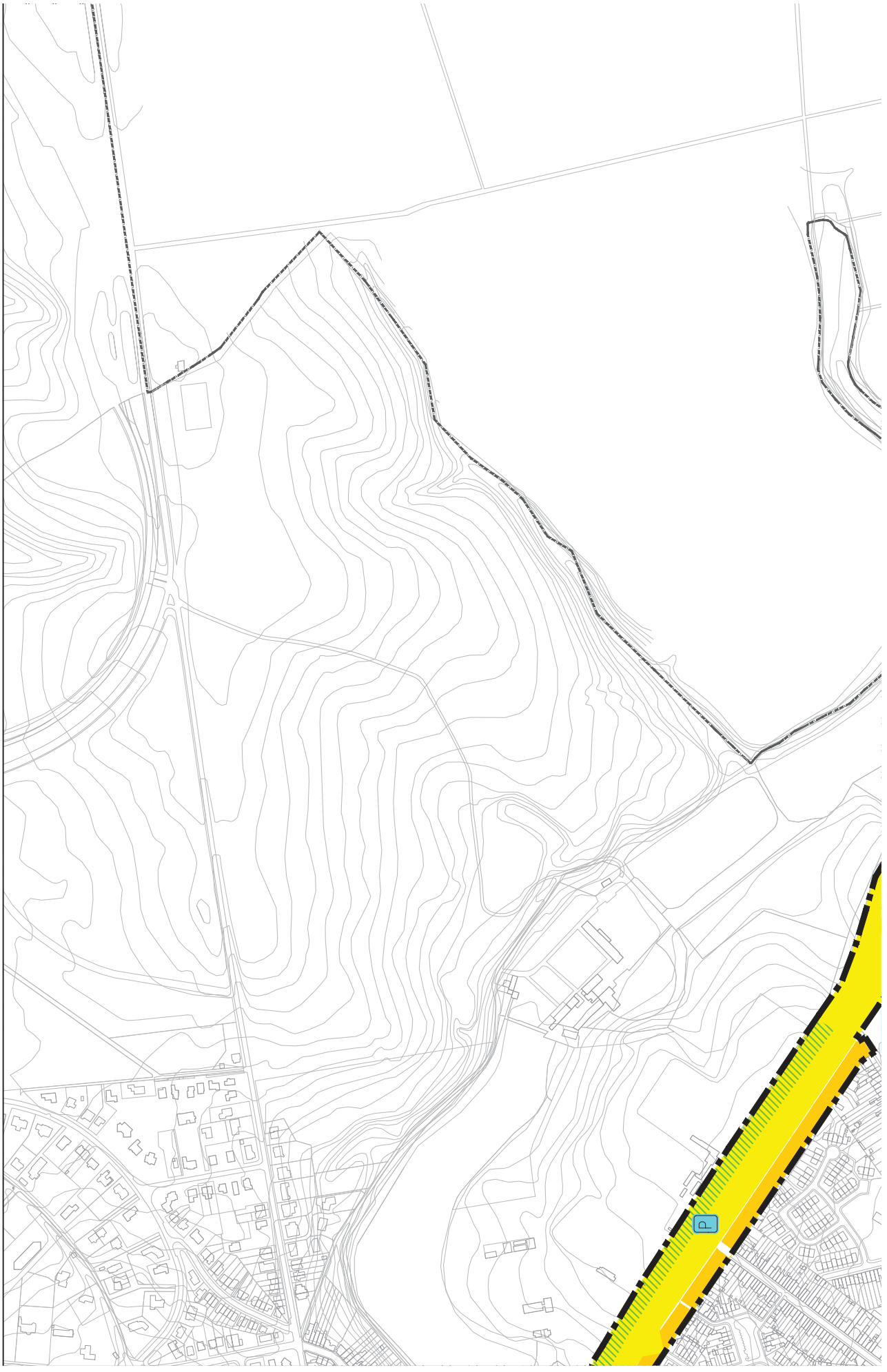
Rudi VERVOORT







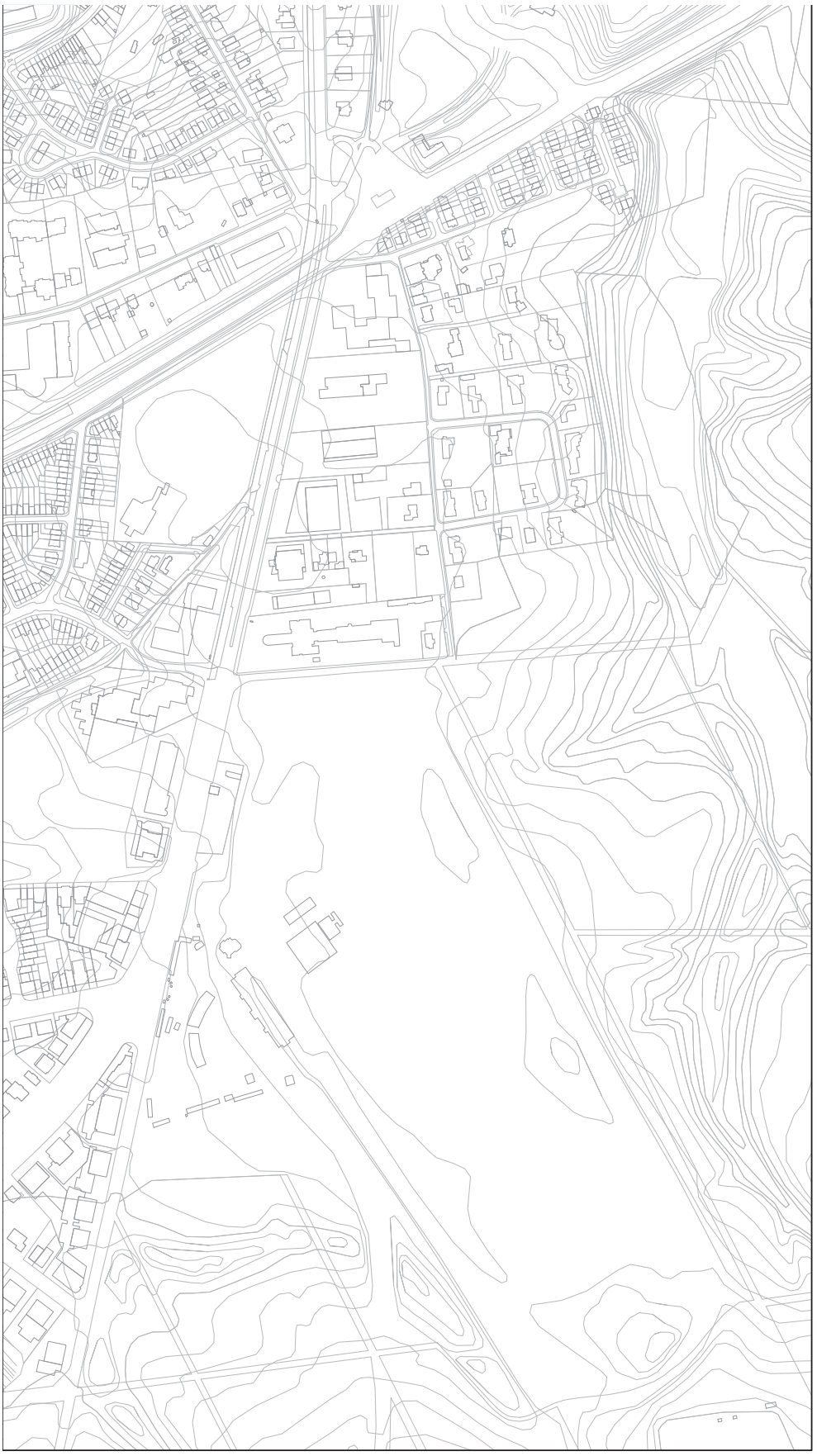



P









FOND DE PLAN

GRONDPLAN

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

VOIRIES HERRMANN-DEBROUX

WEGEN VAN HERRMANN-DEBROUX

AFFECTATIONS

ZONE D'HABITANT

ZONES D'HABITATION HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE MIXITE

ZONE MIXTE HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE FORTE MIXTÈ HERRMANN-DEBROUX

ZONES D'INDUSTRIE

ZONES D'INDUSTRIES URBAINES HERRMANN-DEBROUX

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

ZONES ADMINISTRATIVES HERRMANN-DEBROUX

ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERÊT COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE CHEMIN DE FER HERRMANN-DEBROUX

ZONES VERTE

ZONES DE PARC HERRMANN-DEBROUX

BESTEMMINGEN

WOONGEBIEDEN

TYPISCHE WOONGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER

GEMENGD GEBIED VAN HERRMANN-DEBROUX

STERK GEMENGDE GEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

INDUSTRIEGEBIEDEN

STEDELIJKE INDUSTRIEGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN

ADMINISTRATIEGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN VAN HERRMANN-DEBROUX

ONDERNEMINGS GEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING VAN HERRMANN-DEBROUX

SPOORWEGGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GROENGEBIEDEN

PARKGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

PRESCRIPTIONS

ZONES D'INTÈRET CULTUREL OU DEMBELLISE

ESPACES STRUCTUR

LISERÉ DE FAÇADES AC

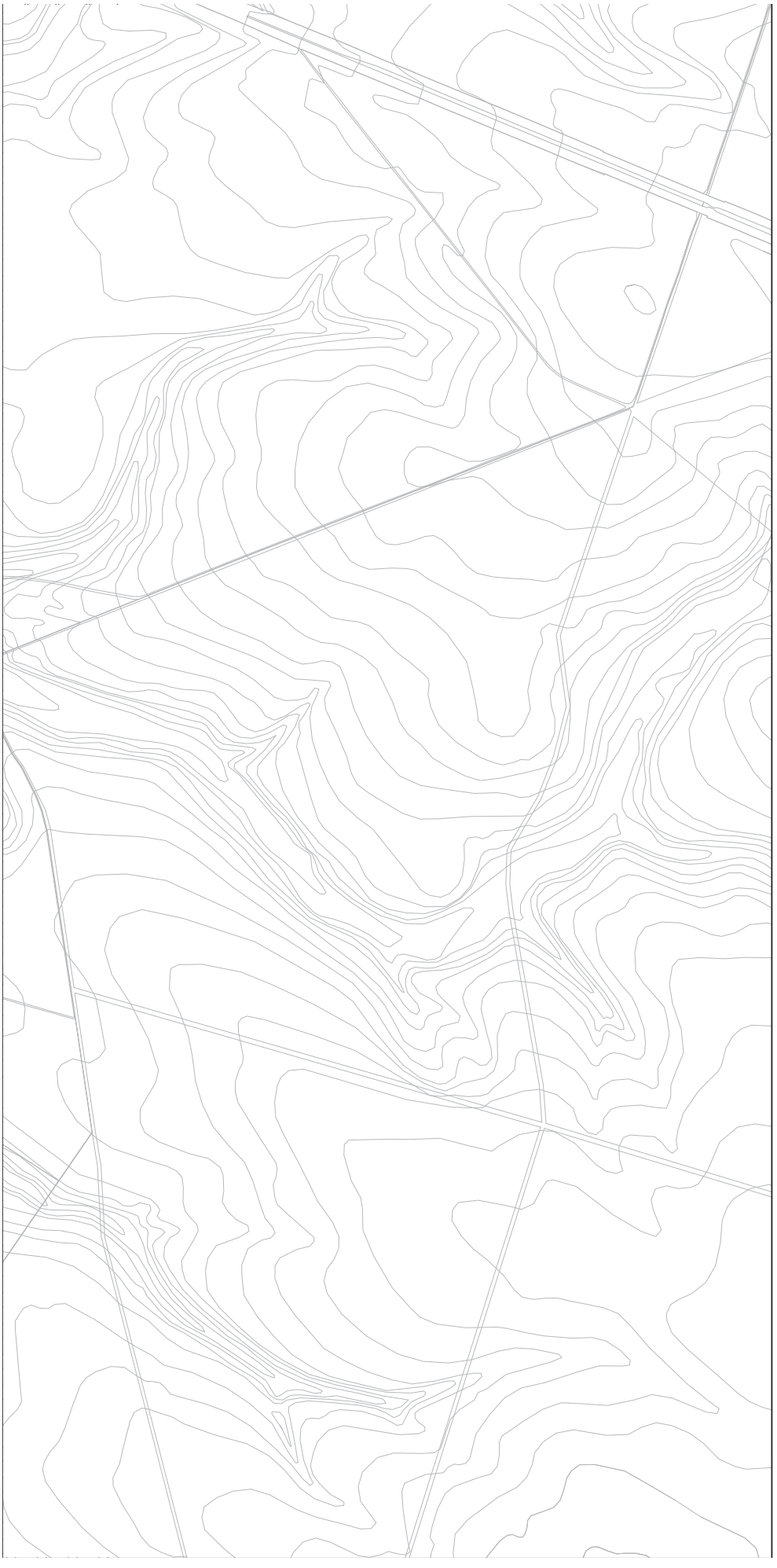
ZONES

POROSITÉS CYCLO-PIÉTO

REPÈRES PAYSA

PARKING DE TR

PARI



RÉGION DE

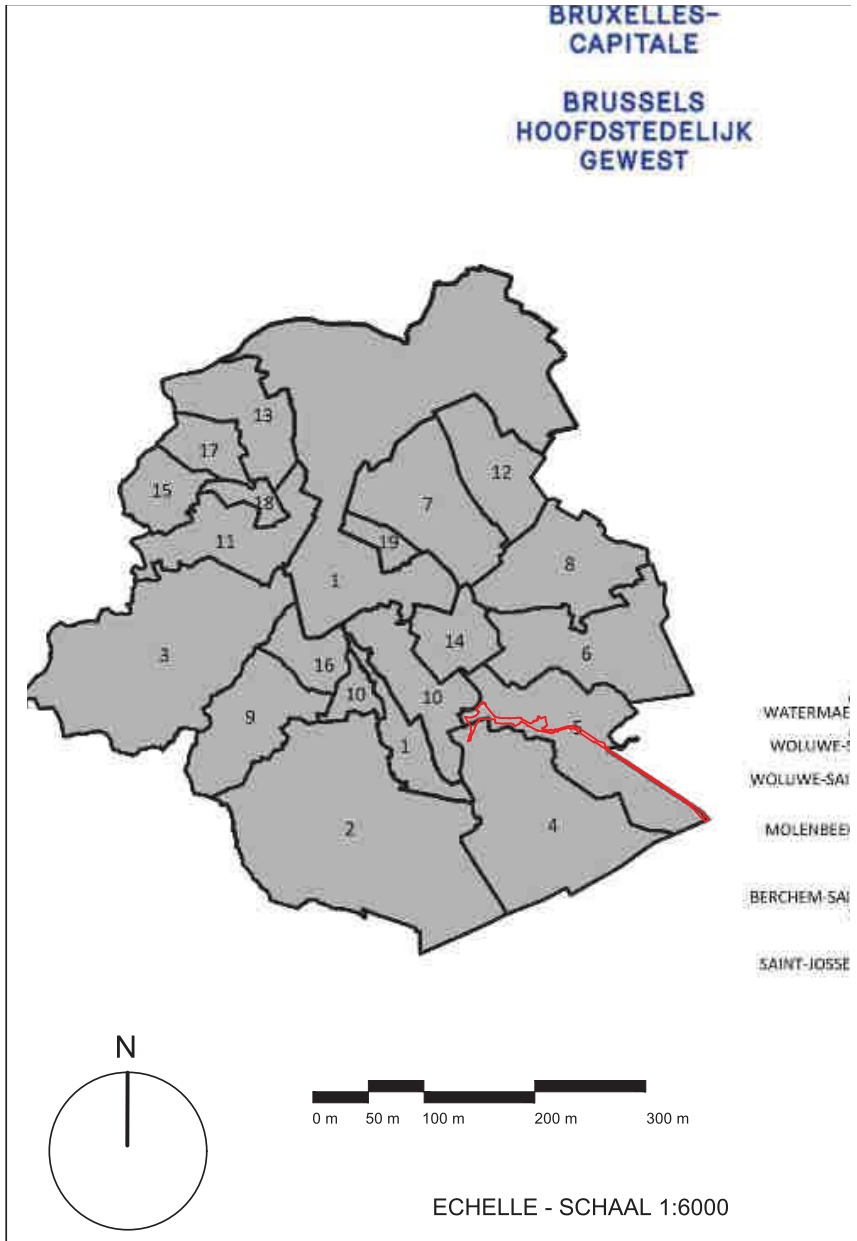
LEGENDE

COMPLEMENTAIRES

., HISTORIQUE, ESTHÉTIQUE MENT HERRMANN-DEBROUX	
ANTS HERRMANN-DEBROUX	
TIVES HERRMANN-DEBROUX	
DE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE HERRMANN-DEBROUX	
NNES HERRMANN-DEBROUX	
GERS HERRMANN-DEBROUX	
ANSIT HERRMANN-DEBROUX	
KWAY HERRMANN-DEBROUX	
VOIRIE SITE TRIANGLE	

AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

	GEBIEDEN VAN CULTURELE, HISTORISCHE OF ESTHETISCHE WAARDE OF VOOR STADSVERFRAAIING VAN HERRMANN-DEBROUX
	STRUCTURERENDE RUIMTEN VAN HERRMANN-DEBROUX
	LINT VAN ACTIEVE GEVELS VAN HERRMANN-DEBROUX
	GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT VAN HERRMANN-DEBROUX
	POROSITEITEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS VAN HERRMANN-DEBROUX
	LANDSCHAPPELIJKE HERKENNINGSPUNTEN VAN HERRMANN-DEBROUX
P	OVERSTAPPARKING HERRMANN-DEBROUX
	PARKWAY VAN HERRMANN-DEBROUX
	WEGEN VAN DE SITE DIREHOEK



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

8

PLAN DES AFFECTATIONS - illustration

BESTEMMINGSPLAN - illustratie

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

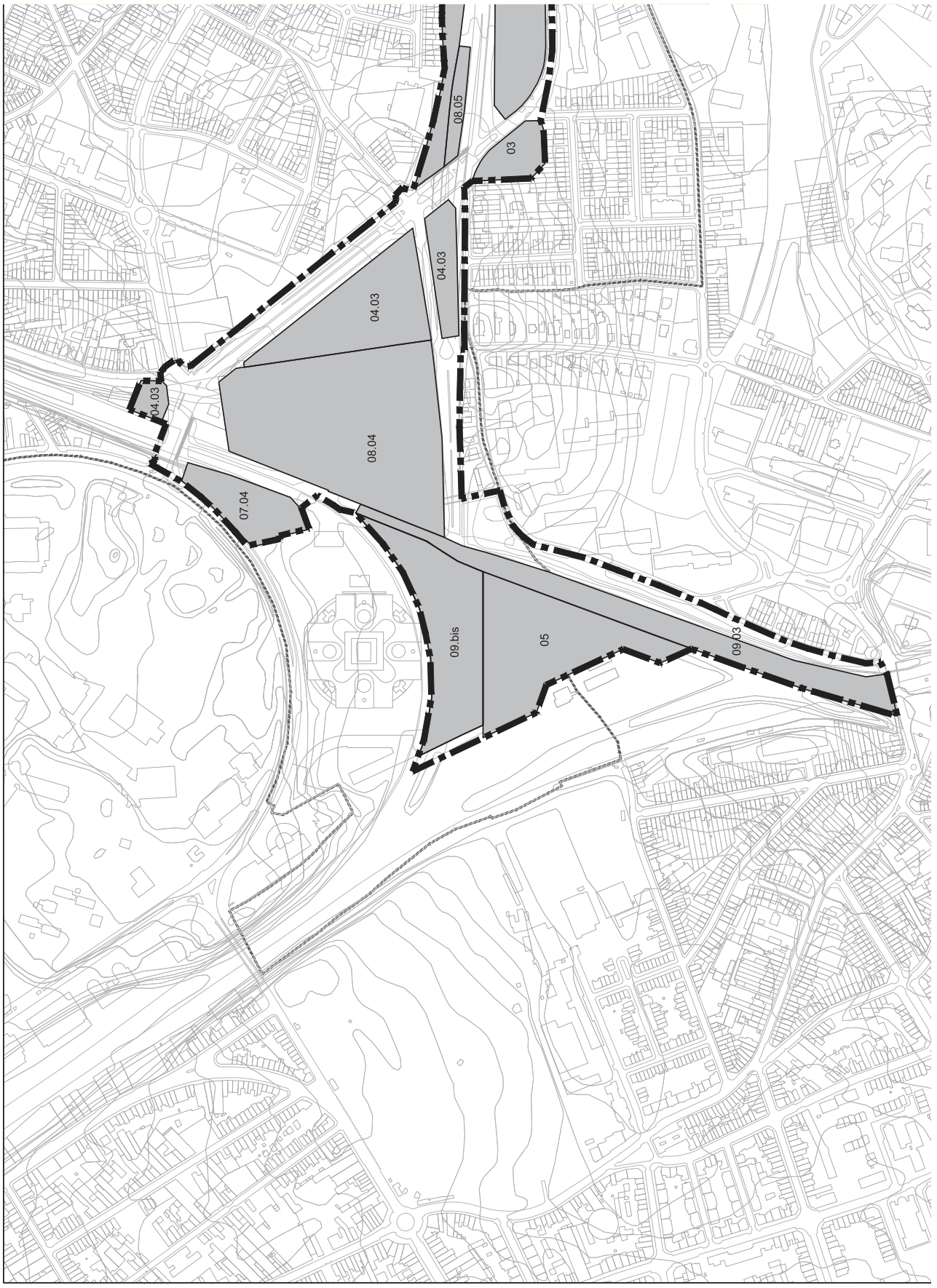
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

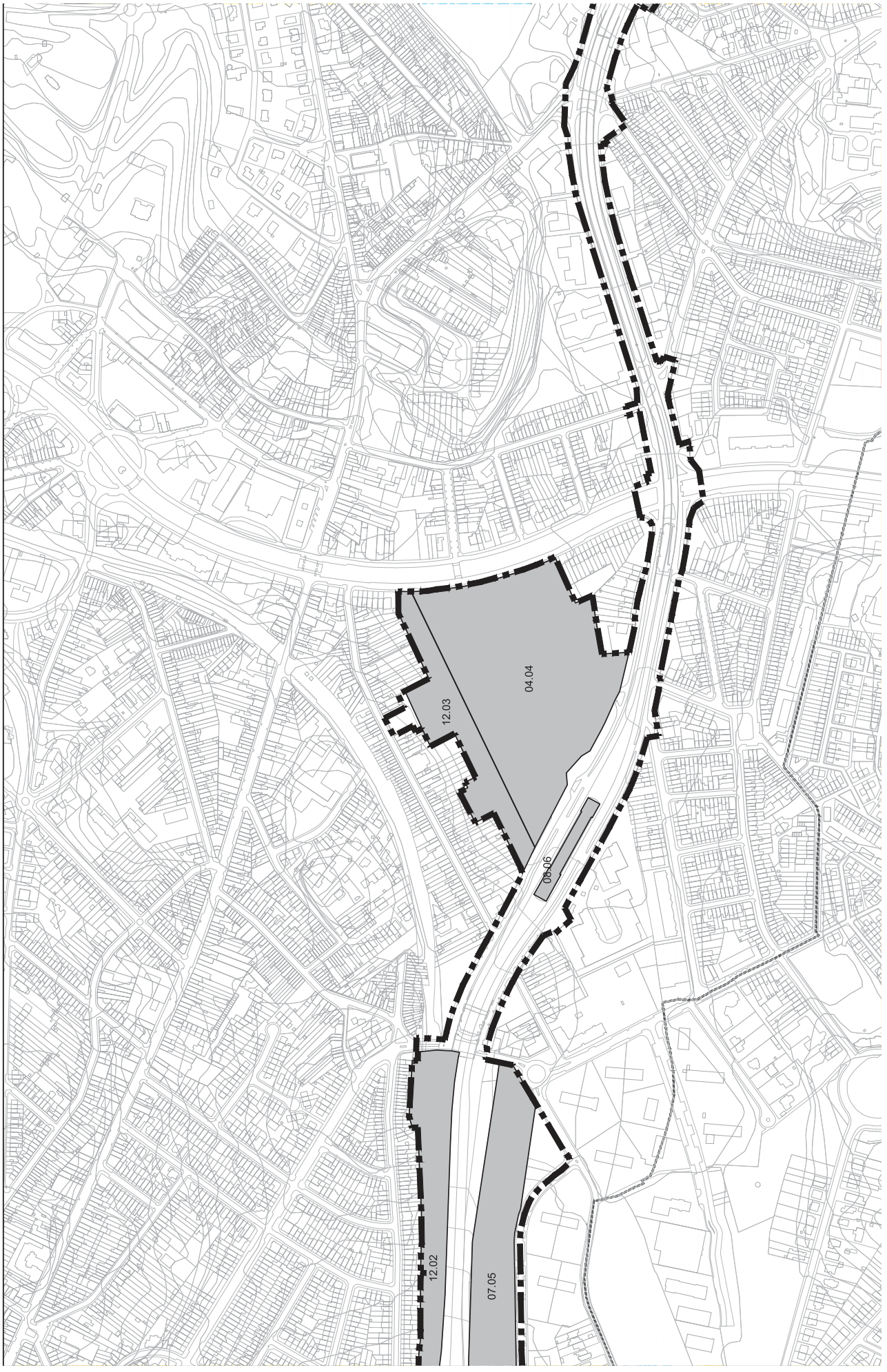
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

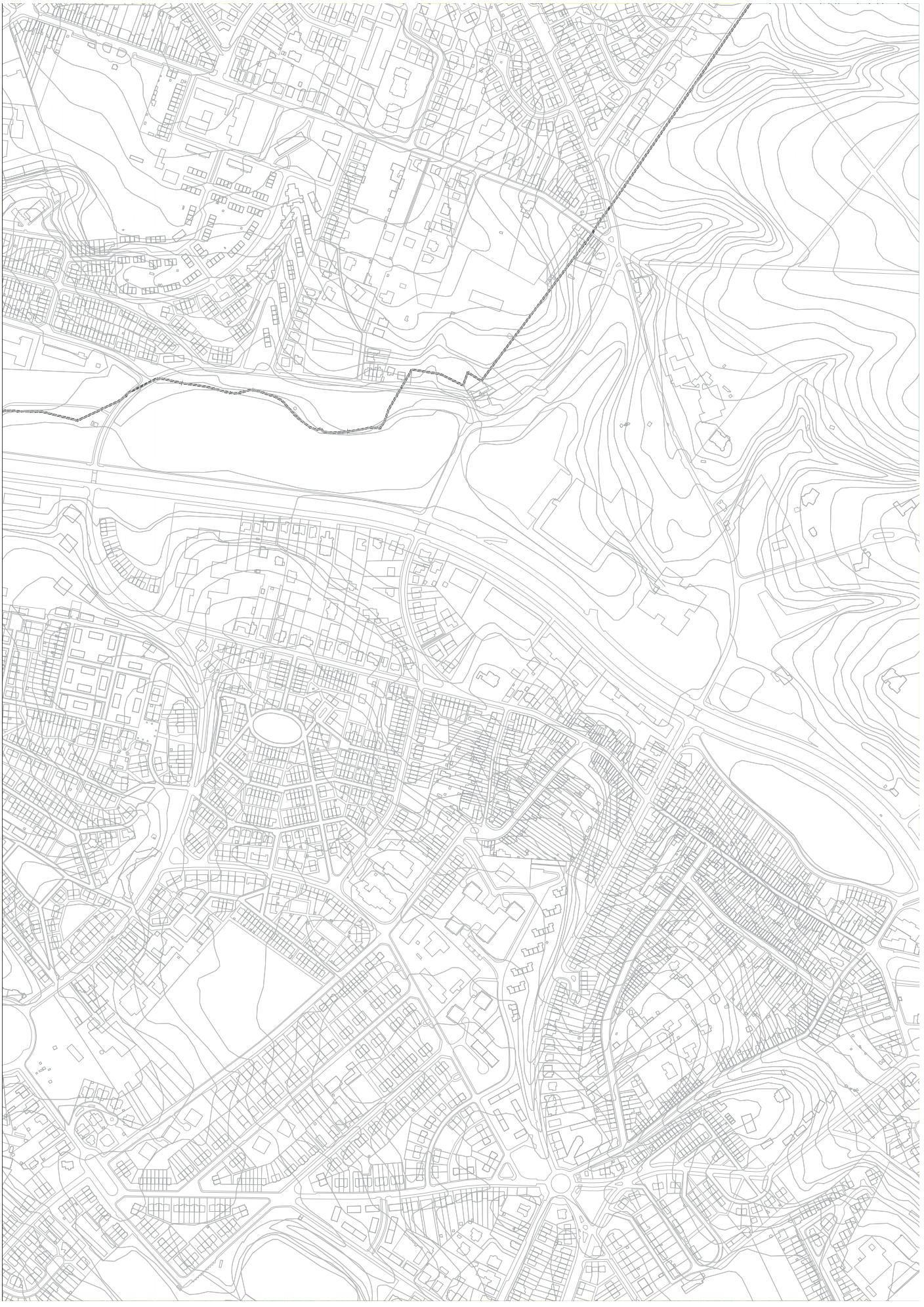
De Minister-President

Rudi VERVOORT


08.05
03
04.03
04.03
04.03
08.04
07.04
09.bis
05
09.03

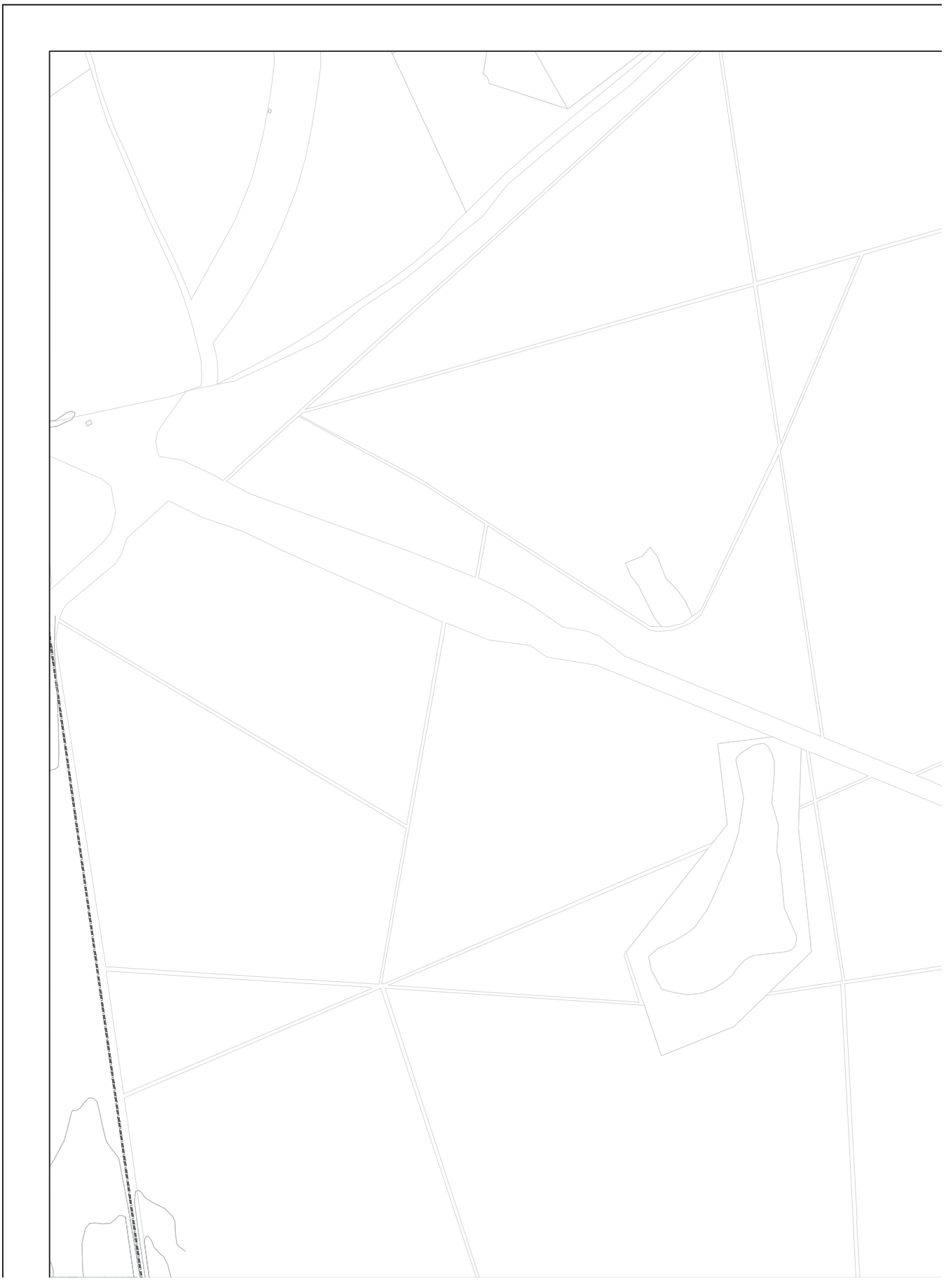



04.04
12.03
08.06
12.02
07.05



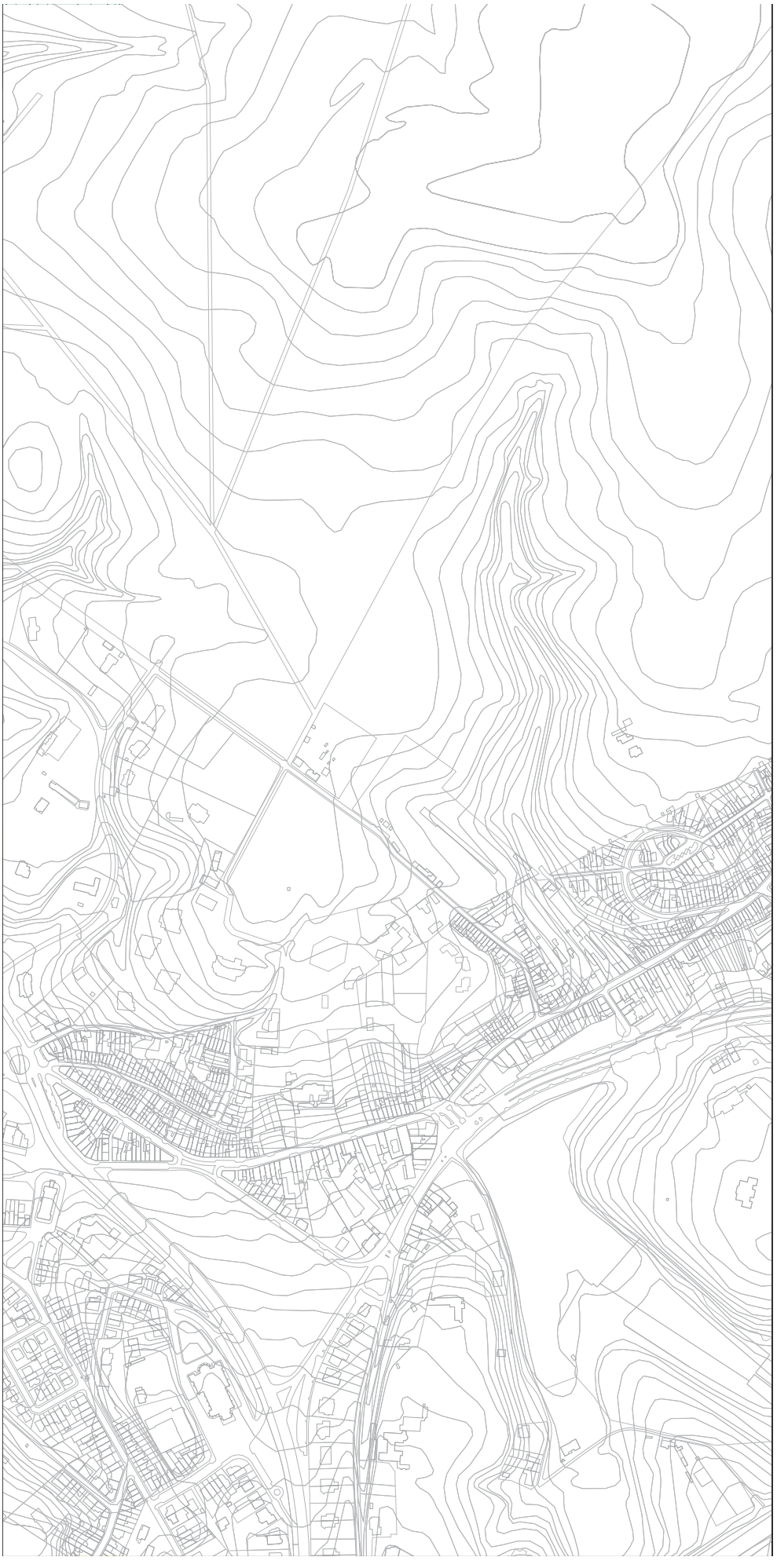

02.06
02.06
02.06
02.06


24.01.01







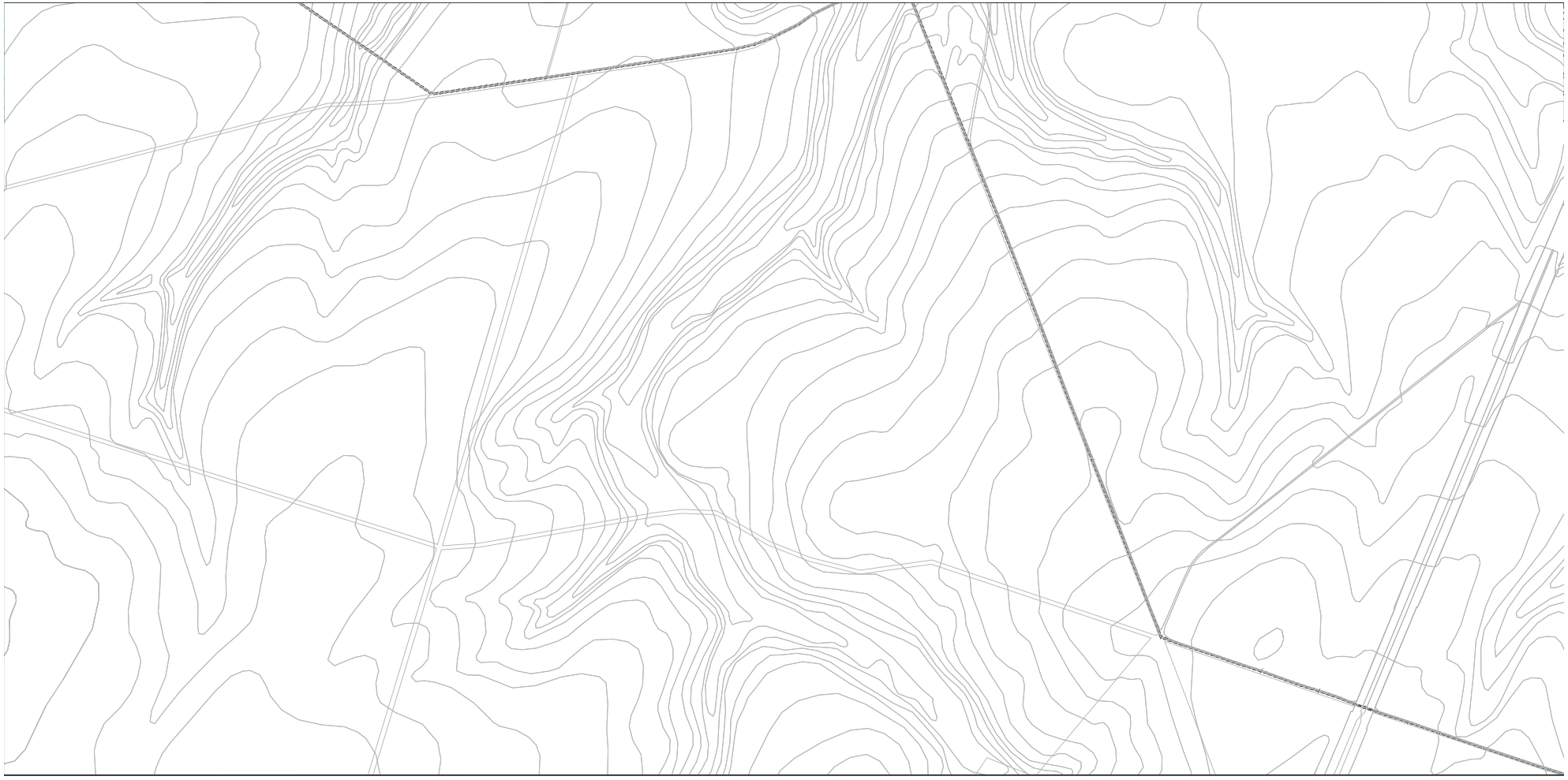


ZONE VAN VOORSC
K

Centre

Zone d'ind

II



LEGENDE

HRIFTEN M.B.T. INPLANTING EN ENMERKEN VAN CONSTRUCTIE

Zone d'habition Stade-ADEPS (Site Stade-ADEPS)

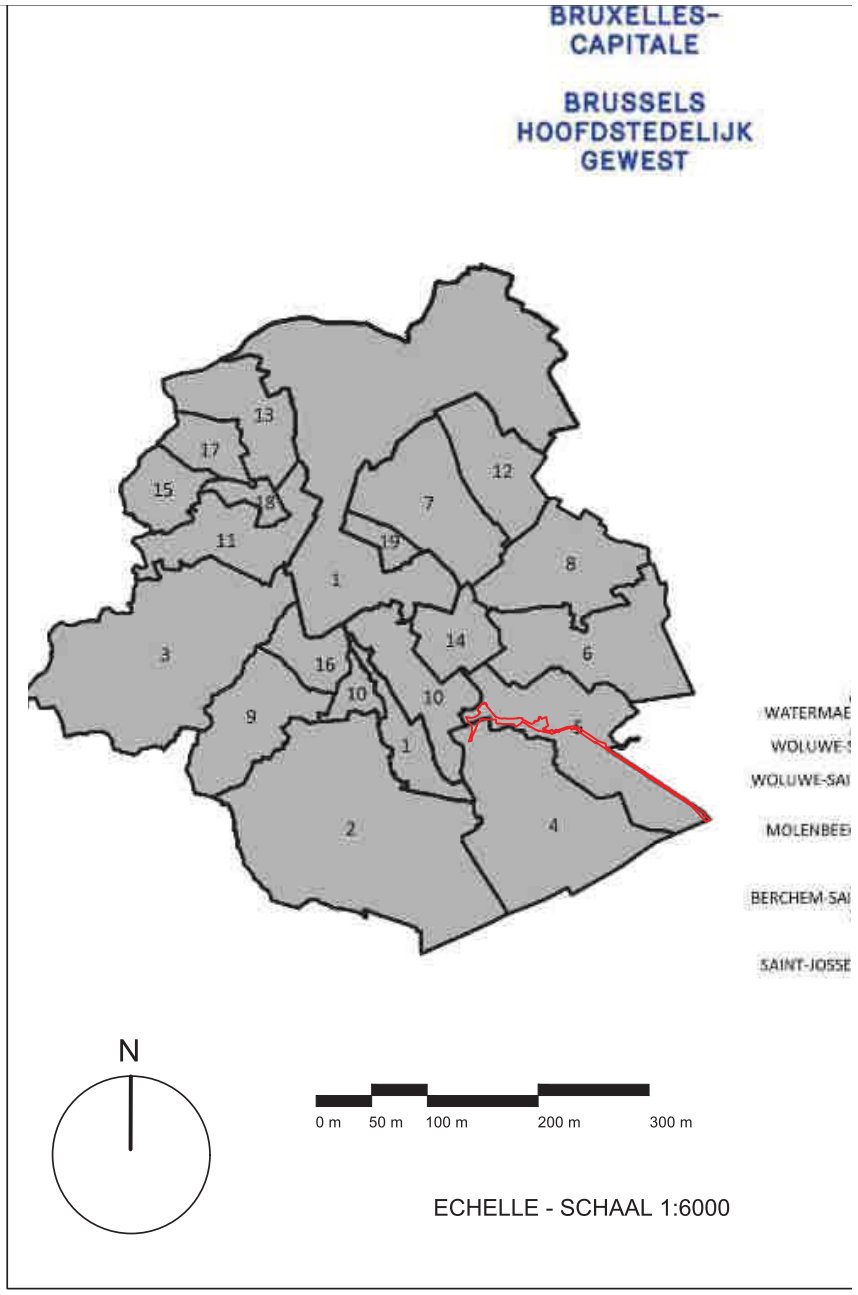
02.06

ZONES DE PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX IMPLANTATIONS ET CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

Typische woongebieden Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)

RÉGION DE

Zone mixte Herrmann-Debroux	03	Gemengd gebied van Herrmann-Debroux
Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)	04.03	Jules Cockxwijk Nieuwe gebouwen (Site Delta)
urbain habité et commercial Demey (Site Demey)	04.04	Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (Site Demey)
ustries urbaines Herrmann-Debroux	05	Gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux
mmeubles singuliers mixteTriomphe (Site Triomphe)	07.04	Bijzondere gemengde gebouwen (Site Triomf)
Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)	07.05	Kantoor- en woonwijk (Site Beaulieu)
Dépôt STIB (Site Delta)	08.04	Stelplaats MIVB (Site Delta)
Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)	08.05	Metrostation Beaulieu (Site Beaulieu)
Station de métro Demey (Site Demey)	08.06	Metrostation Demey (Site Demey)
Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle)	09.03	Spoorweggebied Driehoek (Site Driehoek)
Zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux	09bis	Ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux
Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)	12.02	Parkgebied Beaulieu (Site Beaulieu)
Zone de parc Demey (Site Demey)	12.03	Parkgebied Demey (Site Demey)
Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux	24.01.01	Structurerende ruimte stadtoegang Herrmann-Debroux



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

9

PLAN D`IMPLATION ET DES CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS - illustration

PLAN VAN INPLANTING EN KENMERKEN VAN CONSTRUCTIES - illustratie

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

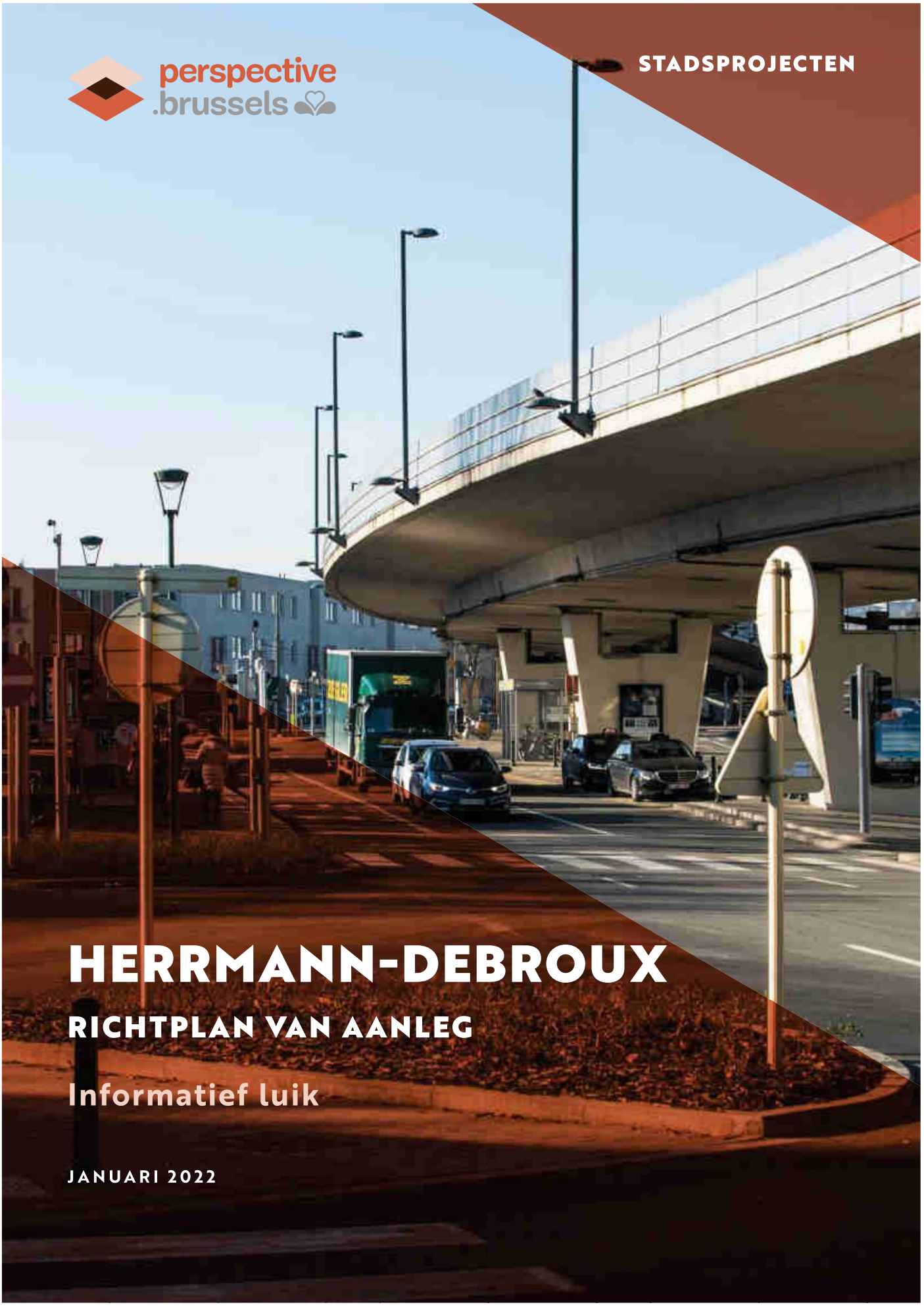
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


perspective
.brussels
STADSPROJECTEN
HERRMANN-DEBROUX
RICHTPLAN VAN AANLEG
Informatief luik
JANUARI 2022

STUDIE UITGEVOERD DOOR
ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris - Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

COVERFOTO
© Jonathan Ortegat

LAY-OUT
Tipik

CONTACT
herrmann-debroux@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
Antoine de Borman, Directeur-generaal van perspective.brussels – Naamsestraat 59, 1000 BRUSSEL.

De hier gepresenteerde resultaten zijn slechts ter informatie. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding.

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/03

HERRMANN-DEBROUX

RICHTPLAN VAN AANLEG

Informatief luik

JANUARI 2022

perspective .brussels

ORG

d'ici là

COMMON GROUND ruimte maken

ARIES CONSULTANTS

SWECO

Dit document vormt het informatieve luik van het RPA. Het verduidelijkt de perimeter van het RPA, bevat een historisch overzicht van de planning, de governance en een diagnose van de site, de uitdagingen van het grondgebied, de doelstellingen en de visie van het oRPA. Bij dit luik hoort een bijlage waarin de bestaande rechtstoestand en de bestaande feitelijke toestand worden beschreven.

Dit luik is samengesteld uit teksten, commentaren en illustraties.

Deze elementen hebben geen wettelijke waarde.

INHOUD

HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT 7

DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT 8

Verbinding tussen het RPA en het stadsproject 8

Het RPA "Herrmann-Debroux" als onderdeel van het gewestelijke stadsproject 9

LOKALE STEDELIJKE CONTEXT 13

Tussen stad en woud 13

Een reeks autonome situaties 16

VOORSTELLING VAN DE SITE 19

Operationele perimeter 19

Territoriale observatieperimeter 21

Structurerende landschappen 26

Specifieke figuur 27

Weginfrastructuur 28

Bereikbaarheid met openbaar vervoer 29

ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN HET RPA 31

GOVERNANCE EN BEGELEIDING VAN HET PROJECT 32

UITDAGINGEN VAN HET GEBIED 35

VISIE EN TOTAALVISIE 37



HET RICHTPLAN VAN AANLEG ALS INSTRUMENT

Het Richtplan van Aanleg (RPA) is een gewestelijk planningsinstrument, dat voortvloeit uit de hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 30 november 2017. Het heeft tot doel het kader voor de ontwikkeling van strategische polen of wijken van het Gewest te definiëren door tegelijkertijd een visie en de toepasselijke regels voor de aanleg van de perimeter die het behandelt, op papier te zetten.

Het RPA kan met name bepalingen bevatten met betrekking tot bestemming van het grondgebied, kenmerken van constructies, publieke ruimten, mobiliteit of erfgoed (art. 30/2 BWRO). De opstellings- en wijzigingsprocedure is grotendeels gebaseerd op de wijzigingsprocedure van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).

Het BWRO bepaalt dat het RPA een indicatieve waarde heeft, met uitzondering van de bepalingen waaraan de regering uitdrukkelijk een regelgevende waarde toekent.

Het RPA bevat daarom twee soorten regels:

- de beleidsbepalingen die de richtsnoeren vormen die de autoriteiten bij de afgifte van vergunningen moeten leiden en waarvan zij alleen met een uitdrukkelijke motivering mogen afwijken;
- de regelgevende bepalingen, die de precieze regels vormen waarvan niet mag worden afgeweken.

Om de stedenbouwkundige beginselen te bepalen die van toepassing zijn op een gebied van het plan is het aangewezen de strategische en regelgevende bepalingen die van toepassing zijn op de hele perimeter van het plan en de bepalingen die specifiek zijn voor de betrokken zone, te vergelijken.

Het BWRO bepaalt dat de regelgevende bepalingen van het RPA binnen de perimeter waarin ze van toepassing zijn, de bepalingen van het GBP en de stedenbouwkundige voorschriften die daarmee in strijd zijn, opheffen.

De relatie tussen de regelgevende voorschriften van het RPA en die van de andere plannen moet daarom worden benaderd vanuit het oogpunt van het principe van impliciete opheffing. Bijgevolg blijven het GBP en de stedenbouwkundige regelgevingen van kracht, met uitzondering van de bepalingen van de laatste die in strijd zijn met die van het RPA, ook al voorziet het RPA daar niet expliciet in.

Om ervoor te zorgen dat het RPA en de bestaande plannen en regelgevingen samen leesbaar zijn, hebben twee principes als leidraad gediend bij het opstellen van de voorschriften van het RPA:

De bijzondere bestemmingsvoorschriften van het RPA zijn zo opgesteld dat ze een samenhangend geheel vormen, dat specifiek de bestemming van de verschillende gebieden van het plan regelt. De lezer hoeft de bijzondere voorschriften van het GBP dus niet meer te raadplegen.

Voor alle andere thema's die door het RPA worden behandeld, zoals bouwprofielen of plaatsingsregels, bevat het RPA alleen die regels die afwijken van de regelgevingen. Voor deze andere thema's zal het daarom nodig zijn de GSV en eventuele GemSV's en andere plannen of regelgevingen te raadplegen om de regels vast te stellen die van toepassing zijn op het gebied.

← Illustratie: de toekomstige stadsboulevard te Herrmann-Debroux

DE PLAATS VAN HET RPA IN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT

VERBINDING TUSSEN HET RPA EN HET STADSPROJECT

Het BWRO bepaalt dat de Regering voor een deel van het Gewestelijk grondgebied een richtplan van aanleg kan aannemen dat in overeenstemming is met de richtsnoeren van het gewestelijk ontwikkelingsplan dat van kracht is op de dag dat het wordt goedgekeurd.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling werd goedgekeurd op 12 juli 2018 en in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd op 5 november 2018.

Dit plan belichaamt de visie op de ontwikkeling van het Gewest op middellange/lange termijn en vormt dus het kader van het Brusselse Stadsproject.

Het wil een aantal concrete acties, initiatieven, doelstellingen of projecten samenbrengen om het gemeenschappelijke traject te vormen waarop Brussel binnen de grenzen van zijn gewestelijke bevoegdheden kan evolueren naar een buurtstad, een duurzame stad, een moderne en tot slot een inclusieve stad, waarin elke inwoner de kans heeft om zichzelf te ontplooien.

Het door de Regering goedgekeurde Stadsproject, dat in een bepaalde socio-economische en territoriale context is opgezet, richt zijn prioriteiten op de volgende doelstellingen:

1. antwoord bieden op de bevolkingsgroei in termen van huisvesting, voorzieningen en open ruimten;
2. verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving;
3. ontwikkeling van een stedelijke economie;
4. de bouw van een rechtvaardig stedelijk mobiliteitssysteem dat voorrang geeft aan het openbaar vervoer en actieve modi.

Transversaal is het Brusselse Stadsproject gebaseerd op de volgende principes:

- een polycentrisch en multiscalair grondgebied;
- een grondgebied dat steunt op natuurlijke en landschapsstructuren;
- een sociaal evenwichtig grondgebied;
- georganiseerde multipolaire toegankelijkheid;
- respect voor de principes van duurzaamheid;
- een coöperatief bestuur.

Het grondgebied en de strategische centra van Brussel inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren, is daarom een prioriteit van het gewestelijk beleid voor de komende jaren. Sommige van deze grondgebieden zijn onderworpen aan strategische en regelgevende planning via de richtplannen van aanleg. Elk richtplan van aanleg maakt deel uit van de algemene strategie van het GPDO en stelt op zijn niveau de doelstellingen ervan vast, in aanvulling op de andere strategieën die door het Gewest ten uitvoer worden gelegd.

De ontwikkeling van nieuwe gemengde wijken is in overeenstemming met de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling van het Gewest als metropool. Daarom is het noodzakelijk dat deze instrumenten het resultaat zijn van de samenwerking tussen alle actoren op het grondgebied.

HET RPA "HERRMANN-DEBROUX" ALS ONDERDEEL VAN HET GEWESTELIJKE STADSPROJECT

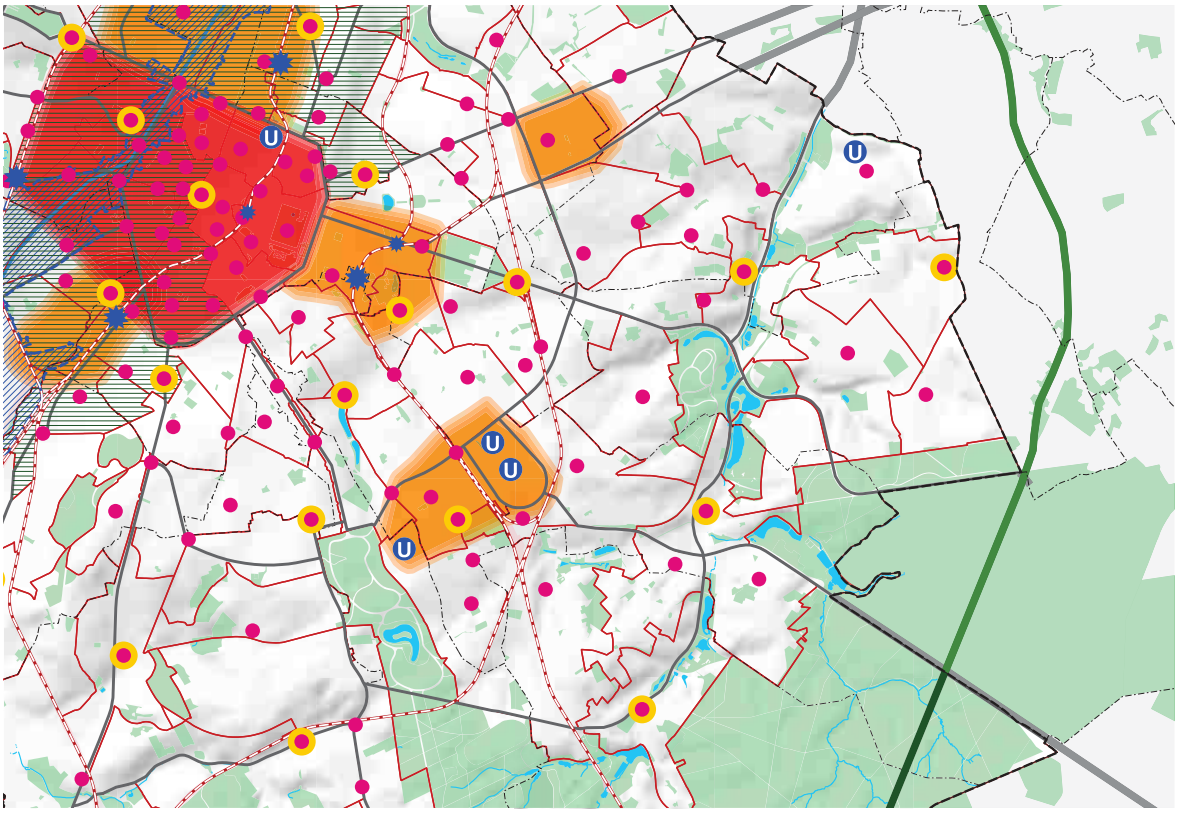
De omvorming van de autosnelwegen tot stadsboulevards is het voorwerp geweest van regeringsverklaringen en is opgenomen in de gewestelijke doelstellingen, met name in het GPDO, het IRIS II-plan en nu het Good Move-plan.

Als zuidoostelijke toegangspoort tot het Gewest is het gebied Herrmann-Debroux binnen de cluster Delta-Vorstlaan opgenomen als "prioritaire territoriale ontwikkelingspool" en is het sinds mei 2018 het voorwerp van een planning via een RPA. Het belang van het grondgebied is door de Gewestelijke Beleidsverklaring (zomer 2019) als een grondbedied waarin het Gewest moet investeren vastgelegd.

Het gebied Delta-Vorstlaan bevat ook de universitaire campus ULB-VUB, waarvoor de definitiestudie voor de campus Pleinlaan en zijn omgeving, met inbegrip van de landschapsstudie, het gewestelijke conceptuele kader vastlegt en de voornaamste uitdagingen schetst waaraan de projecten in het gebied tegemoet moeten komen. Deze campus draagt op ruimere schaal bij aan de dynamiek van "universitaire wijk", die een herstructurering kent van de universiteitsvoorzieningen (meer bepaald in het kader van het RPA Usquare - voormalige kazernes van Elsene), de ontwikkeling van nieuwe studentenwoningen en de aanleg van een nieuwe woonwijk in het deel van de site langs de Triomflaan.

De herinrichting van de zuidoostelijke toegang tot de stad zal het mogelijk maken banden en verbindingen te creëren met deze stedelijke centraliteit die wordt vertegenwoordigd door de 'universitaire wijk' als onderdeel van een structurerend stedelijk geheel voor het Gewest en zijn ontwikkeling.

↓ Kaart 1 van het GPDO: ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel



Légende **Legende**

Echelle territoriale **Ruimetelijke schaal**
- Limite régionale — Gewestgrens
- Limite communale — Gemeentegrens
- Monitoring des Quartiers — Wijkmonitor

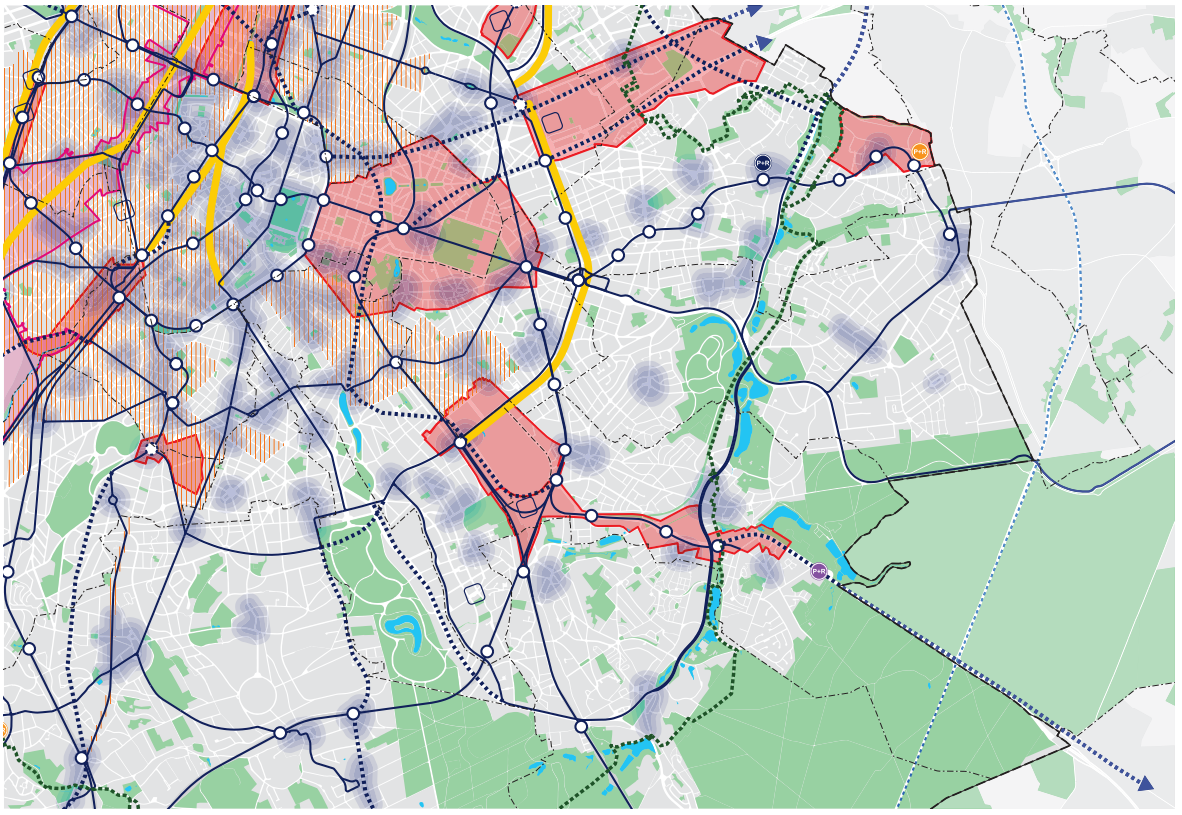
Structure morphologique **Morfologische strutuur**
- Relief — Relief
- Vert — Groen
- Eau — Water
- Chemin de fer — Spoorweg

Armature spatiale **Ruimtelijke ruggengraat**
- Centre de quartier — Wijkcentrum
- Centre interquartier — Interwijken centrum
- Centre urbain — Stedelijk centrum
- Hypercentre ville — Hyperstadscentrum

Accessibilité multimodale **Multimodale bereikbaarheid**
- Grande voirie urbaine — Grote stedelijke weg
- Axe pénétrant — Invalsweg
- Ring — Ring
- Canal — Kanaal
- Ligne de chemin de fer — Spoorlijn
- Grande Gare — Groot station
- Gare — Station

Structure socio-géographique à développer **Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur**
- Espace socio-économiquement faible — Sociaal-geografisch zwakke ruimte
- Territoire du canal — Kanaalgebied
- Pôle universitaire — Universitaire pool

↓ Kaart 8 van het GPDO: het stadsproject



Légende **Legende**

Généralités **Algemeen**

- Limite régionale — Gewestgrens
- Limite communale — Gemeentegrens
- Réseau viaire — Wegennet
- Eau — Water
- Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS) — Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
- Chemin de fer — Spoorweg

Ressources foncières **Grondreserves**

- Territoire du Canal — Kanaalgebied
- Pôles de développement prioritaires — Prioritaire ontwikkelingspolen

Maillage vert **Groen netwerk**

- Promenade verte — Groene wandeling

Noyau d'identité locale **Lokale identiteitskern**

- Noyau d'identité locale existant — Bestaande lokale identiteitskern
- Noyau d'identité locale à créer — Te creëren lokale identiteitskern

Revitalisation urbaine **Stadsvernieuwing**

- ɔne de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016) — Stadsvernieuwingsgebied 2016 (besluit 10 november 2016)

Economie **Economie**

- Axe de développement économique — Economische ontwikkelingsas

Réseau de transport en commun de haute capacité **Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet**

- Ligne de TC de haute capacité existante — Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
- Gare/halte existante (chemin de fer et métro) — Bestaand station/halte (spoorweg en metro)
- Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier — Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
- Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro) — Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)
- Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring — Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring

Parking de transit **Overstapparking**

- Parking de transit - existant — Overstapparking - bestaand
- Parking de transit - capacité augmentée des sites déjà décidés — Overstapparking - verhoogde capaciteit van al besliste locaties
- Parking de transit - décidé par le GRBC — Overstapparking - besliste door de BHR
- Parking de transit - nouveau P+R — Overstapparking - nieuwe P+R



LOKALE STEDELIJKE CONTEXT

TUSSEN STAD EN WOUD

Het gebied van de stadstoegang, gelegen tussen het Zoniënwoud en het concentrische tracé van de Generaal Jacqueslaan, dat ongeveer de geconsolideerde stad markeert, wordt gekenmerkt door een reeks ontwikkelingen die in de loop der jaren naast elkaar tot stand kwamen: tuinwijken, collectieve woongebouwen, lintbebouwing langs de steenwegen, een aantal stedelijke bouwblokken, wijken met vrijstaande woningen.

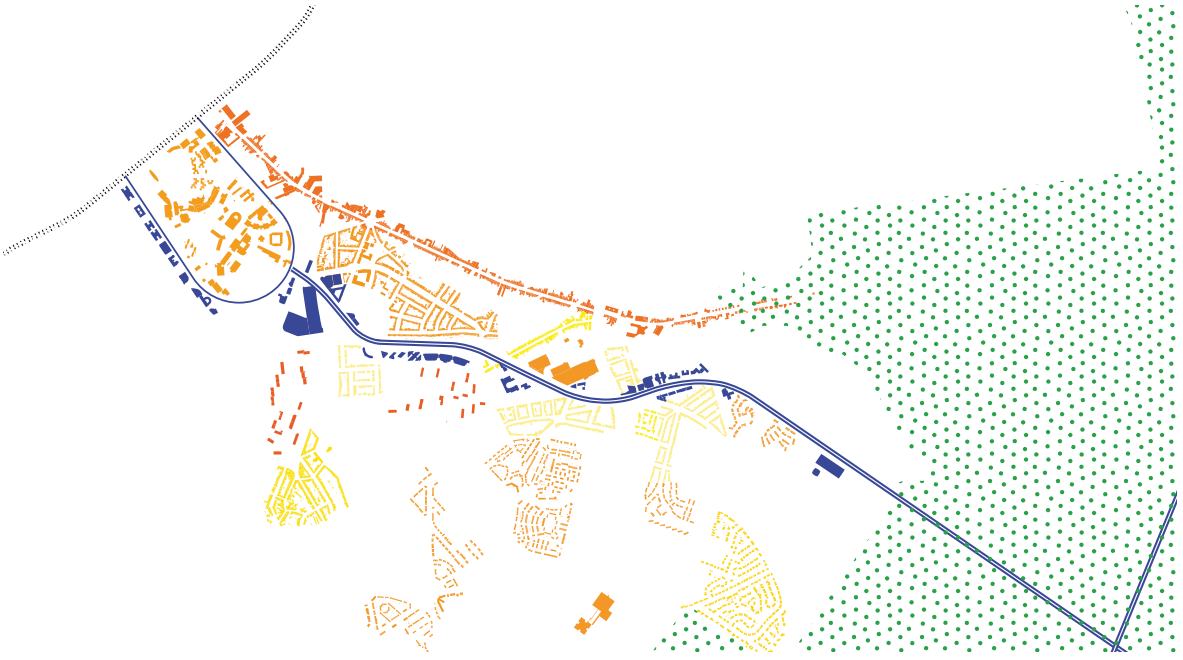
Het stadsweefsel op het grondgebied van het ontwerp van RPA vertoont dus variatie en contrasten en vindt zijn oorsprong in het historisch gefaseerde verloop van de verstedelijking.

De dorpen Oudergem, langs de Waversesteenweg, en Watermaal, waren de eerste kernen die zich hebben ontwikkeld. In het begin van de 19e eeuw was het Rood Klooster, tussen de Tervurensesteenweg en de Waversesteenweg, belangrijk voor de streek als katoenspinnerij. Tot halverwege de 19e eeuw was de vallei een moeras, met groepjes boerderijen en huizen op de aangrenzende plateaus.

De verstedelijking van het gebied begon pas eind 19e eeuw, begin 20e eeuw. Tijdens de periode van de industriële revolutie werd de moerassige vallei ontsloten door verscheidene infrastructurele ingrepen. Pas in het begin van de 20e eeuw tekenden de eerste golven van verstedelijking zich af.

Het interbellum werd gekenmerkt door de grootschalige ontwikkeling van tuinwijken. Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied een grootstedelijke stadsrand.

De aanleg van de snelweg in de jaren 1970 heeft het gebied grondig gewijzigd. Deze verkeersas vormde een snelle verbinding tussen Brussel en zijn rand. Daarmee begon de ontwikkeling van functies op grote schaal langs de E411.



↑ Schema: een heterogene urbaniteit tussen stad en woud

Het grondgebied bestaat dus uit een mengsel van verschillende soorten woningen (eengezinswoningen (arbeiderswoningen, burgerhuizen) modernistische appartementen ...), voornamelijk gebouwd tussen 1920 en 1970, kantoorgebouwen (Europese Commissie, ...), en openbare diensten (ULB/VUB-campus, CHIREC-ziekenhuis, ...), en weg- en spoorweginfrastructuur.

De infrastructuur baant zich een weg door de ruimtes tussen deze wijken, volgens een autonome mobiliteitslogica die uitsluitend is afgestemd op de auto. Alleen de recente ontwikkelde kantoorgebouwen hebben een rechtstreekse relatie met deze as.

Daardoor biedt de perimeter, nabij de autosnelweg E411 aan de stadstoegang van Brussel, nu een grote variëteit aan ruimtes en activiteiten: een woud dat staat ingeschreven op de Werelderfgoedlijst, een sportcentrum van hoog niveau, enkele van de rendabelste hypermarkten van het land, een oude spoorlijn die is omgevormd tot promenade, gebouwen van de Europese Commissie, een openbaar vervoersknooppunt dat van essentieel belang is voor het Brussels Gewest, universiteitscampus, Japanse school, ziekenhuis enz. Economisch overheersen in het bestudeerde grondgebied kantoren van de tertiaire sector, hoewel er ook heel wat activiteiten van de MIVB plaatsvinden (onderhoud en reparatie van voertuigen). Het kantorenpark in de perimeter is vrij groot (ongeveer 550.000 m²) in de context van de zogenaamd gedecentraliseerde gebieden van het Brussels gewest. Het merendeel van de kantoorgebouwen is geconcentreerd rond de grootste verkeersassen: de E411, Vorstlaan, Pleinlaan.

De wijk heeft verscheidene troeven, maar het ontbreekt er aan coherentie. De verschillende activiteiten hebben maar weinig met elkaar te maken. Kantoren, handelszaken, woningen en openbaar vervoer vervullen elk een specifieke stedelijke functie, maar er zijn niet echt raakvlakken tussen de verschillende elementen.

Sociaal-demografisch zien we dat de bevolkingsdichtheid in het beschouwde gebied lager ligt dan in het Brussels Gewest als geheel (Oudergem: 3.671 inw./km²; BHG: 7.361 inw./km²), maar hoger dan in andere wijken van de tweede kroon in het zuidoostelijke kwadrant van Brussel. Bovendien neemt de bevolkingsdichtheid er toe. De bevolking wordt ouder, maar is nog grotendeels actief: een groot deel van de bevolking is ouder dan 65 jaar, maar er wonen ook veel koppels tussen de 45 en 64 jaar met tienerkinderen.



↑ Satellietfoto van het grondgebied

↓ Deltabrug



↓ P+R Delta



↓ Beaulieu



↓ Watermaalviaduct



↓ Demey



↓ Herrmann-Debroux



↓ Waversesteenweg



↓ Adeps



EEN REEKS AUTONOME SITUATIES

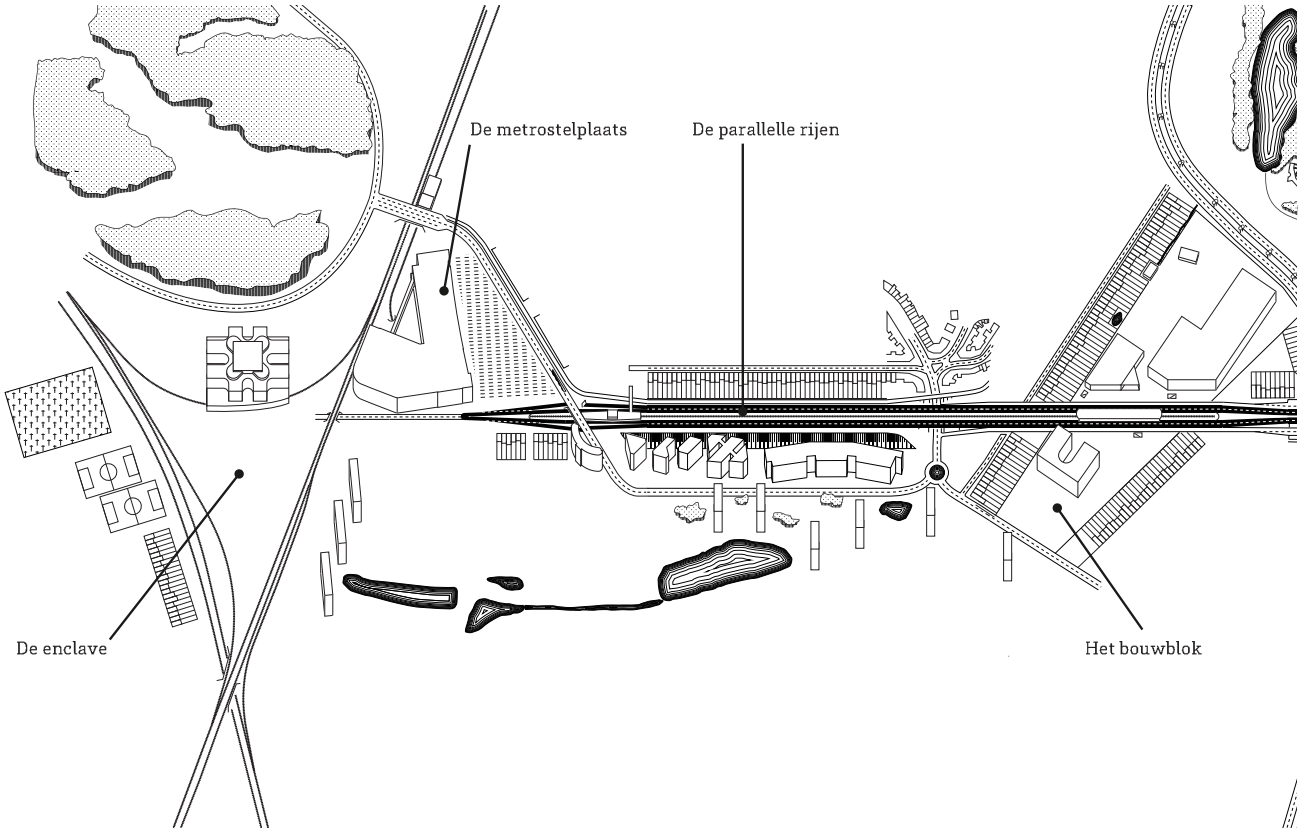
De infrastructuur doorkruist een aantal elementen met een eigen logica die vrij geïsoleerd zijn van elkaar. Het kinetische landschap, de beelden die de gebruikers zien als ze over de snelweg de stad inrijden, wordt gekenmerkt door een opeenvolging van verschillende situaties.



↑ De metrostelplaats



↑ De parallelle rijen



De enclave van de Deltadriehoek grenst aan contrasterende stedelijke situaties: rijhuizen, collectieve woongebouwen, ziekenhuisinfrastructuur.

De snelweg eindigt abrupt aan de metrostelplaats met bijbehorende parkeerplaatsen.

De huizen en de kantoren van de Europese Commissie in parallelle rijen zijn gebouwd met de rug tegen verscheidene infrastructuren: metro, snelweg, oude spoorweg.

Het bouwblok rond metrostation Demey is het enige dat letterlijk doorkruist wordt door de infrastructuur, die een barrière creëert in de bodem van de vallei van de Watermaalbeek.



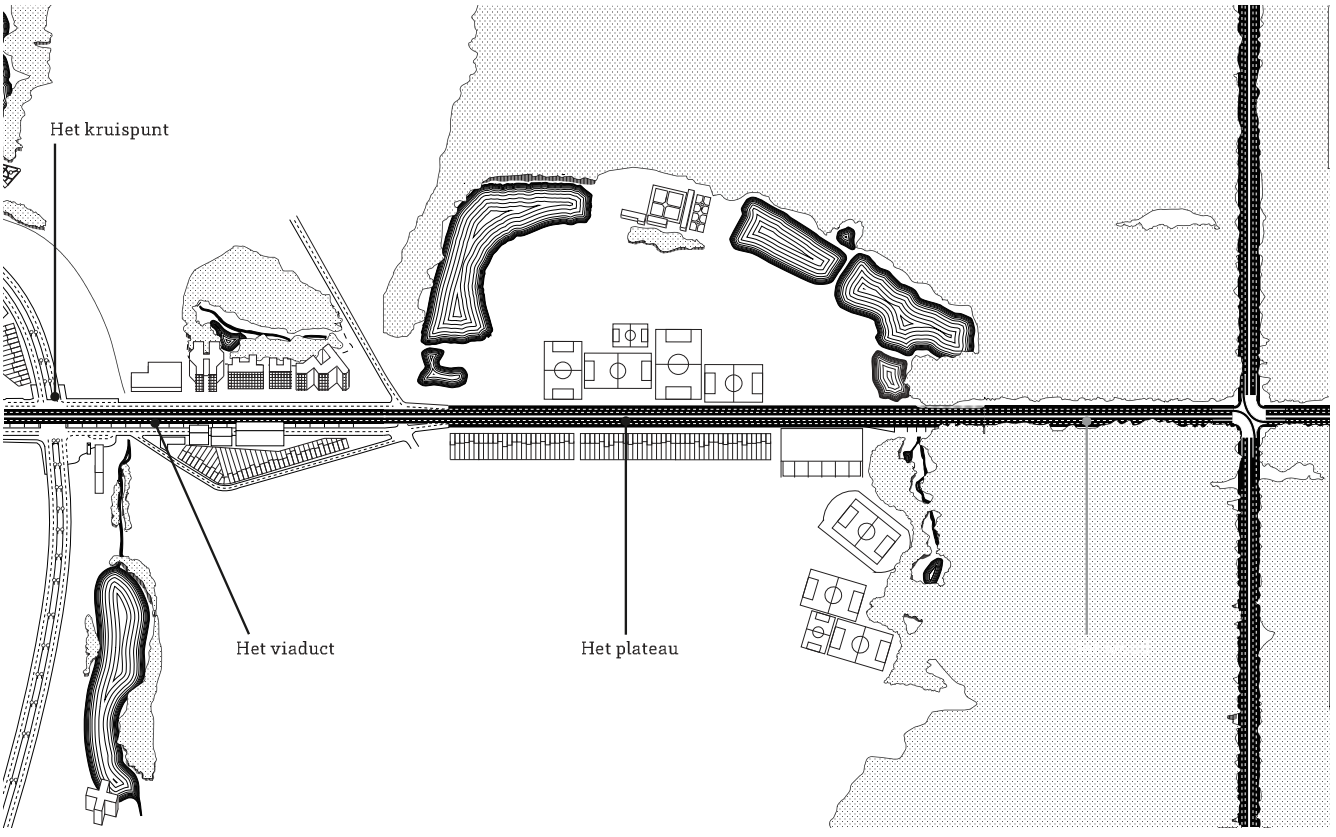
↑ Het viaduct





↑ Het plateau

↓ Schema: een reeks autonome situaties



Het viaduct overspant de vallei, maar vormt toch het enige stuk waar de bebouwing aan weerszijden naar de infrastructuur gericht is.

Het Herrmann-Debrouxkruispunt onderaan de vallei is het instroompunt van het centrum van Oudergem.

De ruim overgedimensioneerde infrastructuur doorkruist letterlijk het plateau dat bestemd is voor sport en recreatie.

Het dichte groen van het Zoniënwoud flankeert de stadstoegang, maar maakt het verkeer niet minder druk.


brussels

VOORSTELLING VAN DE SITE

Het richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux beoogt de herinrichting van het grondgebied van de zuidoostelijke stadstoegang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het betreft een gebied van 43,5 ha aan weerszijden van de 6 km grootstedelijke weg E411 op gewestelijk grondgebied en 5 erlangs gelegen sites (Triomf, Deltadriehoek, busstelplaats MIVB en P+R, de administratieve site ingenomen door de Europese Commissie in Beaulieu en het retailpark van Redevco in Demey).

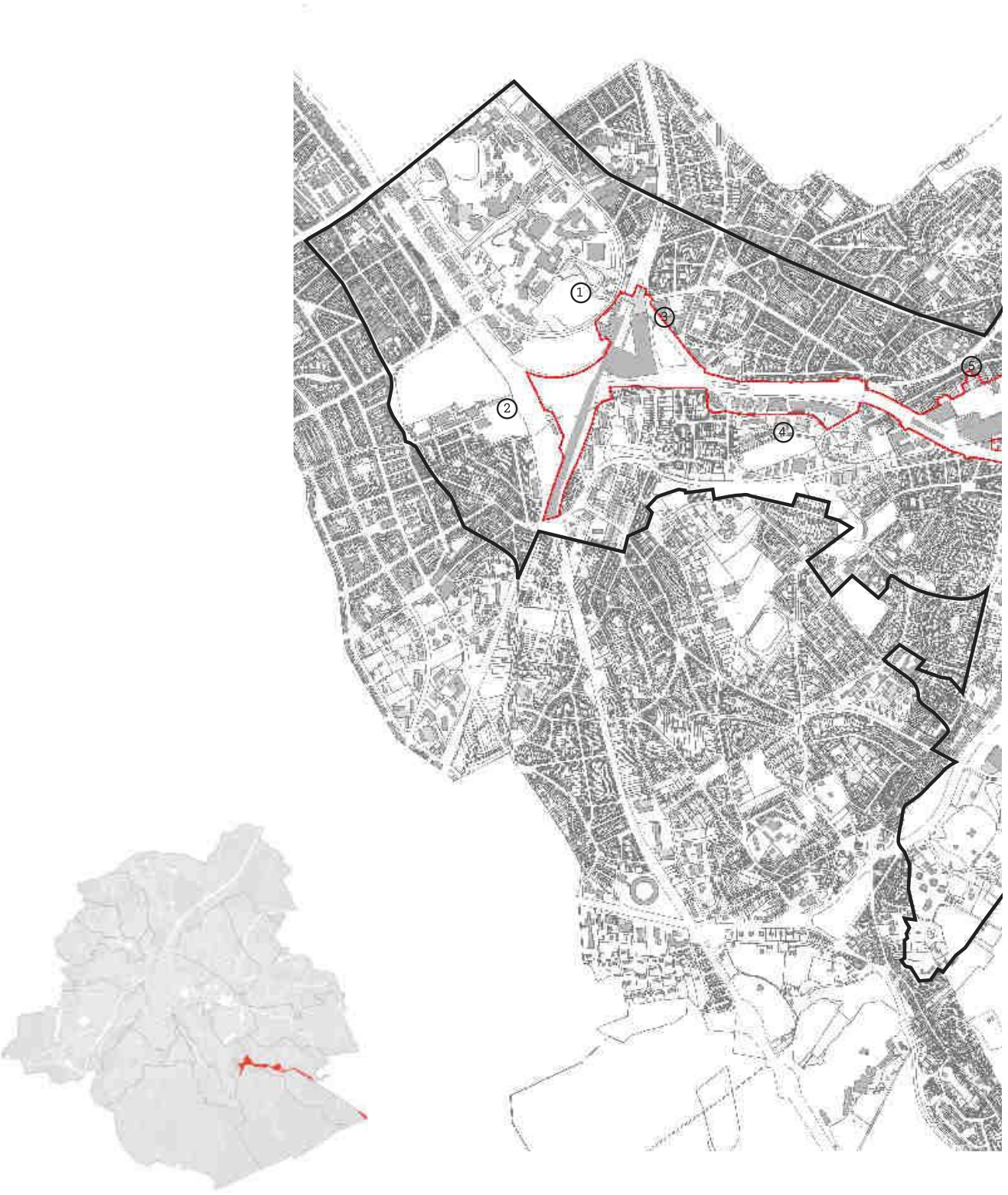
Operationele perimeter

De operationele perimeter van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux is het gebied waarbinnen de publieke en private ingrepen zich concentreren die de belangrijkste hefbomen vormen voor de ontwikkeling en de herstructurering van het grondgebied. De perimeter omvat:

- heel de grootstedelijke weg E411 en zijn drie viaducten en de boulevards en lanen die langs en in het verlengde van de snelweg lopen;
- de aangrenzende sites die weldra het voorwerp zullen uitmaken van een bebouwing of herinrichting: Triomf (gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieulaan), Deltadriehoek (momenteel een verlaten spoorwegterrein), Delta P+R en MIVB-stelplaats (gebied dat wordt ingenomen door de stelplaats van de MIVB en de overstapparking), site Beaulieu (waar de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zich bevinden), site Demey (waar met name het winkelcentrum zich bevindt).



↑ © Ortegat

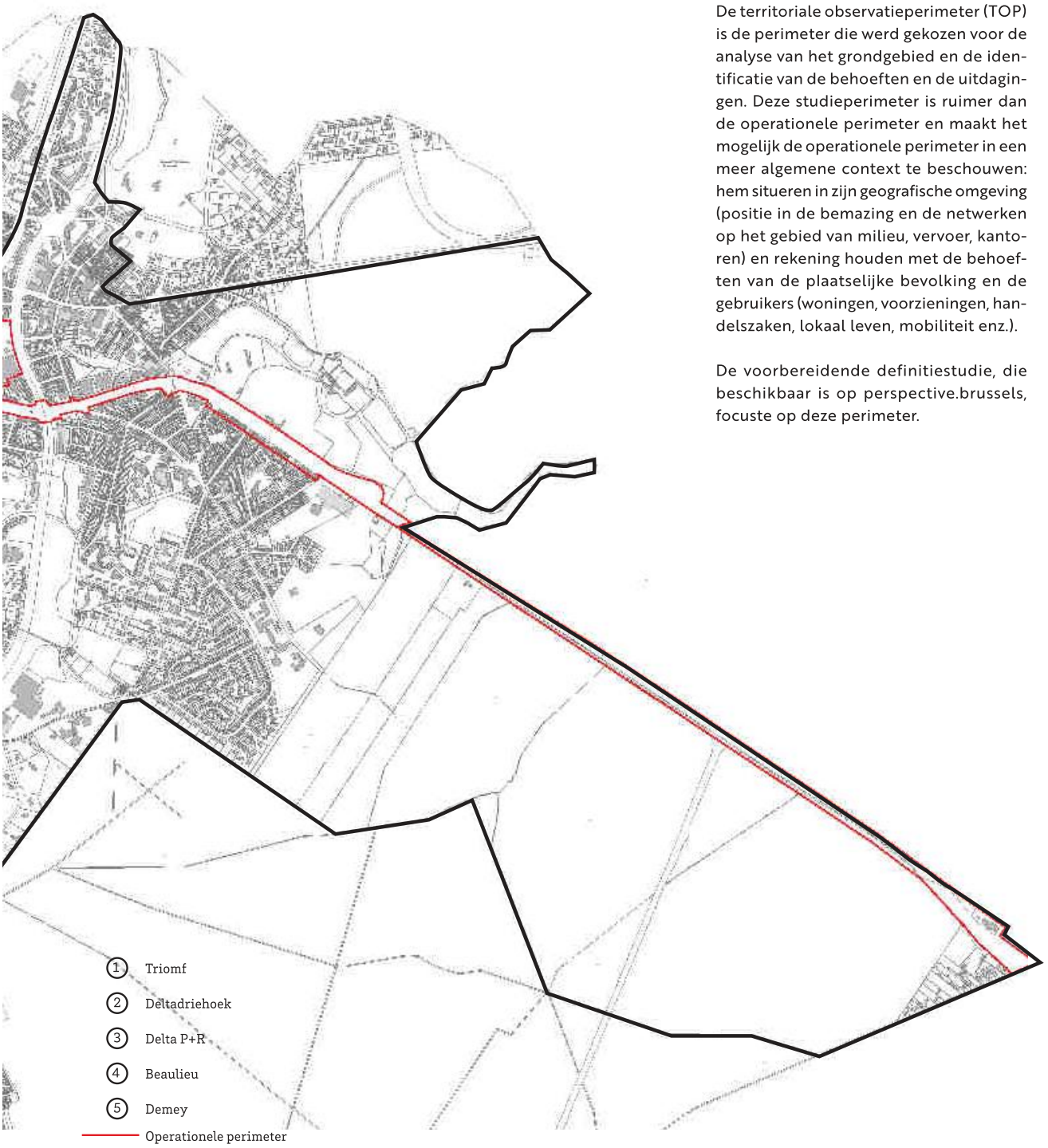


↑ Ligging in het Gewest (operationele perimeter)

Territoriale observatieperimeter

De territoriale observatieperimeter (TOP) is de perimeter die werd gekozen voor de analyse van het grondgebied en de identificatie van de behoeften en de uitdagingen. Deze studieperimeter is ruimer dan de operationele perimeter en maakt het mogelijk de operationele perimeter in een meer algemene context te beschouwen: hem situeren in zijn geografische omgeving (positie in de bemazing en de netwerken op het gebied van milieu, vervoer, kantoren) en rekening houden met de behoeften van de plaatselijke bevolking en de gebruikers (woningen, voorzieningen, handelszaken, lokaal leven, mobiliteit enz.).

De voorbereidende definitiestudie, die beschikbaar is op perspective.brussels, focuste op deze perimeter.



↑ Operationele perimeter en territoriale observatieperimeter van het RPA Herrmann-Debroux





↑ Satellietfoto van de operationele perimeter van RPA Herrmann-Debroux, zoom op het stadsdeel



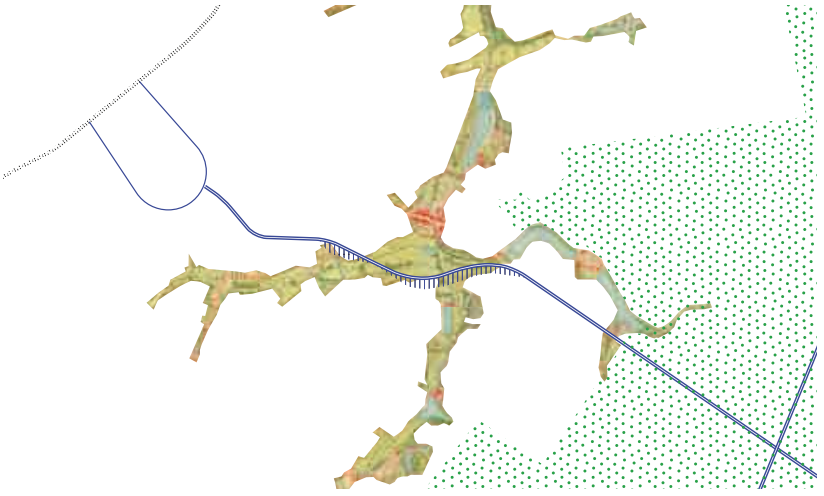


↑ Satellietfoto van de operationele perimeter van RPA Herrmann-Debroux, totaalvisie

Structurerende landschappen

Verschillende landschappelijke elementen markeren de stadstoegang. De perimeter omvat van het Zoniënwoud tot Delta een rijk complex van groene ruimtes die worden gekenmerkt door een weelderige vegetatie en de aanwezigheid van water. Aan een zijde flankeert het Zoniënwoud, dat gelegen is op een plateau, de uitrit van de autosnelweg. Daarna overspant het viaduct de drie valleien (Roodkloosterbeek, Woluwe, Watermaalbeek). De Campus Oefenplein, een voormalig oefenterrein, vormt het tweede hoge punt. Hier rijden de auto's nu de stad binnen.

Deze grote landschappelijke elementen zijn nog waarneembaar langs de infrastructuur. Door haar hogere ligging en specifieke locatie, vormt de infrastructuur een ecologische barrière voor de grote landschappelijke gehelen die ze doorkruist, met name het Zoniënwoud. De ruimtelijke relaties tussen de landschappen en de stedelijke omgevingen worden aldus gefragmenteerd door de infrastructuur.



↑ Schema: structurerende landschappen

Specifieke figuur

De E411 vormt in Brussel een hybride figuur. Eerst leunt hij aan tegen de Waversesteenweg. Vervolgens vertakt hij zich en maakt hij zich los van de topografie, om de vallei, de Vorstlaan en haar parken over te steken. Ten slotte volgt hij het tracé van de oude spoorweg naar Tervuren.

Omdat hij hoog over het viaduct loopt aan de achterzijde van percelen, kan hij niet de rol vervullen van een boulevard. Hoewel de infrastructuur dus sterk aanwezig is, door de visuele en fysieke barrières die ze opwerpt, knoopt ze toch geen relatie aan met de lokale omgeving.



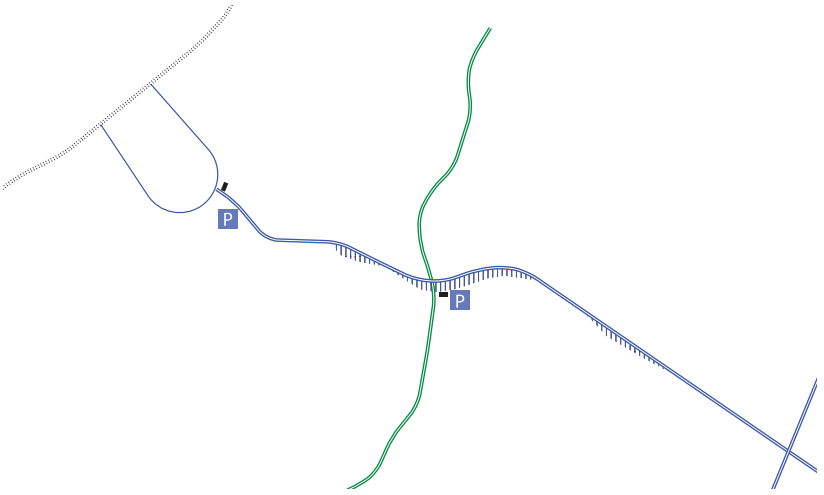
↑ Schema: een bijzondere figuur

Weginfrastructuur

De E411 is de grootste weginfrastructuur in het zuidoosten van het Gewest. 9 % van het dagelijkse in- en uitgaand verkeer op schaal van het Gewest komt hierlangs. De verkeersas draagt het intergewestelijke pendelverkeer met de personenauto op grootstedelijk niveau en ook de verplaatsingen binnen Brussel op gewestelijk niveau, maar vormt een breuk/barrière voor het verkeer tussen de wijken (met name noord-zuid) en voor de andere weggebruikers op lokaal niveau.

Voor de plaatselijke bevolking garandeert de E411 de toegankelijkheid (in het bijzonder van het stadscentrum), maar hij belemmert ook het plaatselijk verkeer (vooral het voetgangersverkeer) en doet afbreuk aan de levenskwaliteit in de wijken.

Er bevinden zich twee overstapparkings (park-and-ride) op het grondgebied die rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf de E411: één onder het Herrmann-Debrouxviaduct en één tegenover de MIVB-stelplaats. Beide bieden een metroverbinding naar het stadscentrum (lijn 5, station Herrmann-Debroux en Delta). In de praktijk blijkt echter dat deze twee park-and-rides vooral worden gebruikt als parkeerplaatsen voor activiteiten in de buurt en niet zozeer als overstapparking voor pendelaars.



↑ Schema: weginfrastructuur

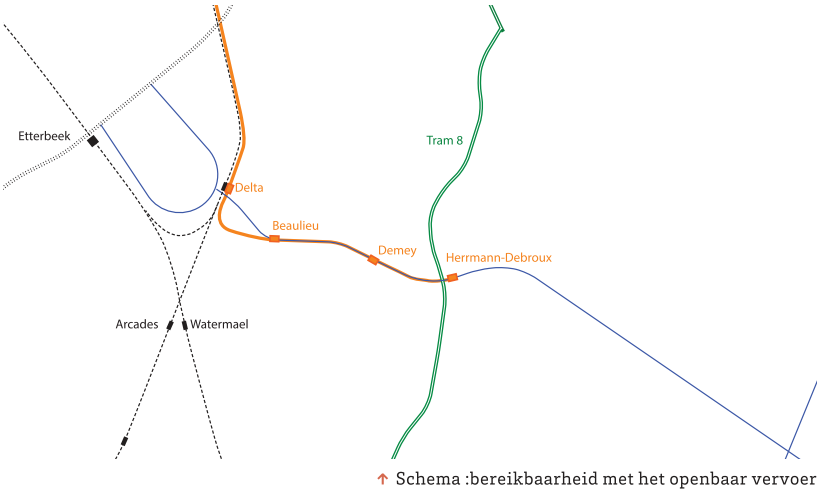
Bereikbaarheid met openbaar vervoer

Metrolijn 5 en de 4 haltes in het gebied (Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux) staan garant voor een efficiënte verbinding met het stadscentrum. De toegankelijkheid en zichtbaarheid van de metrostations worden echter beperkt door de aanwezigheid van de E411, met name in Beaulieu en Demey, waar de stations omringd worden door de weginfrastructuur.

Het westelijke deel van het grondgebied wordt ook bediend door de spoorweginfrastructuur. Lijn 26 maakt het treinstation Delta en het station Arcaden bereikbaar vanaf Schaarbeek, Vilvoorde en het station Bordet in het noorden (Evere) - waar in de toekomst de metro Noord zal komen - en Sint-Job (Ukkel) in het zuiden. Lijn 161 verbindt de Brusselse stations (gelegen buiten het gebied van het ontwerp van RPA, maar in de buurt ervan) Bosvoorde, Watermaal en Etterbeek in het oosten met het zuiden van het grootstedelijke gebied (Louvain-La-Neuve, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Genval, Terhulpen, Hoeilaart en Groenendaal).

Op de as van de Vorstlaan rijdt tramlijn 8, die straalvormige noord-zuidverbindingen mogelijk maakt. Aangezien de E411 dienstdoet als stadstoegang, doorkruisen verscheidene intergewestelijke verbindingen van De Lijn en de TEC het grondgebied via deze weg. Deze lijnen vullen de plaatselijkere MIVB-busverbindingen (41, 34, 72) aan, en ook de 71 die Delta als eindpunt heeft.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is relatief doeltreffend tot Herrmann-Debroux, maar verder naar het oosten is dat veel minder het geval. Grote gewestelijke voorzieningen als het ADEPS-sportcomplex, Rood Klooster en het Zoniënwoud zijn moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.



↑ Schema :bereikbaarheid met het openbaar vervoer



ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN HET RPA

Op 8 mei 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de uitwerking van het richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux toevertrouwd aan het Brusselse Planningsbureau (BPB of perspective.brussels). Het RPA beslaat een gebied langs de E411, van de toegang tot het gewest tot de Deltadriehoek.

Bij de uitwerking van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux is rekening gehouden met verscheidene belangrijke planningsinstrumenten:

- de Gewestelijke Beleidsverklaring 2014-2019;
- het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO);
- de verschillende studies die al zijn uitgevoerd voor de verstedelijking van de Deltadriehoek, met name de haalbaarheidsstudie naar de vestiging van een postsorteercentrum, die de richting bepalen die moet worden gevolgd bij de ontwikkeling van deze site.

In haar Gewestelijke beleidsverklaring (2014-2019) (GBV) heeft de Regering 10 nieuwe "prioritaire ontwikkelingspolen" voor de legislatuur geselecteerd die een globale en transversale strategie vereisen om "de lokale ontwikkelingsmogelijkheden op korte en middellange termijn vooruit te helpen" (GBV 2014-2019, p. 35). Het doel is betaalbare en aangepaste woningen te bouwen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale mix, nieuwe publieke ruimtes en voorzieningen van algemeen nut alsmede de vestiging van nieuwe ondernemingen in Brussel te bevorderen en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer te waarborgen. Daarbij moet ook worden gestreefd naar een hoge levenskwaliteit en architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken. Concreet gaat het erom onderbenutte gronden te mobiliseren en nieuwe ontwikkelingskansen te creëren.

In de GBV omvat de pool Delta-Vorstlaan drie strategische ruimtes: de universiteitscampus ULB-VUB, de Deltadriehoek en de omgeving van het Herrmann-Debrouxviaduct. De GBV wil dat er over deze drie zones wordt nagedacht in een globale visie met het oog op een harmonieuze en coherente ontwikkeling.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) beschrijft de algemene doelstellingen voor inrichting en programmatie van de prioritaire ontwikkelingspolen. De noodzaak van een coherente en harmonieuze visie voor de herinrichting van de gehele stadstoegang vanaf de gewestgrens in het Zoniënwoud tot Delta wordt dus duidelijk vermeld.

De grootste uitdaging die wordt genoemd, is het herverbinden van de twee gebieden aan weerszijden van de E411 en het verbeteren van de mobiliteit door de stromen van de auto's die via deze as de stad binnenrijden, te verkleinen. De inplanting van een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) in de Deltadriehoek is ook opgenomen in het GPDO.

Het grondgebied van de Deltadriehoek heeft al het voorwerp uitgemaakt van talrijke denkoefeningen en studies. De verschillende studies (het niet-goedgekeurde richtschema Delta van 2009; de programmatorische en stedenbouwkundige definitiestudie voor de Deltadriehoek in 2014; de haalbaarheidsstudie naar de vestiging van een postsorteercentrum in het kader van een gemengde stedenbouwkundige programmatie in juli 2016) hebben het mogelijk gemaakt de grote lijnen van de programmatie van deze site vast te leggen, alsmede bepaalde inrichtingsopties, met name de optie van een ringweg en de bouw van een platform dat zich op hetzelfde niveau bevindt als het platform van het CHIREC.

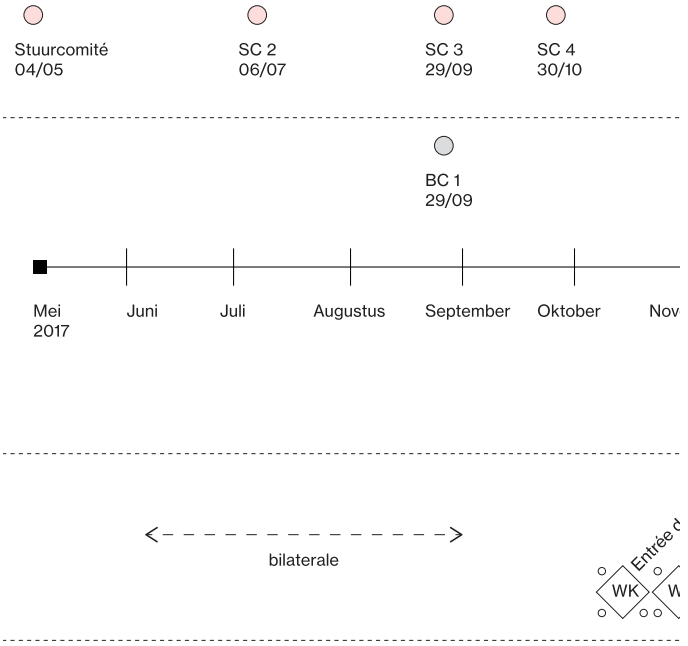
GOVERNANCE EN BEGELEIDING VAN HET PROJECT

Het grondgebied waarop het ontwerp van het richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux betrekking heeft, is uitgestrekt en groepeert verschillende actoren: publieke en private actoren en ook maatschappelijke organisaties.

Om de coherentie van de ontwikkeling van de site te waarborgen, moet er gezorgd worden voor een globale en gezamenlijke aanpak via de realisatie van een richtplan van aanleg.

- De sturing van het RPA (opdrachtgeverschap) is in handen van perspective.brussels.
- De uitwerking van het RPA en de milieueffectenstudie (stedelijke bouwdirectie) werd toevertrouwd aan de combinatie ORG², Sweco, D'ici là, ARIES, Common Ground.
- De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting staat in voor de coördinatie en de operationele uitvoering van het project voor het Gewest.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting heeft bovendien de eigendom verworven over de Deltadriehoek om er diensten voor de stad te vestigen.



Stuurcomité

Het opstellen van het RPA en de milieueffectenstudies gebeurt onder leiding van een stuurcomité waarin perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de Bouwmeester (bMa), Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde en de MIVB zetelen, naast de vertegenwoordigers van de ministers die bevoegd zijn voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, Economie en Mobiliteit.

Begeleidingscomité

De opvolging van de realisatie van het RPA wordt verzekerd door een begeleidingscomité waarin met name perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de Bouwmeester (bMa), Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde en Elsene, de MIVB, Brussel Stedelijke Ontwikkeling – Directie Stedenbouw (BSO-DS), Brussel Huisvesting, Citydev en het Agentschap Net Brussel vertegenwoordigd zijn, naast de vertegenwoordigers van de ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, Economie, Milieu, Mobiliteit en de staatssecretaris bevoegd voor Openbare Netheid.

Werkgroepen

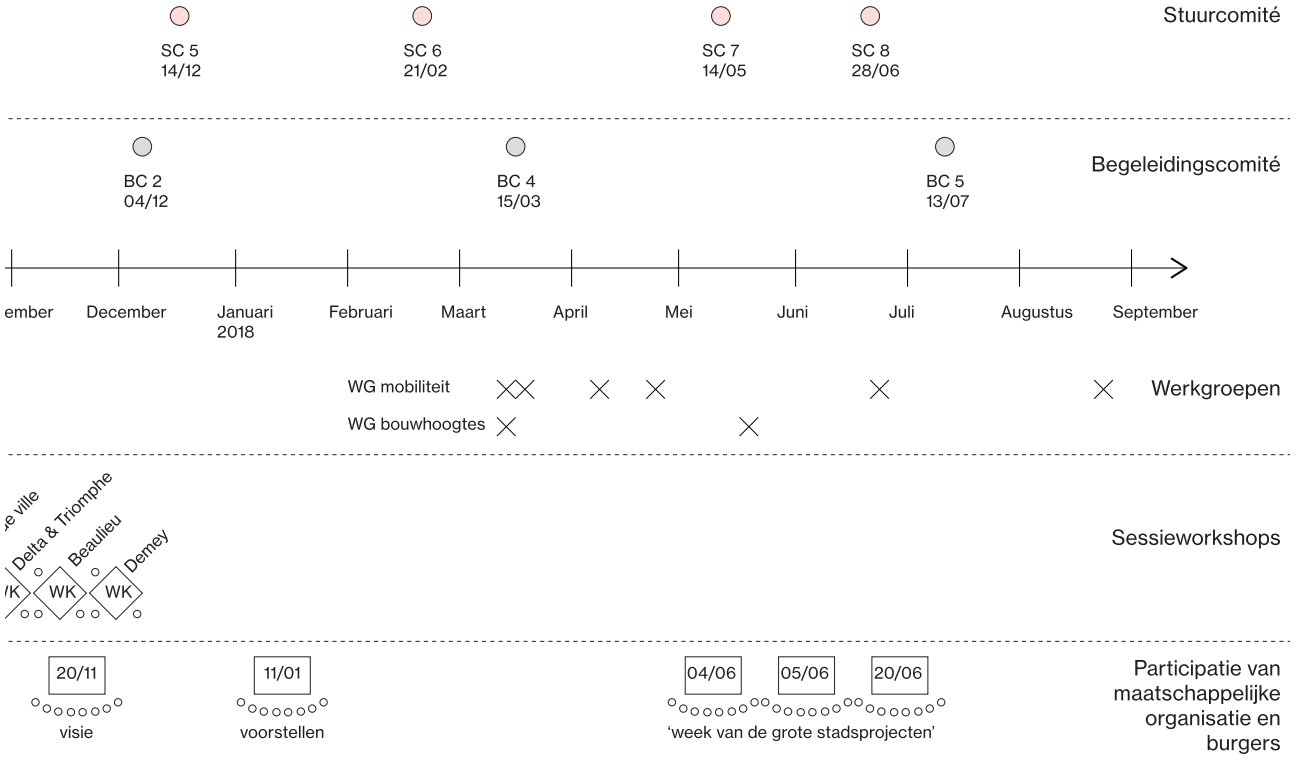
Er kwamen bijzondere werkgroepen bijeen om verschillende thema's te bespreken met de betrokken actoren:

- Werkgroep inzake mobiliteit op 14/03/2018, 22/03/2018, 5/04/2018, 20/04/2018, 21/06/2018 met perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, de gemeente Oudergem, de MIVB, MSI
- Werkgroep bouwhoogtes op 15/03/2018 met perspective.brussels, bMa, de gemeente Oudergem

Sessieworkshops

Er zijn workshops gehouden met betrekking tot de verschillende aangrenzende sites met alle publieke en private actoren die betrokken zijn bij hun herinrichting. Deze workshops waren de gelegenheid om inzicht te krijgen in de noden, belangen en bekommernissen van alle actoren en om met het studiebureau de stedenbouwkundige voorstellen te bespreken voor de verschillende sites die het RPA omvat. Deze workshops werden voorafgegaan door bilaterale ontmoetingen met de verschillende actoren.

- Workshop "Entrée de ville" (stadstoegang), 19/10/2017 met perspective.brussels, bMa, de gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, de TEC, De Lijn, het Parkeeragentschap van het BHG, Brussel Mobiliteit
- Workshop "Delta & Triomphe" (Delta & Triomflaan), 27/10/2017 met perspective.brussels, bMa, de gemeente Oudergem, de gemeente Elsene, Leefmilieu Brussel, de



MIVB, het Parkeeragentschap van het BHG, Brussel Mobiliteit, Cofinimo, Unibra, Thomas & Piron

- Workshop "Demey", 29/11/2017 met perspective.brussels, bMa, de gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, Cofinimmo, Redevco
- Workshop "Beaulieu", 16/11/2017 met perspective.brussels, bMa, de gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, Brussel Mobiliteit, het OIB, Tribeca, AG Real Estate, Immo Beaulieu

Participatie van maatschappelijke organisaties en burgers

Er werden participatiesessies georganiseerd met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties (verenigingen, wijkcomités, burgers enz.) om de noden, belangen en bekommernissen van alle actoren te begrijpen, de terreinkennis van de verschillende actoren te valoriseren teneinde het project te verrijken en van gedachten te wisselen over de lopende werkzaamheden.

Op 20/11/2017, om het ontwerp van het RPA en de grote oriëntaties van de visie voor het grondgebied voor te stellen en te bespreken, met 90 deelnemers

Op 11/01/2018, om de stedenbouwkundige voorstellen voor de aangrenzende sites voor te stellen en te bespreken, met 40 deelnemers

Op 4, 5 en 20/06/2018: sessies in het kader van de week van de grote stadsprojecten

Goedkeuring door de Regering in eerste lezing

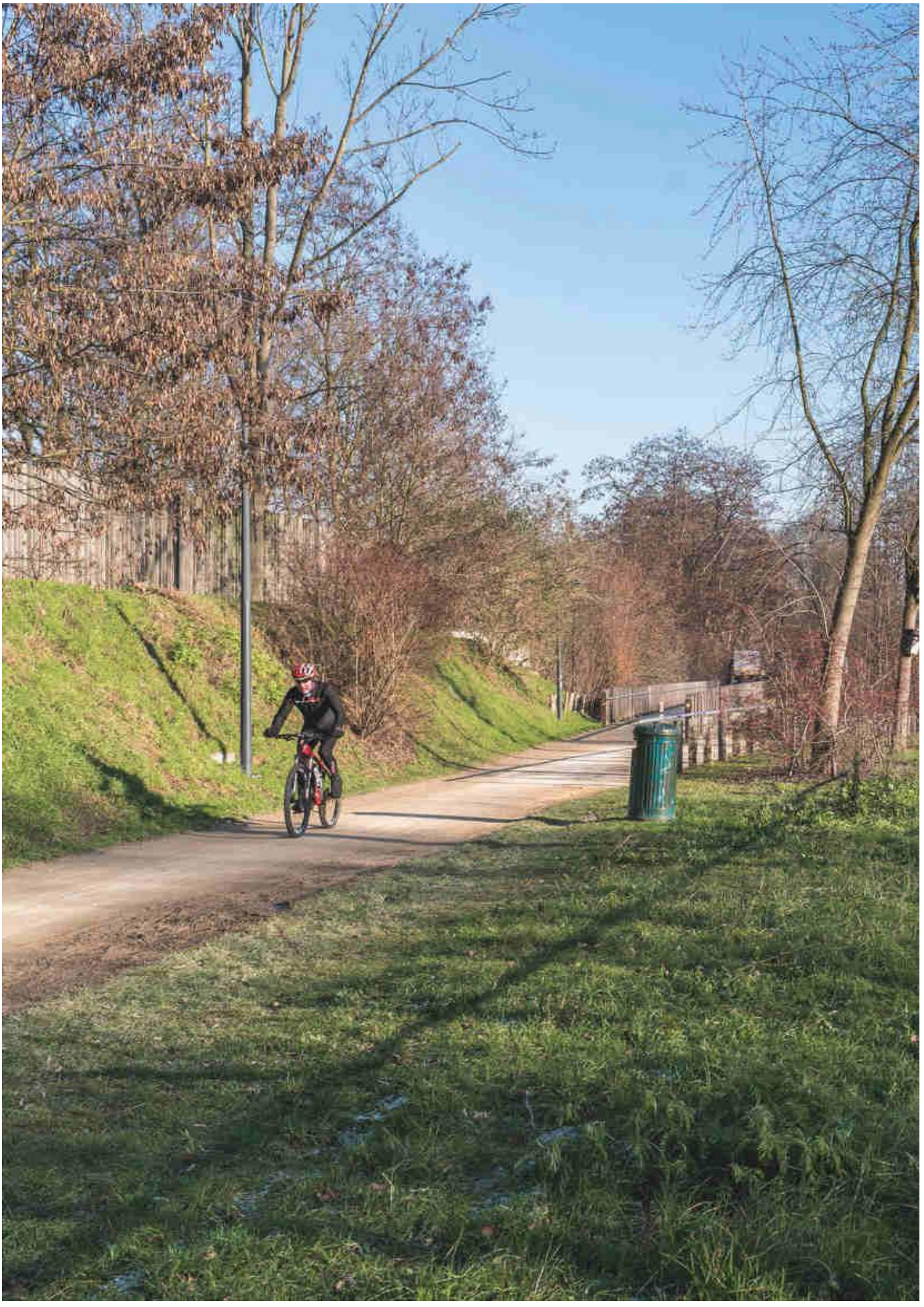
Op 16 mei 2019 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van het RPA in eerste lezing goedgekeurd.

Openbaar onderzoek

Het ontwerp werd van 10/10/2019 tot 9/12/2019 voorgelegd aan het openbaar onderzoek in de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde, Elsene, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Ukkel, Etterbeek en de Stad Brussel.

Advies van de gewestelijke ontwikkelingscommissie (GOC)

De GOC heeft op 09/07/2020 haar advies over het ontwerp van het RPA uitgebracht.



UITDAGINGEN VAN HET GEBIED

Gezien de punten die hierboven aangehaald werden in de diagnose, streeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambitie na:

De rol van de weginfrastructuur herzien

De uitdagingen van de vermindering van het autogebruik in het Brussels Gewest en de herkwalificatie van de stadstoegang Herrmann-Debroux vereisen noodzakelijkerwijs de invoering van verscheidene oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit. De snelweg E411 moet omgevormd worden in een stadsboulevard die multimodale mobiliteit ondersteunt en een collectieve ruimte is die voor uiteenlopende doeleinden wordt gebruikt. Dan zullen de stad en haar inwoners zich kunnen verzoenen met de infrastructuur.

Een vlotte doorgang tussen de wijken bewerkstelligen

Waar het stadsweefsel onderbroken werd door de E411 en het Deltacomplex, moeten nieuwe knooppunten gemaakt worden, zodat de as van de E411 gemakkelijker over te steken is, het groene en het blauwe netwerk weer met elkaar verbonden worden en de bouwblokken poreus zijn. Het stadsweefsel moet dus opnieuw aan elkaar geknoopt worden, op grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal.

De grote landschappen valoriseren

De stadstoegang beschikt over onmiskenbare landschappelijke kwaliteiten, die zichtbaar zijn vanaf Delta en vanaf het Zoniënwoud. Het is een contrastrijk landschap: majestueus natuurlijk erfgoed staat tegenover imposante wegvoorzieningen, open ruimtes en ruimtelijke segmentatie. Dit landschap moet in de kijker gezet worden. Het moet zichtbaar gemaakt worden en de contrasten moeten gevaloriseerd worden: de “roadscape” moet een “urbanscape” worden, die zijn grootstedelijke dimensie waardig is.

Plaatsen met meer stedelijkheid creëren om beter samen te leven

Het gebrek aan publieke pleinen in de hele perimeter, gekoppeld aan de zwakte van de publieke ruimtes en plaatsen alsook de functionalistische organisatie van de ruimte, dragen bij tot het randstedelijke karakter van het gebied en de manier van leven. De herkwalificatie van de stadstoegang en de bebouwing van Delta zijn een kans om een stedelijke omgeving te creëren waarin economische, sociale en residentiële activiteiten door elkaar lopen, wat de gezelligheid vergroot en het lokale samenleven stimuleert. Dit veronderstelt dat de economische roeping van het gebied wordt bevestigd en dat tegelijk ontmoetingsplaatsen worden gecreëerd (publieke ruimtes, handelszaken, educatieve, sociaal-culturele en sportieve voorzieningen enz.).

Veranderingen voorzien en op een geleidelijke en evolutieve manier begeleiden

Het tijdperk waarin de auto het voor het zeggen had, is voorbij. De infrastructuur die bij dat tijdperk hoorde, heeft het stadsweefsel grondig omgegooid. Hoewel ze relatief recent is, worden er tegenwoordig veel vraagtekens bij gezet. Om te voorkomen dat we in de toekomst opnieuw te maken krijgen met een onaangepaste stedelijke infrastructuur, moet de inrichting die als oplossing wordt voorgesteld, zo veel mogelijk omkeerbaar en flexibel zijn. Deze flexibiliteit zal het mogelijk maken in te spelen op de voortdurende en deels onvoorspelbare evolutie van de levensstijlen en vervoerswijzen (gekoppeld aan de technologische vooruitgang en de energietransitie), zodat de stad zich beter kan aanpassen en veerkrachtiger wordt. De weg naar een dergelijke evolutieve inrichting moet echter geleidelijk aan verlopen, zodat gedragsveranderingen worden begeleid en aangemoedigd en niet op een al te radicale manier worden afgedwongen.



VISIE EN TOTAALVISIE

Stadstoegang

Wanneer men een radicale verandering van een van de belangrijkste invalswegen van het Brussels Gewest plant, moet men deze infrastructuur en haar rol opnieuw een plaats geven, zowel op grootstedelijk niveau – wat betreft de bereikbaarheid en de "stadstoegang" – als op plaatselijk niveau – wat betreft de porositeit tussen de wijken en het beginsel "aanzet tot stad". De visie voor de stadstoegang Herrmann-Debroux-Delta is daarom gebaseerd op deze dubbele rol van de infrastructuur en op deze twee niveaus.

Op basis van een gedetailleerde analyse van de mobiliteit op en rond deze belangrijke verkeersader kunnen we een beeld vormen van de mogelijkheden om de infrastructuur te herkwalificeren op korte en middellange termijn en van de radicale veranderingen die de afbraak van het viaduct zal teweegbrengen.

Buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plant ook het Vlaamse Gewest, via De Werkvennootschap, de heraanleg van de oostelijke ring en het Leonardkruispunt, de N4, en de aanleg van nieuwe fietsverbindingen langs de E411.

De historische en ruimtelijke analyse van de relaties tussen de infrastructuren en het grondgebied dat ze doorkruisen, brengt de structurerende elementen aan het licht, alsmede de hefbomen om deze relaties radicaal te veranderen. De stadstoegang is meer dan een plotse overgang van het ene snelheidsregime in het andere. Ze is een opeenvolging van ruimtelijke situaties waarin het project klaarheid moet scheppen. De infrastructuur kan bovendien een belangrijke rol spelen in de verduidelijking van het bestaande weefsel en de toekomstige projecten.

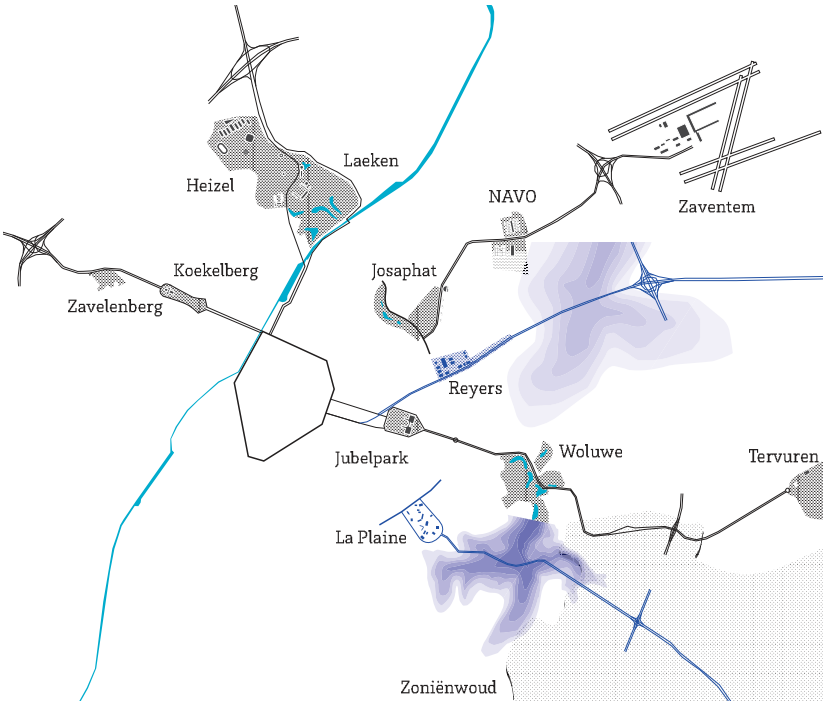
Dit Is Geen Boulevard

Er is van oudsher een nauwe band tussen de stadsontwikkeling en de ontwikkeling van infrastructuren. Steenwegen vormden directe verbindingen tussen de steden. Hun rechtlijnige tracés leidden tot lineaire ontwikkelingen waardoor stadstoegangen langgerekte opeenvolgingen werden van woningen, handels- en productieactiviteiten.

Vanaf de 19e eeuw namen de lanen de bovenhand. Zij structureerden de grootstedelijke ruimte. Grote publieke ruimtes waren een voorbode van de latere ontwikkelingen. De stadstoegangen zijn nu verbonden met het snelwegennet en worden gekenmerkt door structurerende landschappelijke ruimtes.

Heel anders gesteld is het met de twee recentste invalswegen van Brussel, de E40 en de E411. Zij zijn ontworpen als snelwegverbindingen en bevinden zich op plaatsen zonder stedelijke ontwikkeling, aan de achterzijde van de bestaande stadsweefsels. Hier en daar hebben voornamelijk randstedelijke structuren zich naast deze infrastructuren gevestigd.

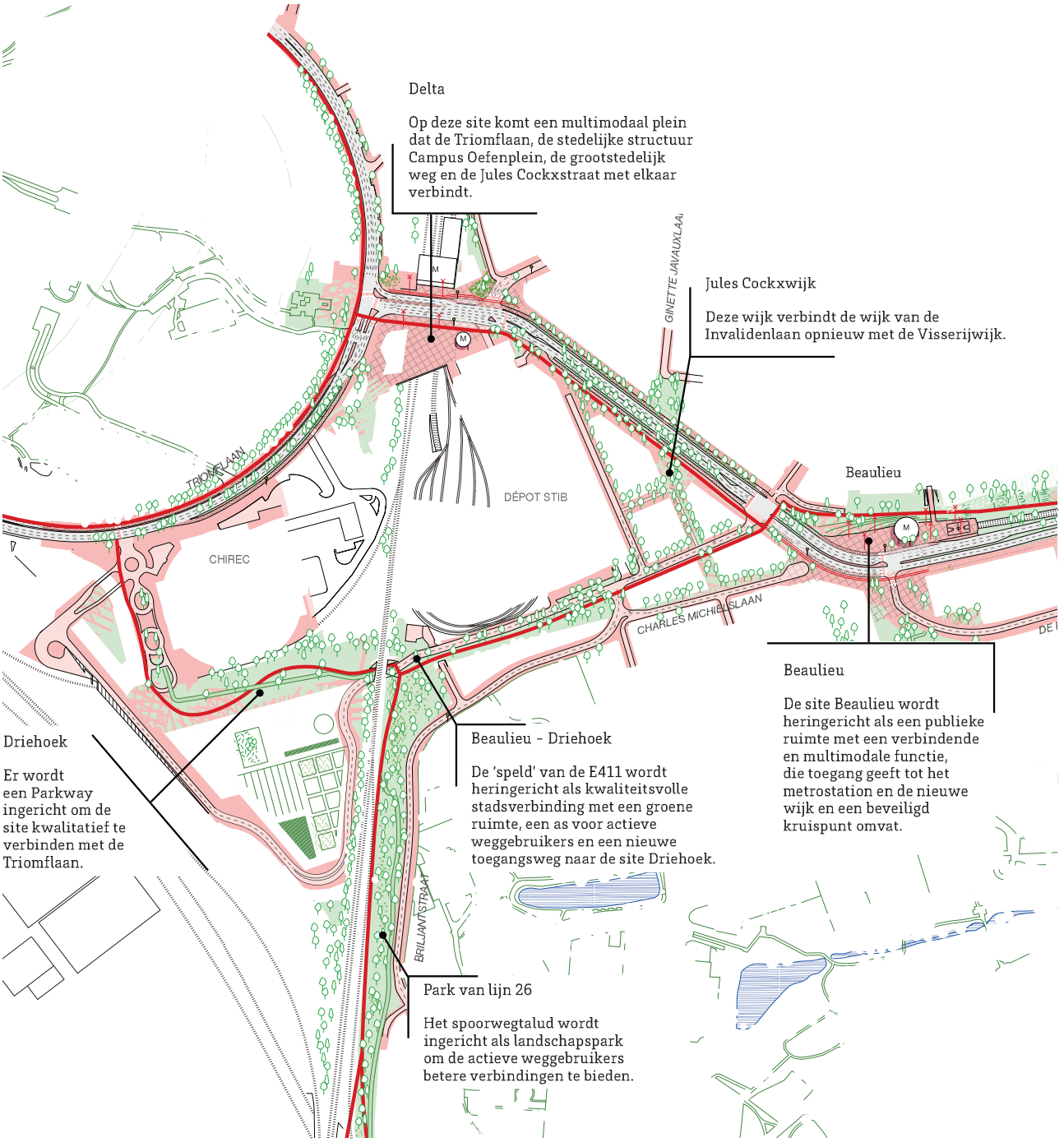
Bij de herkwalificatie van de stadstoegang Delta moeten we rekening houden met de typische kenmerken van een dergelijke infrastructuur en de specifieke relatie die ze heeft met de stad. Er moet één bijzondere figuur ontstaan die de wijken die ze doorkruist, samenbrengt. Deze bijzondere figuur, die zich onderscheidt van boulevards en lanen, vraagt om een eigen, aangepaste vormgeving.



↑ Schema: de grootstedelijke invalswegen

Herinrichting van de as E411

De herinrichting van de as E411 is een van de belangrijkste ambities van het ontwerp van het RPA Herrmann-Debroux om deze as om te vormen tot een stadsboulevard die de multimodale mobiliteit ondersteunt en de twee zijden van de E411 opnieuw met elkaar verbindt.

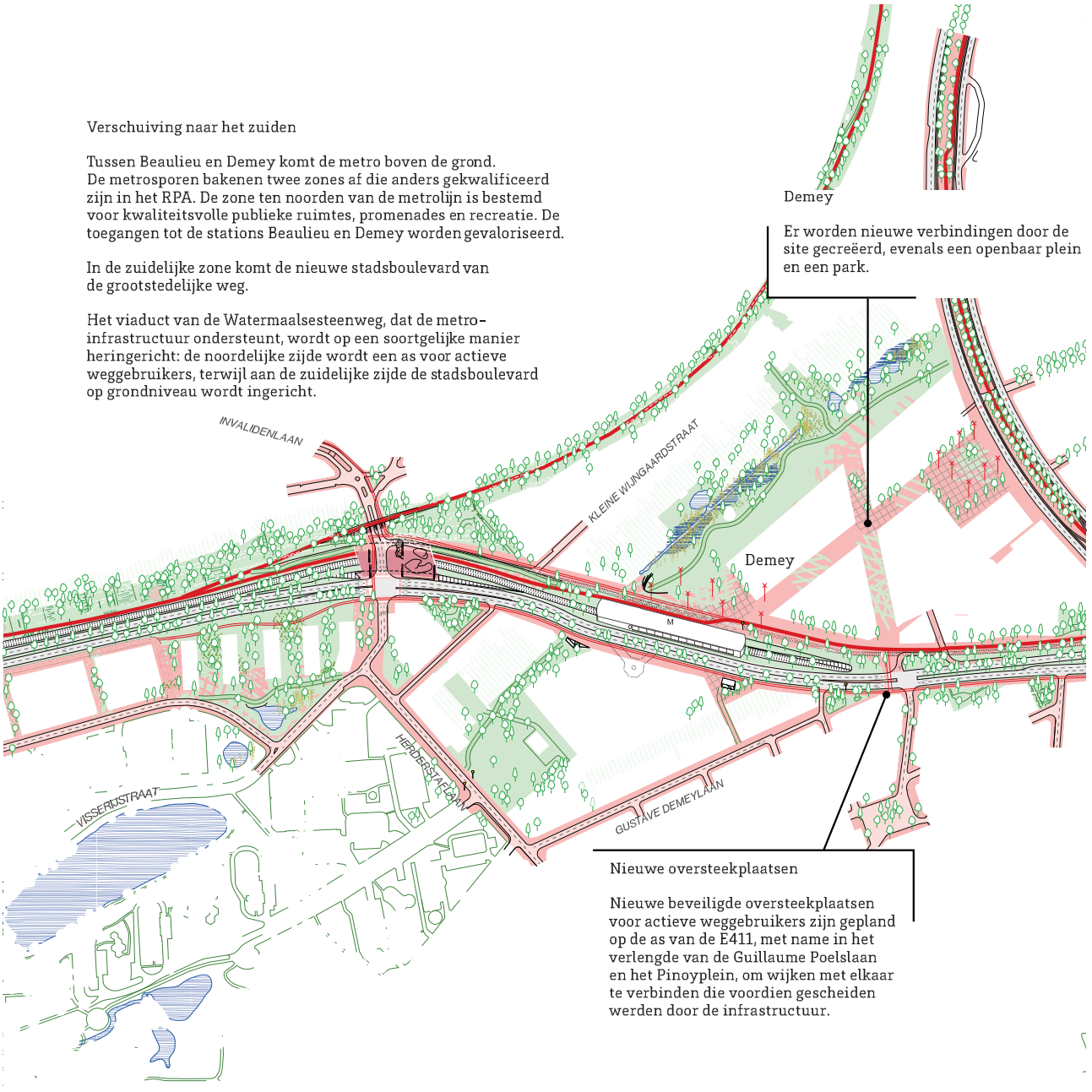


Verschuiving naar het zuiden

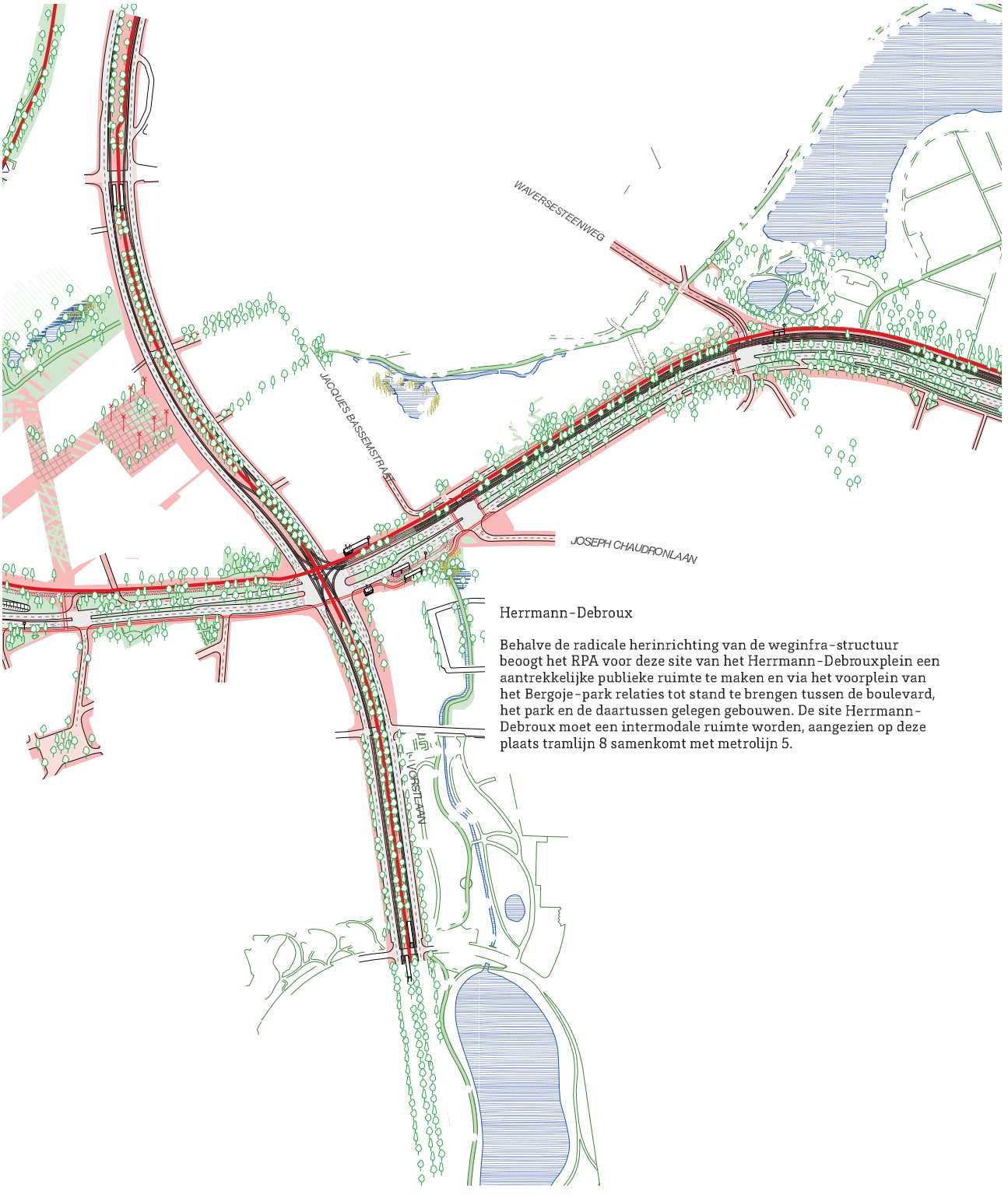
Tussen Beaulieu en Demey komt de metro boven de grond. De metrosporen bakenen twee zones af die anders gekwalificeerd zijn in het RPA. De zone ten noorden van de metrolijn is bestemd voor kwaliteitsvolle publieke ruimtes, promenades en recreatie. De toegangen tot de stations Beaulieu en Demey worden gevaloriseerd.

In de zuidelijke zone komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weg.

Het viaduct van de Watermaalsesteenweg, dat de metro-infrastructuur ondersteunt, wordt op een soortgelijke manier heringericht: de noordelijke zijde wordt een as voor actieve weggebruikers, terwijl aan de zuidelijke zijde de stadsboulevard op grondniveau wordt ingericht.

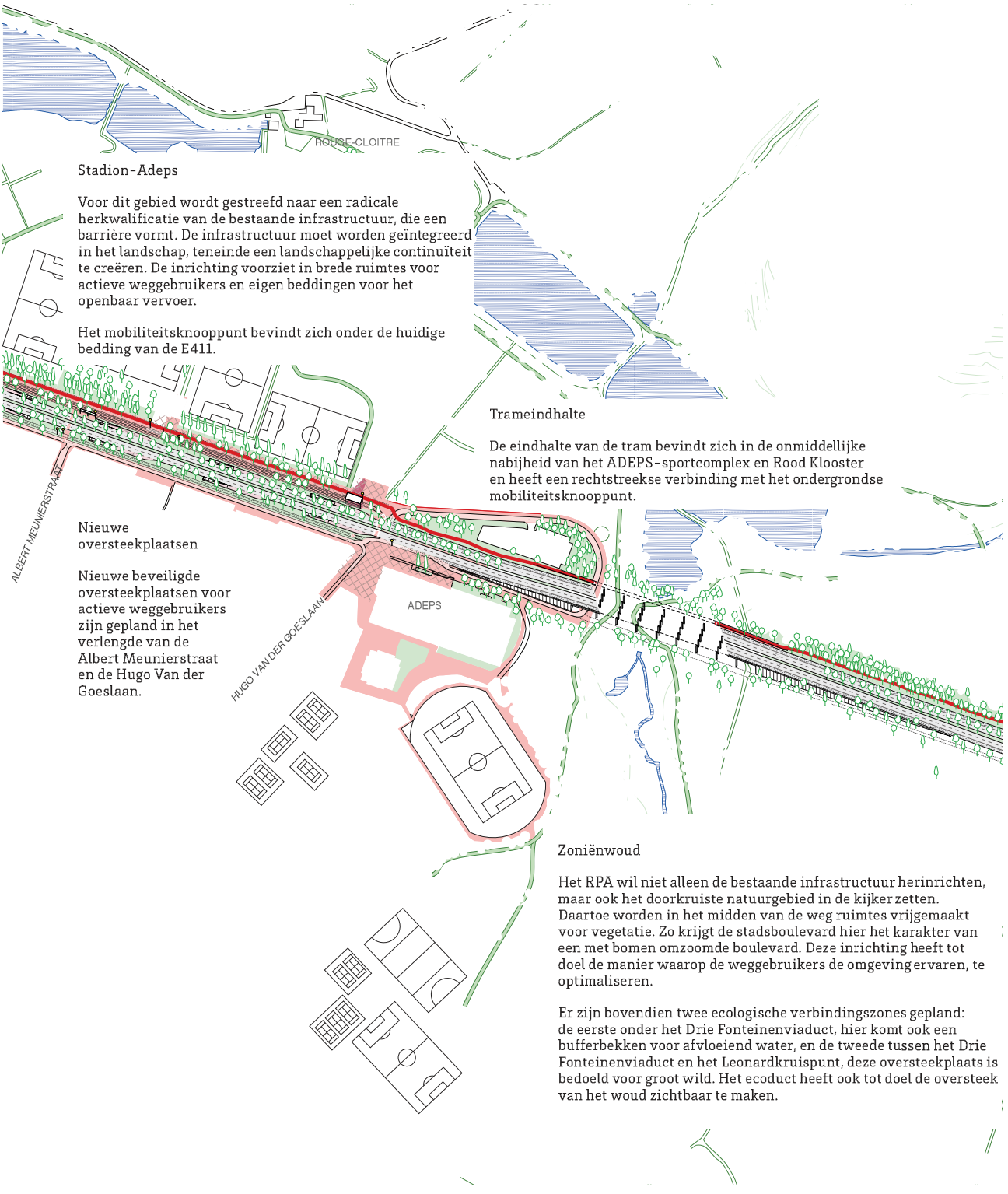


Herinrichting van de as E411



Herrmann-Debroux

Behalve de radicale herinrichting van de weginfra-structuur beoogt het RPA voor deze site van het Herrmann-Debrouxplein een aantrekkelijke publieke ruimte te maken en via het voorplein van het Bergoje-park relaties tot stand te brengen tussen de boulevard, het park en de daartussen gelegen gebouwen. De site Herrmann-Debroux moet een intermodale ruimte worden, aangezien op deze plaats tramlijn 8 samenkomt met metrolijn 5.



Stadion-Adeps

Voor dit gebied wordt gestreefd naar een radicale herkwalificatie van de bestaande infrastructuur, die een barrière vormt. De infrastructuur moet worden geïntegreerd in het landschap, teneinde een landschappelijke continuïteit te creëren. De inrichting voorziet in brede ruimtes voor actieve weggebruikers en eigen beddingen voor het openbaar vervoer.

Het mobiliteitsknooppunt bevindt zich onder de huidige bedding van de E411.

Trameindhalte

De eindhalte van de tram bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van het ADEPS-sportcomplex en Rood Klooster en heeft een rechtstreekse verbinding met het ondergrondse mobiliteitsknooppunt.

Nieuwe oversteekplaatsen

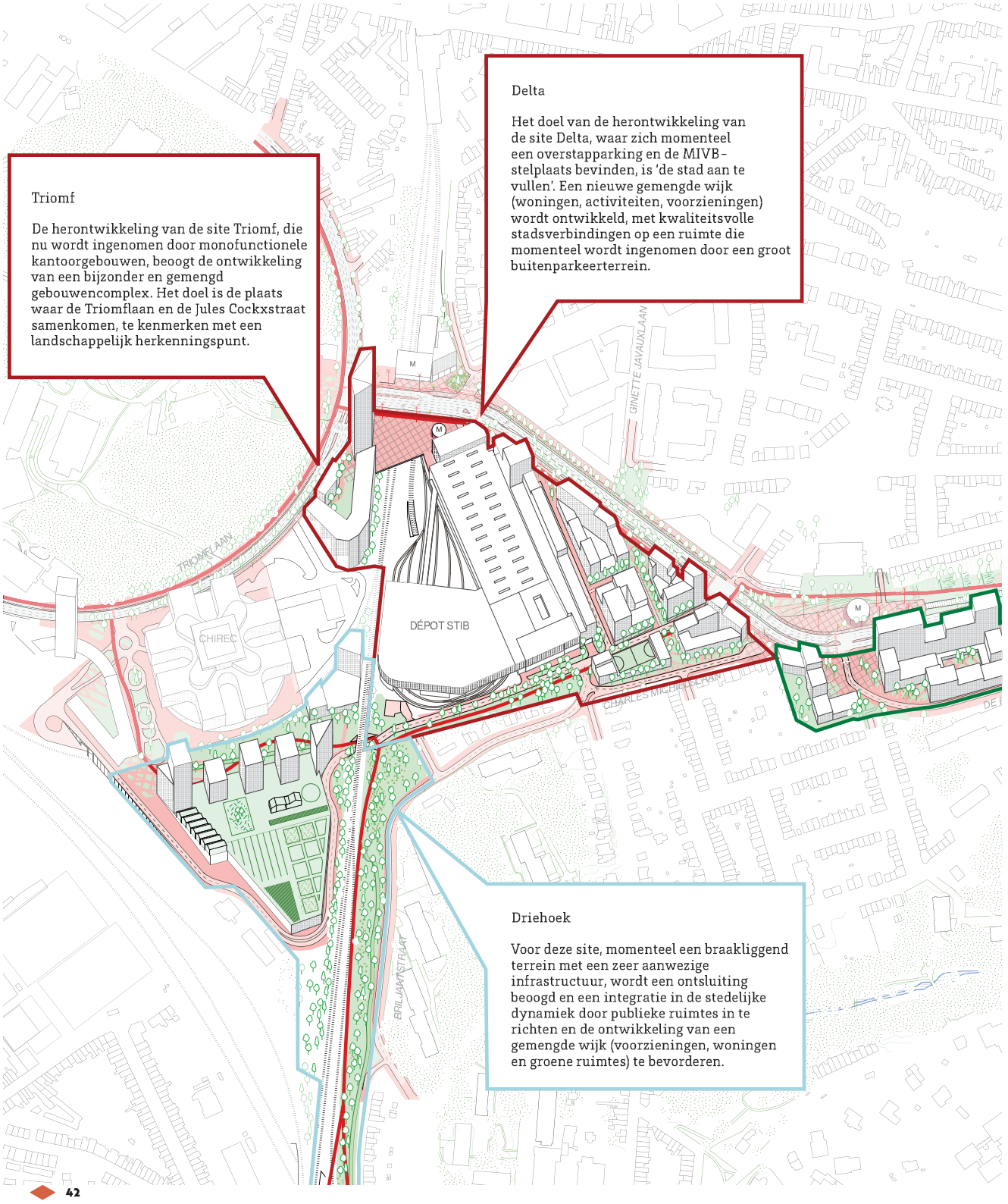
Nieuwe beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers zijn gepland in het verlengde van de Albert Meunierstraat en de Hugo Van der Goeslaan.

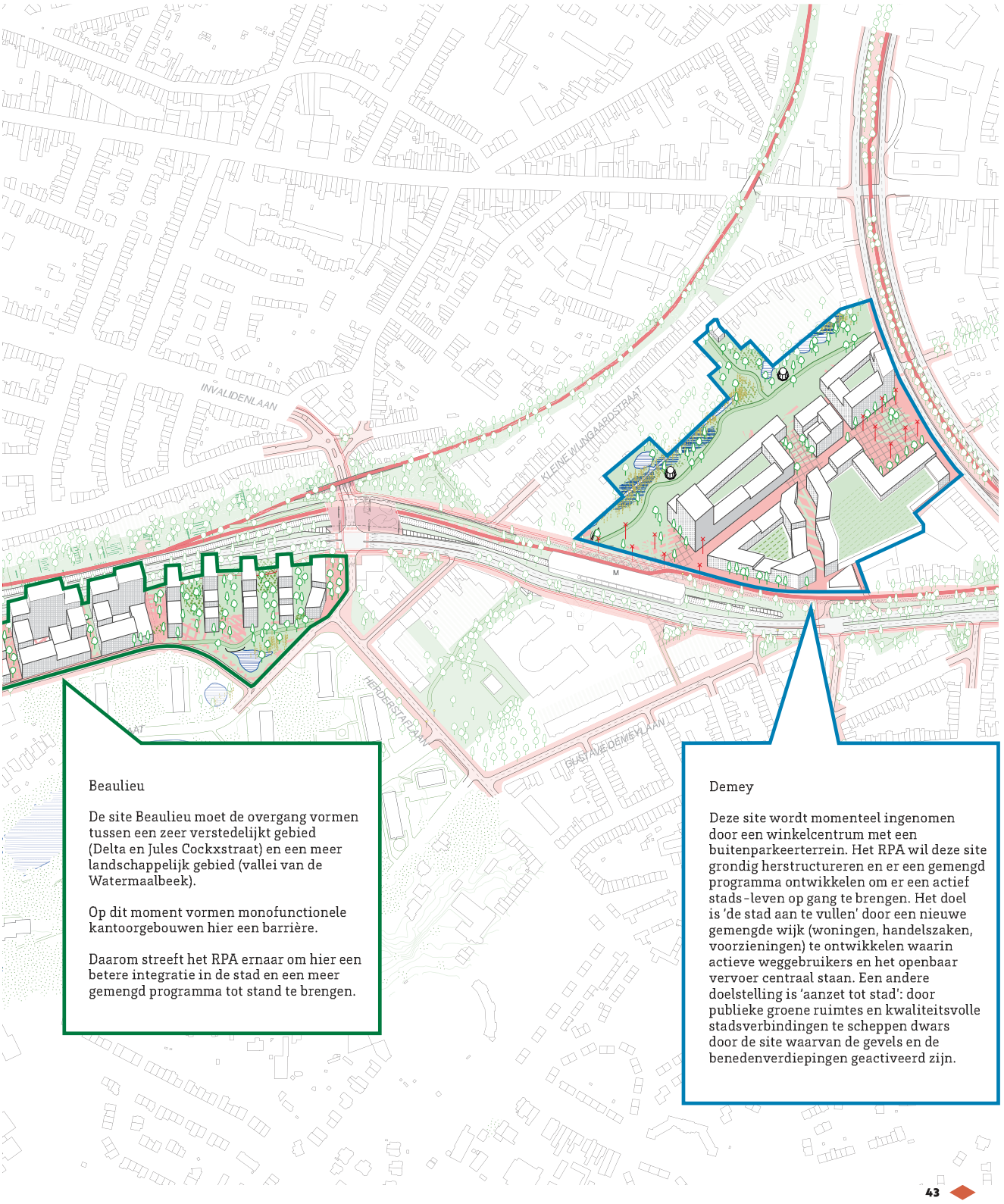
Zoniënwoud

Het RPA wil niet alleen de bestaande infrastructuur herinrichten, maar ook het doorkruiste natuurgebied in de kijker zetten. Daartoe worden in het midden van de weg ruimtes vrijgemaakt voor vegetatie. Zo krijgt de stadsboulevard hier het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. Deze inrichting heeft tot doel de manier waarop de weggebruikers de omgeving ervaren, te optimaliseren.

Er zijn bovendien twee ecologische verbindingszones gepland: de eerste onder het Drie Fonteinenviaduct, hier komt ook een bufferbekken voor afvloeiend water, en de tweede tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt, deze oversteekplaats is bedoeld voor groot wild. Het ecoduct heeft ook tot doel de oversteek van het woud zichtbaar te maken.

Doelstellingen per aangrenzende site





Beaulieu

De site Beaulieu moet de overgang vormen tussen een zeer verstedelijkt gebied (Delta en Jules Cockxstraat) en een meer landschappelijk gebied (vallei van de Watermaalbeek).

Op dit moment vormen monofunctionele kantoorgebouwen hier een barrière.

Daarom streeft het RPA ernaar om hier een betere integratie in de stad en een meer gemengd programma tot stand te brengen.

Demey

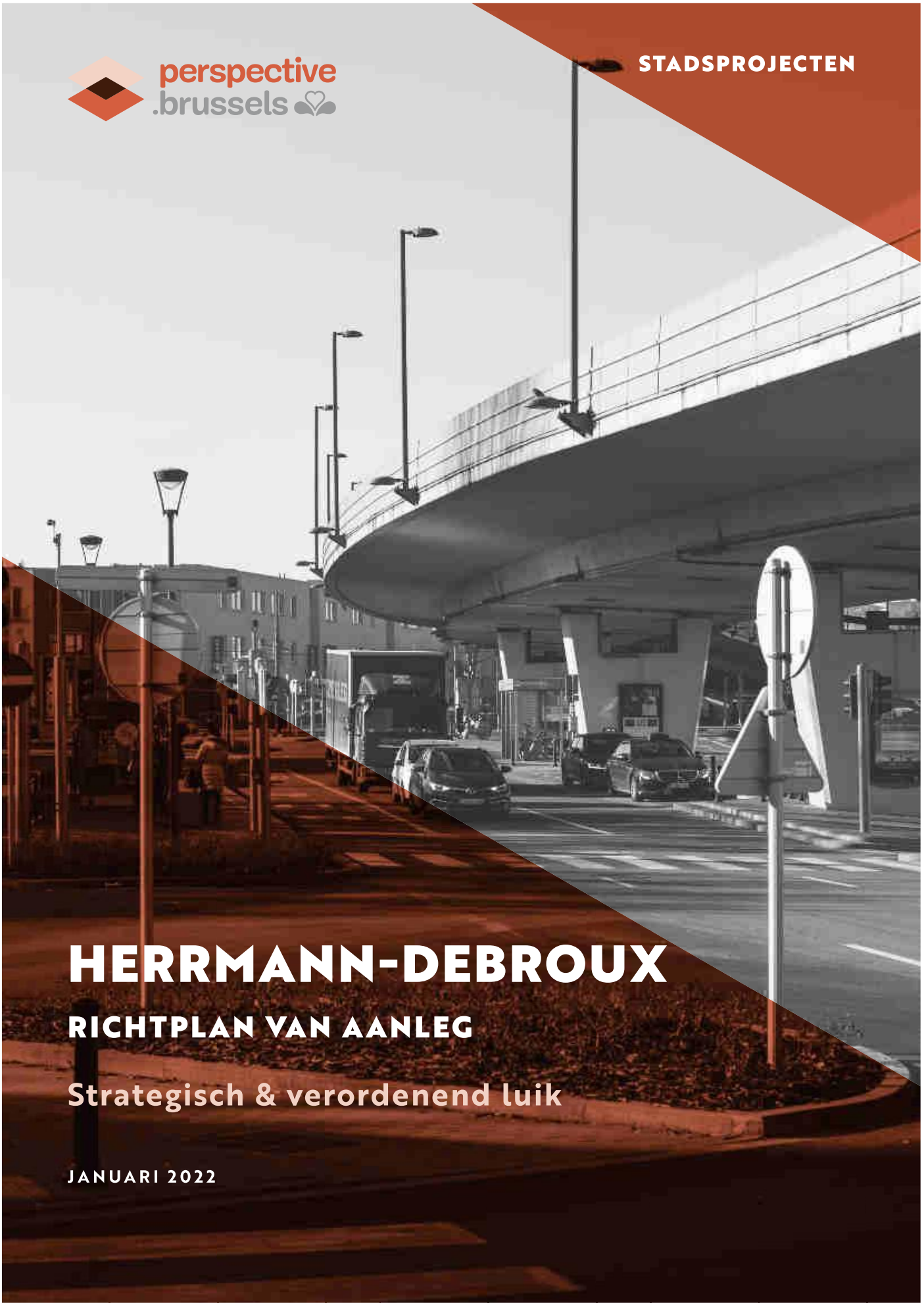
Deze site wordt momenteel ingenomen door een winkelcentrum met een buitenparkeerterrein. Het RPA wil deze site grondig herstructureren en er een gemengd programma ontwikkelen om er een actief stads-leven op gang te brengen. Het doel is 'de stad aan te vullen' door een nieuwe gemengde wijk (woningen, handelszaken, voorzieningen) te ontwikkelen waarin actieve weggebruikers en het openbaar vervoer centraal staan. Een andere doelstelling is 'aanzet tot stad': door publieke groene ruimtes en kwaliteitsvolle stadsverbindingen te scheppen dwars door de site waarvan de gevels en de benedenverdiepingen geactiveerd zijn.

perspective .brussels

Naamsestraat 59 / B-1000 Brussel / www.perspective.brussels

perspective .brussels

STADSPROJECTEN



HERRMANN-DEBROUX

RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

JANUARI 2022

STUDIE UITGEVOERD DOOR
ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris - Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

COVERFOTO
© Jonathan Ortegat

LAY-OUT
Tipik

CONTACT
herrmann-debroux@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
Antoine de Borman, Directeur-generaal van perspective.brussels – Naamsestraat 59, 1000 BRUSSEL.

De hier gepresenteerde resultaten zijn slechts ter informatie. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/05

HERRMANN-DEBROUX

RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

JANUARI 2022

perspective .brussels

ORG

d'ici là

COMMON GROUND ruimte maken

arieb CONSULTANTE

SWECO

INHOUD

STRATEGISCH LUIK 7

1. TOTAALVISIE — DOELSTELLINGEN 9

1.A. Algemene doelstellingen van het project 9

1.B. Totaalvisie - de stadstoegang herwaarderen 11
1.B.1. Territoriale verankering — bevestiging van de doorkruiste landschappen 14
1.B.2. Structuur — een raamwerk van publieke ruimten 20
1.B.3. Verstedelijking — vervollediging van de stad en/of correctie van de randen 28
1.B.4. Transversaliteit — verbindende publieke ruimten 34

1.C. Mobiliteitsstrategie 38
1.C.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen 38
1.C.2. Herinnering aan de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal 40
1.C.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA 42
1.C.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer 42
1.C.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer 44
1.C.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur 50
1.C.3.4. Parkeren 64

2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE 69

2.1. Site 1: Delta 75
2.1.A. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool 78
2.1.B. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen 82
2.1.C. Jules Cockxstraat 85
2.1.D. Jules Cockxwijk 86
2.1.E. Ruimte Michiels 93

2.2. Site 2: Driehoek 99
2.2.A. Park van Lijn L26 102
2.2.B. Parkway 104
2.2.C. Stadswijk met activiteiten en woningen 106

2.3. Site 3: Beaulieu 113
2.3.A. Beaulieuplein 116
2.3.B. Park van de oude spoorlijn 118
2.3.C. Voorplein van de kantoor- en woonwijk 120
2.3.D. Kantoor- en woonwijk 123
2.3.E. Watermaal viaduct 131

2.4. Site 4: Demey 137
2.4.A. Stadspark Demey 140
2.4.B. Voorplein Demey 142
2.4.C. Stadscentrum met woningen en handelszaken 144
2.4.D. Oversteekplaats Pinoyplein 149

2.5. Site 5: Herrmann-Debroux 155
2.5.A. Herrmann-Debrouxplein 158
2.5.B. Voorplein van her Bergojepark 162

2.6. Site 6: Stadion-Adeps 169

2.7. Site 7: Zoniënwoud 181

VERORDENEND LUIK 187

Grafische voorschriften 189

Schriftelijke voorschriften 189



STRATEGISCH LUIK

De tekst van het strategisch luik wordt aangevuld met commentaren, illustraties en architecturale referenties, die louter dienen ter illustratie en als voorbeeld. Aanbevelingen en nuttige referenties kunnen de geest van de tekst van het strategisch luik verduidelijken voor de lezer. Deze elementen mogen de planologische of stedenbouwkundige stappen en procedures niet beïnvloeden.

Dit document schetst de strategische visie op de stedelijke en landschappelijke inschrijving van de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 en de strategische principes voor de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen.

Het document bestaat uit twee grote hoofdstukken:

Het eerste hoofdstuk (Totaalvisie - Ambities, pagina 9) beschrijft de vier grote ambities van het RPA voor de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen. Deze ambities worden individueel voorgesteld en toegelicht op niveau van het hele RPA. De doelstellingen van het RPA worden beschreven volgens de verschillende thema's.

Dit hoofdstuk behandelt verder de oriëntaties die in het RPA werden gekozen voor de mobiliteitsstrategie die de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta moet mogelijk maken en bevorderen.

Het tweede hoofdstuk (Strategische opties per site, pagina 69) beschrijft de principes die gevolgd moeten worden bij ontwikkeling van de terreinen die grenzen aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta.

De perimeter van het strategisch luik verschilt van die van het verordenend luik. Aangezien het gaat om een mobiliteitsstrategie, moet het strategisch luik een groter grondgebied beslaan en met name de doorsteek van de E411 door het Zoniënwoud omvatten, terwijl er voor dit tracé geen verandering van de regelgeving vereist is.

1. TOTAALVISIE — DOELSTELLINGEN

1.A. ALGEMENE DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

De levenskwaliteit verbeteren

De levenskwaliteit in de wijken is een belangrijk aandachtspunt van het Gewest. Het RPA sluit hier mooi bij aan doordat het een verbetering van de levenskwaliteit in de wijken tot doel heeft. Dat vraagt om een matiging en vermindering van het verkeer op de E411 en past dus in de meer globale doelstelling van de Regering om het autoverkeer en de impact ervan op de levenskwaliteit en de veiligheid te verminderen in het hele gewest (met name in het kader van het Good Move-plan).De gewestelijke doelstelling is de doordringbaarheid voor het verkeer te verminderen in het hele gewest door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer dat de stad inrijdt te controleren). De middelen om dat doel te bereiken zijn vrij duidelijk: vermindering van de capaciteit, verbetering van de efficiëntie van de actieve modi en het openbaar vervoer, herinrichting van het Leonardkruispunt om bij de inrichting en signalisatie de ringwegen te bevorderen en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring, creëren van een knooppunt met een goede aansluiting op een openbaarvervoernet met een hoog dienstniveau die de verbinding maakt met het stadscentrum, bevorderen van de modal shift enz. Maar deze middelen moeten gekwalificeerd worden en een ruimtelijke dimensie krijgen. Het RPA kan worden beschouwd als een actieplan dat begeleidt, formaliseert, kwalitatief oriënteert, keuzes maakt en ervoor zorgt dat de acties coherent zijn met deze doelstelling, waarbij ook rekening wordt gehouden met de lopende projecten.

De herkwalificatie van de infrastructuur is een van deze kwalificerende acties. De bedoeling is om de nauwe band die er altijd geweest is tussen stadsontwikkeling en infrastructuren terug te vinden. Er wordt een nieuwe figuur voorgesteld die mobiliteit, landschap en stadsontwikkeling samenbrengt, zodat de infrastructuur weer een belangrijke rol kan spelen in de verduidelijking van het bestaande weefsel en de toekomstige projecten.

Van weginfrastructuur naar kwalificerende landschappelijke infrastructuur

De herkalibrering van de E411 beoogt een verandering van het statuut van deze infrastructuur. Het doel is een dialoog tot stand te brengen tussen de infrastructuur en de stedelijke ruimte. De infrastructuur mag niet meer louter beschouwd worden als een weginfrastructuur, maar moet gezien worden als een multimodale landschappelijke infrastructuur die op lokaal niveau banden smeedt, doorlopende ruimten vrijmaakt voor de vegetatie, de actieve modi en het openbaar vervoer en daarbij het wegverkeer optimaliseert en matigt.

Afstappen van een lineair ontwerp langs de infrastructuur en kijken naar overkoepelende lokale logica's

De herkwalificatie van de E411 is de gelegenheid om niet meer alleen te kijken naar de lineaire logica's die samenhangen met de infrastructuur, maar ook naar de transversale aspecten. De herkalibrering van de infrastructuur en de ontwikkelingsprojecten moeten het mogelijk maken transversale landschappelijke en programmatorische continuïteiten en coherenties te ontdekken of te ontwikkelen. Zij worden momenteel belemmerd door de rijstroken, de hellingbanen van de viaducten en de grondinname van de bovengrondse metro.

Aanzet tot stad

De globale ambitie die richting geeft aan de stedelijke ontwikkelingen bestaat erin om van logica's op suburbaan niveau die enkele huidige ontwikkelingen kenmerken, over te stappen naar logica's op meer stedelijk niveau. Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het RPA een programmatorische en sociale mix creëren (door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen) en bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De stadsontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschappelijke infrastructuur

Deze ontwikkelingen zijn gericht op de nieuwe landschappelijke infrastructuur die wordt voorgesteld. De bedoeling is om de landschappelijke relaties te versterken die worden ingevoerd door de stedelijke ontwikkelingen die de grenzen ervan versterken, ze activeren en duidelijk definiëren. Bij de stadsontwikkeling komt het er ook op aan om de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk af te bakenen. Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

De programma's bundelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten

In samenhang met het streven naar minder verkeer wil het RPA programma's ontwikkelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten, vooral in de gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De bedoeling is om landschappelijke en programmatorische figuren te creëren die een eigen identiteit hebben maar goed geïntegreerd zijn in hun wijk.

Opportunistische strategie - flexibele fasering

Radicale veranderingen realiseren op korte en middellange termijn is een sterk streven van het RPA De afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct volstaat niet om de infrastructuur over het hele traject te herkwalificeren. Door bepaalde delen te herkalibreren kan van bij de eerste ingrepen een kwaliteitsvolle publieke ruimte worden gecreëerd, als voorbode van de veranderingen die op langere termijn op grote schaal zullen worden gerealiseerd. Het RPA past in het perspectief van een (nader te bepalen) fasering zodat ontwikkelingen die tot een substantiële toename van het aantal verplaatsingen kunnen leiden (zonder ad-hocmobiliteitsoplossing), pas mogen worden toegestaan nadat de wegeninfrastructuur is bijgestuurd (oa met een parkeeraanbod buiten de openbare weg) en openbaar vervoer en infrastructuur voor actieve modi operationeel zijn, zodat ze een stimulerende rol kunnen vervullen bij de modale verschuiving in overeenstemming met de mobiliteitsvisie die het RPA en het Brussels Gewest uitdragen.

1.B. TOTAALVISIE - DE STADSTOEGANG HERWAARDEREN

De strategische visie van het RPA voor het gebied van de E411 wordt gedetailleerd beschreven op basis van de vier grote ambities:

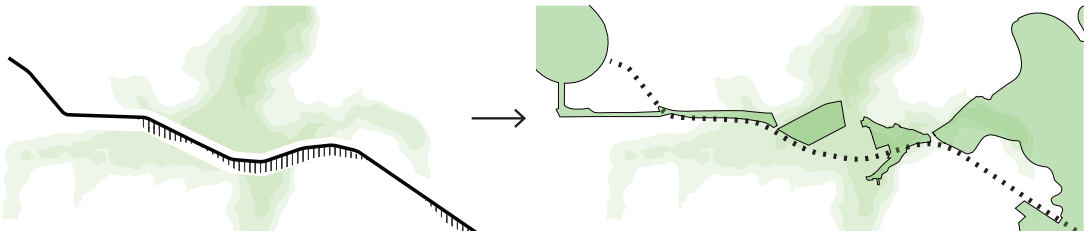
- territoriale verankering,
- structuur,
- verstedelijking,
- transversaliteiten.

Bij elke ambitie hoort een kaart met de ruimtelijke voorstelling op schaal van het RPA.

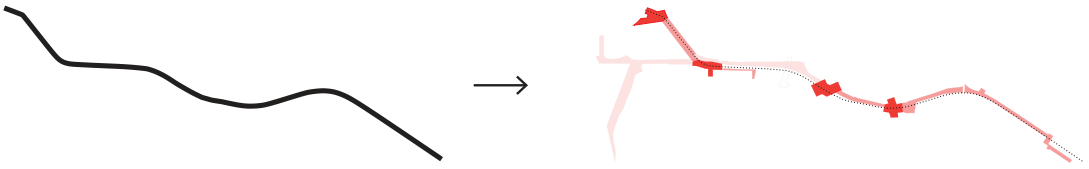
Een begeleidende tekst bij deze kaarten en schema's maken de oriëntaties en strategische doelstellingen van elk van deze ambities binnen het RPA duidelijk.

In het RPA wordt een onderscheid gemaakt tussen oppervlakken en vectoren. Oppervlakken zijn duidelijk afgebakende strategische ruimten waaraan specifieke kwaliteiten zijn verbonden. Vectoren zijn verhoudingen of strategische banden die moeten worden versterkt of gecreëerd, naargelang hun bijzonderheden.

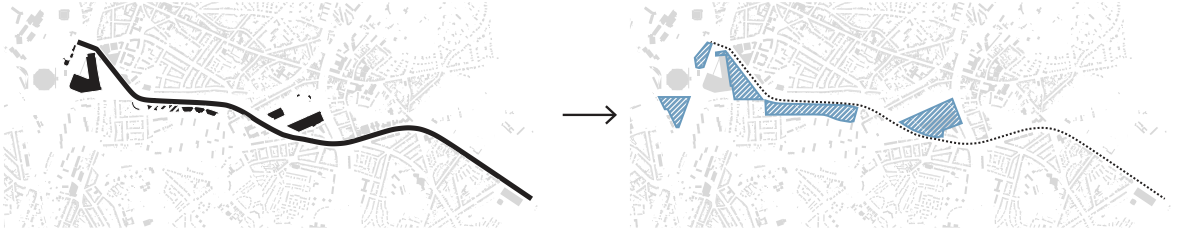
Territoriale verankering: bevestiging van de doorkruiste landschappen



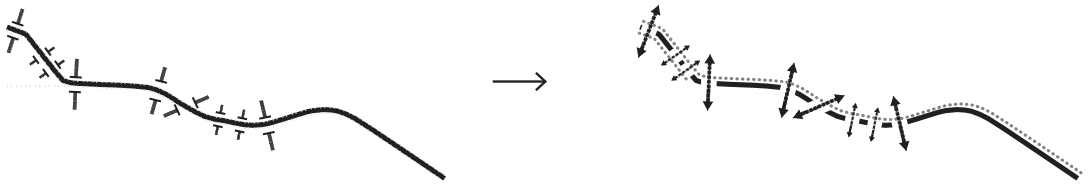
Structuur: een raamwerk van publieke ruimten



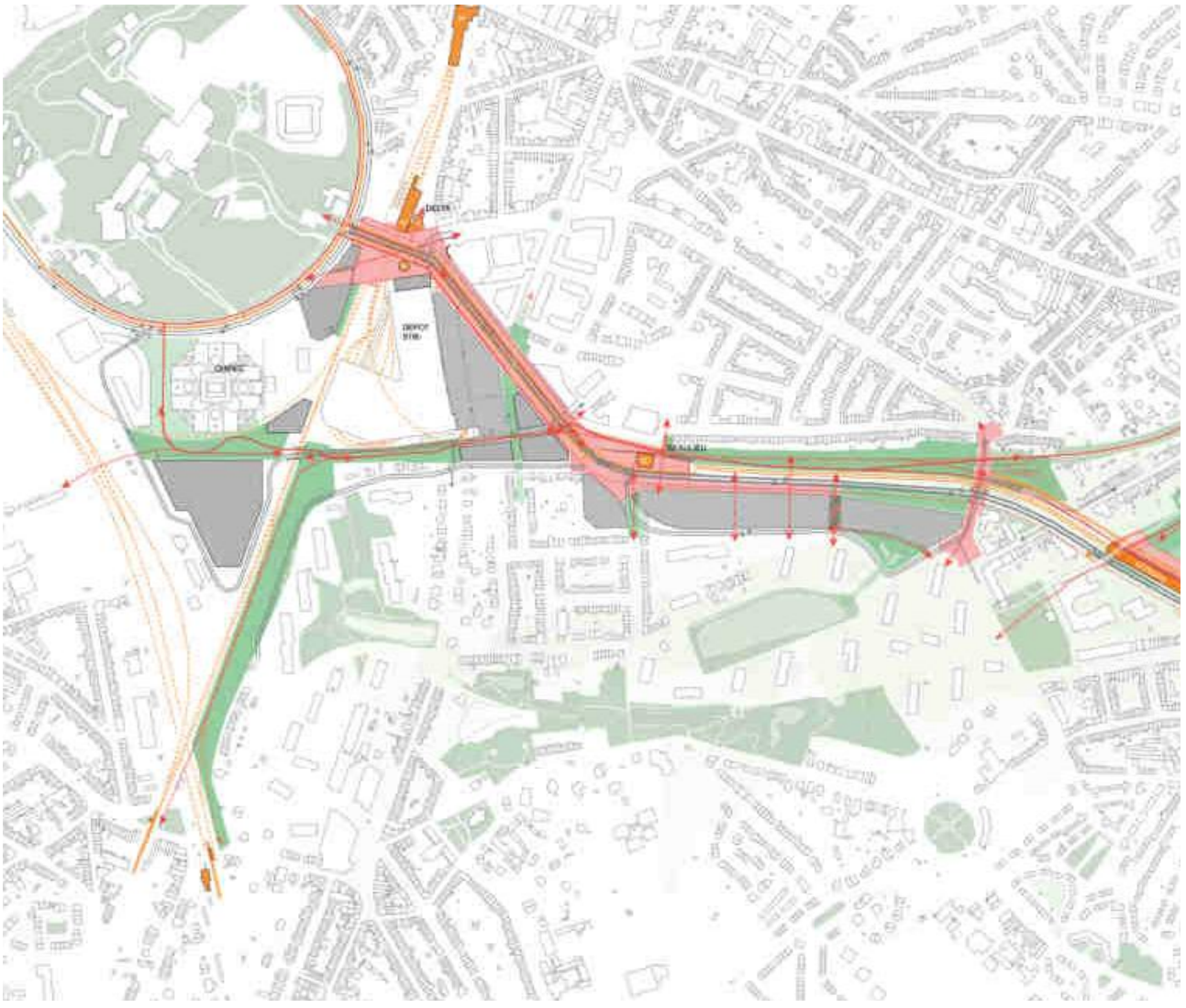
Verstedelijking: aanvullen van de stad en/of correctie van de randen



Transversaliteit: verbindende publieke ruimten

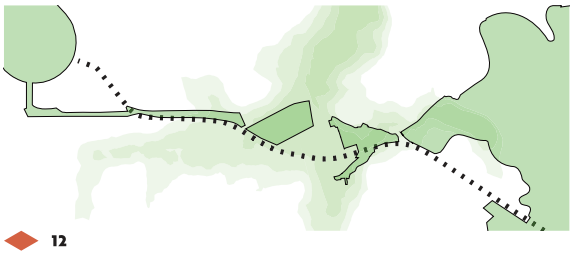


Synthese



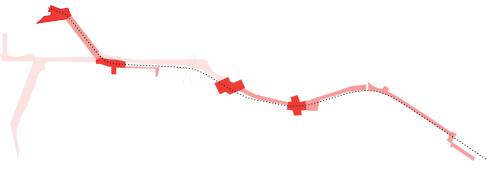
Territoriale verankering: Bevestiging van de doorkruiste landschappen

Het stadstoegangsgebied van de E411 wordt gekenmerkt door een bundel lineaire wegen die zich volledig onttrekt aan de omstandigheden en eigenschappen van het gebied dat deze wegen doorkruisen en fragmenteren. Het RPA heeft tot doel de bestaande landschappelijke structuren te versterken en het landschap van de infrastructuur om te vormen tot een verbindend landschap, steunend op de geografie en de inrichting van structurerende transversale figuren.

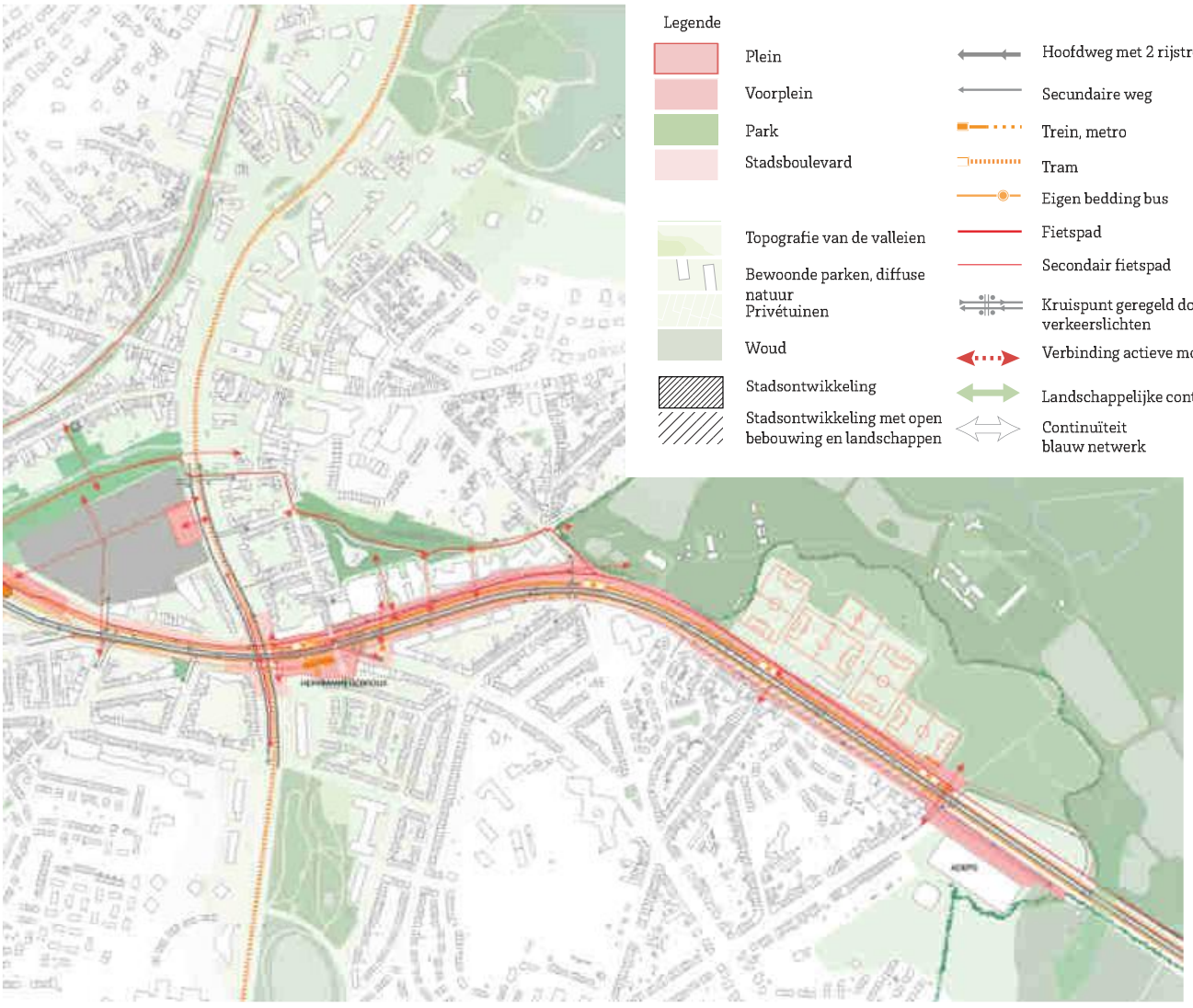


Structuur: een raamwerk van publieke ruimten

Het RPA beoogt door een raamwerk van publieke ruimten een nieuwe stedelijke structuur te genereren op ruimten die worden gewonnen van de infrastructuur. De uitdaging bestaat erin een bemazing te creëren die de lokale contexten en de gewestelijke omvang van de stadstoegang op elkaar afstemt en ondersteunt. Deze publieke ruimten beantwoorden aan het schrijnende gebrek aan kwaliteitsvolle ruimten langs de E411. Ze verbeteren de leefomgeving en genereren continuiteiten en centrale plaatsen in deze gefragmenteerde stedelijke omgeving.



Strategische synthesekaart van het RPA



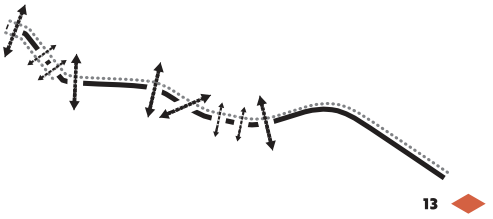
Verstedelijking: aanvulling van de stad en/of correctie van de randen

Het bebouwde landschap langs de E411 wordt nu gekenmerkt door een zekere fragmentering, suburbane elementen en monofunctionaliteit. Een doelstelling van het RPA bestaat erin om een stedenbouwkundig totaalkader te creëren waarbij de bebouwing wordt geïntegreerd in een stedelijke en coherente logica, gearticuleerd rond publieke en landschappelijke ruimten die zijn verbonden aan de herkwalificatie van de infrastructuur, teneinde een bebouwd kader te creëren van actieve gevels rond deze nieuwe ruimten, de wijken met elkaar te verbinden en een actief stedelijk leven op gang te brengen.



Transversaliteit: verbindende publieke ruimten

De E411 vormt nu een breuk met het omringende gebied. Het RPA heeft dan ook tot doel coherenties en continuïteiten te vinden en te ontwikkelen die de infrastructuur overkoepelen. Door te zorgen voor meer en gevarieerdere verbindingen, zowel aan weerszijden van de E411 als naast deze verkeersader, wil het RPA op lokale en supralokale schaal banden scheppen en de leefomgeving en manier waarop deze gebruikt wordt, duurzaam veranderen.



1.B.1. Territoriale verankering — bevestiging van de doorkruiste landschappen

De herkwalificatie van de E411 betekent een radicale verandering van een van de belangrijkste toegangsgebieden van het Brussels Gewest. Het is ook een uitzonderlijke gelegenheid en een conditio sine qua non voor de stedelijke ontwikkeling van de wijken die door de infrastructuur worden gefragmenteerd. Komaf maken met het landschap van de infrastructuur betekent overschakelen van de logica van een lineaire en autonome wegenbundel naar een landschap dat de verschillende entiteiten met elkaar verbindt, van Delta tot aan het Leonardkruispunt in het Zoniënwoud. Dit verbindende landschap veronderstelt dat de infrastructuur haar karakter ontleent aan het landschap en de geografie die ze doorkruist, in plaats van aan haar autonome aard.

Het RPA wil steunend op de geografie grote landschappelijke figuren onthullen die een structurerende rol spelen: de valleien van de Woluwe en haar bijrivieren de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek, het Zoniënwoud en de naaste omgeving van het Oefenplein.

Het begin van het Herrmann-Debrouxviaduct ligt in de Woluwevallei. De afbraak van het viaduct ten voordele van een herwaardering van de bodem zou een uitgestrekte publieke ruimte creëren, een continu landschap van het Bergojepark in het noorden tot een netwerk van parken langs de Vorstlaan in het zuiden. Dit streven om bijzondere aandacht te besteden aan de geografie en de aard van de bodem wordt ingegeven door de kwetsbaarheid van de geherkwalificeerde gebieden. Op de valleibodem heerst immers een overstromingsrisico, dat alleen maar toeneemt doordat het regenwater tegenwoordig bijna altijd wordt afgevoerd naar een verzadigd rioleringsnet. Rationeel waterbeheer in een natuurlijk milieu is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor de stedelijke ontwikkeling in de vallei.

Het Zoniënwoud is een belangrijk nabijgelegen stuk natuur in het Brussels Gewest. De doorkruising ervan moet worden geïntegreerd in een natuurlijk gebied. Het RPA houdt in dit verband rekening met het Beheerplan van het Zoniënwoud en het plan Horizon+.

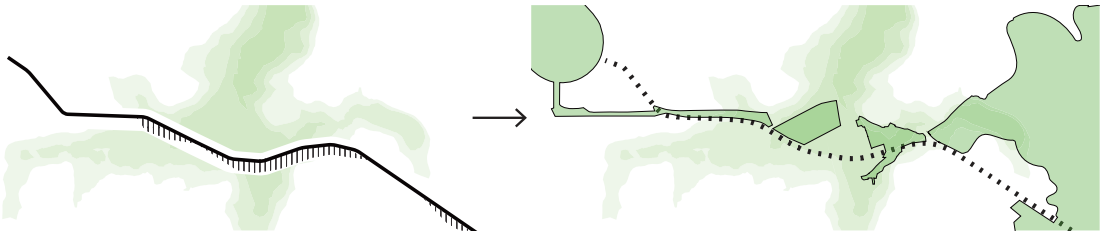
Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- de doorkruiste landschappen bevestigen door een leesbaarheid van de geografie;
- ontwikkelen van transversale maatregelen met een positief effect op de natuur en de biodiversiteit;
- opnieuw landschappelijke continuïteiten aan weerszijden van de E411 tot stand brengen en zo de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur tot het minimum beperken;
- het groene en het blauwe netwerk, die beide worden onderbroken door de E411, aanvullen, in het bijzonder de Watermaalbeek, stroomopwaarts en stroomafwaarts;
- maximaliseren van de doorlaatbaarheid en de vergroening van de publieke ruimten;
- een duurzaam waterbeheer integreren in de inrichting, afgestemd op het valleilandschap
- lokale groene ruimten creëren die passen bij de geografische omstandigheden, de huidige wijken en de toekomstige ontwikkelingen;
- de open ruimten zo programmeren dat ze verblijfs-, activiteits- en bestemmingsplaatsen worden op lokale en supralokale schaal;
- opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwoud.

Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- aanpassen van het wegprofiel ter hoogte van het Zoniënwoud om de doorkruising van dit landschap te markeren;
- aanpakken van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarderen en een ecologische verbinding te scheppen, aangezien de parkeerplaatsen onder het viaduct kunnen verdwijnen doordat er een mobiliteitshub wordt aangelegd;
- realisatie van een bezinkingsvijver (in de vorm van een bufferbekken of een lagunegebied) voor de duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water aan het Drie Fonteinen;
- aanleg van een publieke en landschappelijke ruimte langs de noordelijke rand van de E411 vanaf het ADEPS-sportcomplex;
- het creëren van verbindingen tussen het Bergojepark en de nieuwe laan;
- versterken van de landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergojepark;
- valorisatie van het groen en blauw netwerk van de Watermaalbeek (Reigerbospark, Tercoignepark) aan de andere kant van de E411 door de aanleg van een nieuwe groene ruimte 'stadspark Demey';
- openleggen van de Watermaalbeek op landschappelijke wijze binnen deze nieuwe groene ruimte;
- opwaarderen van het blauwe netwerk van de Watermaalbeek en landschappelijke opening van de beek binnen deze nieuwe groene ruimte;

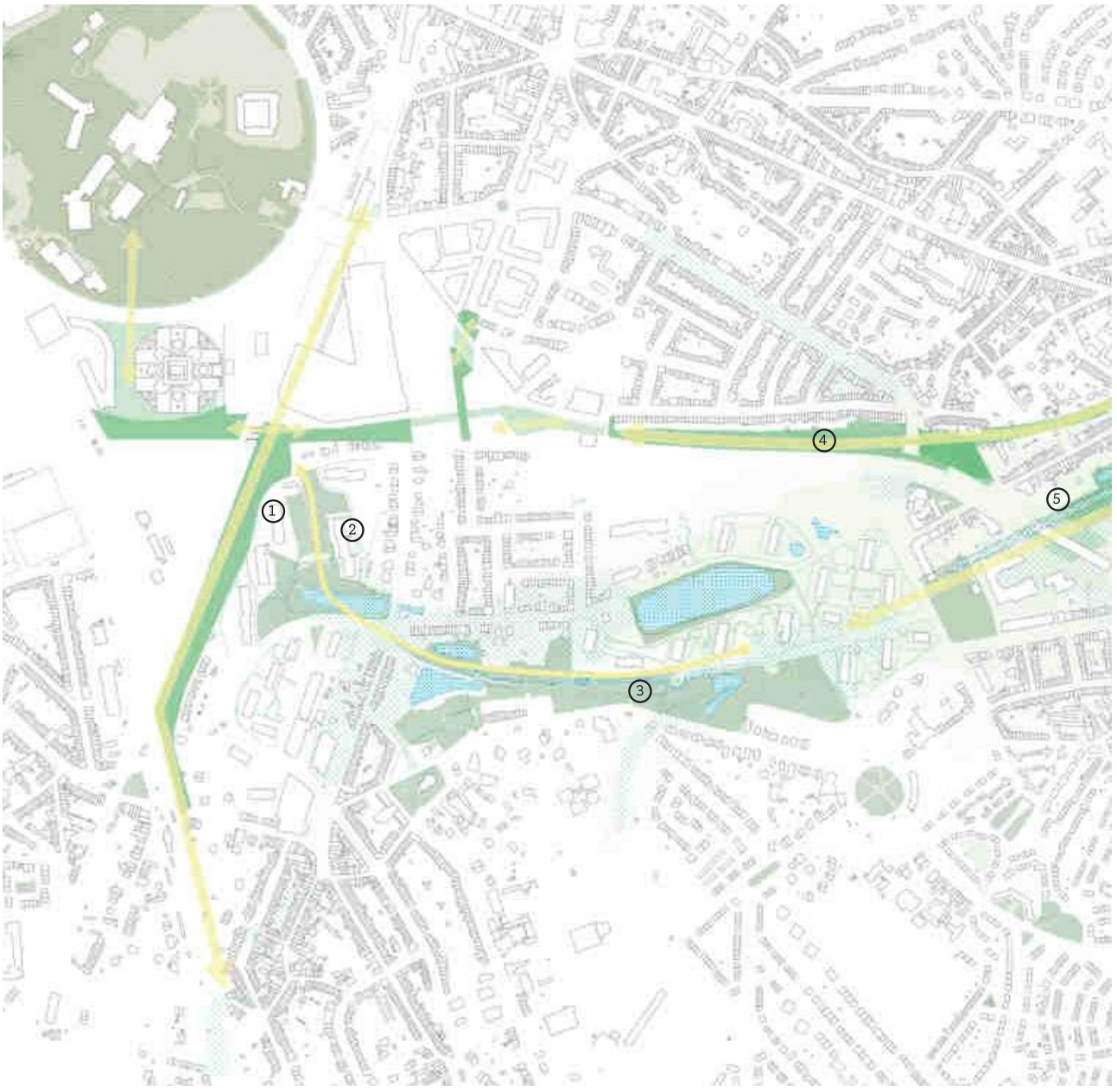
Territoriale verankering: een natuurlijke sokkel, wedersamengestelde landschappen



- verbredien en voortzetten van de Groene Wandeling van het metrostation Demey tot Triomflaan, via de Deltadriehoek en tot het station Watermaal langs lijn 26, waarbij de aanleg van deze verbindingsparken een meerwaarde vormt voor de topografie, de doorgangen en de bijzondere landschappelijke omstandigheden;
- duurzame en geïntegreerde opvang van het afvloeiend water in de vallei van de Watermaalbeek (in het bijzonder regenwater van het CHIREC via bestaande sluizen) ter compensatie van de bouwprojecten in de Deltadriehoek;
- inrichten van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt.

Op regelgevend vlak vertaalt deze ambitie zich in het creëren van parkgebieden en gebieden van landschappelijke continuïteit.

HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG



1 Park van lijn 26

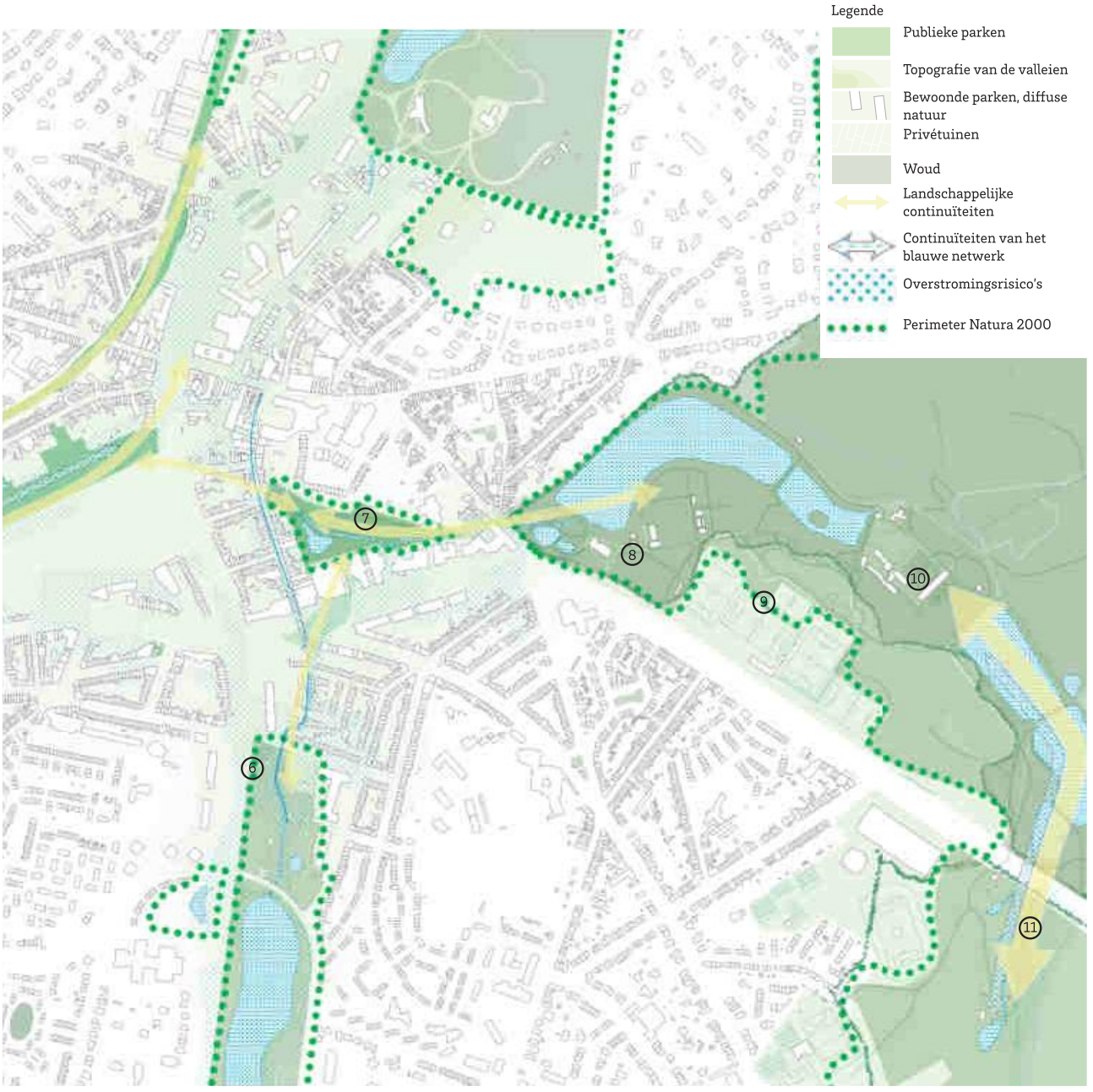
2 Tercoignepark (bestaand)

3 Bewoonde vallei van de Watermaalbeek-Reigerbospark (bestaand)

4 Park van de oude spoorlijn

5 Stadspark Demey

Strategische kaart 'Territoriale verankering'



6 Woluwevallei Vorstlaan Senypark (bestaand)

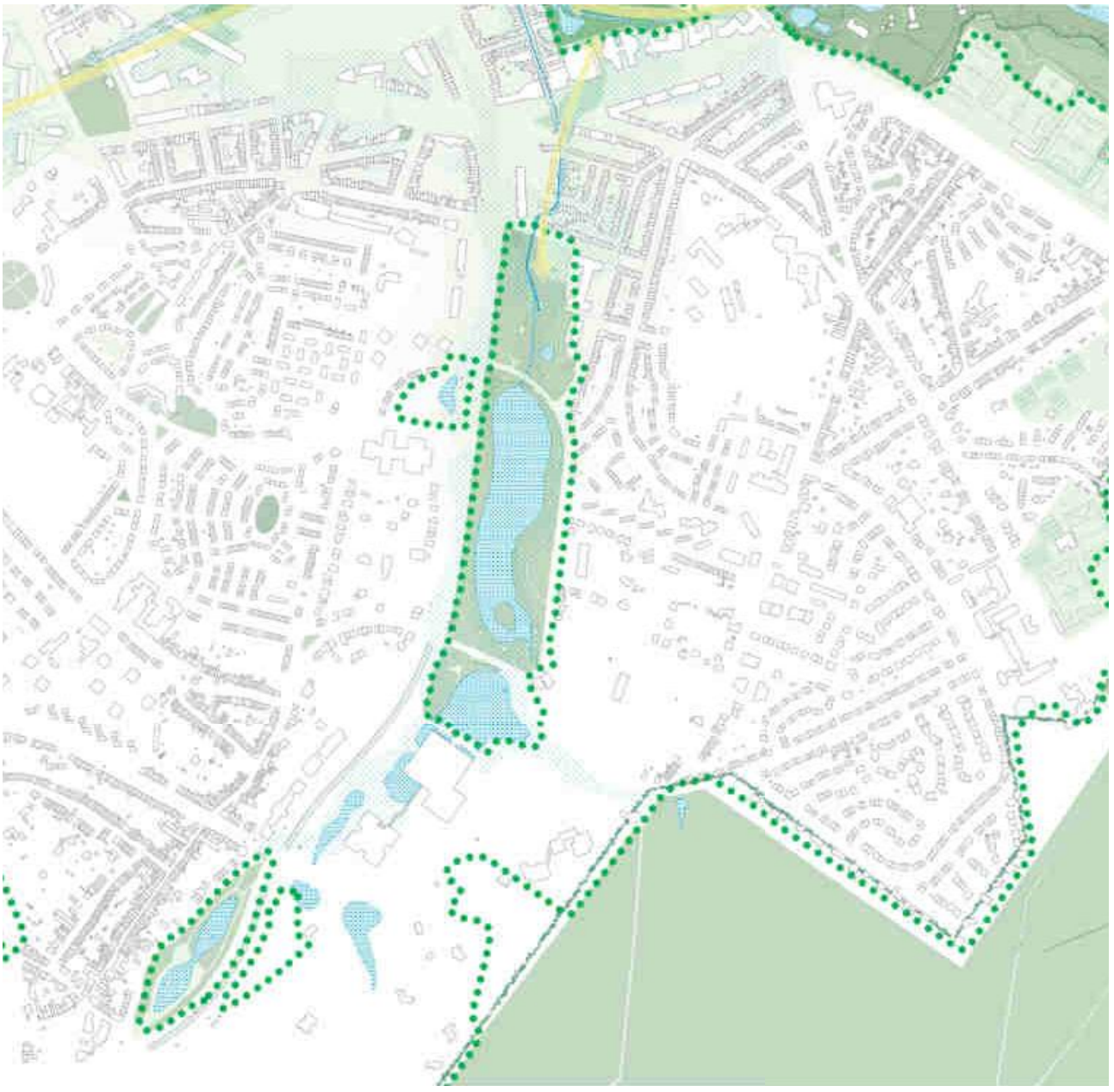
7 Bergojepark (bestaand)

8 Tuin Jean Massart (bestaand)

9 Sportpark

10 Vallei van de Roodkloosterbeek (bestaand)

11 Drie Fonteinenviaduct (bestaand)



Strategische kaart 'Natuurlijke sokkel'



1

De aanpak van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarderen en een ecologische verbinding te creëren.

2

De inrichting van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt (indicatieve plaats).

1.B.2. Structuur — een raamwerk van publieke ruimten

Het RPA bevat de ambitie de stadstoegang te voorzien van een structuur van publieke ruimten die samen een heuse landschappelijke ruimte vormen op het terrein dat ten noorden van de E411 vrijkomt door de herkwalificatie van de weginfrastuctuur. Deze structuur van publieke ruimten zal achtereenvolgens worden verbonden met de bestaande weefsels of met het uitgestrekte landschap en zo over een lengte van 3 km een diversiteit van publieke ruimten van verschillende groottes bieden. De al bestaande intensiteitspunten zoals de metrostations, de centrale plaatsen in de wijk of de belangrijkste mobiliteitskruispunten worden versterkt dankzij verbindingen met wat al bestaat.

Tussen het Zoniënwoud en Triomf biedt het RPA voor de voetgangers een opeenvolging van voorpleinen, stadsparken, pleinen, promenades of lanen. De stedelijke eigenschappen van alle doorkruiste sequenties worden opgewaardeerd en het landschap van de snelweginfrastructuur wordt heringericht.

De ambitie is om op grondniveau publieke ruimten te verzekeren waarvan de eigenschappen op een aangenamere manier voor iedereen een gediversifieerd gebruik mogelijk maken (doortocht, verblijf, toegangsweg). Het gaat er dus om het evenwicht te herstellen in de verdeling van de ruimtes die dienen voor verschillende vervoers- en gebruikswijzen (aangezien nu het autoverkeer sterk bevoordeeld is).

In het RPA wordt bij dit herstel van het evenwicht het zwaartepunt van het autoverkeer gelegd ten zuiden van de bovengrondse metro, aangezien de beschikbare ruimte in het noorden niet breed genoeg is om er rijstroken voor autoverkeer in te richten. Dat maakt het mogelijk een publieke ruimte zonder autoverkeer te creëren van het station Beaulieu tot het station Demey, nieuwe gelijkvloerse toegangen tot deze stations te creëren en in een park ontspannings- en rustruimtes voor de omliggende wijken tot stand te brengen.

Het Herrmann-Debrouxviaduct schaadt de kwaliteit van de publieke ruimte, terwijl er op grondniveau voldoende ruimte is om de verschillende vervoers- en gebruikswijzen van de publieke ruimte een kwalitatieve plaats te geven. De afbraak van het viaduct maakt het met name mogelijk de publieke ruimte op grondniveau te verzekeren van eigenschappen op het gebied van visuele openheid, uren zon, aanplantingen en regenwaterbeheer. De reconversie van het viaduct in publieke ruimte is niet verenigbaar met het in evenwicht brengen van de ruimtes die toegewezen zijn aan de verschillende vervoers- en gebruikswijzen. Er kan dan geen fijne bemazing van de publieke ruimten gegarandeerd worden noch een voldoende sociaal-ruimtelijke controle.

Het bevestigen van de doorkruiste landschappen met behulp van publieke ruimten is een uitdaging bij de herkwalificatie van de weginfrastructuur. Er moet immers worden gestreefd naar een territoriale en duurzame cohesie met de stedelijke ontwikkeling.

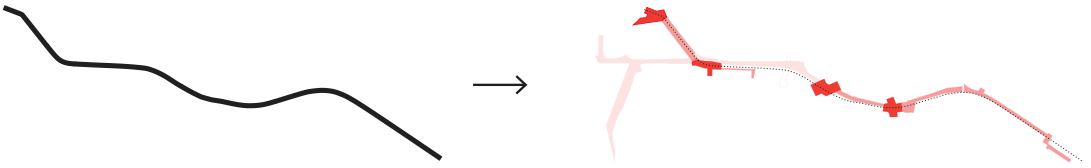
Dit raamwerk van publieke ruimten omvat een aantal onveranderlijke elementen op grote schaal, een sokkel voor de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

De verschillende soorten publieke ruimten en hun bijzonderheden worden omschreven op de volgende pagina's.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- een keten van samenhangende publieke ruimten creëren langs het hele traject van de E411;
- een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- de landschappelijke structuren en de eigenschappen van de open ruimten opwaarderen;
- kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- de ruimte bestemd voor autoverkeer weer in evenwicht brengen met de ruimten bestemd voor actieve weggebruikers en voor ontspanning;
- de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur en de verschillende vormen van mobiliteit, zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gedeelde publieke ruimten;
- de gezelligheid, toegankelijkheid en het imago van het openbaar vervoer verbeteren door kwaliteitsvolle publieke ruimten in te richten die zijn aangepast aan de multimodaliteit;
- een typologie van publieke ruimten creëren op basis van hun intensiteit, hun programmatie en hun gebruik;
- publieke ruimten programmeren die de sociale gemengdheid en verschillende gebruiksdoelen bevorderen en de identiteit van de plaats versterken;

Structuur: een raamwerk van publieke ruimten

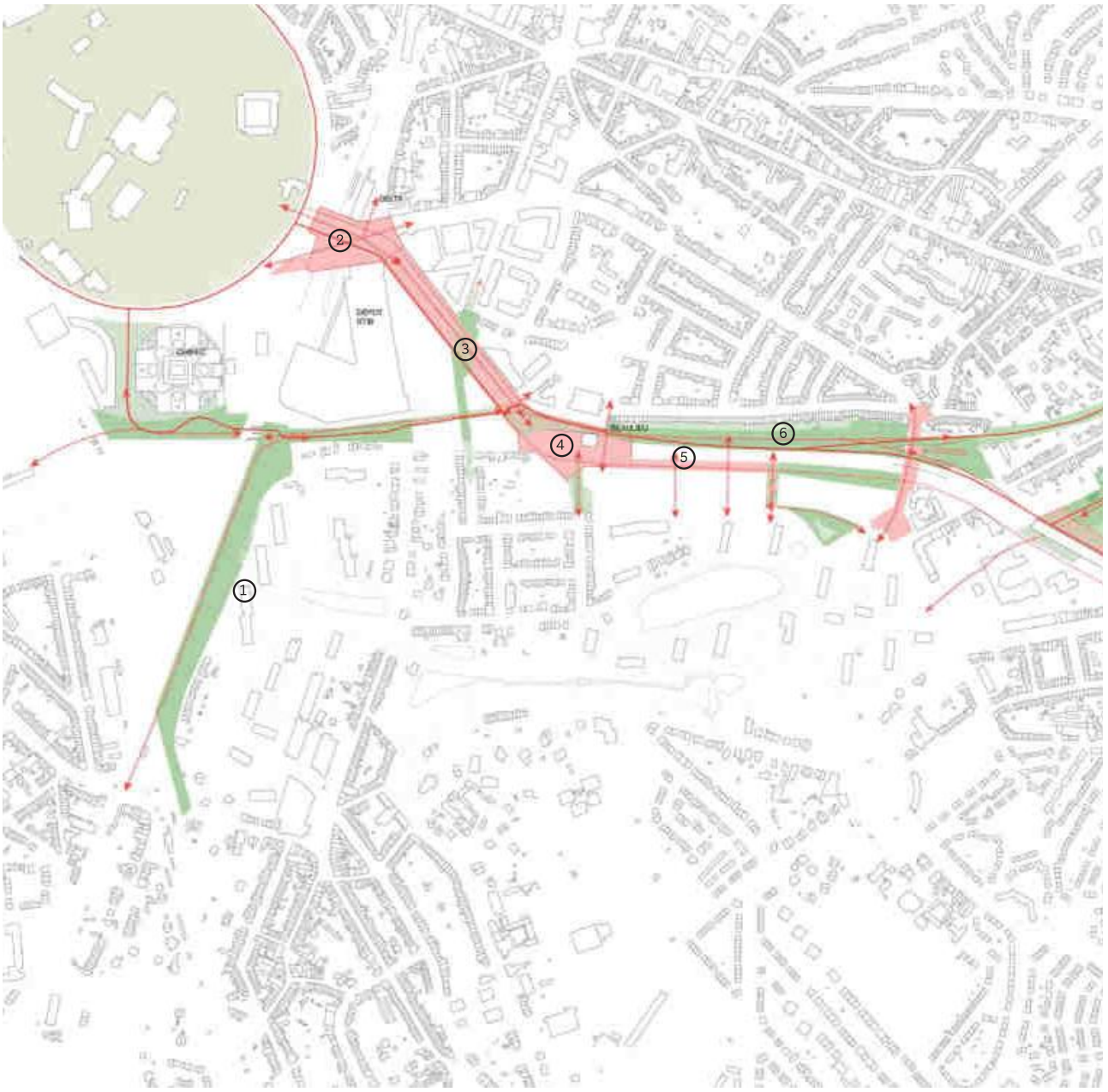


- een coherent publiek kader bepalen en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakent en oriënteert;
- van een snelwegimago overschakelen naar een stadsimago.

Concreet zijn de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken ter hoogte van de E411:

- het noordelijke deel van de huidige grondinname van de E411 vrijmaken voor de aanleg van kwaliteitsvolle publieke ruimten;
- vier soorten publieke ruimten creëren op verschillende plaatsen naast de stadstoegang: pleinen, parken, voorpleinen en een stadsboulevard;
- de samenhang en de leesbaarheid van het geheel van de te creëren publieke ruimten garanderen door de ontwikkeling van een duidelijke typologie, waardoor een gemeenschappelijk en samenhangend ruimtelijk vocabularium kan worden ontwikkeld;
- bijzondere aandacht besteden aan een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte, aangepast aan de behoeften van de verschillende geslachten en leeftijdsgroepen (kinderen, tieners, volwassenen, gezinnen, gemengd publiek, bejaarden);
- duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen op elkaar afstemmen;
- de verbindingen tussen de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten vereenvoudigen;
- bouwfronten met actieve gevels bepalen, om deze publieke ruimten tot leven te brengen;
- het parkeren op de openbare weg beperken, rekening houdend met de noden van de buurtbewoners;
- de toegangen voor het plaatselijk bestemmingsverkeer beheren, incl. voor leveringen en werken.

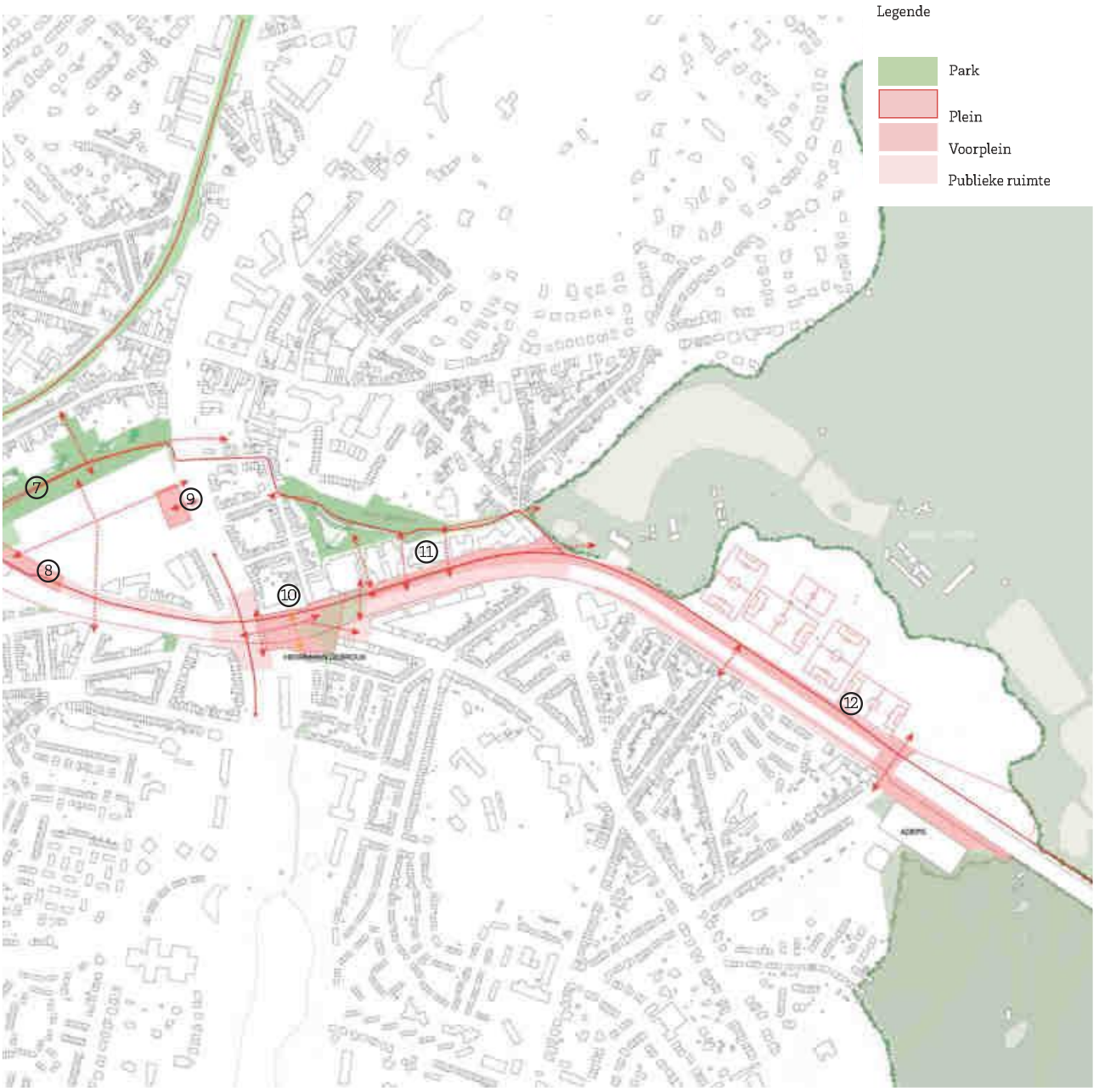
In de regelgeving vertaalt deze ambitie zich met name in structurerende ruimtes, parkgebieden, gebieden van landschappelijke continuïteit en linten van actieve gevels.



1	2	3	4	5
Park van lijn 26	Triomf - Delta	Jules Cockxstraat	Beaulieu	Beaulieu
Spoorwegpark	Delta-esplanade	Stadsboulevard van stadstoegang	Voorplein	Plein

6
Park van de oude spoorlijn
Park

Strategische kaart 'Structuur'



⑦ Demey

Stadspark

⑧ Demey

Voorplein

⑨ Demey

Plein

⑩ Herrmann-Debroux

Plein

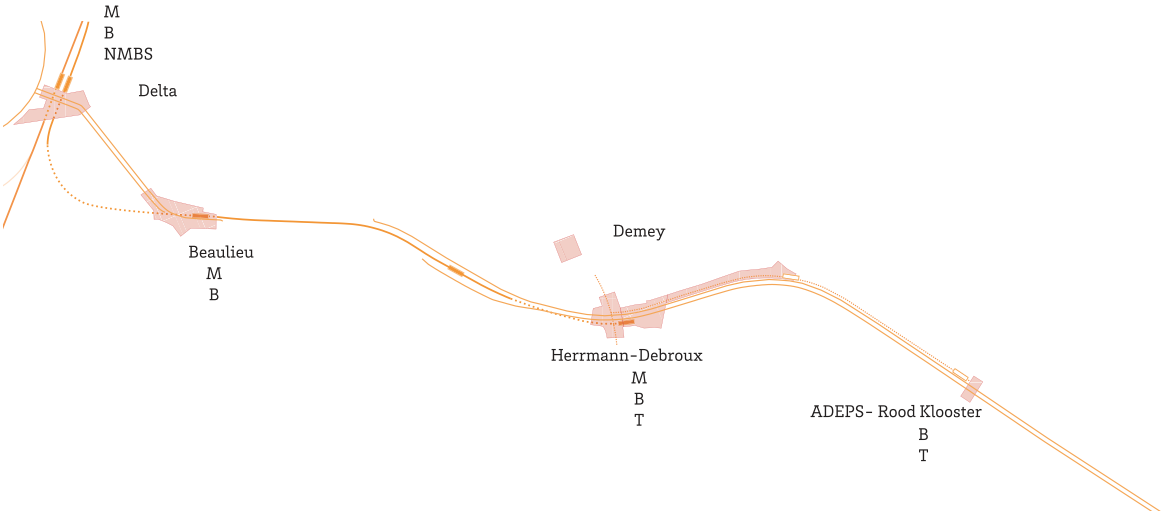
⑪ Herrmann - Drebrouxlaan

Voorplein van het Bergojepark

⑫ Stadion - ADEPS

Voorplein van hoge verbinding

Typologie van de Publieke Ruimten

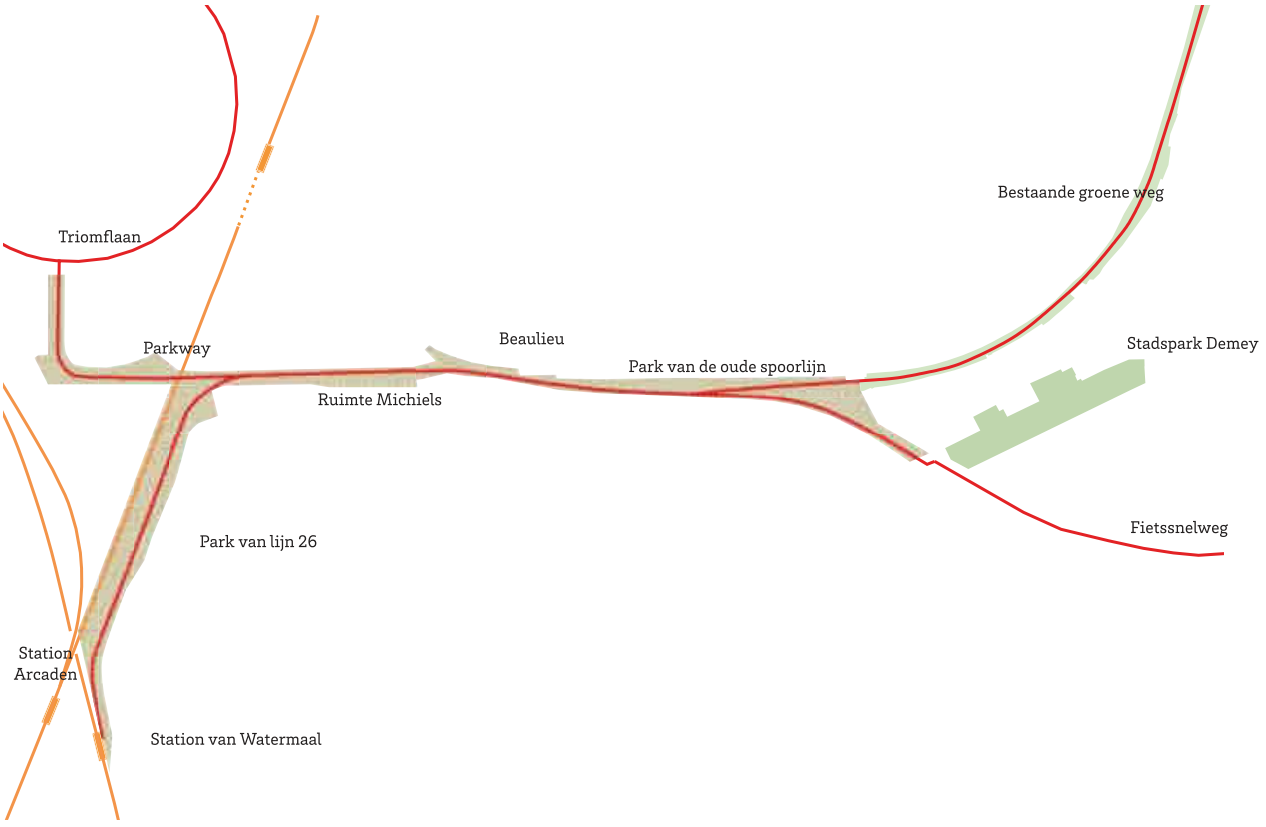


Pleinen

Deze pleinen hebben tot doel een al bestaande centraliteit in een gedeelde en rustige publieke ruimte te versterken. Bij herkwalificatieprojecten moet daarom worden toegezien op een verbinding van de verschillende niveaus en netwerken die zo dicht mogelijk aansluit bij de bestaande niveaus. Doordat ze verbonden zijn met de omliggende structuur ontlenen de pleinen hun karakter aan het reeds aanwezige. Sommige van deze geherkwalificeerde pleinen verlenen toegang tot de metrostations en vereenvoudigen de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere.

In het RPA worden vijf pleinen voorgesteld:

- aan het station Delta: een plein waar metro-, trein- en bushaltes samenkomen en het mogelijk is de spoor- en weginfrastructuren over te steken;
- aan het station Beaulieu: een plein met metro- en bushaltes, waar de verkeerstromen en de huidige en in ontwikkeling zijnde programma's aan elkaar worden gekoppeld;
- aan Demey, langs de Vorstlaan: een plein dat kadert in de herontwikkeling van de site Demey en een publieke centrale plaats biedt op gemeentelijk niveau;
- aan het station Herrmann-Debroux, een plein waar metro-, bus- en tramhaltes samenkomen en zich aftekent rond de Woluwevallei;
- aan ADEPS-Rood Klooster: een plein waar bushaltes en de eindhalte van de tram samenkomen. Het integreert de relaties tussen het voorplein van het stadion van Oudergem en het voorplein van het ADEPS-sportcomplex en zorgt voor een oversteekplaats en een nieuwe toegang tot het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud.



Parken

Het RPA voorziet in de aanleg van verbindingsparken.

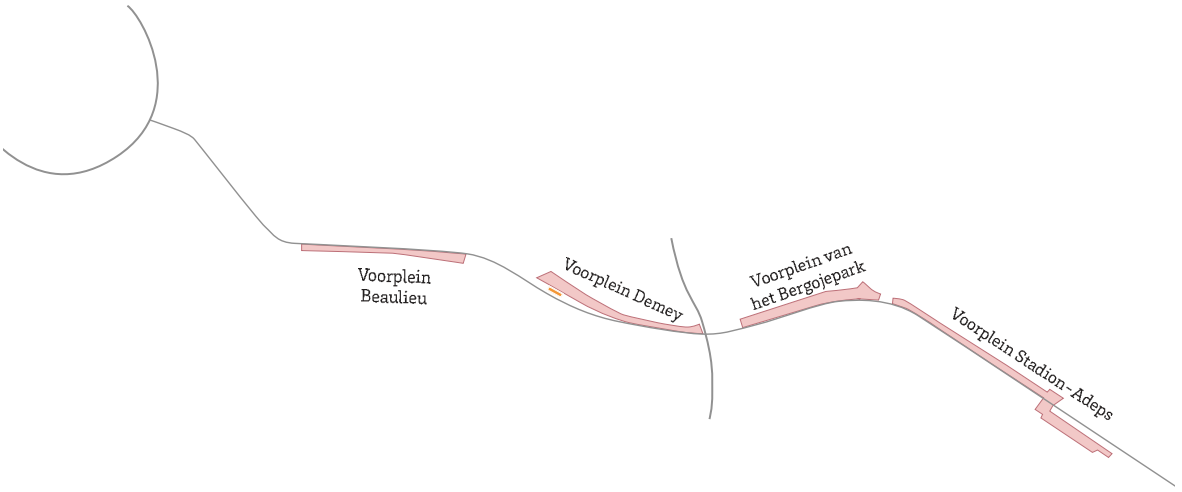
De opening en verbreding van de parken heeft tot doel een natuurlijke sokkel te creëren waaraan de grote geografische systemen hun waarde en gebruik ontlenen. Deze ruimten moeten continuïteiten en doorgangen bieden die deel uitmaken van een groter netwerk. Tegelijk wordt gezorgd voor een programmatie en gebruiksdoelen die beantwoorden aan de lokale behoeften. Ze integreren de al bestaande entiteiten zoals tuinpercelen (tegenover Beaulieu), spoorwegtaluds (L 26) of niveaubreuken (achter de stelplaats van de MIVB). Zij vormen verbindingen op territoriale schaal en bieden nieuwe buurten op lokale schaal.

Ze integreren de actieve mobiliteit (fiets- en voetgangerspaden) in een landschappelijke publieke ruimte.

Binnen de parken moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existentie van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken.

De voorgestelde parken vertrekken aan de bestaande groene weg en verlengen die in twee richtingen: richting Triomflaan over de site Driehoek en richting station van Watermaal langs lijn 26 en haar landschappelijke taluds.

Ter hoogte van het station Demey is een stadspark gepland. De bedoeling is in het park het structurerende landschap te tonen van de valleien die de grootstedelijke weg oversteken, meer bepaald de vallei van de Watermaalbeek. De Watermaalbeek moet er worden opgewaardeerd door een landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park.



Voorplein

In het RPA wordt voorgesteld om voorpleinen te creëren.

Het doel van deze voorpleinen is de relaties tussen een bebouwd en/of landschappelijk geheel en de daarvoor gelegen publieke ruimte te versterken.

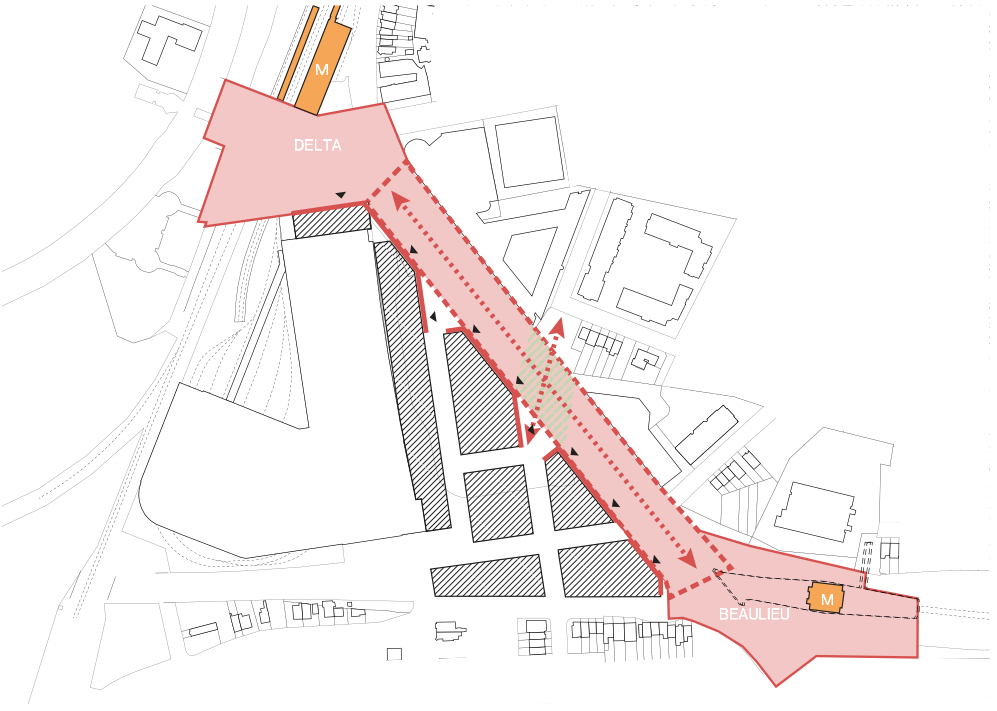
Het RPA voorziet in de aanleg van gedeelde ruimten op plaatsen waar de toegang tot deze bebouwde en/of landschappelijke delen met voertuigen ondergeschikt is aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die de actieve modi en/of het openbaar vervoer bevordert. Parkeren is er verboden, met uitzondering van plaatselijk parkeren voor de buurtbewoners en het lossen van goederen of het afzetten van personen.

In het RPA wordt voorgesteld om vier voorpleinen te creëren:

- aan Beaulieu ter hoogte van de ontwikkeling aan de zijde van de laan. Dit voorplein beantwoordt aan de verwachte behoefte aan een bediening van deze ontwikkelingen, maar geeft de bovenhand aan een kwalitatieve publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;
- aan het station Demey, van de huidige Louis Dehouxlaan en de Gustave Demeylaan. Dit voorplein maakt de bediening mogelijk van enerzijds het gelijkvloerse metrostation, de bushalte en het huizenblok op de hoek met de Vorstlaan en anderzijds de Redevcosite. Ook hier is de lokale bediening ondergeschikt aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;
- aan de Herrmann-Debrouxlaan, tussen de Vorstlaan en de Waversesteenweg.
- dit voorplein voorziet in de behoefte aan een toegang voor voertuigen tot de bebouwing met een opwaardering van de landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergojepark. Het omvat tevens een eigen bedding voor bus en tram en een breed fietspad;
- aan het stadion en het ADEPS-sportcomplex. Dit voorplein omvat een eigen bedding voor bus en tram alsmede een breed fietspad. Het maakt van de toegangen tot de Massart-tuin, het stadion van Oudergem, het ADEPS-sportcomplex en het Rood Kloosterpark een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Door hun ligging aan de rand van deze opmerkelijke publieke ruimten krijgen ze een publieke gevel. Hierdoor wordt de impact van de weginfrastructuur tot het minimum beperkt.



↑ Illustratie van een publieke ruimte van het type voorplein. Hier het voorplein van het Bergojepark.



Stadsboulevard

Het RPA stelt voor een publieke ruimte van het type stadsboulevard aan te leggen.

De uitdaging bestaat erin om via de behandeling van de publieke ruimte een structurerende weg te creëren die aan beide zijdes wordt bezoomd door bebouwde continuïteiten met eenzelfde bouwhoogte.

Het RPA wil de bestemming bevestigen van deze ruimte als belangrijke publieke continuïteit tussen twee multimodale pleinen, namelijk Delta en Beaulieu.

Deze publieke ruimte van het type stadsboulevard heeft een symmetrisch profiel. Langs de centrale wegzones lopen brede voetgangersruimten die grenzen aan een bouwfront met gevels en benedenverdiepingen die tot leven worden gebracht door voor het publiek toegankelijke programma's.

Parkeren, het lossen van goederen of het afzetten van personen is op de boulevard enkel toegestaan in de daartoe voorziene ruimten.

De stadsboulevard vormt een duidelijk kader en een duidelijke structuur voor de ontwikkeling van het Deltagebied.



↑ Illustratie van de stadsboulevard. Hier de Jules Cockxstraat

1.B.3. Verstedelijking — vervollediging van de stad en/of correctie van de randen

Een van de ambities die worden nagestreefd in het RPA, is een stedenbouwkundig totaalkader te creëren voor een ontwikkeling die van de huidige logica's overschakelt naar meer coherente logica's.

Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het RPA een programmatorische mix ontwikkelen, met bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De nieuwe principes voor de inrichting van de aangrenzende terreinen zullen ook de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk afbakenen. Waar de stad werd onderbroken door ruimten voor autoverkeer (P+R Delta, parking van de Carrefour), moet ze worden aangevuld. Ook de bebouwde randen van de E411, die de breuk die deze infrastructuur veroorzaakt nog benadrukken, moeten worden gecorrigeerd.

Het RPA streeft naar een bebouwd kader met actieve gevels dat binnen coherente stedelijke logica's past en aansluit bij de publieke en landschappelijke ruimten die verband houden met de herkwalificatie van de infrastructuur, teneinde de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en een actief stadsleven tot stand te brengen.

Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

In dit verband worden de volgende voorzieningen als prioritair beschouwd:

- schoolinfrastructuren (kinderdagverblijven, scholen) en sportieve infrastructuren;
- onthaal- en huisvestingsvoorzieningen aangepast aan bejaarden;
- recypark;
- een busstelplaats voor de MIVB;
- een centrum voor het GAN;
- andere openbare voorzieningen met lokale uitstraling kunnen worden overwogen na een analyse van de context, de beschikbare grond en hun verenigbaarheid met de andere aanwezige functies.

Verschillende hypothesen voor de voorzieningen zullen voor de verschillende sites worden bestudeerd door de mogelijke opties op een rijtje te zetten.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

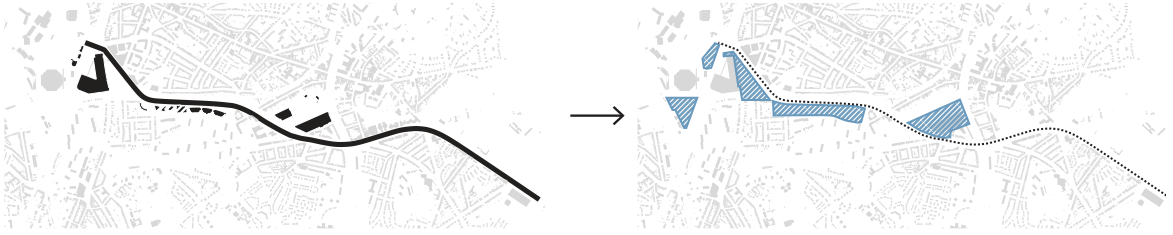
- een definitieve stedenbouwkundige configuratie ontwikkelen die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft in samenhang met de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- de gevels en bouwfronten activeren rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- een gemengd programma ontwikkelen dat een actief stadsleven bevordert;
- minstens 50% woningen met een sociaal doeleinde (sociale huur, gematigde huur, sociale koopwoningen) tot stand brengen onder de woningen die worden gecreëerd op gronden die eigendom zijn van het Gewest, in overeenstemming met de Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024;
- de breuken en de fragmentering van het bebouwde landschap wegwerken, de breuken verkleinen en de continuïteit en porositeit bevorderen, de banden met de bestaande netwerken benadrukken;
- een coherent publiek kader uitwerken en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakent en oriënteert;
- de sites ontwikkelen in samenhang met de mobiliteitsstrategie die wordt ontwikkeld op schaal van het RPA, d.w.z. voor programma's die veel publiek aantrekken, bij voorkeur locaties kiezen die goed bereikbaar zijn met actieve modi en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad;
- duurzame en circulaire stedelijke ontwikkelingen valoriseren.

Voor bepaalde sites worden er specifieke bijkomende doelstellingen gepreciseerd (zie 2.).

Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- ontwerp van een definitieve stedenbouwkundige configuratie die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft;

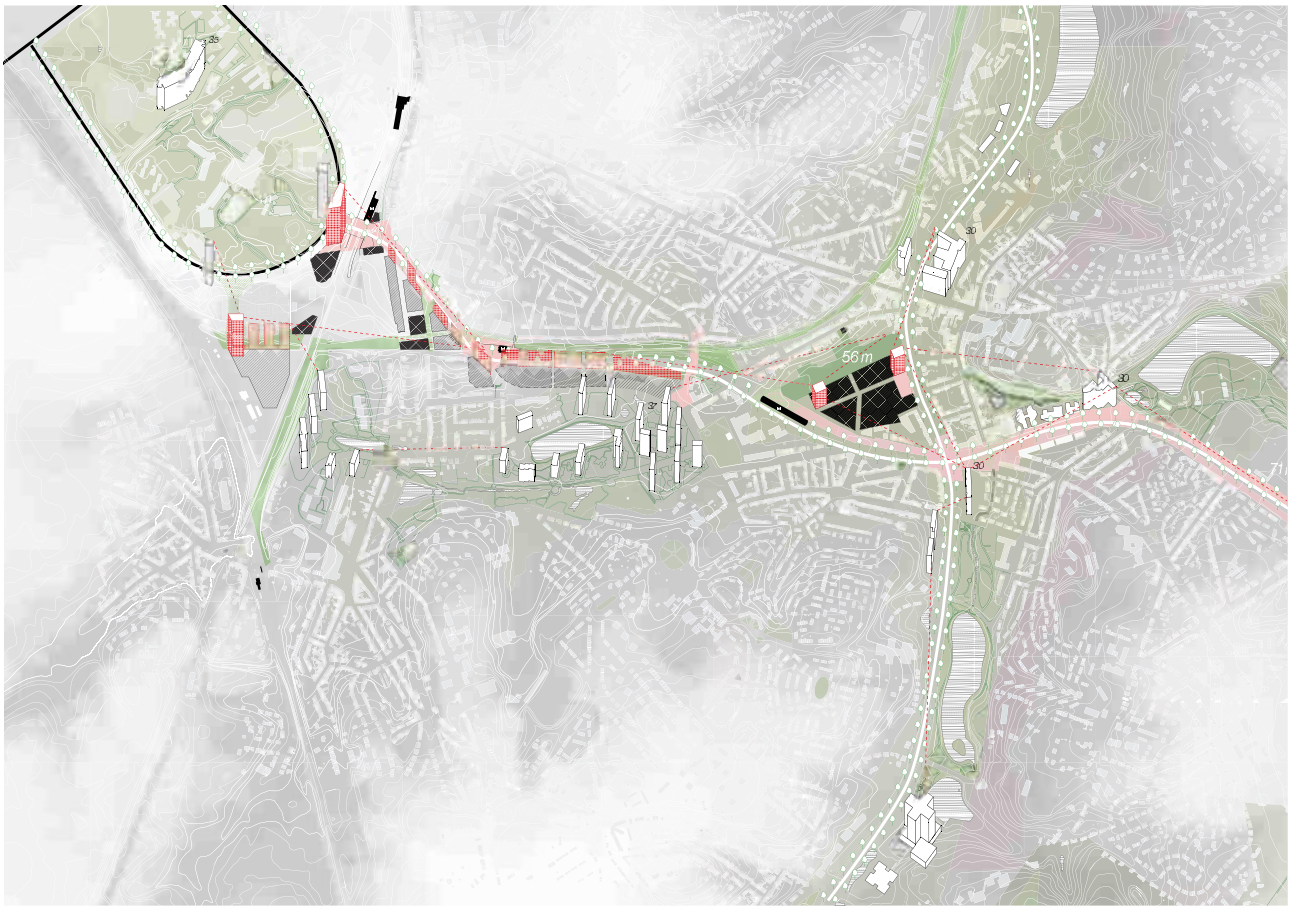
Verstedelijking: vervollediging van de stad en/of correctie van de randen



- bestemmingswijzigingen om een gemengd programma mogelijk te maken;
- bijkomende verordenende voorschriften om een gemengd programma te garanderen in de gebieden die geen bestemmingswijziging nodig hebben;
- creëren van linten van actieve gevels ter hoogte van de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en toekomstige ontwikkelingen;
- beperking van het aantal toegelaten parkeerplaatsen afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de beschikbare alternatieven (zie 1.C);
- valorisatie van alternatieve verplaatsingsmiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen;
- beheer van de autotoegangen voor de lokale bestemmingswegen;
- integratie van de doelstellingen van het GPCE en de principes van duurzaamheid en geïntegreerd beheer van het regenwater.



↑ Schema: hercentrering rond goed bereikbare knooppunten van het openbaar vervoer



Landschappelijke visie van hoogbouwen

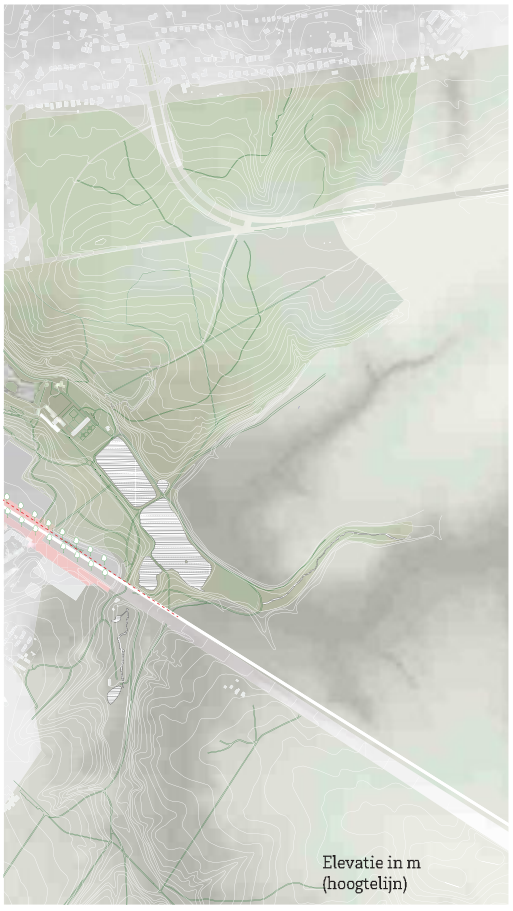
In het RPA wordt voorgesteld om bouwelementen te creëren die door hun specifieke bouwprofielen kunnen fungeren als opmerkelijke elementen of stedelijke oriëntatiepunten die de toegang tot de stad markeren.

Deze hoge gebouwen beogen een betere leesbaarheid van de stedelijke en landschappelijke structuren en identiteiten die de stadstoegang vormen.

Het komt er hierbij op aan om het stedelijke landschap (topografie, uitzichten en perspectieven), de stedelijke morfologie (gebouwde of landschappelijke continuïteiten) en de stedelijke programmering (structurerende publieke ruimten, plaatsen bestemd voor intermodaliteit, plaatsen bestemd voor gemengd gebruik en functies met een collectieve ambitie) te valoriseren.

Er wordt aldus gepleit voor hoogbouw. In het reglementaire luik wordt dit met name vertaald door landschappelijke oriëntatiepunten op de volgende plaatsen:

- op de punten van onderlinge aansluitingen en/of langs de hoofdwegen, volgens de verplaatsingswijzen, als markante punten, visuele perspectieven en oriëntatiepunten (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Triomf en Driehoek, hogere bouwprofielen langs de grootstedelijke as, cf. Vorstlaan);
- in de buurt van metrostations en structurerende ruimten die er zullen worden aangelegd, om de oriëntatie mogelijk te maken naar deze nieuwe plaatsen van centraliteit, waar ook is voorzien in functies met een collectieve ambitie (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Triomf en Demey, hogere bouwprofielen op de sites Delta en Beaulieu);
- op de punten van onderlinge aansluitingen op de structurerende landschappen, om de valleien en landschappelijke continuïteiten te benadrukken en het mogelijk te maken om ze terug te vinden in het stedelijke weefsel en om de oriëntatie mogelijk te maken (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Demey en Driehoek, cf. hoogbouw Tercoignepark en Reigerbospark).



← Schema: landschappelijke visie van hoogbouwen

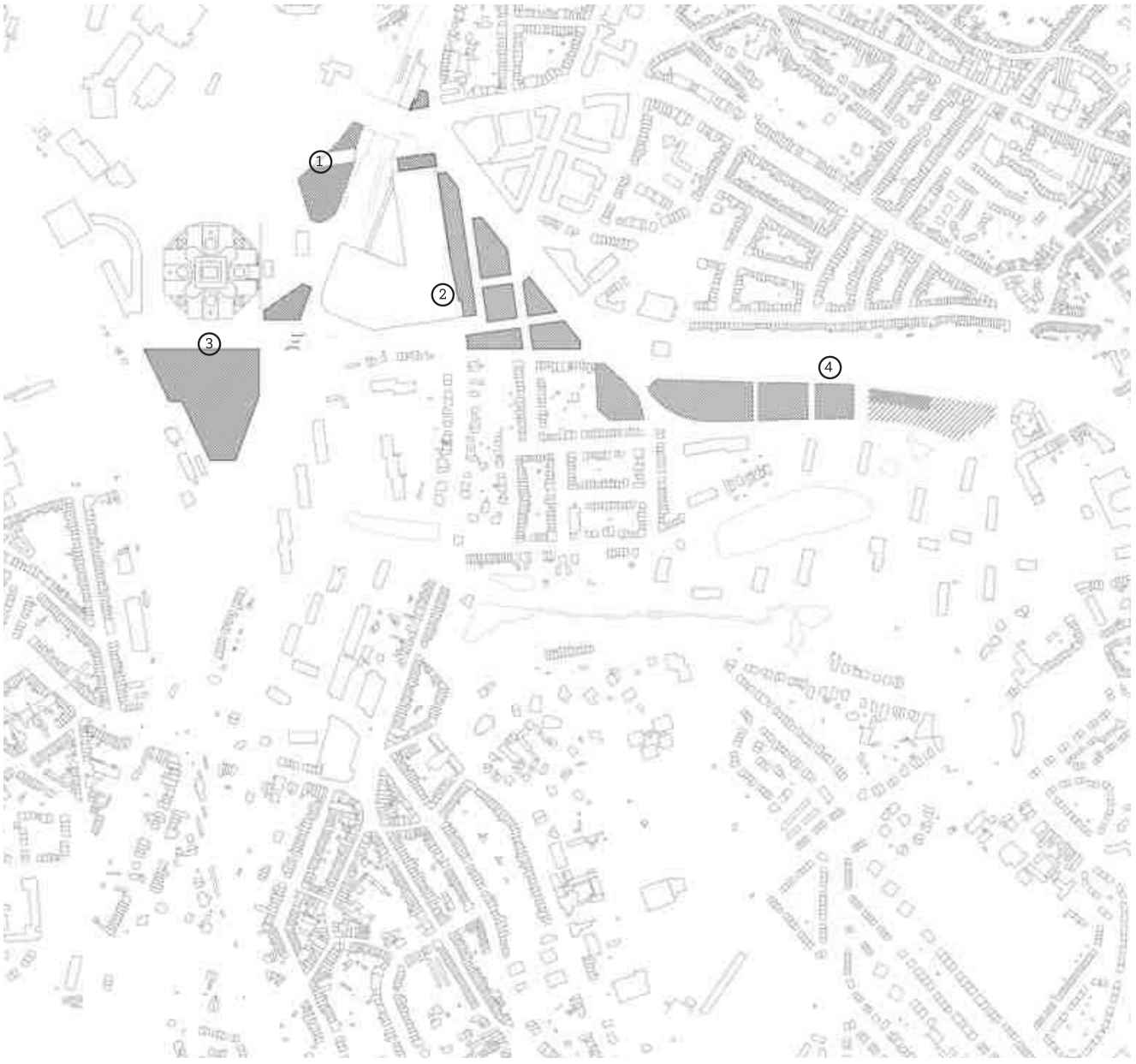
Circulaire Economie, duurzaamheid en geïntegreerd beheer van het regenwater

Het RPA heeft tot doel duurzame en circulaire vastgoedontwikkelingen te bevorderen. In dat verband integreren de vastgoedontwikkelingen (en de uitvoering daarvan) de beginselen van de circulaire economie en respecteren zij de doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie en de beginselen van duurzaamheid. De projecten beogen in het bijzonder de vermindering en het beheer van het geproduceerde afval, een efficiënt energiebeheer, het hergebruik van materialen en de transformatie van bestaande of nog te bouwen gebouwen.

Zo zal elk verbouwings- of sloop-heropbouwproject de mogelijkheden voor verbouwing van het gebouw, hergebruik van materialen en circulariteit moeten analyseren, een architecturale analyse van het pand moeten verstrekken en moeten aantonen dat sloop de meest duurzame optie is.

Bovendien wordt, waar mogelijk, een tijdelijke bezetting van het gebouw of de site gepland.

Tot slot moet elk project zorgen voor een geïntegreerd beheer van het regenwater; wanneer een waterloop of een kolk aanwezig is, moet die bij voorrang worden gebruikt als afvoerkanaal voor de overloop van de aangelegde (bovengrondse) retentiesystemen. Wanneer verschillende projecten tegelijk worden uitgevoerd en wanneer dit technisch haalbaar is, hoeft slechts in één lozingspunt van deze regenwateroverlopen te worden voorzien.



1 Triomf

2 Opslagplaats MIVB en P+R Delta

3 Deltadriehoek

4 Beaulieu

Strategische kaart 'Verstedelijking'



5

Demey

1.B.4. Transversaliteit — verbindende publieke ruimten

Het RPA beoogt de toename en diversificatie van de verbindingen aan weerszijden van de stadsboulevard en erlangs.

Het raamwerk van publieke ruimten dat wordt gecreëerd door de herkwalificatie van de E411 knoopt weer aan met de natuurlijke sokkel en het omliggende stadsweefsel, zodat transversale figuren de bovenhand krijgen op de bestaande lineaire logica. Zo verbinden de publieke ruimten de grote gehelen die voordien gescheiden werden door hun topografie of infrastructuren die erdoorheen lopen.

Dankzij doelgerichte acties worden deze publieke ruimten verbindende elementen die de overgang van de ene entiteit naar de andere vereenvoudigen of mogelijk maken.

Deze porositeit staat garant voor raakvlakken tussen de verschillende schalen. De verbindende elementen verlenen toegang tot het grote gebied door de grote entiteiten (de vallei, het woud ...) te maken. Tegelijkertijd verbinden ze op lokale schaal stedelijke entiteiten die tot dan toe gescheiden waren. Op deze manier voorzien ze deze entiteiten van een nieuwe omgeving.

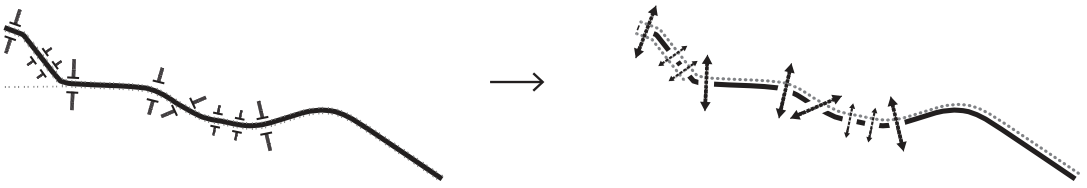
Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- nieuwe doorgangen aanleggen dwars op en/of langs de weg;
- de weginfrastructuur aanpassen om actieve weggebruikers in staat te stellen veilig over te steken;
- de aanleg van kwaliteitsvolle infrastructuren voor voetgangers en fietsers, die met name de door Brussel Mobiliteit gepubliceerde vademecums naleven;
- de huidige grenzen poreuzer maken;
- een aaneenschakeling van publieke ruimten creëren langs het hele tracé van de E411;
- kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur en de verschillende vormen van mobiliteit zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gemengde publieke ruimten;
- een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- de landschappelijke structuren en de kwaliteiten van de open ruimten valoriseren als dwars- of langsverbindingen;
- opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwoud.

Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

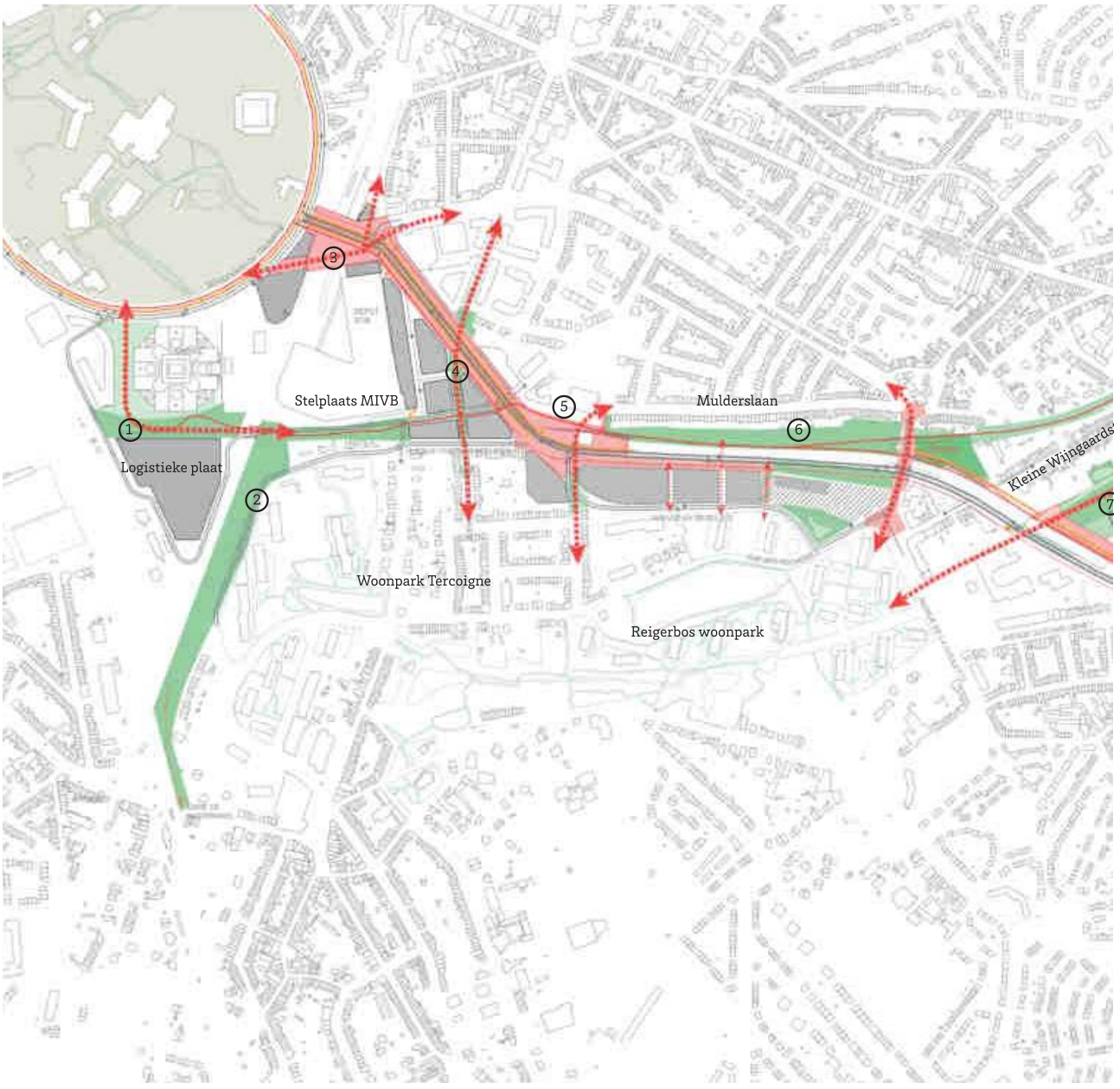
- vrijmaking van het noordelijke deel van de huidige grondinname van de E411 ten gunste van dwarswegen;
- aanleg van vier soorten publieke ruimten, verdeeld langs de stadstoegang, met nieuwe verbindingen aan weerszijden of langs de weginfrastructuur, multimodale pleinen, parken aan de bosrand, voorpleinen en een stadsboulevard;
- inrichting van nieuwe kruispunten om beveiligde oversteekplaatsen te creëren voor actieve weggebruikers;
- creëren van nieuwe oversteekplaatsen;
- op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en toekomstige ontwikkelingen;
- op elkaar laten aansluiten van de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten en de transversale toegankelijkheid ervan;
- creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- bepaling van een lint van actieve gevels om de doorgangen te activeren.
- inrichten van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt.

Transversaliteit: Verbindende publieke ruimten





↑ Illustratie van een nieuwe beveiligde oversteekplaats voor actieve weggebruikers. Hier de oversteekplaats aan Pinoy in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.



1 Parkhelling van de Driehoek Ontsluiting van de geïsoleerde platformen

2 Park van lijn 26 - Landschap dat het logistieke terrein verbindt met het woonpark Tercoigne

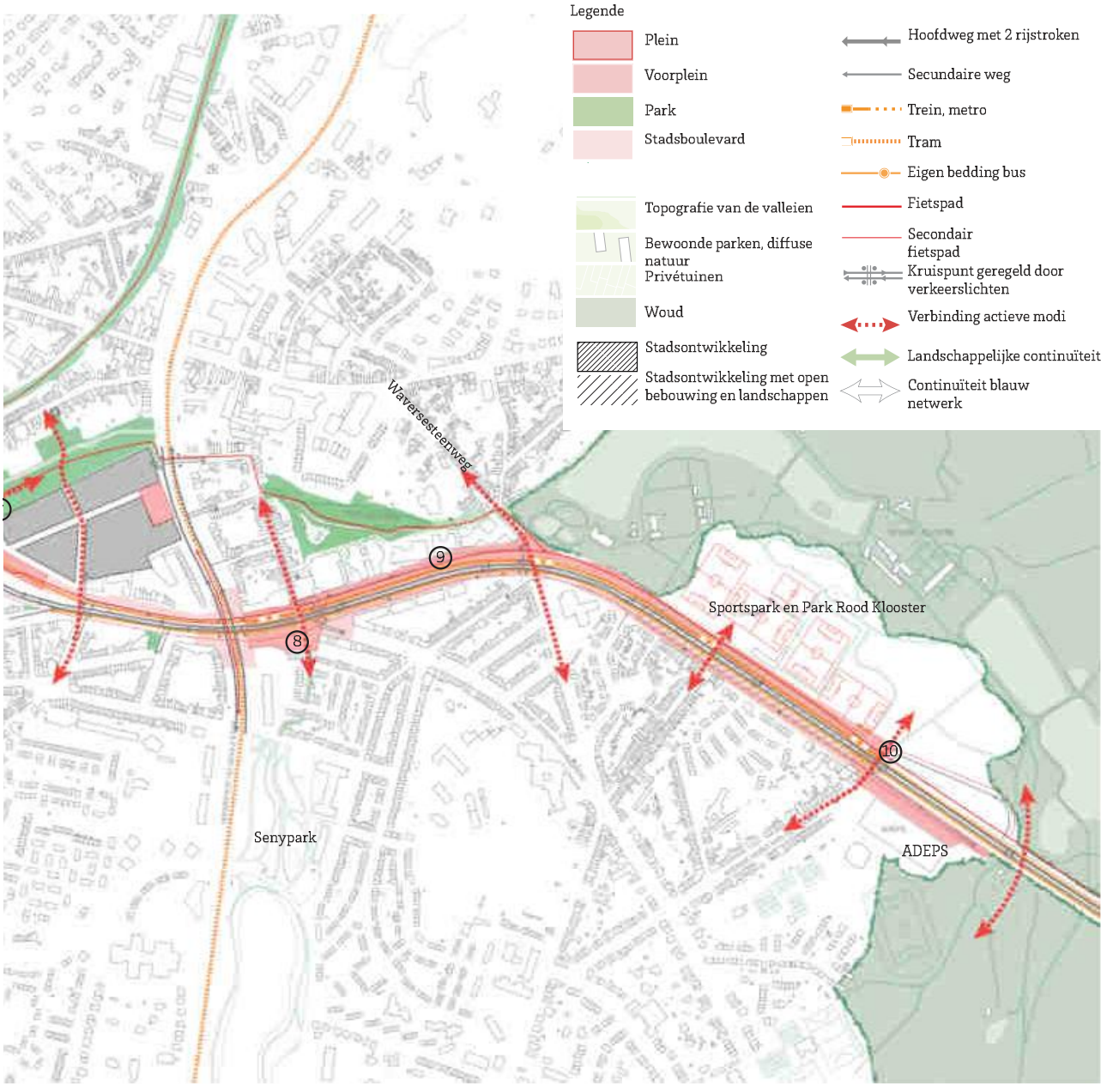
3 Triomf-Delta - Spooroversteekplatform

4 Jules Cockxstraat - Stadsboulevard met twee randen

5 Beaulieu - Plein waar verkeersstromen samenkomen

6 Spoorwegpark - Verbreding vanaf de tuinen van de Mulderslaan tot de metrosporen

Strategische kaart 'Transversaliteit'



⑦ Demeypark
Uitbreiding van de vallei en opwaardering van de loop van de Watermaalbeek

⑧ Herrmann-Debroux
Gedeeld plein, open op de Woluwe

⑨ Bergoje
Porositeit tussen het bestaande park en de gecreëerde publieke ruimte

⑩ Rood Klooster-ADEPS
Hoge verbinding, minder drukke stadstoegang

1.C. MOBILITEITSSTRATEGIE

1.C.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen

De levenskwaliteit in de wijken is het centrale aandachtspunt. Door het autoverkeer te verminderen, wil men ook de gevolgen ervan voor de levenskwaliteit en de veiligheid beperken. Wat betreft mobiliteit streeft het Gewest met het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan naar een globale vermindering van de doordringbaarheid voor het verkeer in het hele gewest. Dat doel wil het Gewest bereiken door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer te controleren dat de stad inrijdt). Het RPA sluit aan op deze gewestelijke doelstellingen.

Hoewel het aanpakken van de mobiliteit niet de hoofddoelstelling is van het ontwerp, is dit een belangrijke conditio sine qua non om de weginfrastructuur radicaal om te vormen en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren.

De E411 is nu een belangrijke invalsweg van het gewest. Om van deze grootstedelijke weg een stadsboulevard te maken, moet het autoverkeer op deze verkeersader sterk teruggedrongen worden. De herkwalificatie van de weginfrastructuur tot een boulevard met 2x2 rijstroken vermindert op zich niet de capaciteit van de verkeersader, maar het verdwijnen van elementen van de weginfrastructuur om kruisingen te vermijden, zoals het Herrmann-Debrouxviaduct of de Beaulieutunnels, zal wel leiden tot een vermindering van de algemene capaciteit op de as Leonard-Delta. Studies en simulaties in het kader van de uitwerking van het RPA hebben aangetoond dat de capaciteitsvermindering door de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren en dat al van ver vóór de as Leonard-Delta. Dat bewijst het belang en het positieve effect op de mobiliteit van een ambitieus project voor de herkwalificatie van een stadstoegang, zoals wordt voorgesteld in dit RPA. De verwachte modal shift volstaat op zich echter niet om een vlot verkeer op de toekomstige stadsboulevard te garanderen gezien de capaciteit die ervan wordt verlangd.

Gezien deze vaststelling zijn in het RPA zeer ambitieuze doelstellingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit opgenomen, om de toegankelijkheid te behouden en de filevorming in het zuidoosten van het Gewest te beperken.

De eerste maatregel is de versterking van de verwachte modal shift door de ontwikkeling van alternatieven voor het autoverkeer die een grotere modal shift mogelijk maken. Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG).

De herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur (E411) vereist ook mobiliteitsmaatregelen op schaal van het RPA en de omliggende wijken. Actieve modi moeten bevorderd worden en de effecten van het autoverkeer op de levenskwaliteit en de veiligheid binnen de wijken moeten verminderd worden. Het evenwicht tussen de ruimtes die zijn toegewezen aan de verschillende vervoerswijzen moet hersteld worden. Voetgangers en fietsers moeten zich in betere omstandigheden en veiliger kunnen verplaatsen in de wijken. Het autoverkeer in het gebied van het RPA Herrmann-Debroux moet dus worden gematigd door enerzijds maatregelen op het gebied van de aanleg van de stadsboulevard en het ontwerp van de infrastructuur en anderzijds maatregelen op het gebied van de verplaatsingen die worden gegenereerd door de ontwikkelingen waarin het RPA voorziet.

In het RPA worden daarom twee complementaire strategieën aanbevolen, die we hierna toelichten.

› Een mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal om de modal shift te bevorderen vóór de stadstoegang; deze strategie strookt met de mobiliteitsstrategie op schaal van het BHG;
› Een mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA en de omliggende wijken. Deze strategie omvat vier grote luiken:
  – een mobiliteitsknooppunt (een uitgebreide P+R) creëren dat beschikt over een sterke verbinding met het openbaar vervoer, om de modal shift binnen het BHG te bevorderen, ter aanvulling van de strategie op grootstedelijke schaal;
  – actieve modi (voetgangers- en fietsersverkeer) en het openbaar vervoer bevorderen;
  – de infrastructuur verminderen om uit te komen op een gewenste capaciteit voor de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de verkeersschema's herconfigureren;
  – het parkeeraanbod voor auto's binnen de ontwikkelingen aanpassen, om het daaruit resulterende verkeer te verminderen, en de alternatieven bevorderen.

1.C.2. Herinnering aan de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal

Om het autoverkeer op de grootstedelijke weg E411 te verminderen, moet een mobiliteitsstrategie worden ontwikkeld op een schaal die deze van onderhavig RPA overschrijdt, kwestie van al zo vroeg mogelijk de modal shift te bevorderen in de dagelijkse verplaatsingen. Dat impliceert dus overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest over de concrete maatregelen die op grootstedelijke schaal moeten worden genomen om de modal shift te bevorderen.

Het plan om de as van de E411 te herstructureren tot een stadsboulevard kadert in de mobiliteitsstrategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van het grootstedelijk gebied:

- het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling;
- het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan (GoodMove 2030) dat er - onder meer - op gericht is om het volume van de verplaatsingen met de auto in, naar en vanuit het Brussels Gewest te verminderen.

Zoals reeds vermeld tonen studies en simulaties die werden uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het RPA aan dat de capaciteitsvermindering ten gevolge van de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren, en dat al ver vóór de as Leonard-Delta. Deze modal shift moet echter worden versterkt om de gewenste capaciteit op de stadsboulevard te bereiken.

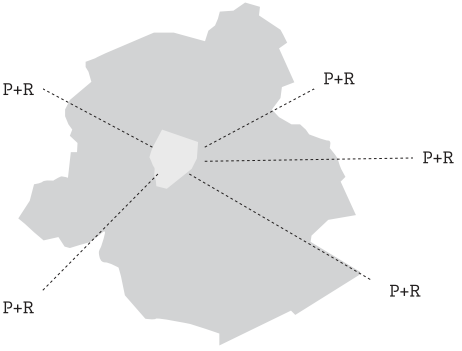
Met het oog op de mobiliteitsambities die nodig zijn voor de herkwalificatie van de weginfrastructuur worden er in het RPA zeven specifieke maatregelen aanbevolen om de alternatieven voor het autovervoer te verbeteren en versterken:

- Versterking van het openbaarvervoersaanbod op grootstedelijke schaal om een modal shift te bevorderen, met name gebonden aan de uitvoering van het GEN (trein- en busaanbod). Dit vergt een bijkomende analyse van de te versterken lijnen en frequenties;
- De analyse van het bestaande en momenteel geplande aanbod van P+R's in de buurt van stations of haltes van het openbaar vervoer moet worden uitgevoerd op grootstedelijk niveau, om de locaties te bepalen, de verschillende alternatieven die moeten worden voorgesteld op basis van de mobiliteitsbehoeften (verplaatsingen naar en van het BHG) (types openbaar vervoer, carpoolzones, fietsenstallingen, autodeelstations enz.) en de vereiste P+R-capaciteiten, met inbegrip van het mobiliteitsknooppunt dat wordt voorgesteld in het RPA;
- Creëren en uitbreiden van het aanbod aan P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de buurt van de stations of haltes van het openbaar vervoer. Deze P+R's zijn complementair aan de creatie van een mobiliteitsknooppunt in het kader van het RPA.
- De gecoördineerde aanleg van een kwaliteitsvol fietsnet op grootstedelijke schaal dat de gewestgrenzen overschrijdt. Dit fietsnet moet doorlopende trajecten aanbieden die worden ondersteund door aangepaste infrastructuren (gescheiden fietspaden, breed, verlicht en met zo min mogelijk conflicten met de andere modi). Het RPA voorziet in een verbinding met dit intergewestelijke net en in een fietsroute op de as Leonard-Delta. Voor de ontwikkeling van dit net op grootstedelijke schaal zou een bijkomende analyse moeten worden uitgevoerd;
- De herinrichting van het Leonardkruispunt om ringvormige verkeersstromen te bevorderen door middel van de inrichting en signalisatie en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring;
- De keuze voor duurzame stedenbouwkundige oriëntaties om een hercentrering rond de knooppunten van het openbaar vervoer te bevorderen;
- De aanmoediging van telewerk, gezien de technologische evolutie en de veranderende arbeidswereld, zodat er minder werkverkeer is;
- Aangezien de weginfrastructuren zijn gedimensioneerd voor het spitsverkeer en er tijdens de spitsuren op de E411 heel wat voertuigen rijden met alleen een bestuurder aan boord die van of naar het werk rijdt, kan de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven een aanzienlijke invloed hebben op de stromen aan de stadstoegang. Elke verdichting van het aantal personen per voertuig betekent immers een onmiddellijke vermindering van het aantal voertuigen op het traject, wat zijn weerslag heeft op de dimensionering van de weginfrastructuur en de hinder. In tegenstelling tot de vorige maatregelen vergt de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven geen grote overheidsinvesteringen. Deze maatregel kan dus al snel worden doorgevoerd. De bestaande beleidslijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals de Bedrijfsvervoerplannen, de stimulansen (premie voor de organisatie van een pendeldienst enz.), de sensibiliseringsacties voor bedrijven en/of de burgers moeten worden versterkt. Eventueel, afhankelijk van het succes van dit beleid, kunnen de voertuigen die worden gebruikt voor carpooling of de pendeldienst van bedrijven gebruikmaken van bepaalde rijstroken die zijn voorbehouden voor bussen. In het kader van deze maatregel kan een pilootproject worden gevoerd.

Schema 'Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal'



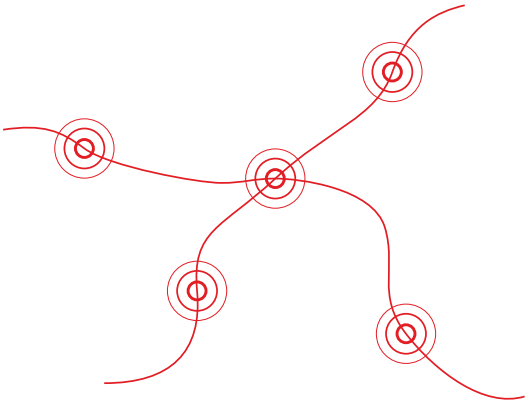
GEN



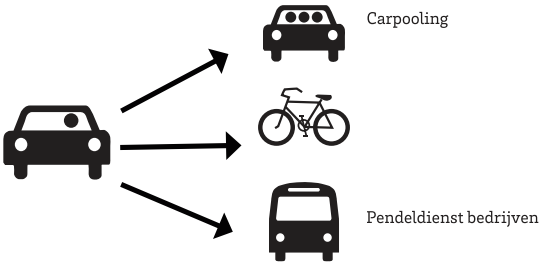
Meer P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



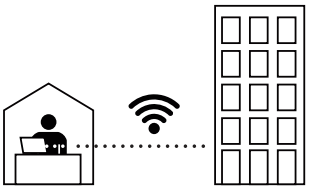
Kwaliteitsvol fietsnet



Hercentrering rond knooppunten van het openbaar vervoer



Grote modal shift



Telewerk

1.C.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA

1.C.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer

Het RPA voorziet in de invoering van een mobiliteitsknooppunt met een sterke aansluiting op het openbaar vervoer aan de stadstoegang van de grootstedelijk weg E411. Dit knooppunt moet de modal shift mogelijk maken voor automobilisten die geen gebruik kunnen maken van alternatieven op grootstedelijke schaal. Het doel is de bestaande parkeerfunctie aan de ingang van de stad te behouden, met name aan de P+R Delta, maar het is nodig de parkeerfunctie te reorganiseren en te verplaatsen naar het bovenstedeel van de Vorstlaan, om zo vroeg mogelijk de gewenste capaciteit te bereiken en het Herrmann-Debrouxviaduct af te schaffen.

De functie van het mobiliteitsknooppunt benadert die van een overstapparking (of P+R) zoals we die nu kennen. Het gaat dus om een infrastructuur die een groot aantal parkeerplaatsen biedt voor automobilisten, die hun voertuigen daar kunnen achterlaten en hun traject kunnen voortzetten met het openbaar vervoer als ze naar de stad gaan en omgekeerd als ze vertrekken. Gezien de strategische ligging van deze infrastructuur aan de stadstoegang, de diversiteit van de verplaatsingspraktijken en -behoeften, de diversificatie van de alternatieven voor het autovervoer, de aanwezigheid van een aantal intergewestelijke buslijnen en de mogelijkheid om deze te ontwikkelen, wordt in het RPA aanbevolen de infrastructuur voor het bewerkstelligen van de modal shift niet a priori te beperken tot een overstapparking (P+R) maar ook een 'mobiliteitsknooppunt' te realiseren. Door de volgende infrastructuur te bieden zou dit mobiliteitsknooppunt ook kunnen voorzien in andere verplaatsingsbehoeften:

- voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen om de inwoners van het BHG die geen voertuig bezitten, in staat te stellen het gewest uit te rijden vanaf het knooppunt;
- beveiligde fietsenstallingen voor al dan niet gedeelde fietsen, om de automobilisten die het gewest inrijden de mogelijkheid te bieden hun traject voort te zetten met de fiets;
- carpoolzones, om bestuurders de mogelijkheid te bieden hun passagiers veilig af te zetten, waarna die hun traject kunnen voortzetten met een andere vervoerswijze;
- haltes voor intergewestelijke snelbussen die andere P+R's in het grootstedelijk gebied of aantrekkingspolen nabij de Ring enz. kunnen aandoen.

In het RPA wordt voor het knooppunt een capaciteit van 800 tot 1.500 plaatsen aanbevolen. Dat stemt overeen met de reorganisatie van de parkeerplaatsen die momenteel beschikbaar zijn op P+R Delta en onder het Herrmann-Debrouxviaduct en het Drie Fonteinenviaduct, die deels worden gebruikt als P+R. Er is een aanvullende studie nodig om de exacte capaciteit, locatie en programmatie van het mobiliteitsknooppunt te bepalen.

Het mobiliteitsknooppunt moet van bij de ingebruikname sterk verbonden zijn met een openbaarvervoersnet met een grote capaciteit die het verbindt met het stadscentrum. Het is dan ook aangewezen het knooppunt te laten aansluiten op een metro en/of tram met een hoog dienstniveau die in een eigen bedding rijdt over het hele traject.

Na analyse van de verschillende alternatieven gaat de voorkeur naar de bouw van een mobiliteitsknooppunt onder de wegbedding van de huidige E411 ter hoogte van het stadion van Oudergem. Daarvoor moet de bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden uitgebreid. Het verlengen van metrolijn 5 voorbij het station Herrmann-Debroux volgens het tracé van de E411 is technisch gezien een heel complexe operatie, waarbij het station Herrmann-Debroux herbouwd zou moeten worden, aangezien het momenteel op de as van de Joseph Chaudronlaan ligt.

Derhalve wordt voorgesteld het tramnet te verlengen tot het mobiliteitsknooppunt. Het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB, dat zich nog in de ontwerpfase bevindt, moet worden gevolgd, d.w.z. de opsplitsing van tramlijn 8 en de verlenging van de twee daaruit resulterende lijnen tot aan de zone van het stadion van Oudergem-ADEPS om de verbinding te maken met het mobiliteitsknooppunt.

In het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB staat dat de exploitatiebeperkingen ingevolge de opeenvolgende verlengingen van tramlijn 8 het noodzakelijk maken deze lijn op te splitsen. Er moeten dus twee afzonderlijke lijnen worden gecreëerd die elk een technische eindhalte nodig hebben. Die eindhaltes kunnen worden ondergebracht in de zone stadion van Oudergem-ADEPS.

Lijn 8 zal dus worden opgesplitst in twee gelijke delen: een deeltraject Louiza-ADEPS, dat overeenstemt met de radiale functie van deze structurerende lijn; en een deeltraject ADEPS-Roodebeek (aanvankelijk) dat overeenstemt met de ringwegfunctie. De aansluitingen tussen deze twee lijnen kunnen efficiënt worden georganiseerd ter hoogte van Herrmann-Debroux, in overeenstemming met de herkwalificatie die wordt aanbevolen door het RPA. Deze halte biedt deze twee deeltrajecten ook een aansluiting op metrolijn 5. Vervolgens bereiken de beide lijnen in eigen bedding hun eindhalte ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex. Dat openbaarvervoersaanbod volstaat voor de gebruikers van het mobiliteitsknooppunt.

Met deze oplossing worden ook de sites van het Rood Klooster, het ADEPS-sportcomplex, het stadion van Oudergem en het Zoniënwoud bereikbaar voor de Brusselaars via efficiënt openbaar vervoer en beschikken ze over een parkeerinfrastructuur met gedeeld gebruik.

De splitsing van de lijn 8 sluit de mogelijkheid om een rechtstreekse verbinding Louiza-Roodebeek te behouden niet uit, afhankelijk van toekomstige mobiliteitsstudies van de MIVB.

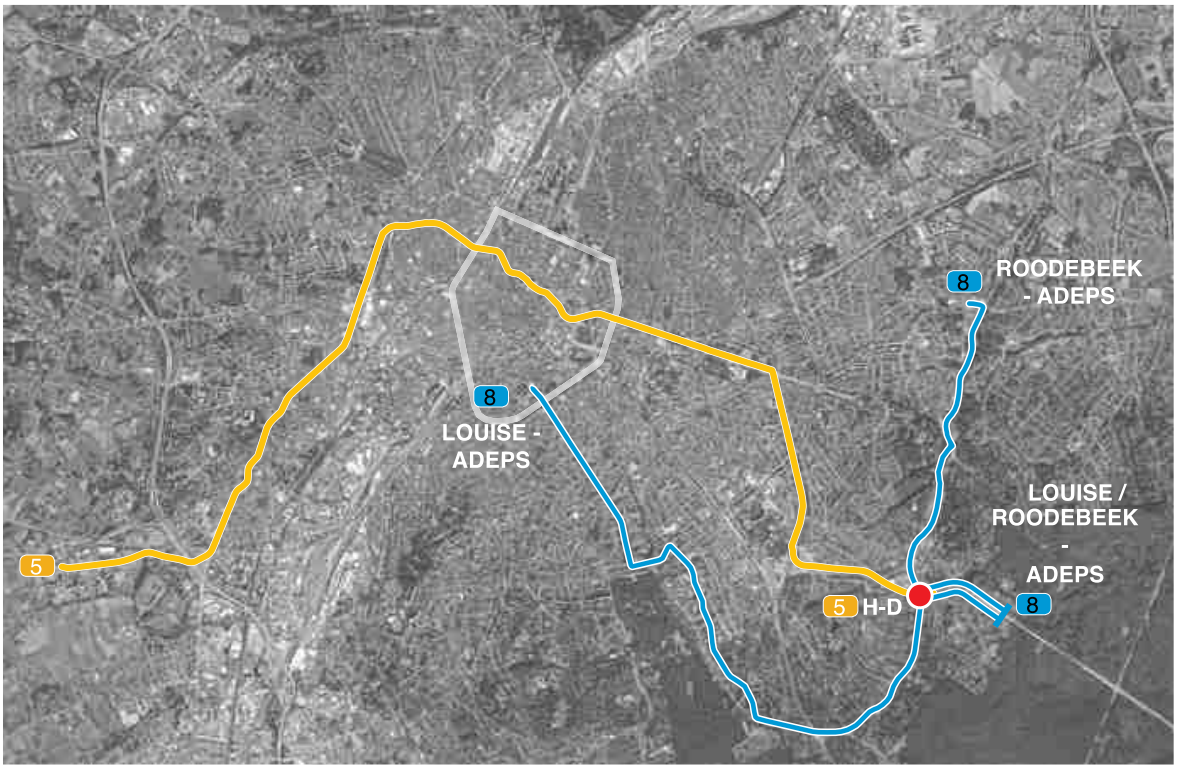
Er moet worden opgemerkt dat het niet gegarandeerd is dat het technisch mogelijk is de werken voor het doortrekken van tramlijnen 8 tot de zone Stadion van Oudergem–ADEPS en het Herrmann-Debrouxviaduct tegelijkertijd uit te voeren. Als dat niet mogelijk is, kan tijdens de afbraak van het viaduct worden gezorgd voor een tijdelijke alternatieve verbinding met het mobiliteitsknooppunt (bijvoorbeeld door een buspendeldienst).

Concreet voorziet het RPA in de volgende acties:

- Reorganisatie en centralisering van de bestaande P+R-plaatsen in een nieuw mobiliteitsknooppunt onder de bedding van de E411;
- Verbinding van het nieuwe mobiliteitsknooppunt met een efficiënt openbaarvervoeraanbod door de splitsing van lijn 8 en de verlenging van de twee daaruit resulterende lijnen tot aan eindhaltes ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex.

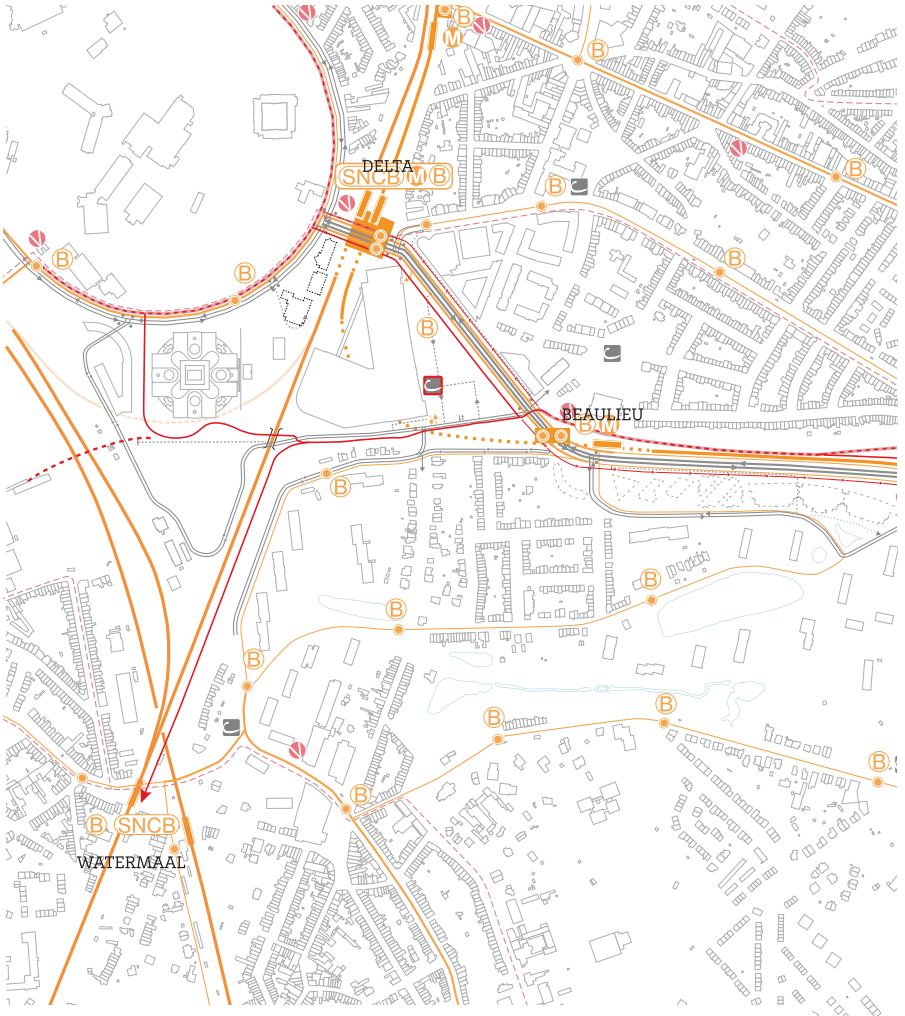


↑ Schema 'Mogelijke locatie voor het mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer'



↑ Schema 'Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer'

1.C.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer



Het RPA wil het gebruik bevorderen van de actieve modi en het openbaar vervoer en deze modi ook gebruiksvriendelijker maken.

Om het modale aandeel van de actieve modi en het openbaar vervoer te bevorderen stelt het RPA de volgende oplossingen voor:

- inrichting van een brede doorlopende ruimte langs het tracé van de grootstedelijke weg E411, om actieve weggebruikers een kwaliteitsvolle infrastructuur te bieden. Binnen de groene ruimten moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existentie van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken;
- verhoging van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid voor actieve weggebruikers van de vier metrostations die zich in het gebied van het RPA bevinden;
- verbetering van de oversteekplaatsen van de E411 en versterking van het lokale en het supralokale netwerk van voetgangers- en fietspaden. Ook in de omliggende wijken moeten voetgangers en fietsers worden begunstigd, beschermd en betere voorzieningen krijgen;
- creatie van multimodale pleinen waar kan worden overgestapt op een andere vervoerwijze: actief vervoer, metro, tram en bus;
- aanleg van beveiligde fietsparkeerplaatsen op de belangrijkste intermodale knooppunten;
- versterking van de efficiëntie van het openbaar vervoer met vooral de uitbreiding van het tramaanbod in eigen bedding tot aan het ADEPS-sportcomplex;
- inrichting van een eigen bedding voor de openbaarvervoerslijnen die gebruik maken van de E411. Op plaatsen waar een doorlopende eigen bedding niet mogelijk is, wordt aangeraden busstroken te creëren voor kruispunten. Als de inrichting dat mogelijk maakt, kunnen deze stroken desgevallend ook worden gebruikt door carpoolauto's of pendeldiensten van bedrijven;
- valorisatie van alternatieve vervoermiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen in de gebouwen.

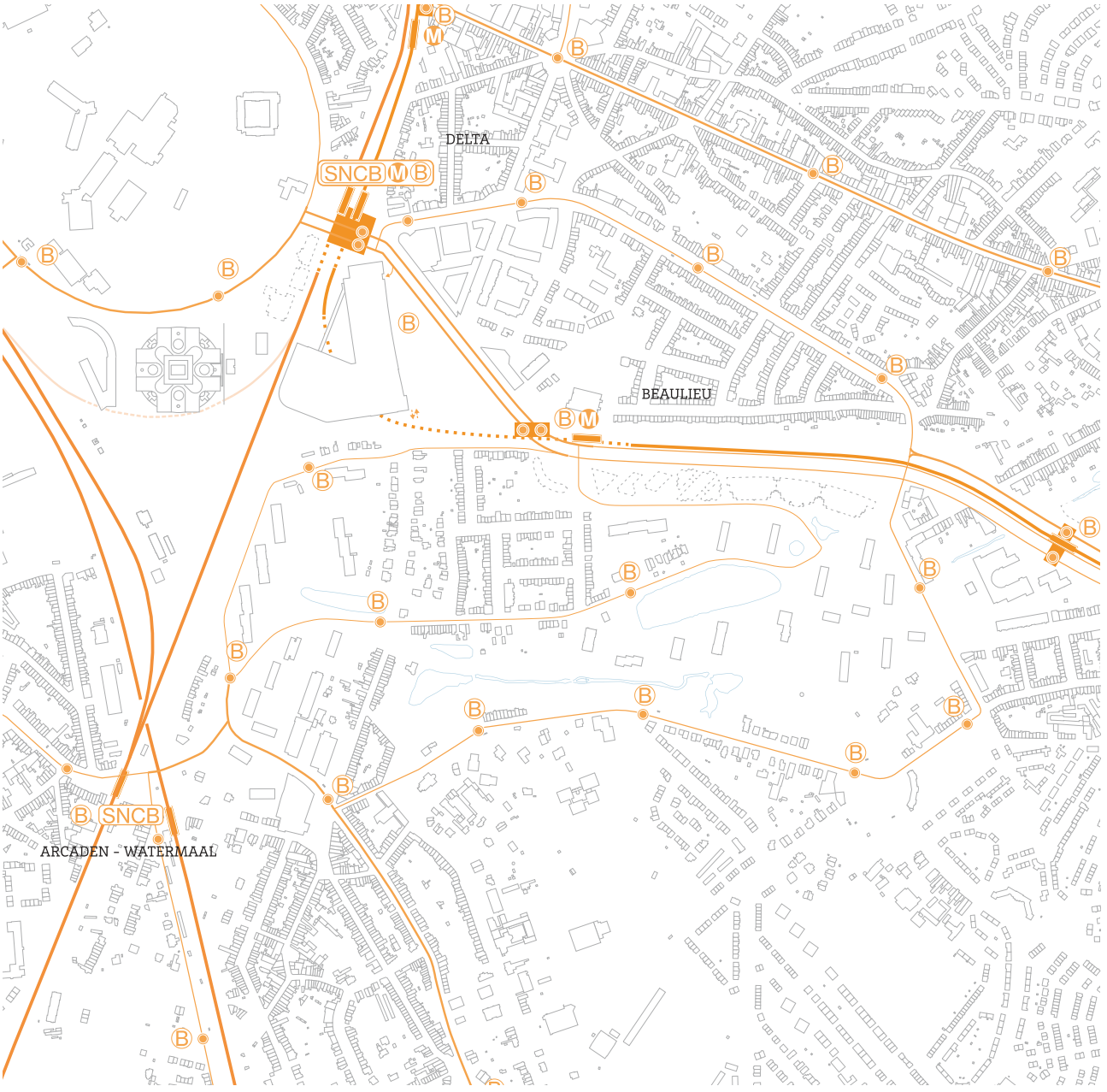
Strategische kaart 'Actieve weggebruikers en openbaar vervoer'



Legende

- Metrolijn
- Tramlijn
- Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)
- Buslijn
- Intermodaal punt
- GFR
- Bestaand fietspad
- Nieuw tweerichtingsfietspad
- Nieuw eenrichtingsfietspad
- Villo-station
- Bushalte
- SNCB Treinstation
- Metrostation
- Tramhalte

HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG



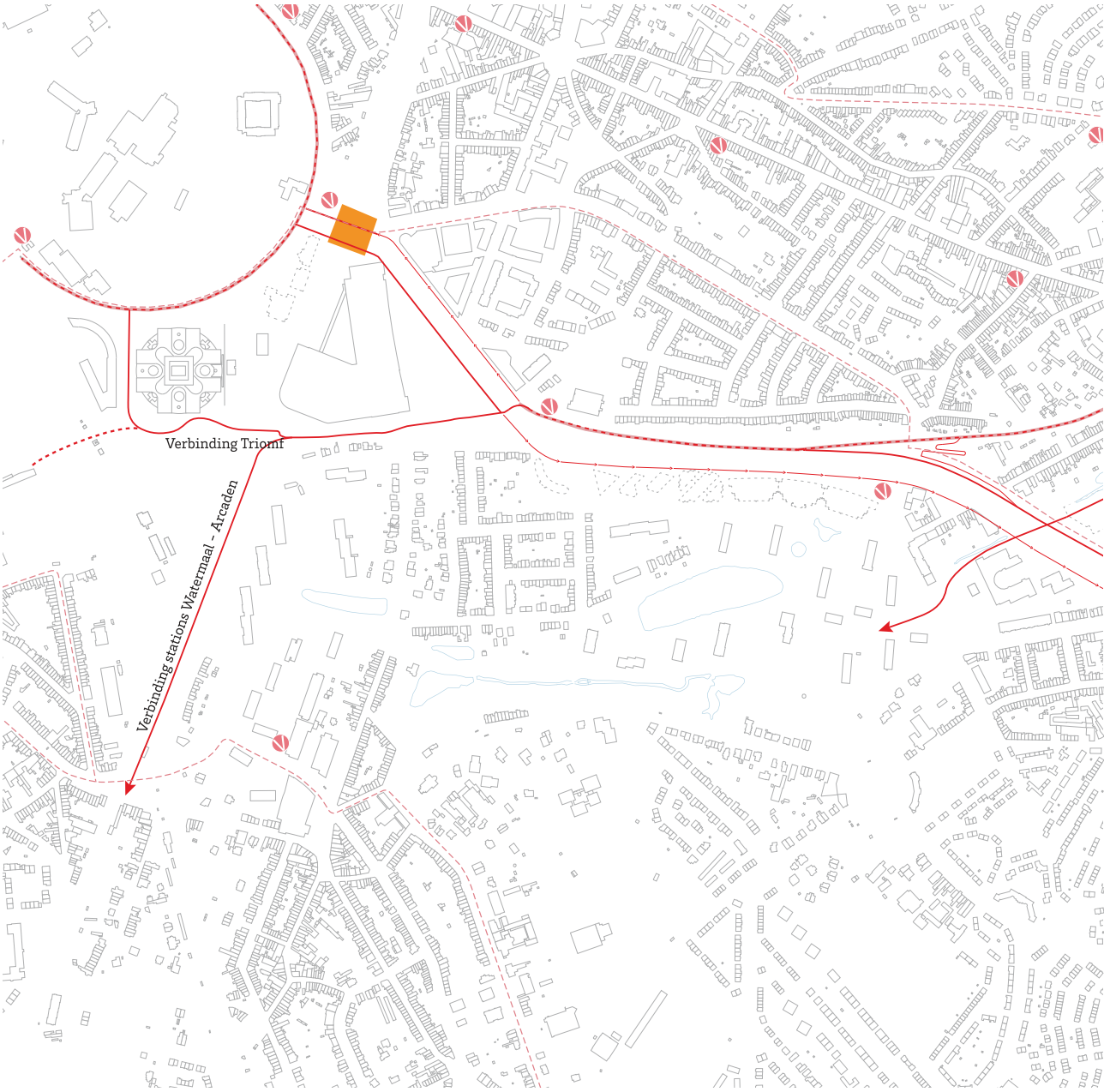
Strategische kaart 'Openbaar vervoer'



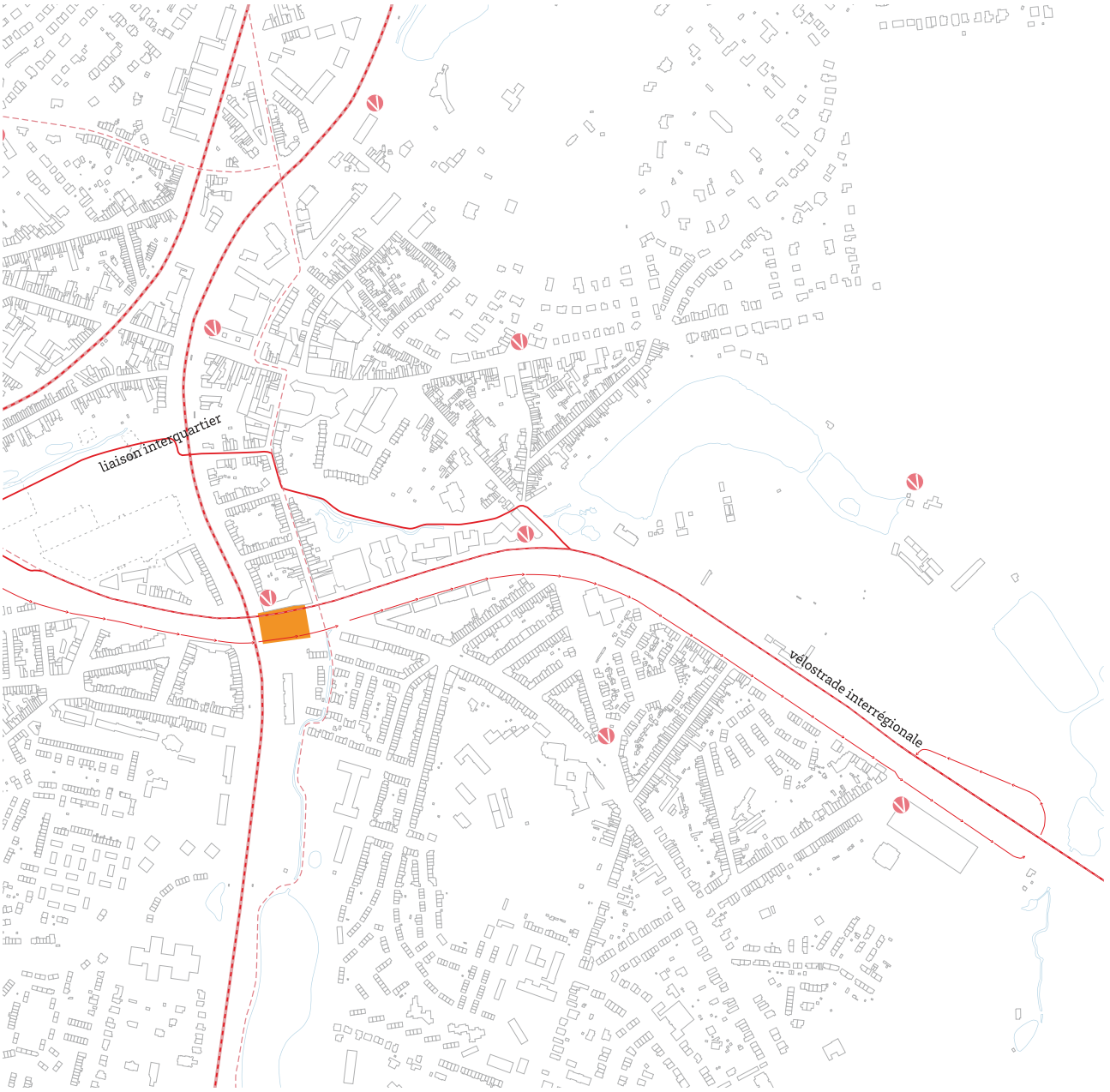
Legende

- Metrolijn (boven- ondergronds)
- Tramlijn
- Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)
- Buslijn
- Intermodaal punt
- Bushalte
- SNCB Treinstation
- Metrostation
- Tramhalte

HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG



Strategische kaart 'Actieve weggebruikers'



Legende

GFR

Bestaand fietspad

Nieuw tweerichtingsfietspad

Nieuw eenrichtingsfietspad

Villo station

1.C.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur

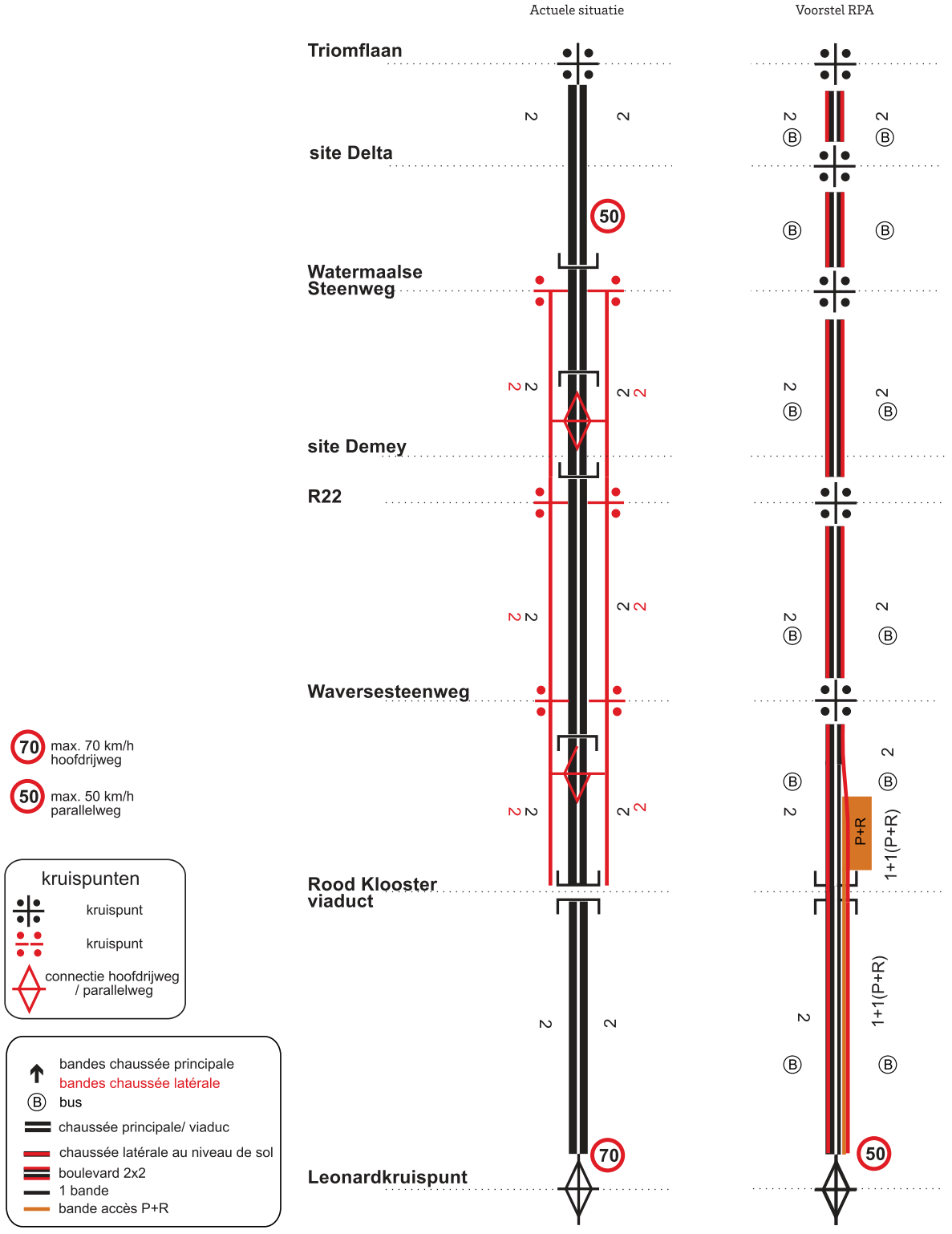
In het RPA wordt aanbevolen de voetafdruk van de infrastructuur van de grootstedelijke weg E411 te verkleinen door er over het hele traject een stadsboulevard met 2x2 rijstroken voor autoverkeer van te maken. Deze versmalling zal de E411 een meer stedelijk karakter geven en zal de aldus gewonnen ruimten kunnen worden omgevormd tot kwaliteitsvolle publieke ruimten. Die zullen niet alleen de levenskwaliteit verbeteren, maar ook plaats bieden aan doorlopende infrastructuren voor actieve weggebruikers en voor de eigen bedding voor bussen en trams. Het gebruik van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer, en dus van alternatieven voor de auto, zal daardoor worden bevorderd.

Het RPA stelt in dit kader voor de kruisingen tussen de grootstedelijke weg E411 en de dwarswegen te herinrichten als gelijkvloerse kruispunten. De afbraak van infrastructuurelementen om kruisingen te vermijden, zoals het viaduct Herrmann-Debroux of de tunnels van Beaulieu, vermindert de algemene capaciteit van de as Leonard-Delta.

In de toekomst zullen deze kruispunten de reële capaciteit van de as bepalen (die bijvoorbeeld afhankelijk is van het aantal voertuigen dat kan doorrijden per fase van de verkeerslichten). Studies en simulaties hebben aangetoond dat het kruispunt van de Vorstlaan met de as Leonard-Delta het bepalende punt is van het netwerk.

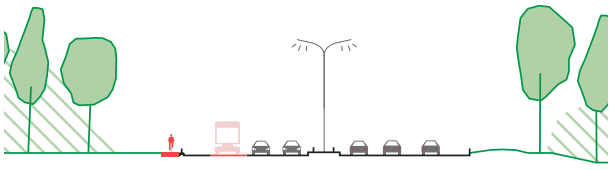
De gewenste capaciteit van de as Leonard-Delta aan de stadstoegang stemt dus overeen met de capaciteit van het kruispunt met de Vorstlaan. Als de capaciteit groter is dan die van het kruispunt, zal een trechtereffect ontstaan.

↓ Schema 'Omvorming van de infrastructuur tot stadsboulevard'



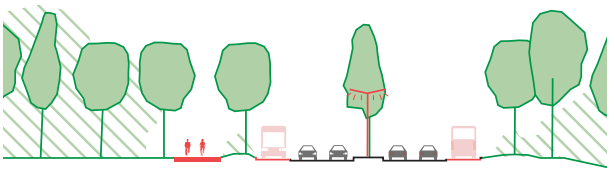
Illustraties: versmalling van de weginfrastructuur ten voordele van kwaliteitsvolle, uitnodigende publieke ruimten infrastructuur voor actieve weggebruikers en openbaar vervoer

↓ Uitzicht van het Zoniënwoud richting het Leonardkruispunt: Bestaande toestand



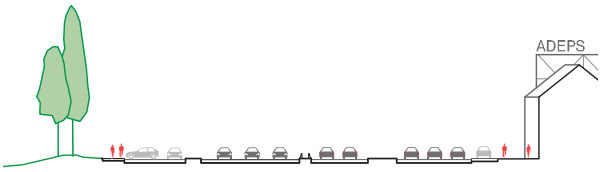


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



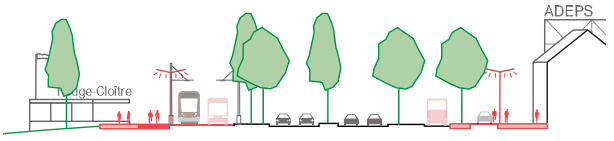


↓ Uitzicht van het stadion richting Herrmann-Debroux Bestaande toestand



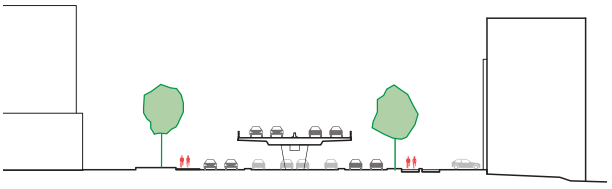


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



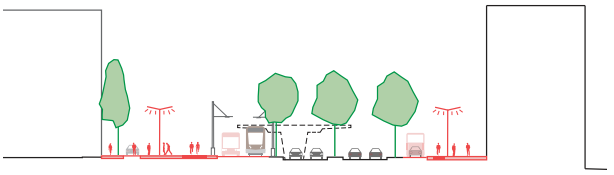


↓ Uitzicht van Herrmann-Debroux richting Leonardkruispunt: Bestaande toestand



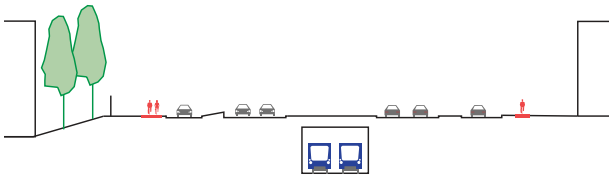


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie





↓ Uitzicht van Herrmann-Debroux richting Demey: Bestaande toestand



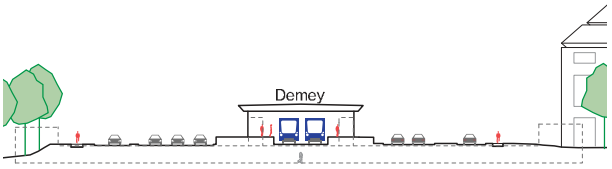


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



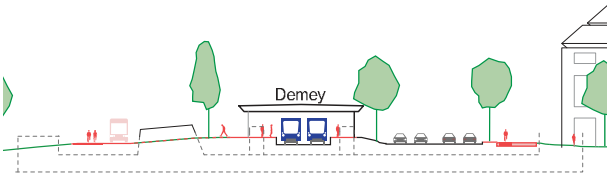


↓ Uitzicht van Demey richting Herrmann-Debroux:
Bestaande toestand



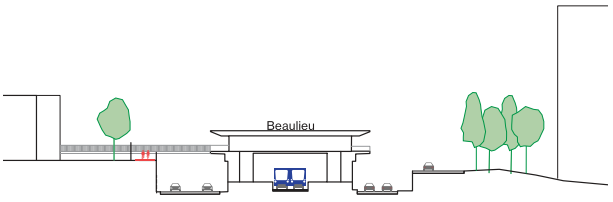


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



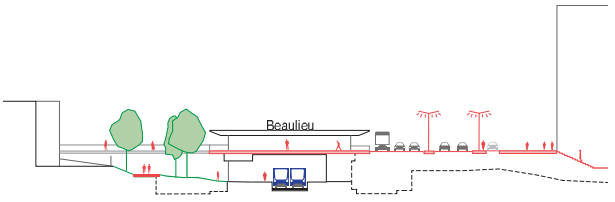


↓ Uitzicht van Beaulieu richting Demey:
Bestaande toestand



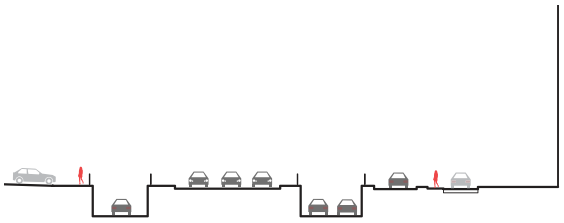


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



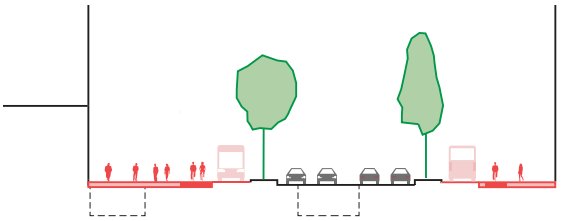


↓ Uitzicht van Beaulieu richting Delta:
Bestaande toestand



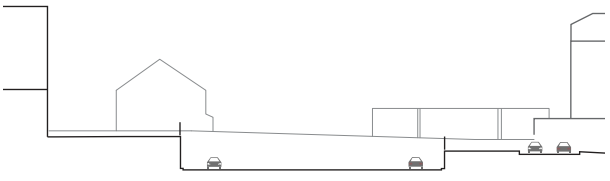


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



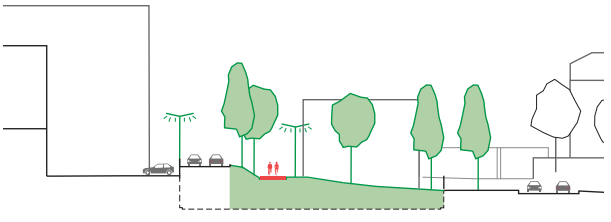


↓ Uitzicht van Driehoek richting Beaulieu:
Bestaande toestand

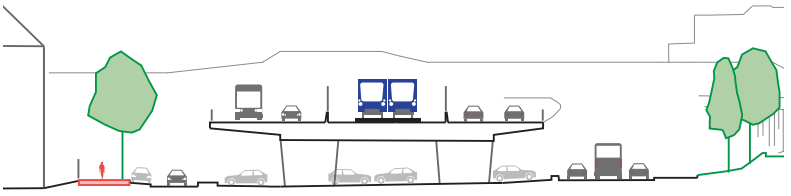




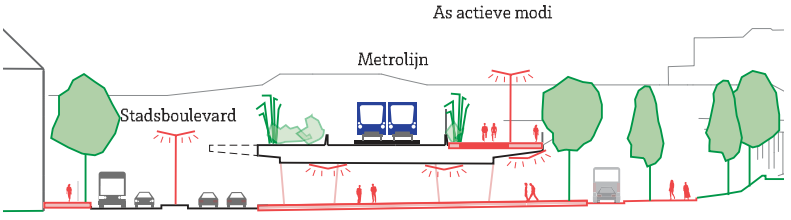
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



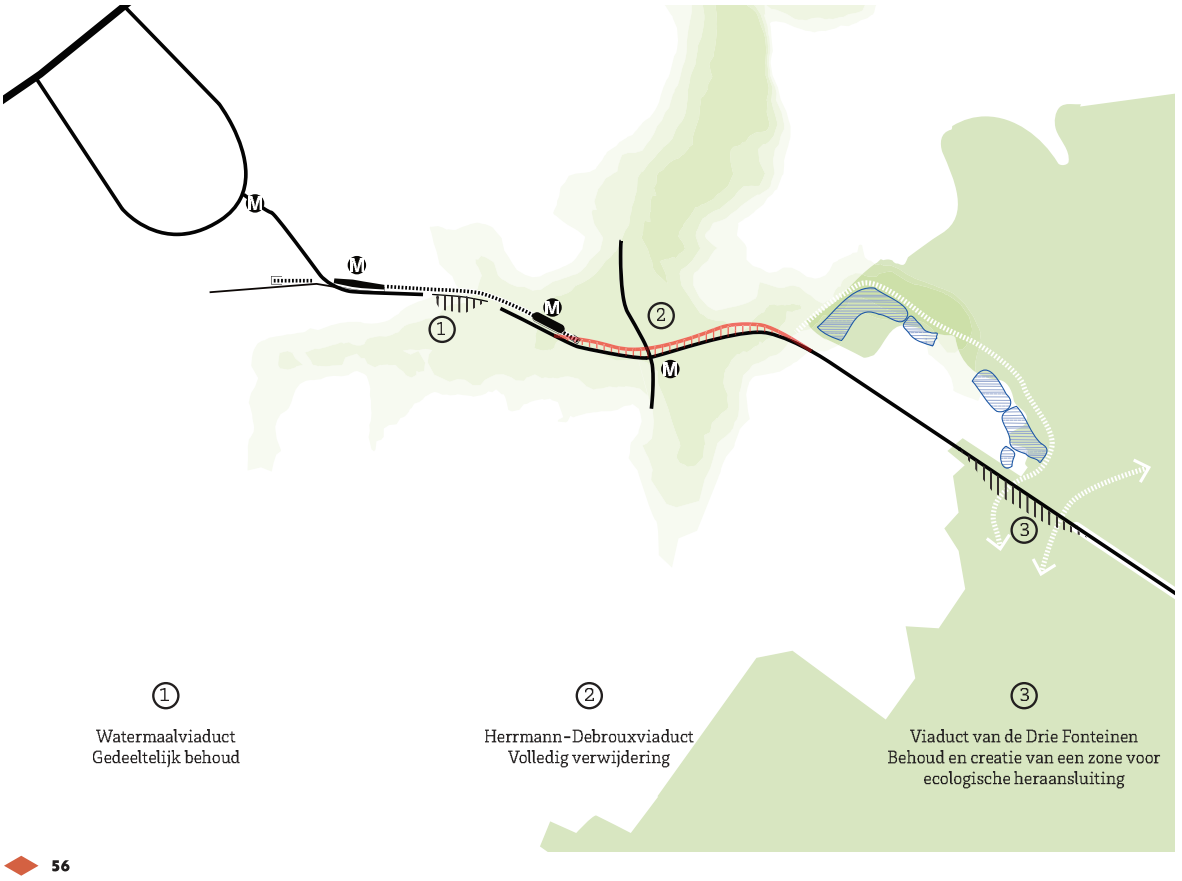




↑ Snede van het Watermaalviaduct richting Beaulieu:
Bestaande situatie



↑ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



① Watermaalviaduct
Gedeeltelijk behoud

② Herrmann-Debrouxviaduct
Volledig verwijdering

③ Viaduct van de Drie Fonteinen
Behoud en creatie van een zone voor ecologische heraansluiting

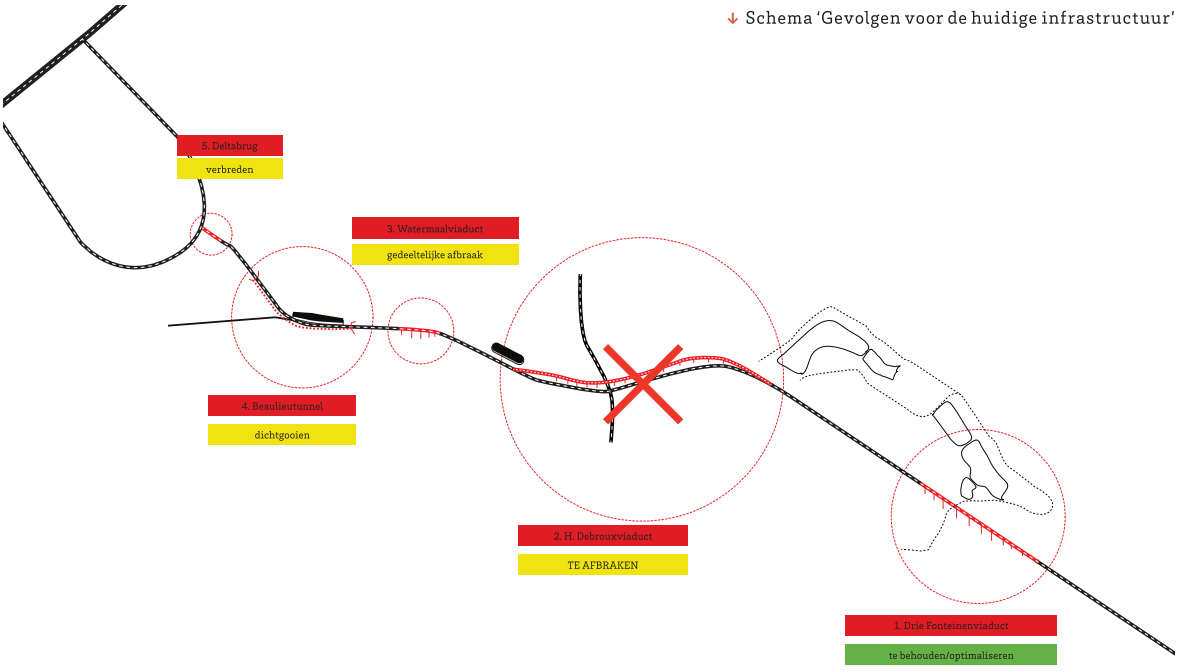
De grootstedelijke weg E411 bestaat uit meerdere kruisende infrastructuren. De herinrichting ervan heeft andere gevolgen voor deze verschillende structuren:

- de volledige verwijdering van het Herrmann-Debrouxviaduct;
- het behoud van het Watermaalviaduct, maar uitsluitend de oversteekstructuren ten behoeve van de metrolijn en de actieve vervoerswijzen;
- de verbouwing van het viaduct van de Drie Fonteinen om een zone voor ecologische heraansluiting tot stand te brengen;
- de verwijdering van de tunnels ter hoogte van Beaulieu;
- de verbreding van de Deltabrug.

Concreet worden de volgende acties aanbevolen in het RPA:

- omvorming van de grootstedelijke weg E411 tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken;
- snelheidsbeperking tot 50 km/u vanaf het Leonardkruispunt;
- inrichting van gelijkvloerse kruispunten voor de kruisingen met de hoofdwegen langs het parcours van de grootstedelijke weg E411: Waversesteenweg, Vorstlaan, Invalidenlaan en Beaulieulaan;
- behoud van het Drie Fonteinenviaduct en optimalisatie van de landschappelijke continuïteiten onder dit viaduct;
- afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct;
- om te vermijden dat het kruispunt met de Vorstlaan een flessenhals wordt, beperking van de inrijdende verkeersstromen in de richting van het kruispunt tot één strook op het deeltracé Leonard-ADEPS. De andere rijstrook wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar het mobiliteitsknooppunt begeven;
- doortrekken van de busstrook naar de stadstoegang;
- afbraak van het viaduct voor het autoverkeer van Watermaal (maar behoud van het metroviaduct en het noordelijk deel voor actief vervoer);
- dichtgooien van de tunnelinritten en tunnels ter hoogte van Beaulieu om een coherent stadsniveau te creëren;
- verbreden van de Deltabrug ten gunste van de actieve weggebruikers;
- wegenaanleg die de geluidshinder beperkt en erop gericht is de doelstellingen van het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in het BHG te halen.

↓ Schema 'Gevolgen voor de huidige infrastructuur'



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG



Strategische kaart 'Wegen'

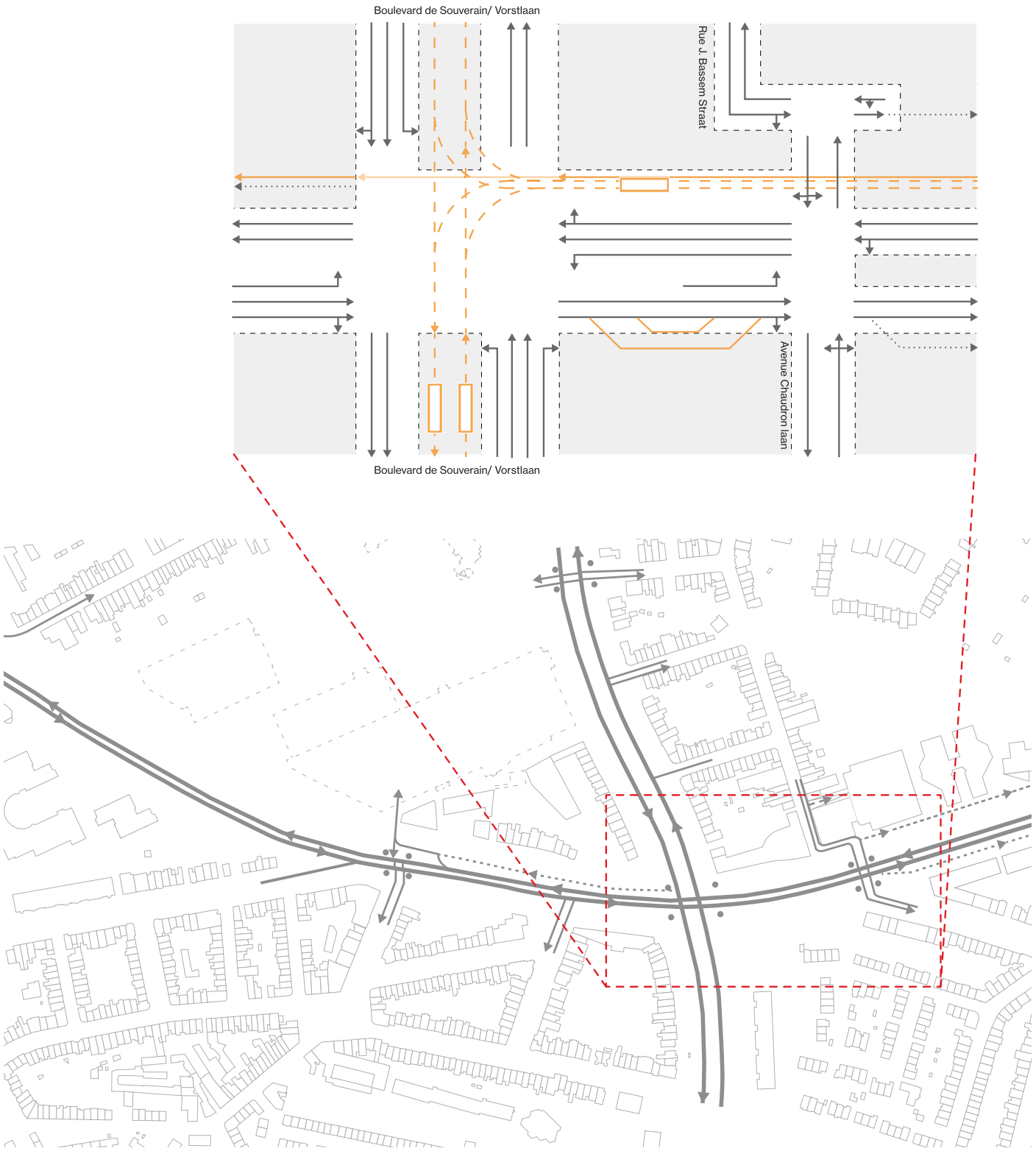


Legende

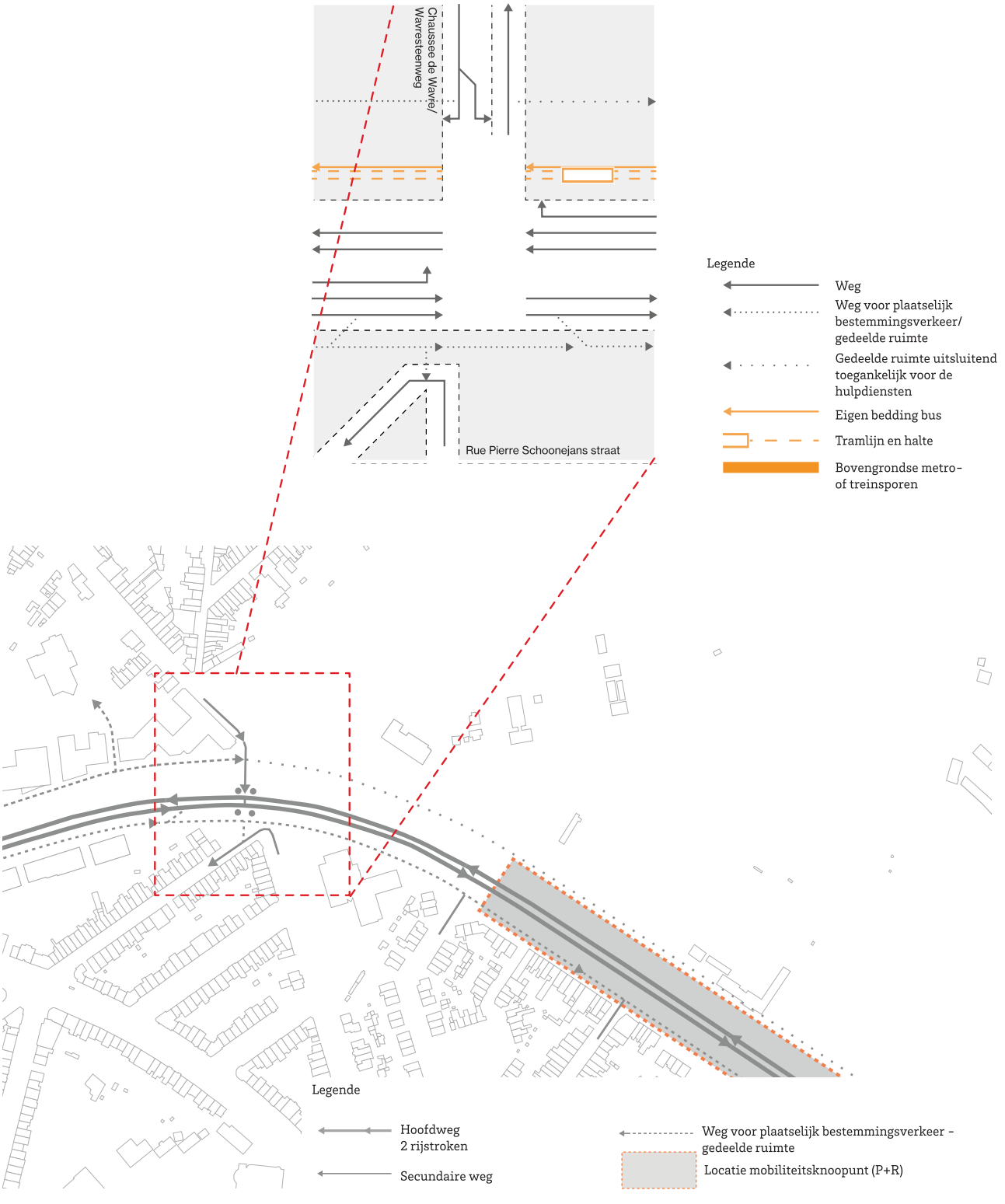
- Hoofdweg 2 rijstroken
- Secundaire weg
- Weg voor plaatselijk bestemmingsverkeer - gedeelde ruimte
- Locatie mobiliteitsknoopunt (P+R)
- Cambio-station
- Voorgesteld Cambio-station

Kalibrering van de kruispunten

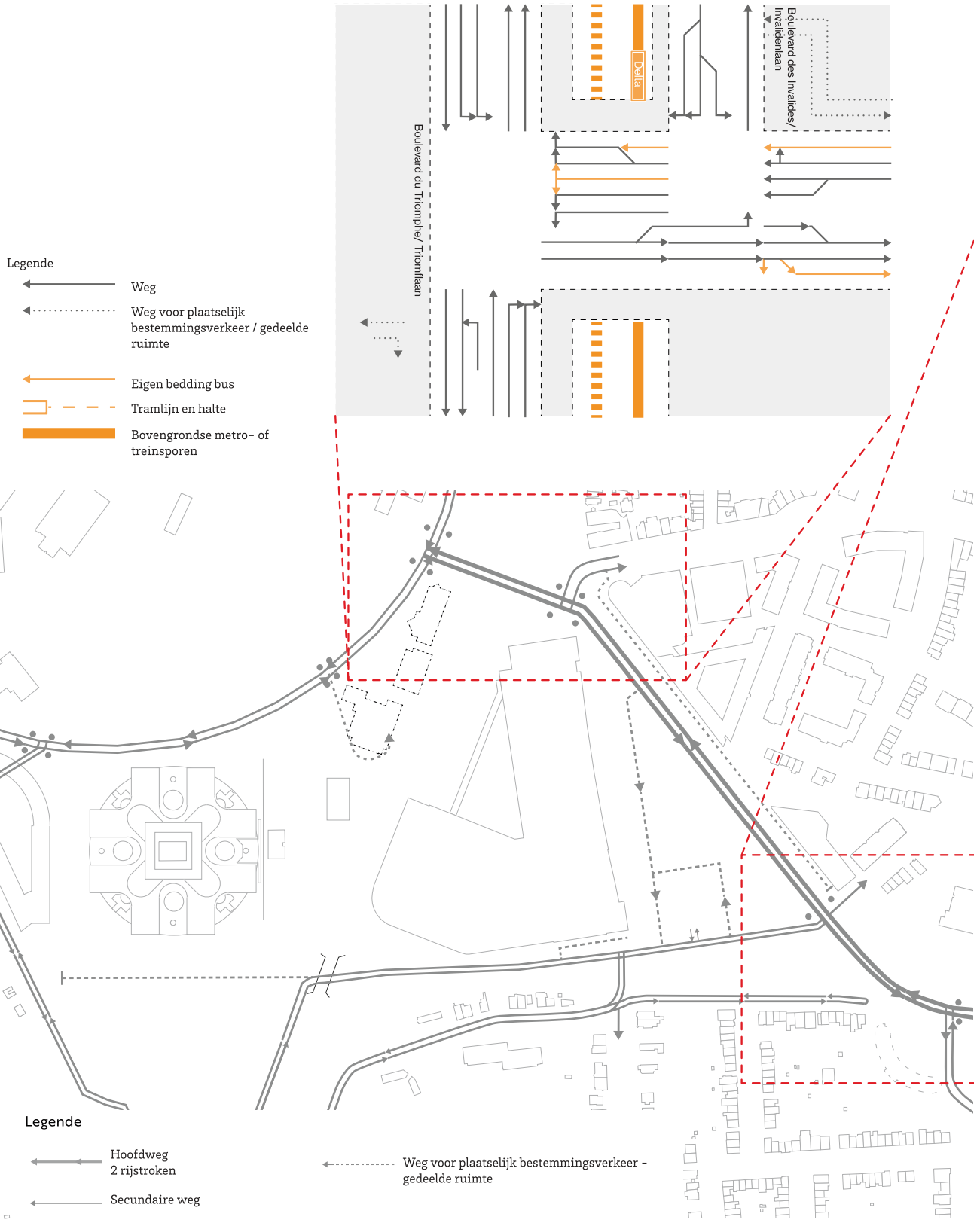
Kruispunt Vorstlaan



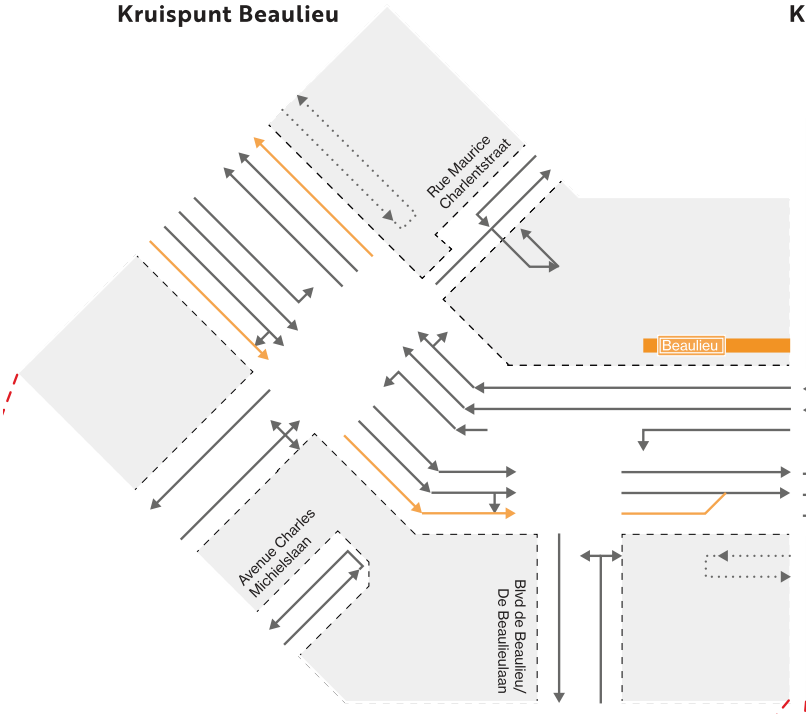
Kruispunt Waversesteenweg (tweerichtingsverkeer)



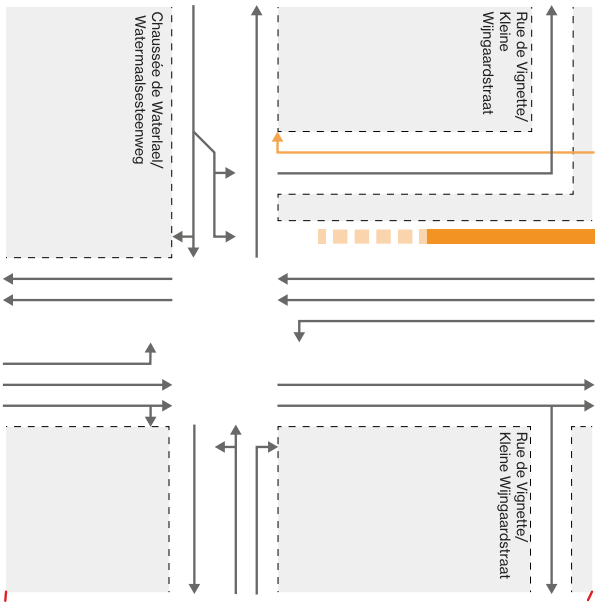
Kruispunt triomflaan

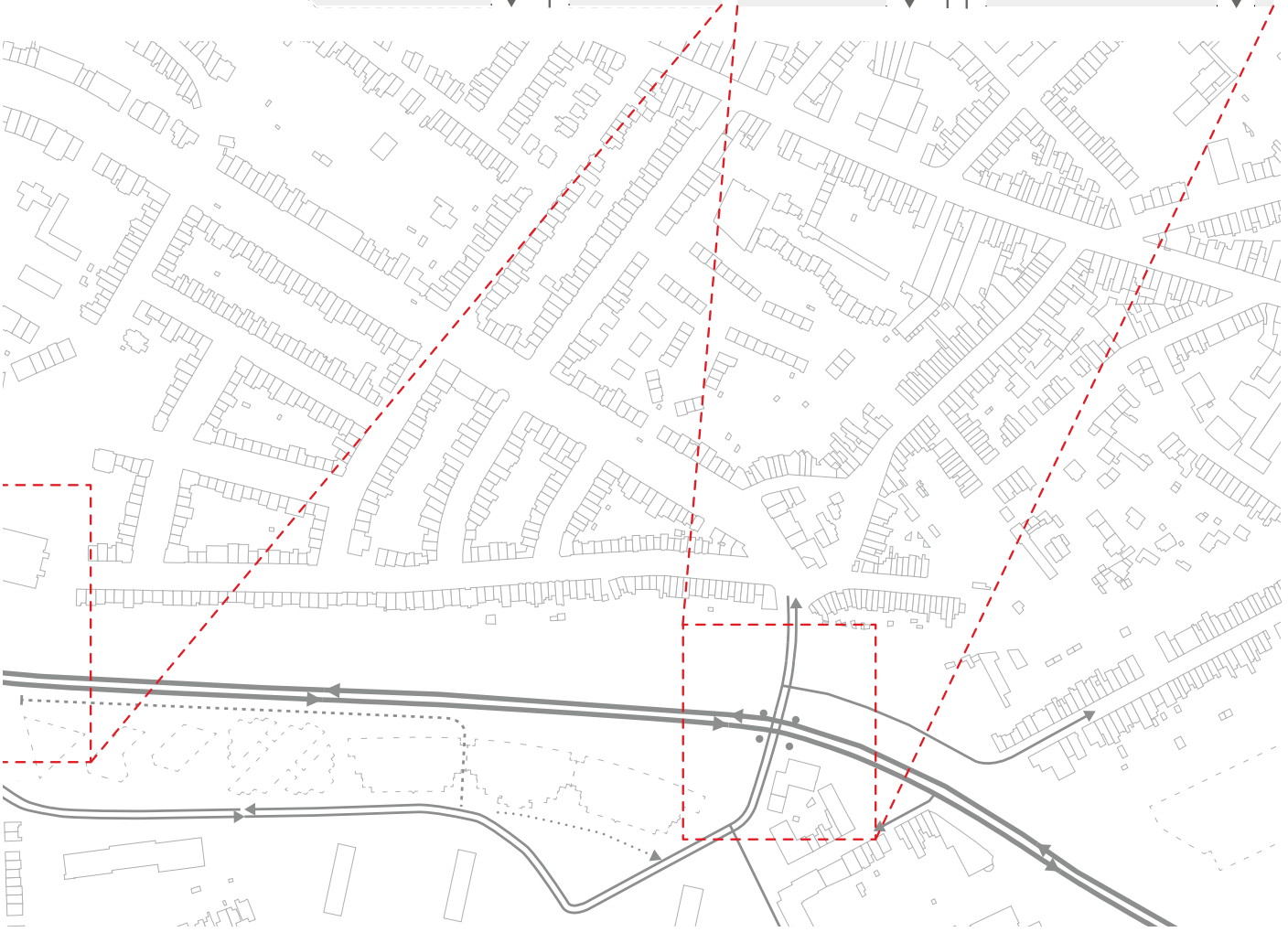


Kruispunt Beaulieu



Kruispunt Watermaal





1.C.3.4. Parkeren

Om het autoverkeer in het gebied van het RPA te verminderen, moet er ook worden op gelet dat de geplande ontwikkelingen niet te veel verkeer genereren. De stadsontwikkeling moet op één lijn liggen met de ambities, doelstellingen en middelen die zijn opgenomen in het RPA. Het RPA voorziet daarom niet alleen in een beperking van de weginfrastructuur en de capaciteit ervan, maar ook in een hele reeks maatregelen om de duurzame vervoersalternatieven te bevorderen en een actief en gemengd stadsleven op gang te brengen dat gecentreerd is op kwaliteitsvolle publieke ruimten. In lijn daarmee is het een doelstelling van het RPA om programma's die een grote aantrekkingskracht uitoefenen met voorrang een plaats te geven op gebieden die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer.

Het zou jammer zijn als de stadsontwikkelingen die worden voorgesteld in het RPA autoverkeer zouden genereren dat de capaciteitsbehoefte en het fileprobleem nog zouden verscherpen, terwijl het RPA net beoogt de plaats van de auto te beperken om de levenskwaliteit te verbeteren.

De beste manier om te voorkomen dat de stadsontwikkelingen ongewenste verplaatsingen met de auto genereren, is het autogebruik voor het publiek van deze programma's moeilijker en dus minder aantrekkelijk te maken via het parkeeraanbod voor of binnen deze programma's.

In het RPA wordt daarom aanbevolen het aantal toegelaten parkeerplaatsen te beperken afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de alternatieven die al beschikbaar zijn dan wel gepland zijn in het RPA en de valorisatie van de alternatieve vervoerwijzen.

Momenteel wordt het parkeeraanbod buiten de openbare weg geregeld door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, meer bepaald door Titel VIII 'Parkeernormen buiten de openbare weg'. Omdat de GSV een verordenend instrument is dat regelmatig wordt bijgewerkt volgens de gewestelijke beleidslijnen, in tegenstelling tot een RPA dat de grote principes van de ruimtelijke ordening vastlegt binnen een tijdsspanne T, is het logisch dat het parkeeraanbod in het gebied van het RPA verder zal worden geregeld door de GSV.

Toch moeten de ambities van het RPA Herrmann-Debroux op het vlak van mobiliteit en verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Concreet worden in het RPA de volgende maatregelen aanbevolen:

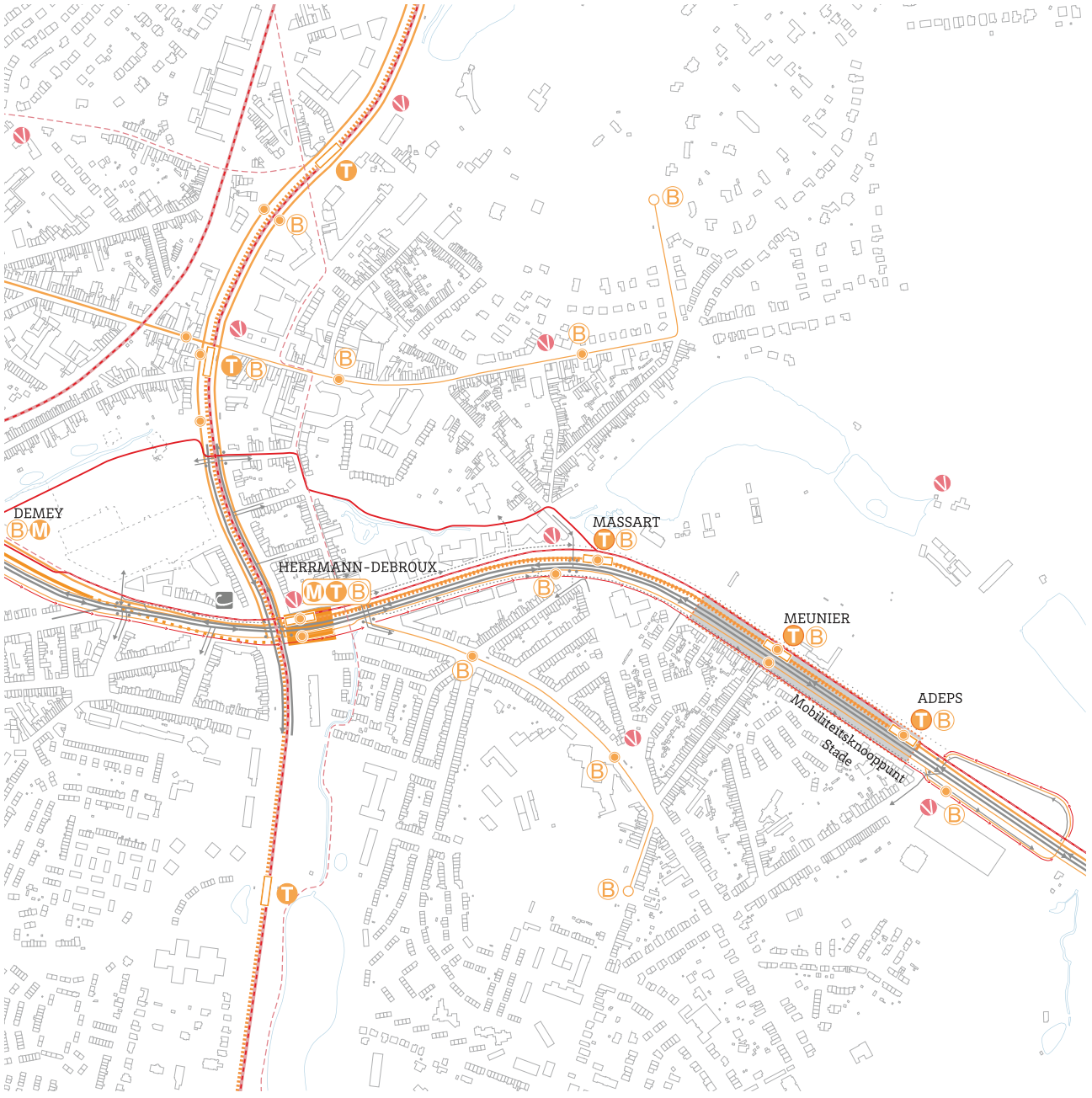
- actualisering van de kaart van de bereikbaarheidszones BWLKE bedoeld in titel VIII van de GSV, rekening houdend met de verbeteringen van de mobiliteit en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi die gepland zijn in het gebied van het RPA en de infrastructuren voor actieve weggebruikers;
- bezinning over de aanbevolen ratio's per zone en type activiteit, volgens de dichtheidsambities van het RPA;
- valorisatie van alternatieve vervoermiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen in de gebouwen;
- bezinning over de integratie van het aanbod aan deelauto's;
- algemene begeleiding van de aanvragers opdat het mobiliteitsbeleid zou stroken met de doelstellingen van het RPA;
- begeleiding van de kantoorprogramma's opdat binnen de bedrijven een beleid zou worden ontwikkeld ten gunste van de alternatieven voor de auto (carpooling, pendeldienst, telewerk ...);
- bevordering van een parkeeraanbod buiten de openbare weg, bij voorkeur in geconverteerde gebouwen in plaats van ondergronds, met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de linten van actieve gevels, om het gedeeld gebruik, de vermindering en de reconversie van deze infrastructuren te vergemakkelijken;
- bijzondere aandacht voor de gewenste verkeerscapaciteit van de stadsboulevard bij de aflevering van vergunningen voor parkeerplaatsen.

Tot slot wordt in het RPA aanbevolen dat in het kader van projecten onderworpen aan effectenbeoordeling, de aanvrager de verenigbaarheid van zijn project met de mobiliteitsambities van het RPA moet aantonen.

HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG



Synthesekaart 'Mobiliteitsstrategie op het niveau van het RPA'

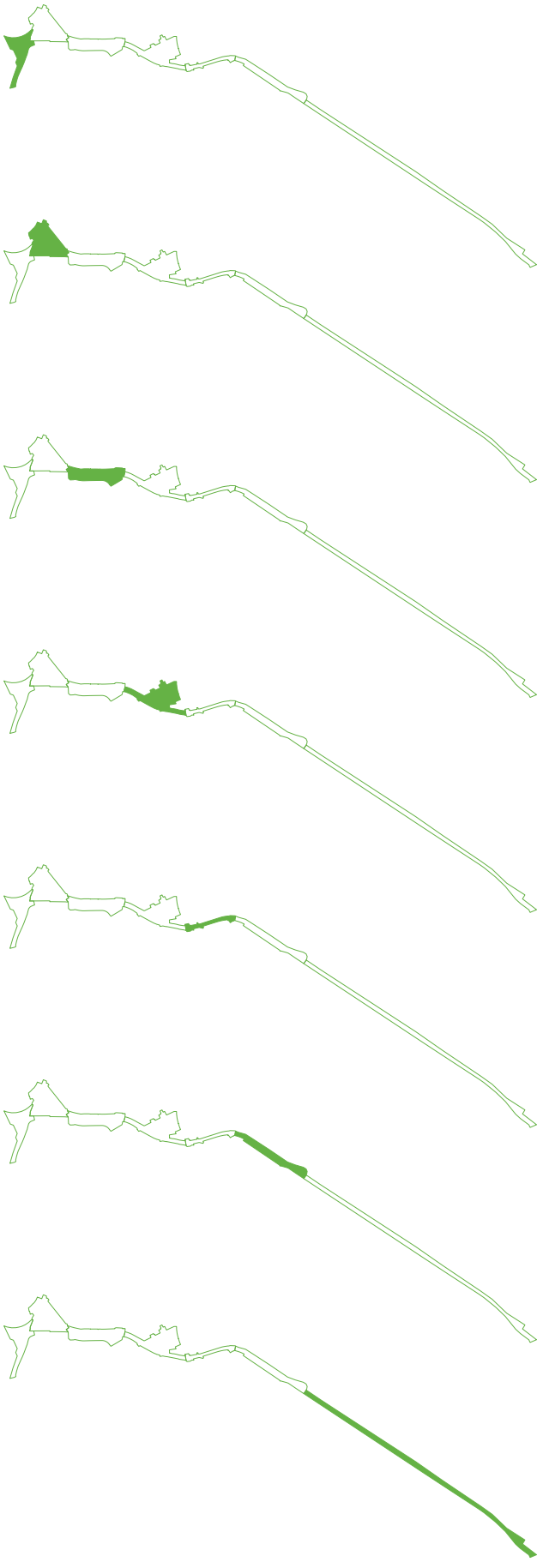


Legende

- Hoofdweg 2 rijstroken
- Secundaire weg
- Metrolijn
- Tramlijn
- Locatie mobiliteitsknoopunt (P+R)
- Buslijn
- Intermodaal punt
- GFR
- Bestaand fietspad
- Nieuw tweerichtingsfietspad
- Nieuw eenrichtingsfietspad
- Villo-station
- Bushalte
- SNCB Treinstation
- Metrostation
- Tramhalte
- Cambio-station



2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE



In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingsprincipes vastgelegd.

Vanwege de schaal van het RPA werd er een onderverdeling gemaakt in sites, om de strategische aspecten die het geheel van sites structureren, nauwkeuriger te kunnen definiëren.

- De eerste site, Delta, omvat de aangrenzende sites '**Triomf**', met de gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieulaan, en '**Delta P+R & Stelplaats MIVB**', met de stelplaats van de MIVB en de overstapparking, en de belendende publieke ruimten.
- De tweede site, Driehoek, omvat de site '**Deltadriehoek**', momenteel een verlaten spoorterrein, en de belendende publieke ruimten.
- De derde site, Beaulieu, omvat de site '**Beaulieu**', met de kantoorgebouwen van de Europese Commissie, en de belendende publieke ruimten.
- De vierde site, Demey, omvat de site '**Demey**', met het winkelcentrum, en de belendende publieke ruimten.
- De vijfde site, **Herrmann-Debroux**, omvat de publieke ruimten tussen de Vorstlaan en de Waversesteenweg (Waversesteenweg niet inbegrepen);
- De zesde site, **Stadion-ADEPS**, omvat de publieke ruimten tussen de Waversesteenweg en het Drie Fonteinenviaduct;
- De zevende en laatste site, **Zoniënwoud**, omvat de weginfrastructuur tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt.

Deze onderverdeling maakt het mogelijk doelgericht de bijzonderheden en doelstellingen te bespreken van elke site die deel uitmaakt van de totaalvisie. Deze zeven sites worden verder opgesplitst in verschillende sites om de strategische aspecten te verduidelijken. Vervolgens worden de aspecten van de open ruimtes en de bebouwde zones site per site besproken.

De legende van de illustraties bevindt zich op pagina 187.

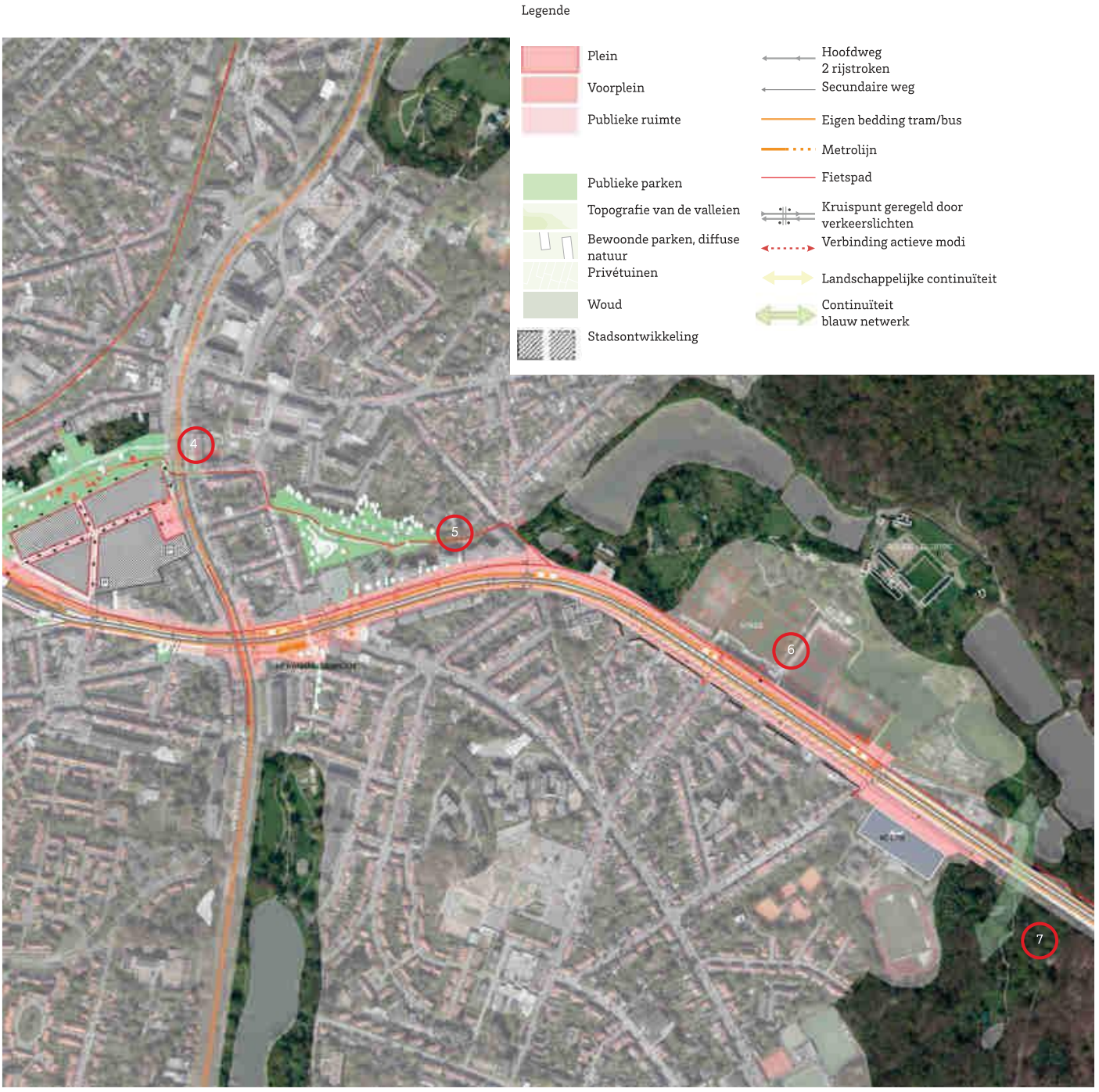
Sites



1 Delta

2 Driehoek

3 Beaulieu



4 Demey

5 Herrmann-Debroux

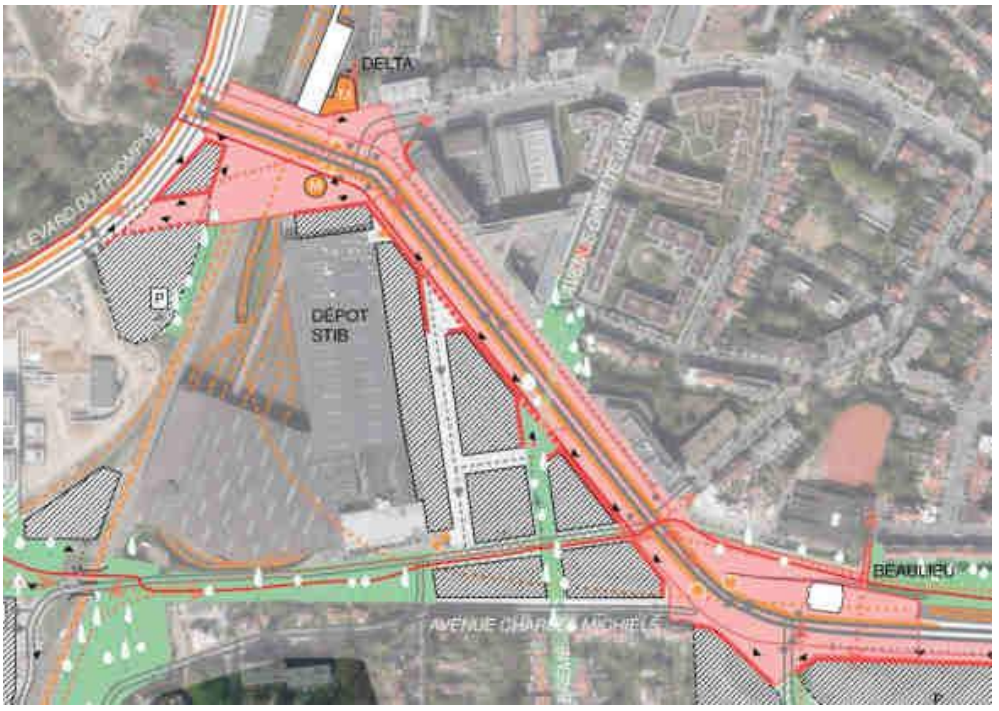
6 Stadion - ADEPS

7 Zoniënwoud

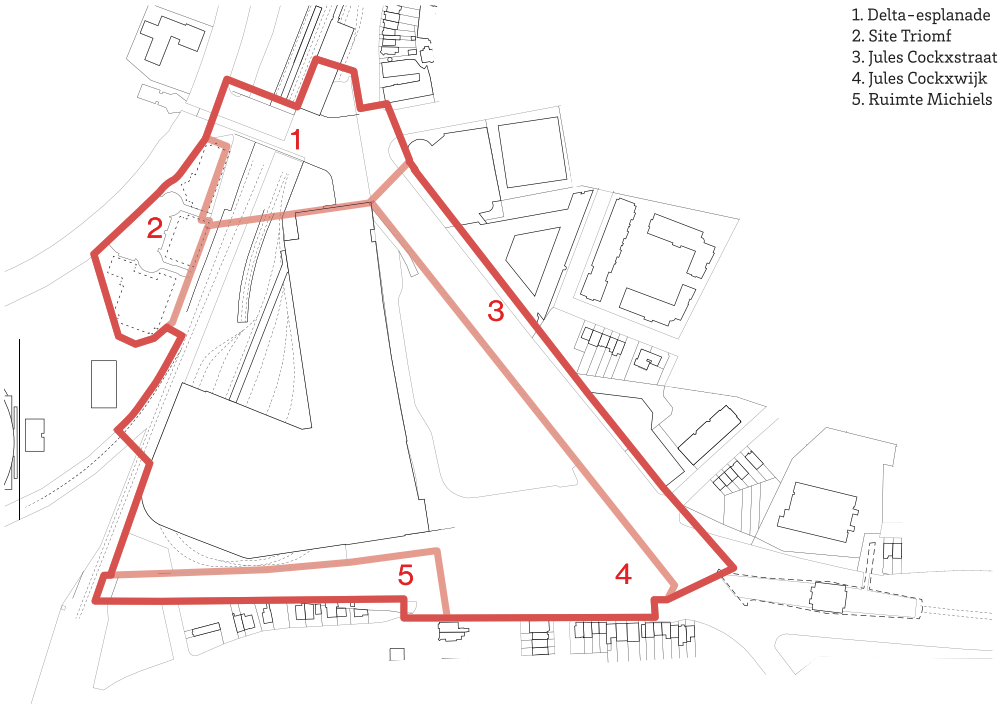
2.1. SITE 1: DELTA



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG







1. Delta-esplanade
2. Site Triomf
3. Jules Cockxstraat
4. Jules Cockxwijk
5. Ruimte Michiels

Tussen de Triomflaan, de Jules Cockxstraat (waarvan de typologie die van een boulevard benadert) en de Charles Michielslaan vormt de site Delta een scharnierpunt tussen de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 die wordt aanbevolen door het RPA en de structurerende figuur van het voormalige oefenterrein. Vandaag is deze site een plaats waar abrupt een snelweg eindigt. Het RPA wil dit deel van het gewest radicaal veranderen en nieuw leven inblazen volgens de stedelijke ambities van het Gewest.

De site 1 Delta omvat de aan elkaar grenzende sites 'Triomf' en 'Delta P+R & Stelplaats MIVB' en de belendende publieke ruimten.

Doel:

De herontwikkeling van de site Delta heeft een dubbel doel, namelijk

- enerzijds 'de stad aanvullen' door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen mogelijk maakt op een plaats die nu wordt ingenomen door een groot buitenparkeerterrein of monofunctionele gebouwen;
- anderzijds de 'aanzet geven tot de stad' door de herkwalificatie van de verbinding tussen de Triomflaan en de stedelijke structuur van het Oefenplein en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat die erop uitkomt. Beide structuren komen samen in de intermodale pool van het station en de halte Delta.

Inrichtingsprincipe:

De site Delta is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren, namelijk

- de Delta-esplanade, die een verbindingselement wordt tussen de boulevards en een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- de site Triomf, die een gemengd geheel wordt dat het punt waar de boulevards samenkomen, kenmerkt met één bijzonder element dat dienstdoet als landschappelijk herkenningspunt en bijdraagt tot de verbetering van de doorgangen;
- de Jules Cockxstraat, die een structurerende publieke ruimte wordt van het type boulevard, die de stations Delta en Beaulieu verbindt en een kader creëert voor de herontwikkeling van de wijk;
- de Jules Cockxwijk, die tot doel heeft 'de stad aan te vullen' als gemengde wijk die een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen;
- de ruimte Michiels, die een recreatieruimte wordt met bijzondere aandacht voor actieve en ecologische vervoersmodi, dient als verbinding tussen de opslagplaats, de nieuwe wijk en de bestaande wijken en een plaats biedt aan nieuwe voorzieningen.

2.1.A. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool



Doel:

De Delta-esplanade ligt op de kruising van twee belangrijke stedelijke figuren: de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat, die erop uitkomt. Ze omvat de toegang tot het treinstation en het metrostation Delta evenals de bushaltes van structurerende lijnen.

De Delta-esplanade wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Deze publieke ruimte is een scharnierpunt tussen de hoefijzervormige wegsystemen van het Oefenplein en de lineaire figuur van de stadstoegang, maar ook een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer samenkomen, terwijl de actieve gevels van de omringende wijken de esplanade omgeven.

De esplanade is hoog boven de sporen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die haar rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

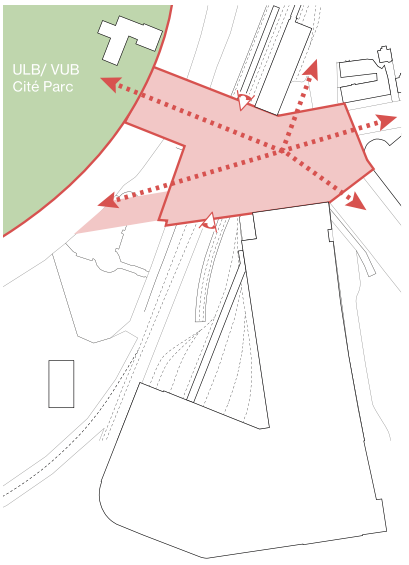
Het gaat om een structurerende ruimte.

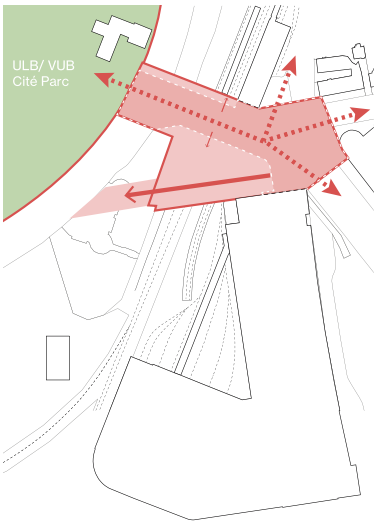
Inrichtingsprincipe:

- De esplanade wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte die mooie perspectieven op de omgeving biedt, met name boven de sporen van L26.
- De wegen liggen centraal in de ruimte.
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen.
- De intermodale ruimte wordt hoofdzakelijk ingericht tegenover het treinstation en het metrostation aan de noordzijde, waarvoor de brug wordt verbreed.
- In een nieuw gemengd gebouw wordt een nieuwe ingang voor het metro-/treinstation gemaakt.
- Er komt een nieuwe ingang voor het metro-/treinstation aan de zuidzijde, op de esplanade, tegenover een nieuw gebouw met de kantoren van de MIVB.
- Een nieuwe toegang tot de perrons van het station Delta wordt gecreëerd vanaf de esplanade aan de noordzijde. Hiervoor wordt de brug verbreed.
- Er kan een publieke verblijfsruimte met een 'uitzichtpunt' worden gecreëerd op een verbreding van de Deltabrug aan de zuidzijde.
- Deze zou de doorgangen naar het CHIREC via de site Triomf kunnen versterken.

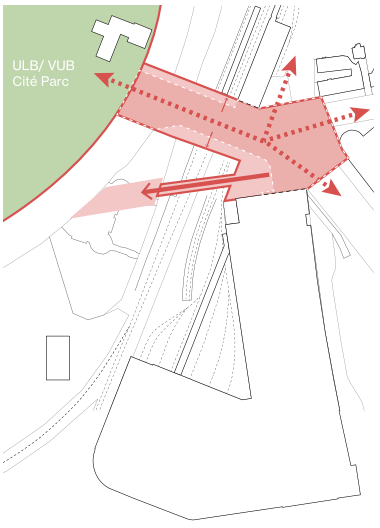
Verbindingen structureren

De esplanade wordt opgevat als een publieke ruimte waar vervoerswijzen samenkomen, die de doorgangen voor actieve weggebruikers en de bereikbaarheid van de openbaarvervoersstations verbetert voor de verschillende wijken. Het doel is verbindingen met de Triomflaan en het CHIREC te optimaliseren door een verbreding van de Deltabrug, die kan worden opgenomen in de esplanade, terwijl de verbindingen met de Invalidenlaan, de Jules Cockstraat en de Driebruggenstraat worden versterkt.

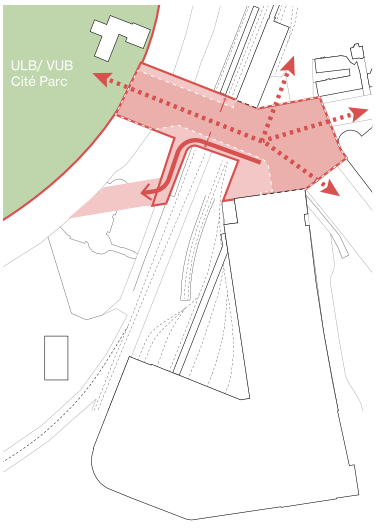




Alternatief 0: maximalistische verbreding van de Deltabrug die de esplanade verbindt met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan.



Alternatief 1: aanleg van een voetgangers- en fietsersbrug die de esplanade verbindt met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan, in combinatie met een beperkte verbreding van de bestaande Deltabrug.

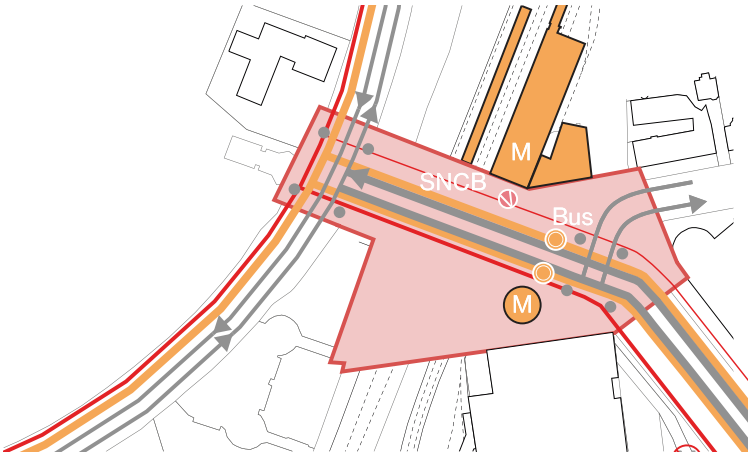


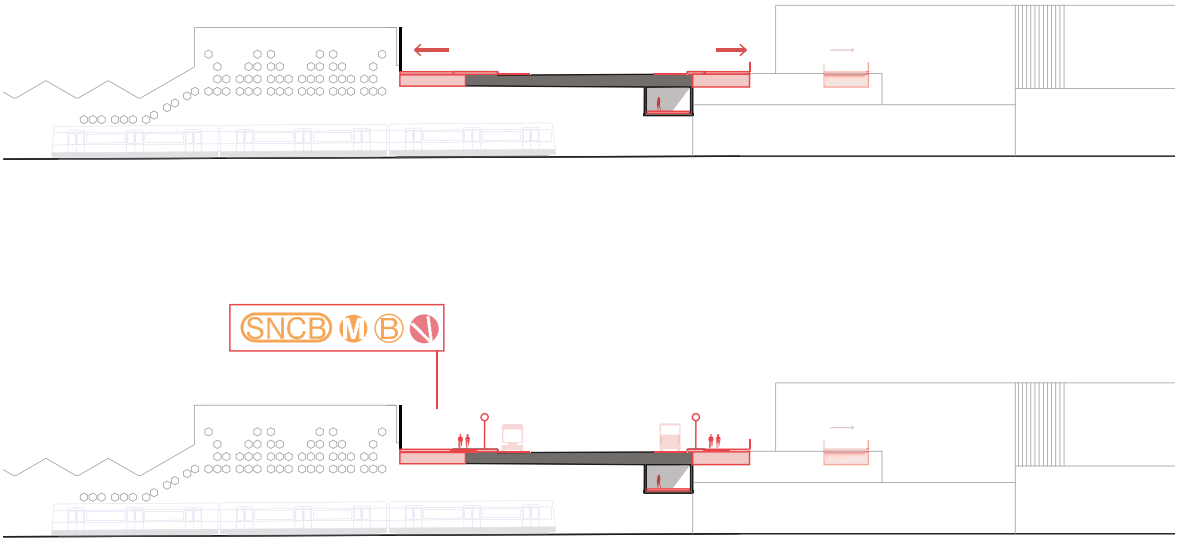
Alternatief 2 of tijdelijke situatie in afwachting van de maximalistische verbreding of van alternatief 1: beperkte verbreding van de bestaande Deltabrug verbonden met een pad voor voetgangers en fietsers langs de spoorweg en ter verbinding van de esplanade met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan.

Actieve weggebruikers en verkeersruimte

De netten voor actieve weggebruikers (voetgangers, fietsersenz.) komen aan weerszijden van de weginfrastructuur, enerzijds om de verblijfsfunctie van het uitkijkpunt over de sporen te versterken en anderzijds ten behoeve van de intermodaliteit ten opzichte van het metro- en het treinstation aan de andere kant van de boulevard. De wegverkeersruimten krijgen een centrale plaats in de publieke ruimte, waarbij de busstroken gedifferentieerd worden van de twee rijstroken voor het autoverkeer.

Een carpoolzone kan worden ingericht nabij de Delta-esplanade, met name in de Driebruggenstraat.

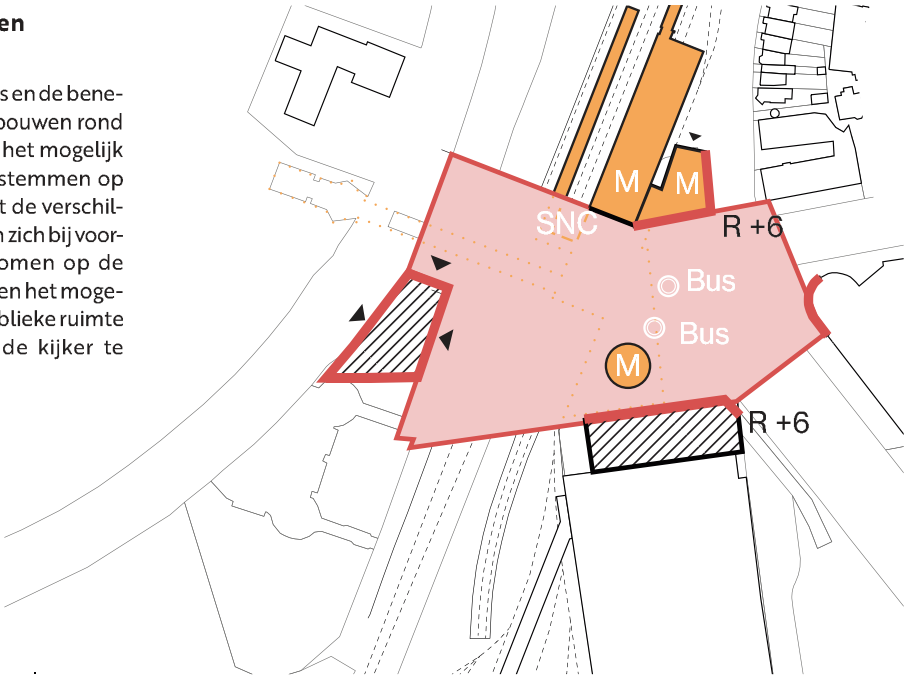




Dwarsdoorsnede ter illustratie van de verbreiding van de Deltabrug. Op de rechterkant, aanleg van een voetgangers- en fietsersbrug (alternatief 1 vorige pagina)

Lint van actieve gevels en toegangen

De behandeling van de gevels en de benedenverdiepingen van de gebouwen rond deze publieke ruimte moet het mogelijk maken de gebouwen af te stemmen op de ruimte. De toegangen tot de verschillende programma's bevinden zich bij voorkeur in de gevels die uitkomen op de esplanade. Deze gevels maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.



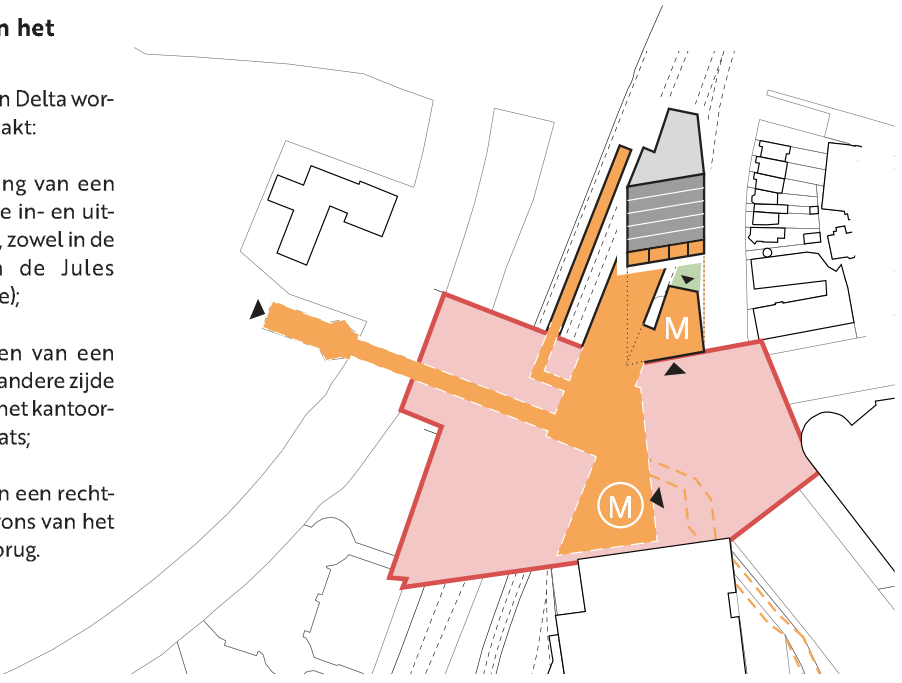
Toegang tot het trein- en het metrostation Delta

Het trein- en het metrostation Delta worden beter toegankelijk gemaakt:

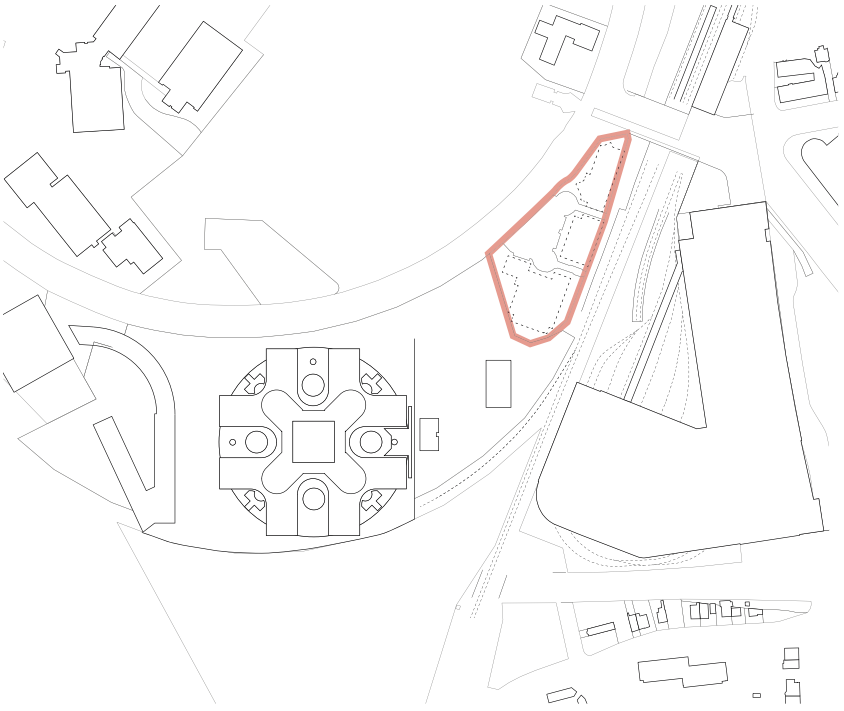
ten eerste door de inplanting van een nieuw signaalgebouw met de in- en uitgangen van het MIVB-station, zowel in de Driebruggenstraat als in de Jules Cockxstraat (Delta-esplanade);

ten tweede door het maken van een nieuwe in- en uitgang aan de andere zijde van de boulevard, tegenover het kantoorgebouw van de MIVB-stelplaats;

ten slotte door de creatie van een rechtstreekse toegang tot de perrons van het station Delta vanaf de Deltabrug.



2.1.B. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen



De ontwikkeling van de site Triomf beantwoordt aan de doelstellingen van het RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- het creëren van duidelijke stedelijke identiteiten die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt in het landschap.

De huidige toestand, bestaande uit drie autonome monofunctionele gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Doel:

Op de site Triomf wordt een bijzonder bebouwd geheel ontwikkeld waar de Triomflaan en de Jules Cockxstraat-boulevard samenkomen, met als resultaat dat de site past in het collectieve landschap en er een leesbare stedelijke structuur ontstaat.

Dit bebouwd geheel omvat een benedenverdieping die wordt geactiveerd door handels- en vrijetijdsprogramma's, in samenhang met de goede bereikbaarheid, terwijl de bovenverdiepingen zijn een woon-, hotel-, activiteiten- of kantoorfunctie krijgen.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers en vergemakkelijkt met name de verplaatsingen van de Delta-esplanade naar het CHIREC door porositeit voor fietsers en voetgangers te creëren.

Inrichtingsprincipe:

- De site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van de Delta-esplanade te versterken. De site biedt een porositeit voor fietsers en voetgangers die de doorgangen naar het CHIREC verbetert.
- De benedenverdiepingen en de gevels worden geactiveerd en onderscheiden zich door hun behandeling om de voor het publiek toegankelijke programma's die er gevestigd zijn, te versterken.
- De aanbevolen bouwhoogtes versterken de rol van bijzonder element en scharnierpunt van de site ten opzichte van de stedelijke structuur.

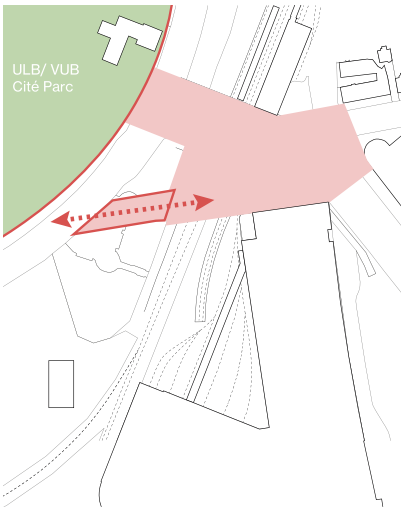
Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Triomf heeft de bestemming administratiegebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het scheppen van porositeit voor fietsers en voetgangers, in geval van de verbreding van de Deltabrug.

Porositeit voor fietsers en voetgangers

Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers van minimaal 12 meter breed, die ook open is buiten de openingsuren van de activiteiten die gevestigd zijn op de benedenverdieping, die continu is en, in het geval van de verbreding van de Deltabrug, aansluit op de Delta-esplanade, verbetert de trajecten die actieve weggebruikers moeten volgen om met name het CHIREC te bereiken.



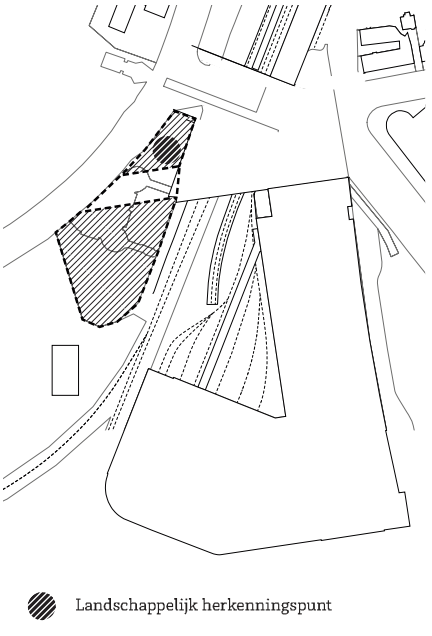
Bouwstrook

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De inplanting van gebouwen wijkt af van de perceelgrens aan de zijde van de Jules Cockxstraat zodat de publieke ruimte kan worden verbreed.

Bouwhoogtes

Overeenkomstig zijn status van landschappelijk herkenningspunt dat dient als landmerk in de stad voor de verbinding tussen de grootstedelijke weg en de Triomflaan wordt voor het bebouwd geheel een maximale bouwhoogte aanbevolen van 80 m aan de zijde van de Jules Cockxstraat en 40 m aan de zijde van het CHIREC, waarbij de bouwhoogte geleidelijk aan afneemt tussen de twee uiterste punten.

Het bebouwd geheel omvat een vrijetijds- en handelsprogramma en voorzieningen op de eerste bouwlagen en ondergronds, met een zowel lokale als grootstedelijke draagwijdte, in lijn met de publieke ruimte en het openbaarvervoersaanbod in de omgeving.



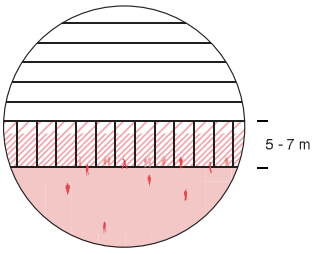
Lint van actieve gevels en toegangen

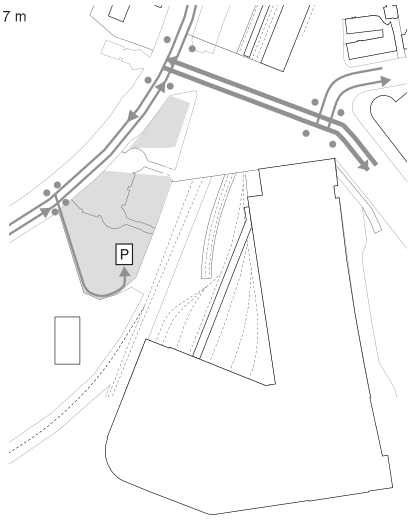
Rekening houdend met de specificiteit van de site die gelegen is in de buurt van een grote publieke ruimte en zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, worden op de eerste bouwlagen actieve gevels voorzien die de link leggen met de publieke ruimte zoals hiernaast wordt aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de vrijetijds- en handelsactiviteiten of de voorzieningen en maken het mogelijk deze programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.



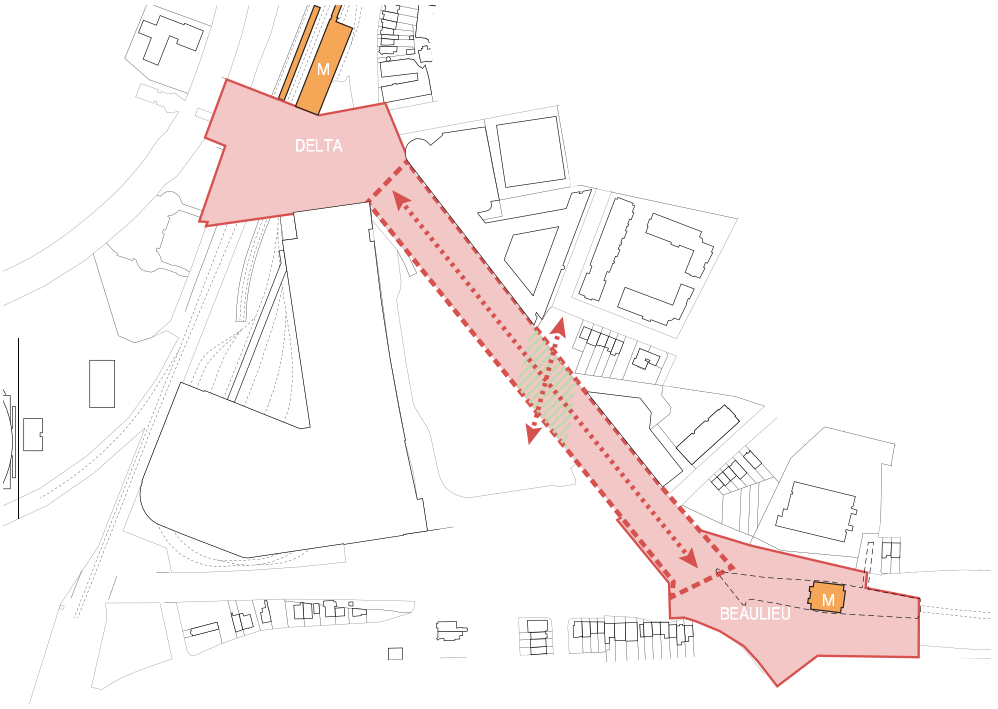
Verkeer

De toegang tot een ondergrondse parking situeert zich bij voorkeur in de Triomflaan om de plaatsinname of hinder voor de actieve weggebruikers te beperken. De parkeerplaatsen bevinden zich op de ondergrondse verdiepingen. De geldende verordeningen zijn van toepassing, rekening houdend met bereikbaarheidszone A (nu B), gezien de goede bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer. In dat opzicht dient het aantal parkeerplaatsen per woning dat wordt opgegeven in de GSV, te worden opgevat als een maximum en niet als een minimum.





2.1.C. Jules Cockxstraat



Doel:

De Jules Cockxstraat is een structurerende publieke ruimte van het type boulevard. De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta maken deel uit van een kwalitatieve inrichting met veel grote ruimten die bestemd zijn voor de actieve vervoersmodi.

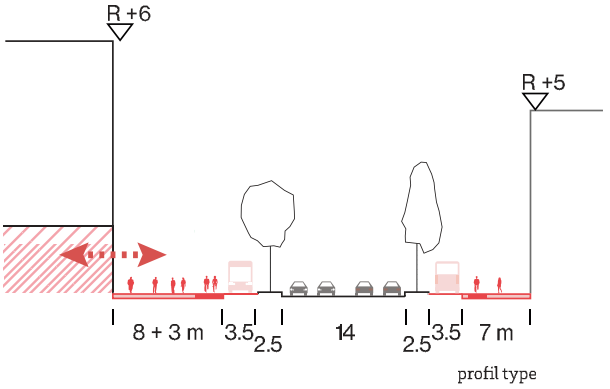
De straat vervult een structurerende rol. Aan beide straatzijden bevindt zich een doorlopende bebouwing met een gelijkaardige bouwhoogte, passend bij de breedte van de boulevard.

Ze verbindt de Delta-esplanade en haar station met het plein en metrostation Beaulieu.

De brede symmetrische voetgangersruimten bakenen een bouwfront af waarvan de gevels en benedenverdiepingen tot leven komen door een voor het publiek toegankelijk aanbod.

Inrichtingsprincipe:

- Met bomen afgezoomde boulevard, ingericht met brede voetgangersruimten en netten voor de actieve modi en het openbaar vervoer;
- Oversteekplaats in het verlengde van de groene ruimte van de Ginette Javauxlaan;
- Actieve gevels op de benedenverdiepingen met buurtwinkels of voorzieningen (zie 2.1.d).



profil type

2.1.D. Jules Cockxwijk



Doel:

Het doel van de Jules Cockxwijk is 'de stad aan te vullen' door de creatie van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die kwaliteitsvolle stadsverbindingen mogelijk maakt op een ruimte die momenteel worden ingenomen door een groot buitenparkeerterrein.

Ze beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in de gewestelijke beleidsverklaring (2019-2024), met name de bouw van betaalbare en aangepaste woningen om de sociale gemengdheid te bevorderen, nieuwe publieke ruimten en voorzieningen van algemeen belang om de vestiging van nieuwe bedrijven in Brussel aan te moedigen en een goede bediening met het openbaar vervoer te garanderen. De levenskwaliteit en de architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken zijn eveneens doelstellingen die zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), met name de ontwikkeling van de 'buurtstad' waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Inrichtingsprincipe:

De site Jules Cockx is onderverdeeld in 2 elementen die de strategische aspecten preciseren:

- de verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan, die enerzijds tot doel heeft wijken die nu worden onderbroken door infrastructuur, met elkaar te verbinden voor actieve weggebruikers en anderzijds de nieuwe wijk luchtiger te maken door middel van een structurerende landschappelijke ruimte;
- de nieuwe gebouwen, die nieuwe gemengde ontwikkelingen betreffen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van de Jules Cockxwijk verandert van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten in sterk gemengd gebied.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

De stelplaats van de MIVB behoudt haar bestemming van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Een aanvullend voorschrift maakt het mogelijk handelszaken en woningen te creëren op de bovenverdiepingen van de voorziening.

Verbinding tussen de brasemlaan en de ginette Javauxlaan



Doel:

De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan is enerzijds bedoeld als een verbindingsweg voor actieve weggebruikers tussen de wijken die nu worden onderbroken door de infrastructuur en moet anderzijds de nieuwe wijk luchtiger maken door de aanleg van een structurerende landschappelijke ruimte.

Het betreft een open buurtruimte die voor alle bewoners en gebruikers van de toekomstige wijk bereikbaar is met de actieve vervoersmodi.

Inrichtingsprincipe:

- Inrichting van 4 meter breed voor actieve weggebruikers die kan worden gebruikt door de DBDMH en occasioneel ook door bewoners en onderhoudsvoertuigen, opgenomen in een landschappelijk ontwerp met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- Landschap met een zachte helling die de omgevende wijk bewoonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt en een verbinding creëert tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan. De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt minstens 16 meter breed.

Landschappelijke behandeling

De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt aangelegd als een gedeelde ruimte met veel beplanting die de nieuwe wijk bewoonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt. Ze verbindt de twee wijken die grenzen aan de Jules Cockxwijk.

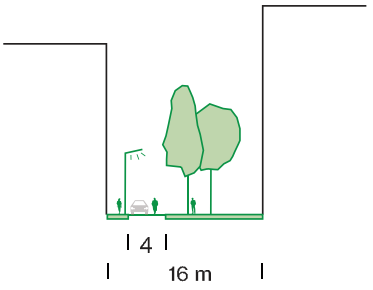
De verbinding heeft een zacht hellend profiel en ligt in het verlengde van de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan.

Aan de kruising van de Jules Cockstraat-boulevard wordt ze breder. Ze is hier uitsluitend voorbehouden voor actieve weggebruikers en ingericht als een groene ruimte die verwijst naar de tegenoverliggende groene ruimte. De inrichting van de boulevard materialiseert de landschappelijke verbinding en beveiligt de oversteekplaats voor actieve weggebruikers.

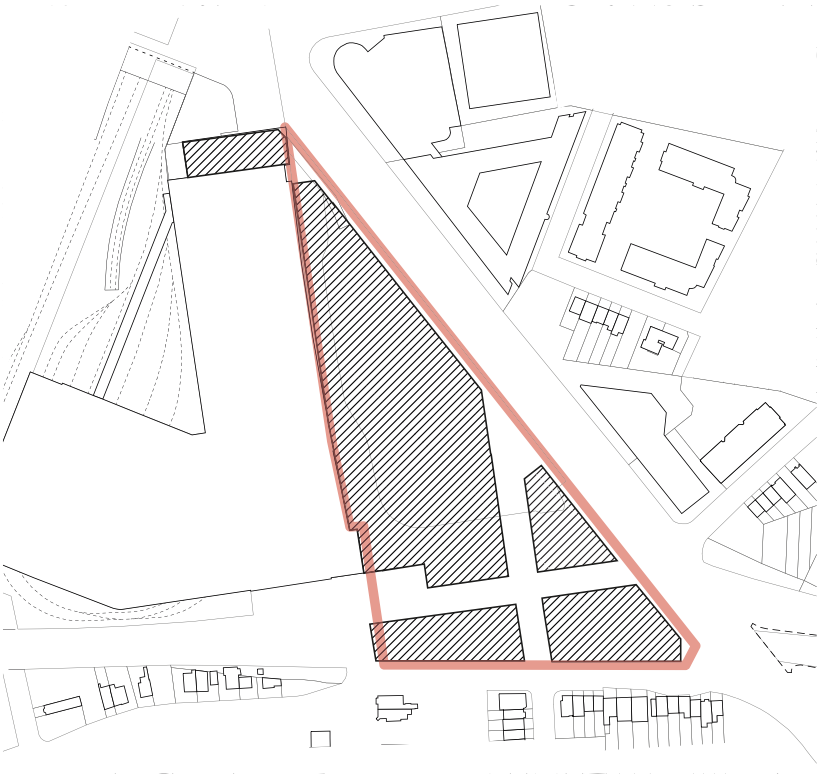


Porositeit voor fietsers en voetgangers en verkeersruimte

De verbinding wordt ingericht op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minimaal 4 meter breed binnen een open ruimte van minimaal 16 meter breed. Deze promenade mag ook worden gebruikt door onderhoudsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH en occasioneel ook voor leveringen aan bewoners.



Nouveaux immeubles



In het RPA wordt aanbevolen om de bestaande P+R Delta om te vormen tot een nieuwe wijk met woningen en activiteiten.

Deze wijk heeft tot doel de stad aan te vullen en, gezien de uitstekende bereikbaarheid van de site die gelegen is tussen de stations Delta en Beaulieu, een nieuwe pilootwijk te worden voor wat de afhankelijkheid van de personenauto betreft.

De parkeerplaatsen voor personenauto's worden extreem beperkt ten aanzien van de huidige normen, terwijl parkeerplaatsen voor gedeelde vervoerswijzen worden aangemoedigd.

Het RPA stelt voor deze site twee varianten voor. Variant B voorziet in de mogelijkheid om de MIVB-stelplaats uit te breiden voor de komst van nieuwe elektrische accordeonbussen.

In variant A behoudt de stelplaats van de MIVB haar huidige grondinname. De achterkant van de site (aan de zijde van de stelplaats) wordt georganiseerd rond productieactiviteiten op de eerste bouwlagen, die de gevel van de stelplaats minder zichtbaar maken.

De twee varianten omvatten de ontwikkeling van een uitgebreid huisvestingsprogramma gekoppeld aan de ontwikkeling van een lint van handelskernen of voorzieningen in de Jules Cockstraat-boulevard om er een gemengde stedelijke activiteit op gang te brengen.

Inrichtingsprincipe:

- De aanleg van een nieuwe bouwstrook die een bouwfront creëert in de Jules Cockstraat-boulevard, waarvan de aanbevolen bouwhoogtes zijn afgestemd op de open ruimte van de boulevard en de benedenverdiepingen bestemd zijn voor productieactiviteiten of buurtwinkels op de boulevard en de bovenverdiepingen voor woningen of kantoorruimten;
- De aanleg van een netwerk van gedeelde ruimten die de site bedienen;
- De aanleg van een ondergrondse parking die bereikbaar is via de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden, bestemd voor de MIVB-medewerkers en de bewoners en gebruikers van de wijk;
- De belangrijkste in- en uitgangen van de stelplaats richten zich naar de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden.

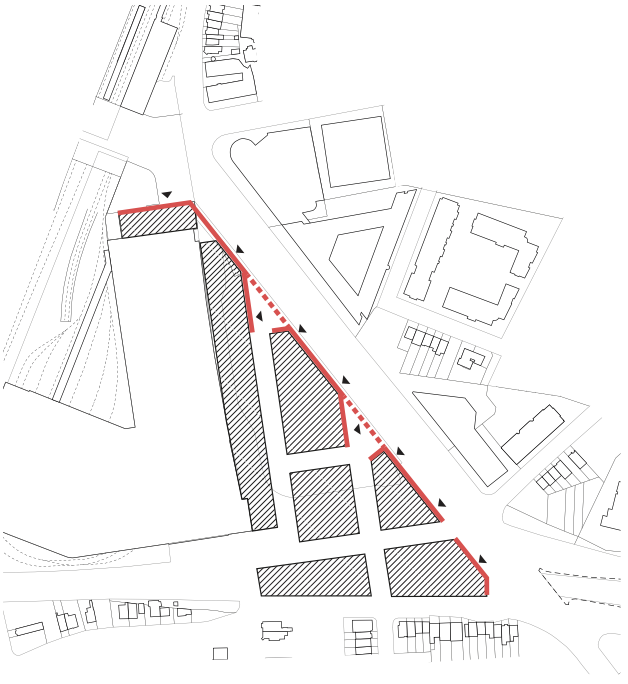


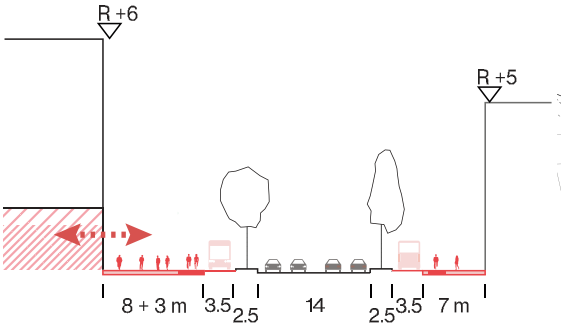
profil type

↑ Illustratie Jules Cockxstraat

Lint van actieve gevels en toegangen

Rekening houdend met het doel van de boulevard en het belang ervan als verbinding tussen twee openbaarvervoersstations, worden de eerste bouwlagen voorzien van actieve gevels rond een publieke ruimte zoals hiernaast aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de handelsactiviteiten en voorzieningen op de benedenverdiepingen en de woningen op de bovenverdiepingen en maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.



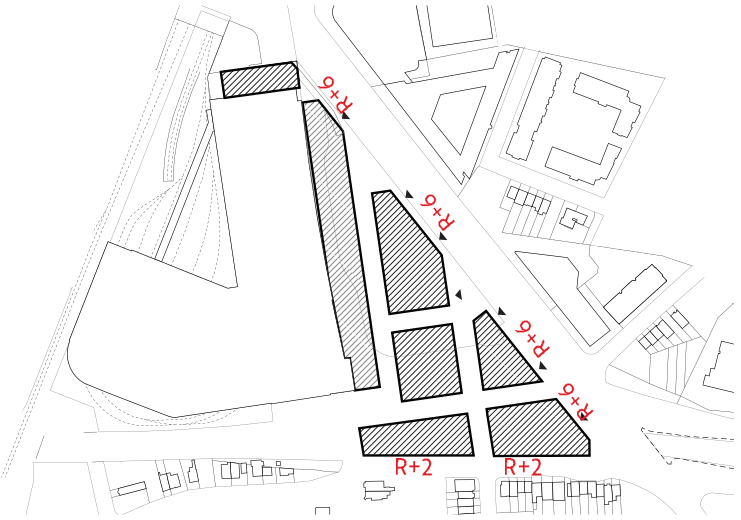


Bouwstrook, bouwfront en bouwhoogtes

Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen moeten verplicht worden gerealiseerd op de rooilijn/het bouwfront in de Jules Cockxstraat en de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast.

Er worden bouwhoogtes aanbevolen op de grootstedelijke weg van gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 9 bouwlagen, zodat er hoogteverschillen mogelijk zijn en de perspectieven kunnen worden benadrukt afhankelijk van de open ruimtes. De andere bouwwerken hebben een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 1 bouwlaag en een maximum van 5 bouwlagen, met uitzondering van de bouwwerken langs de Charles Michielslaan, die niet hoger mogen zijn dan 3 bouwlagen.

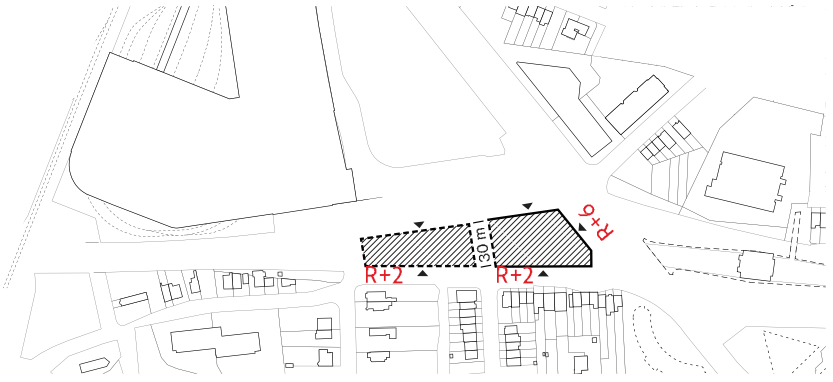
De eerste bouwlagen van deze gebouwen zijn bestemd voor productieactiviteiten of handelszaken in de Jules Cockstraat-boulevard en eventueel voor voorzieningen. De bovenliggende verdiepingen zijn hoofdzakelijk bestemd voor woningen en eventueel voor kantoorruimten.



Voorziening

Een voorziening (bijvoorbeeld een school of een sportcentrum) zou een plaats kunnen krijgen in de bouwstroken in het zuiden van de site. Deze inplanting past bij de landschappelijke omgeving die de groene ruimte Michiels biedt. Er wordt een gemiddelde bouwhoogte aanbevolen van 3 bouwlagen aan de zijde van de Charles Michielslaan en 7 bouwlagen aan de zijde van het Beaulieuplein.

Deze voorziening zou eventueel kunnen gebruikmaken van de ruimten onder de Beaulieubrug die nu dienen als wegtunnel. Als de tunnel aan de noordzijde wordt gebruikt, kan de voorziening een ingang krijgen ter hoogte van de opening van het metrostation op het park van de oude spoorlijn (2.3.b).



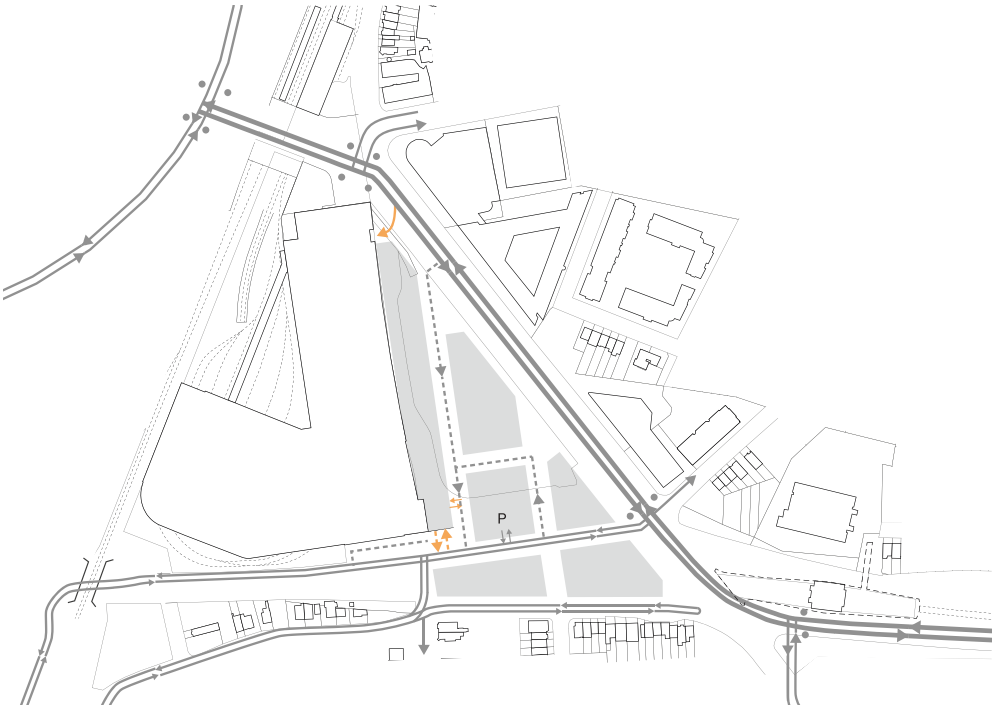
Toegangen en verkeersruimte

De toegangen en verkeersruimte worden hiernaast aangegeven.

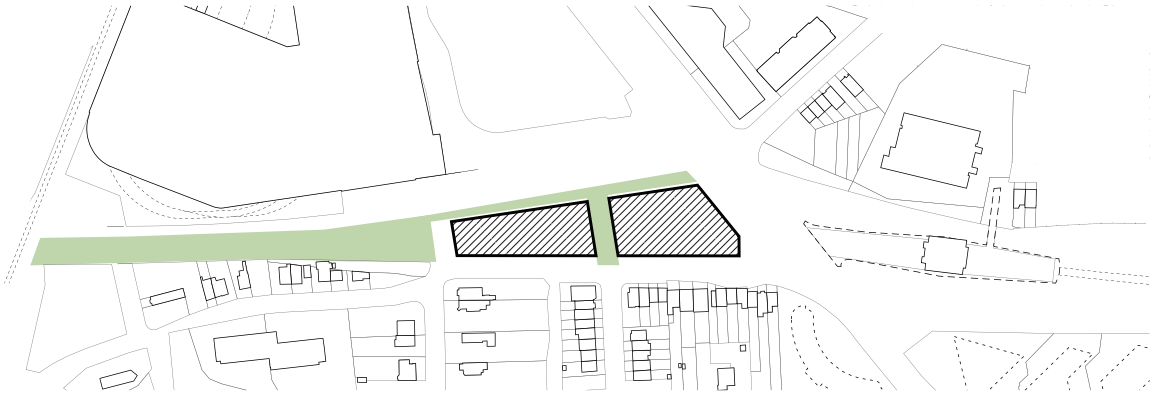
De site wordt verdeeld door een netwerk van gedeelde ruimten voor de lokale bediening en de leveringen, met uitzondering van de ingang van de MIVB-stelplaats in het noorden van de site en van de wegen die ook bestemd zijn voor gebruik door de voertuigen van de MIVB.

De toegang tot een ondergrondse parking en tot de MIVB-stelplaats is beschreven in punt 2.1.e.

Binnen deze parking worden voldoende parkeerplaatsen voor MIVB-medewerkers voorzien.



2.1.E. Ruimte Michiels



In het RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 die bestemd is om een halve draai te maken om te vormen tot een landschappelijke ruimte die zich uitstrekt tussen spoorlijn L26 en het Beaulieuplein. Deze landschappelijke ruimte is bestemd voor de kwaliteitsvolle behandeling van de achterkant van de bestaande MIVB-stelplaats. De nieuwe weg bedient de site Driehoek, de woonwijken aan de andere zijde van de Charles Michielslaan en de nieuwe Jules Cockxwijk. De ruimte Michiels wordt opgevat als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk maar biedt ook een verbinding voor actieve weggebruikers. Ze verlengt immers de promenade van de oude spoorlijn tot aan de Triomflaan, via de site Driehoek en tot aan het station Watermaal via het park L26.

Doel:

Deze landschappelijke ruimte heeft een dubbel doel, namelijk

- enerzijds de kwaliteitsvolle behandeling van de relaties tussen Beaulieu en de site Driehoek, zowel voor actieve weggebruikers als voor het autoverkeer, die van elkaar worden gescheiden door een topografie;
- anderzijds de aanvulling van het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, de spoorwegtaluds van L26 die ze verlengt tot aan het Zoniënwoud.

Inrichtingsprincipe:

- Een landschappelijke ruimte met een as voor actieve vervoersmodi en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- Een diffuse landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- Een nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek van minstens 7 meter breed. Deze toegangsweg leidt ook naar de ondergrondse parking en naar de MIVB-stelplaats die werden beschreven in het vorige punt;
- Activiteiten in deze groene ruimte die zijn afgestemd op de omliggende voorzieningen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De ruimte Michiels heeft de bestemming weggebied.

Het creëren van een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk garandeert de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers.

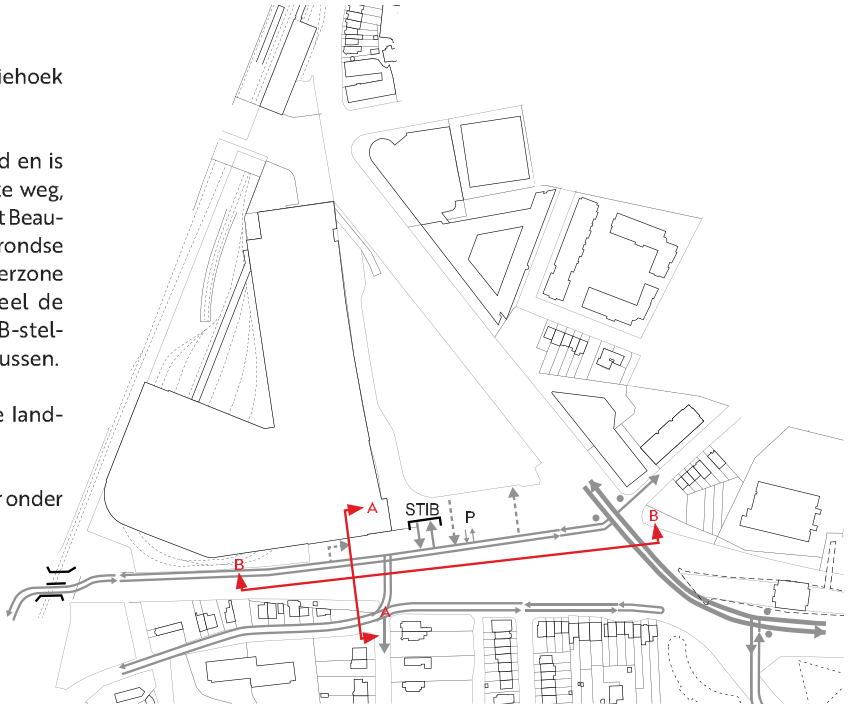
Verkeersruimten + logistiek

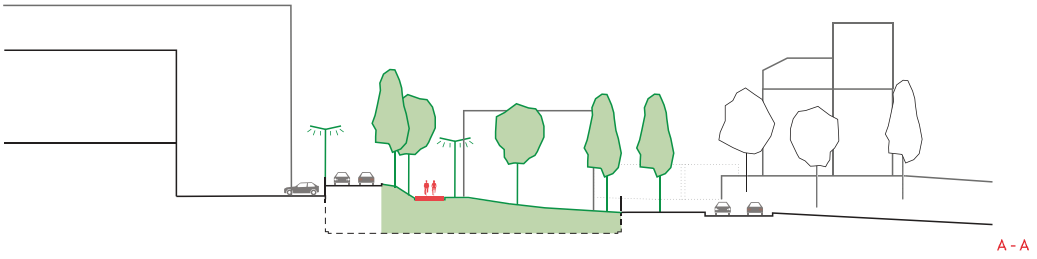
Voor de bediening van de site Driehoek wordt een nieuwe weg aangelegd.

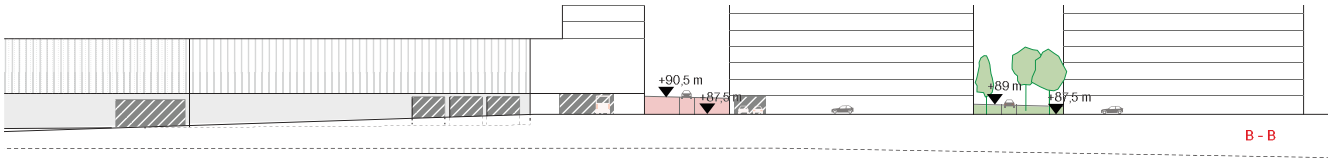
Die wordt minstens 7 meter breed en is bestand tegen vrachtverkeer. Deze weg, die aansluit op het kruispunt van het Beaulieuplein, bedient ook de ondergrondse parking van de site Delta, de parkeerzone voor strooimachines en eventueel de onderste verdieping van de MIVB-stelplaats die wordt uitgebreid voor bussen.

De wegzone ligt loodrecht op de landschappelijke ruimte.

De weg gebruikt de zuidelijke koker onder de L26.



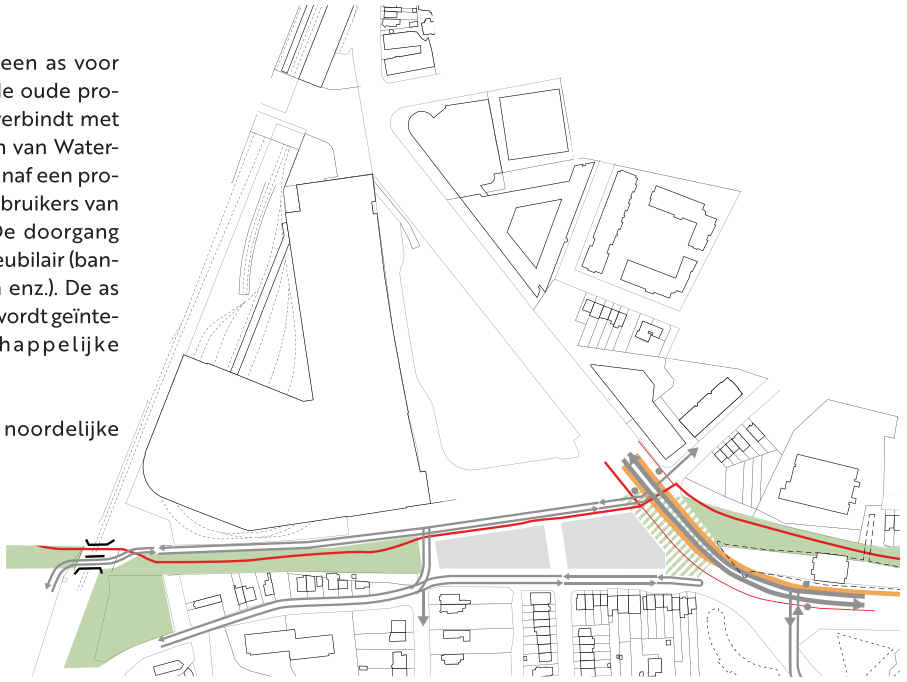




As 'actieve modi'

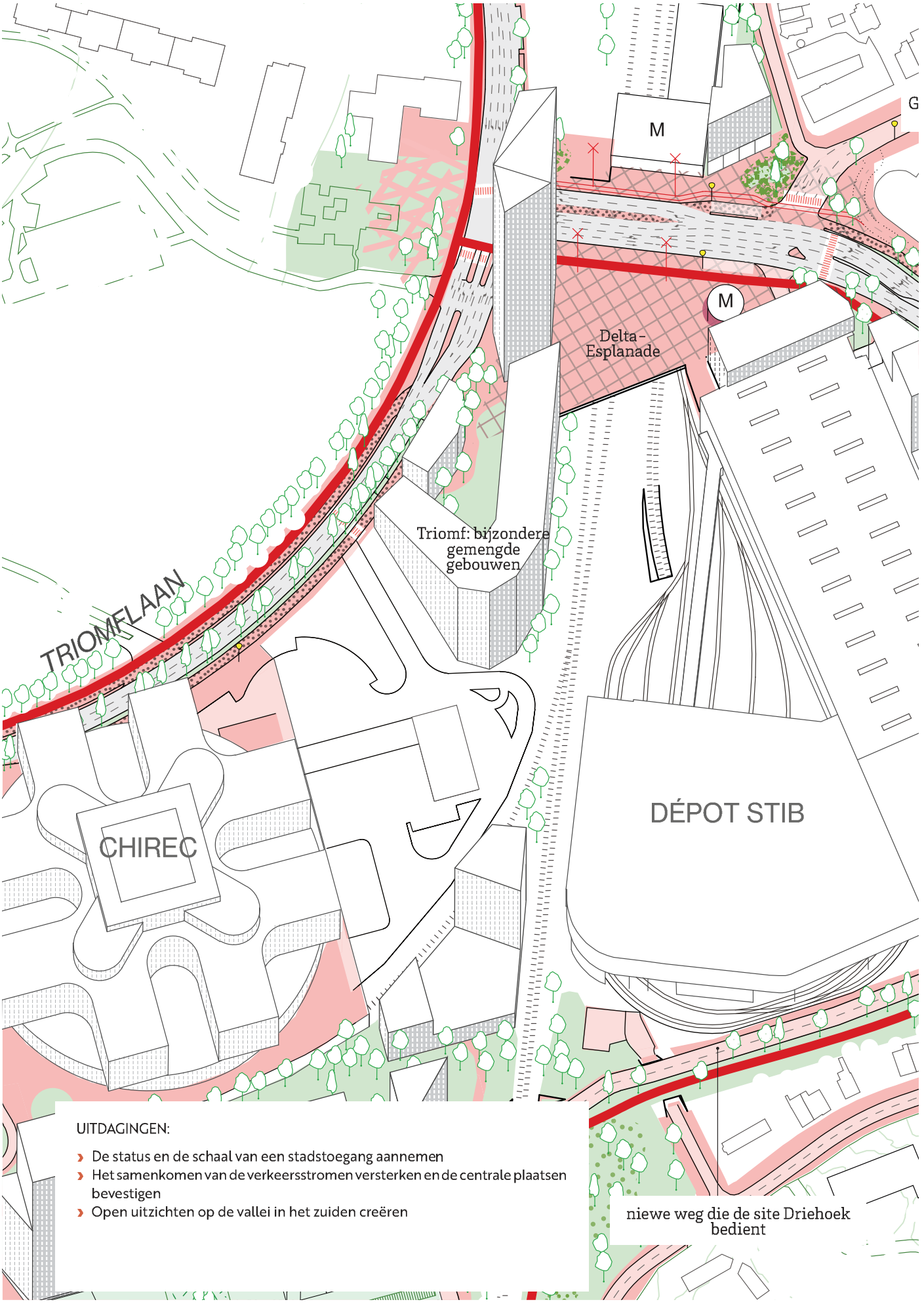
De ruimte Michiels omvat een as voor actieve weggebruikers die de oude promenade van de spoorweg verbindt met de site Triomf en het station van Watermaal. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling.

Ze maakt gebruikt van de noordelijke koker onder de L26.



Activiteit in de groene ruimte Michiels in lijn met de voorziening

In de buurt van de voorziening wordt de inrichting van de groene ruimte afgestemd op het programma. Speelplein, sportterrein, rustzones, drop-on/drop-offzone voor de school, fietsparking, voorplein van de school.

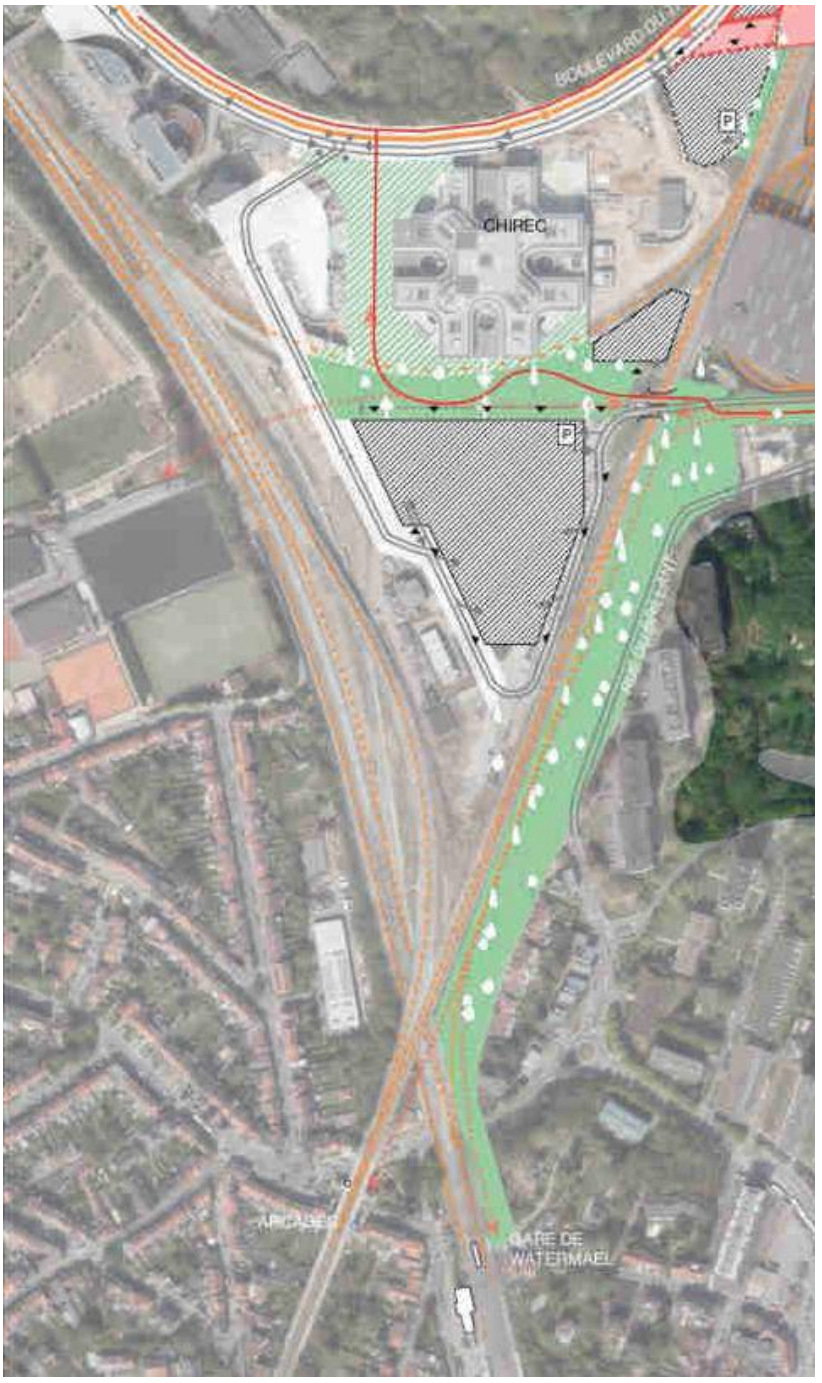

M
M
G
Delta-
Esplanade
Triomf: bijzondere
gemengde
gebouwen
TRIOMFLAAN
CHIREC
DÉPOT STIB
UITDAGINGEN:
› De status en de schaal van een stadstoegang aannemen
› Het samenkomen van de verkeersstromen versterken en de centrale plaatsen bevestigen
› Open uitzichten op de vallei in het zuiden creëren
niewe weg die de site Driehoek
bedient


(14 m x 300 m)
Stadsboulevard met twee randen
(40 m x 450 m)
TE JAVAUXLA
GIN
Jules
Cockxwijk
M
Beaulieuplein
CHARLES MICHIELSLAAN
Ruimte michiels
Dekking van de E411
Verbinding tussen de
Brasemlaan en de Ginette
Javauxlaan

2.2. SITE 2: DRIEHOEK



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG





Doel:

De ontwikkeling van de site Driehoek heeft tot doel de vele hier aanwezige infrastructuren te ontsluiten. Het RPA wil de site opnemen in de stedelijke dynamieken door continuïteiten van publieke ruimten in te richten zodat de site wordt ontsloten. Daarnaast wil het ook een gemengde wijk ontwikkelen.

Het beantwoordt daarmee aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltadriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering. Het betreft met name:

- de algemene organisatie van de site vanaf een randweg die de geometrie van de site volgt en de verschillende programma's die horizontaal aan elkaar grenzen (en zo een gemeenschappelijke sokkel vormen) bedient. Deze weg is ook toegankelijk voor actieve weggebruikers;
- de noodzaak een hellende weg aan te leggen die het einde van de E411 verbindt met het grondniveau van het CHIREC;
- de lokalisatie in het noorden van de sokkel van productie- en/of logistieke activiteiten (Net Brussel ...);
- de inplanting van een programma van voorzieningen en/of productieve en/of logistieke activiteiten (bij voorbeeld en centrum vor het GAN dat word gekoppeld aan een stelplaats van de MIVB);
- de inplanting van een huisvestingsprogramma;
- de noodzaak voor elke activiteit op de sokkel om een doorlopend dakniveau te realiseren zodat op dat gezamenlijke dak een groene ruimte kan worden ontwikkeld;
- vanaf het dakniveau kunnen er woningen, voorzieningen van collectief belang of kantoren worden ontwikkeld, hetzij boven de activiteiten op de sokkel, hetzij horizontaal ertegenaan;
- de noodzaak om de site maximaal te ontsluiten, zowel voor gemotoriseerde voertuigen als voor de voetgangers en fietsers.

Inrichtingsprincipe:

Om aan die uitdagingen te beantwoorden beveelt het RPA de ontwikkeling aan van 3 sites waarvan de strategische aspecten worden uitgelegd op de volgende pagina's:

- de inrichting van het park L26 om bij te dragen tot de ontsluiting van de site voor actieve weggebruikers door een verbinding tussen het station Watermaal en de groene ruimte Michiels en het station Beaulieu te versterken;



- de inrichting van een Parkway tussen het CHIREC en de stadswijk met activiteiten en woningen om enerzijds de site te ontsluiten in het noorden en het oosten en anderzijds een kwaliteitsvolle doorlopende publieke ruimte te creëren met de stadsstructuren om aan te sluiten bij het huisvestingsprogramma;
- de inplanting van een driehoekige bouwstrook tegenover deze Parkway met aan noordelijke zijde hoge elementen met huisvestings- en kantoorprogramma's en aan zuidelijke zijde lage elementen voor voorzieningen en gemengde productie- en/of logistieke activiteiten met op het dak daarboven een beplante ruimte.

2.2.A. Park van Lijn L26



Doel:

Het Park L26 is opgevat als een groene recreatieruimte die het mogelijk maakt om:

- enerzijds de verbindingen voor actieve weggebruikers te verbeteren tussen de stations van Watermaal, Arcaden en Oudergem;
- anderzijds het bijzondere landschap van de spoorwegtaluds van L26 op een kwaliteitsvolle manier te ontwikkelen. Deze taluds lenen zich tot een innoverende programmatie met een hellende publieke ruimte die wordt omgevormd tot bestemmingsruimte.

Inrichtingsprincipe:

- Inrichting van de spoorwegtaluds van L26 als uitgerust landschappelijk park;
- Integratie van een as voor actieve weggebruikers die gebruikmaakt van de verlaten spoorweginfrastructuur;
- Omvorming van de daaraan grenzende Briljantstraat tot rustige plaatselijke weg, aangepast aan de aanwezigheid van een park aan de bosrand.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

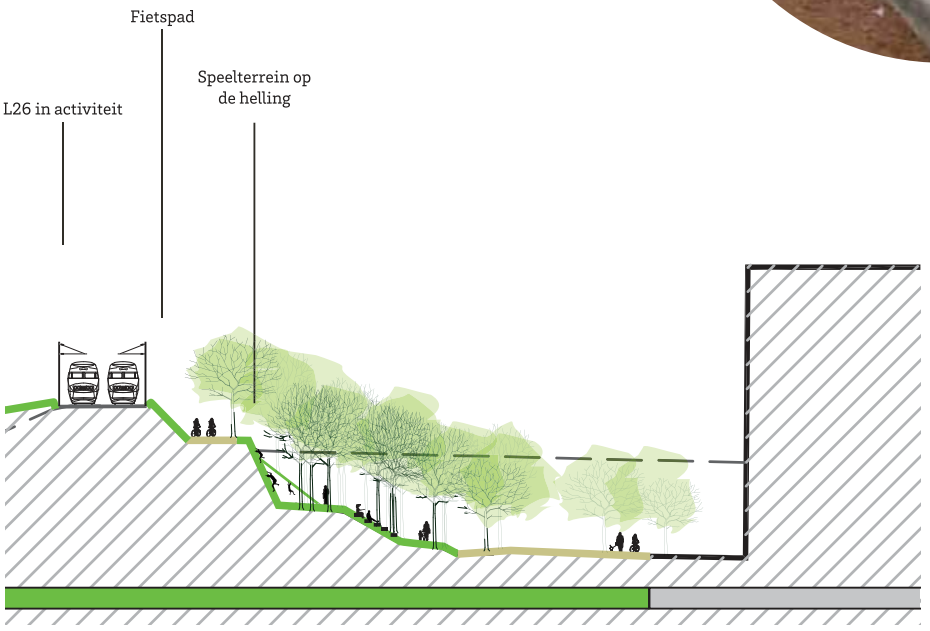
- De bestemming van de site van het Park L26 veranderd van een spoorweggebied in een parkgebied. Voor deze bestemming is de ontmanteling van de spoorinfrastructuur vereist.
- Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers.
- Indien de as 'actieve modi' niet op de spoorweg kan worden aangelegd, worden de verbindingen voor de actieve modi tussen het station van Watermaal en het station Arcaden en Oudergem aangelegd in de Briljantstraat.
- De toegangen tot het innovatieve programma voor de publieke ruimte op een helling op het deel van de spoorwegbermen die voor het publiek toegankelijk kunnen worden gemaakt, worden in dat geval aangelegd via de Briljantstraat.

Activiteiten in de groene ruimte

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk en rekening houden met de bijzondere topografie. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen enz.



Referentie



As 'actieve modi' en porositeit voor fietsers en voetgangers

Het Park L26 omvat een as voor actieve weggebruikers die de stations Watermaal en Arcaden verbindt met de groene ruimte Michiels. Deze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed die gebruik kan maken van de oude spoorlijn. Een porositeit voor fietsers en voetgangers is gepland tot het station Arcaden. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling met respect voor zijn functie als ecologische corridor.

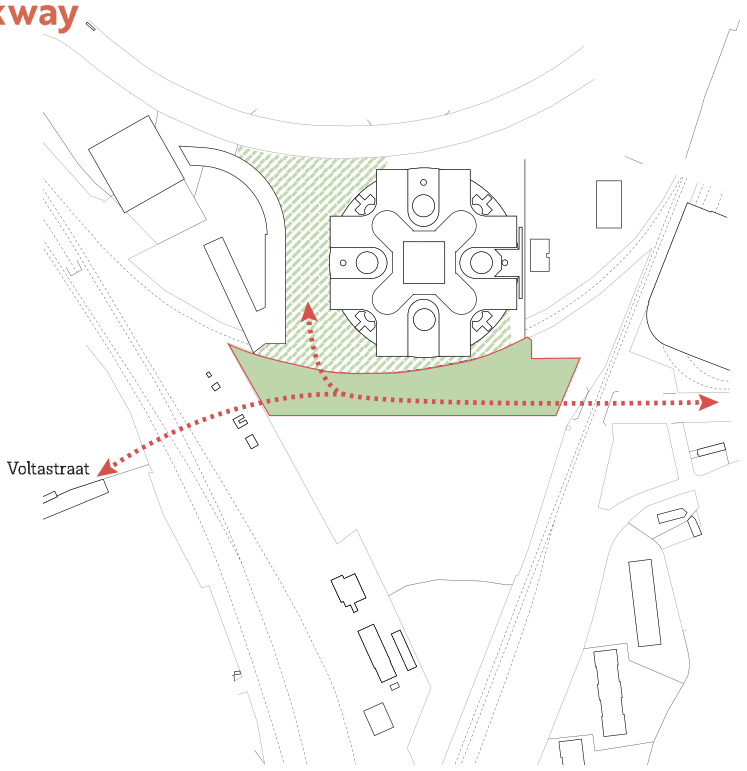
Indien de as 'actieve modi' niet op de spoorweg kan worden aangelegd, wordt ze op de Briljantstraat aangelegd via een fietsstraat*.



Referentie

* A préciser sur base de l'Etude technique pour la réalisation d'une voie verte entre Moensberg (Uccle) et Delta (Auderghem).

2.2.B. Parkway



Doel:

De Parkway wordt een ontspanningsruimte die de site Driehoek ontsluit op verschillende manieren:

- enerzijds via verbindingen voor actieve weggebruikers tussen het hoge niveau van het CHIREC, de groene ruimte Michiels en het station Watermaal in het lage deel van de site;
- anderzijds door het huisvestings- en kantoorprogramma te verbinden met de publieke ruimte van de Parkway, in het verlengde van de bestaande of geplande publieke ruimten;
- ten slotte via een goede bewoonbaarheid van de geplande woningen op de site, door hun relaties met de sterk aanwezige infrastructuren zoals het CHIREC, dat er eveneens gebruik van kan maken, en de spoorlijn L26B.

Inrichtingsprincipe:

- Een publieke ruimte met volle grond en een zachte helling, met een as voor actieve weggebruikers, landschappelijk ingericht en voorzien van gepast stadsmeubilair;
- Een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- De publieke ruimte reikt tot aan de niveaus die de barrières van de site bepalen. Ze reikt tot aan het grondniveau van het CHIREC in het noordwesten en het lage niveau van de koker onder de L26;
- Deze hellende publieke ruimte bepaalt het niveau van de benedenverdiepingen van de gebouwen die erop aansluiten;
- Bij de realisatie van de Parkway moet rekening worden gehouden met de eisen van ELIA en Infrabel.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

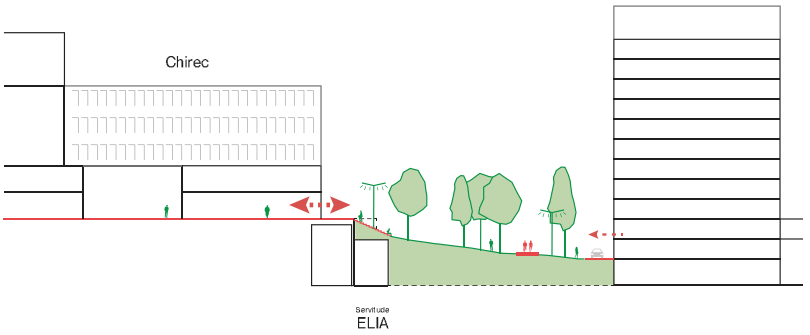
- De bestemming van de site van de Parkway verandert van spoorweggebied in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving met in overdruk een specifieke Parkwayzone.
- Deze garandeert dat het park hoofdzakelijk in volle grond tot stand komt.
- Een porositeit voor fietsers en voetgangers in overdruk garandeert de verbetering van het net voor fietsers en voetgangers.



Axonometrische projectie van de Parkway

Activiteiten in de groene ruimte

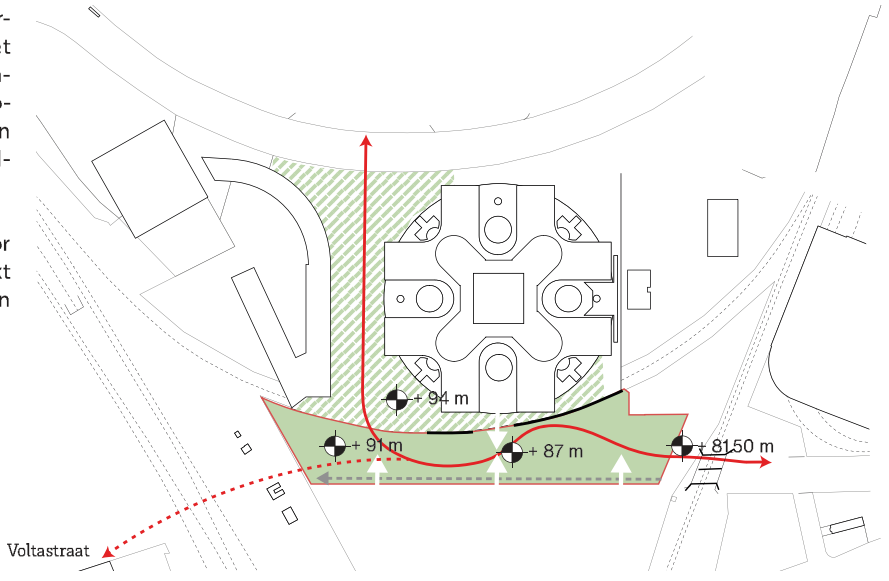
De Parkway biedt programma's en activiteiten die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een plaats om te verblijven, zich te ontspannen en samen te komen met speelpleinen, sportterreinen, kiosken enz. De inrichting stemt overeen met het doel van ontspanningsruimte, zowel voor het CHIREC als voor de programma's die worden aanbevolen op de site Driehoek.



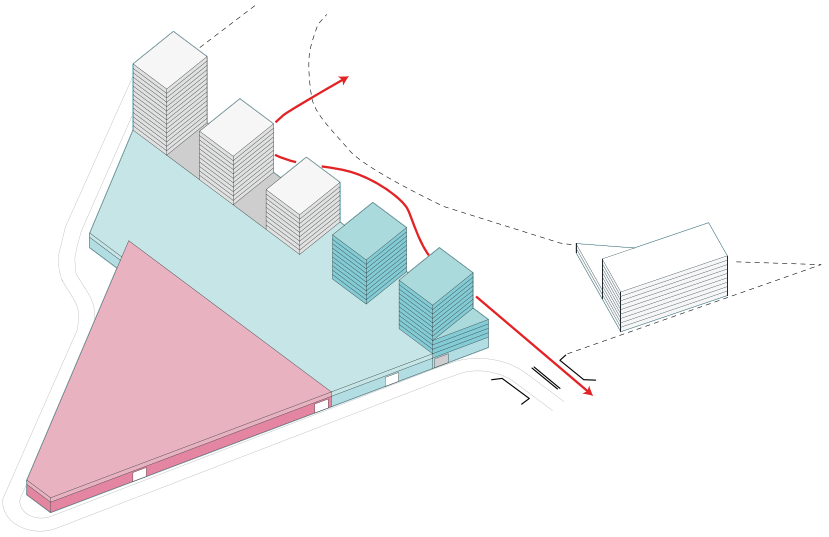
Porositeit voor fietsers en voetgangers

De Parkway omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de ruimte Michiels en het park L26 verbindt met de esplanade van het CHIREC en met de Triomflaan. Deze porositeit wordt aangelegd op basis van een hellende promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De porositeit voor fietsers en voetgangers past in de landschappelijke behandeling.

De aanleg van de porositeit voor fietsers en voetgangers maakt de doorgang van voertuigen van de DBDMH mogelijk.



2.2.C. Stadswijk met activiteiten en woningen



Doel:

De ontwikkeling van een gemengde wijk op de site Driehoek zal de ontsluiting van dit gebied bevorderen door het op te nemen in de stedelijke dynamieken.

Deze ontwikkeling beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO, die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltradriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering.

In het zuiden van de gemengde wijk zullen voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten worden gevestigd. In het noorden wordt een huisvestingsprogramma ontwikkeld dat aansluit bij de stad dankzij de Parkway en/of kantoren die zijn verbonden aan de activiteiten in het zuiden.

Het dak van de voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten zal worden ingericht als een voor het publiek toegankelijke ruimte. Bij voorkeur komt er een stadslandbouwpool op het dak, zodat dit een bestemmingsruimte wordt.

Inrichtingsprincipe:

- Een driehoekige bouwstrook, bediend door een randweg die naar het CHIREC leidt en bijdraagt tot de ontsluiting naar de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- Gebouwen bestemd voor voorzieningen, productie- en/of logistieke activiteiten in het zuidelijke deel van de bouwstrook. Deze worden zo gevestigd dat er een doorlopend dakniveau ontstaat ter hoogte van het grondniveau van het ziekenhuiscentrum, zodat een er beplante ruimte kan worden ontwikkeld (bijvoorbeeld stadslandbouw) op het gezamenlijke dak;
- Een stedelijk front gewijd aan huisvesting en/of kantoren die verband houden met de activiteiten in het zuidelijke uiteinde, die aansluiten op de Parkway en oprijzen uit het huidige grondniveau van het ziekenhuiscentrum;
- De creatie van een beplante ruimte, bij voorkeur gericht op een stadslandbouwpool op het dak, die toegankelijk is voor het publiek, op het grondniveau van het ziekenhuiscentrum.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

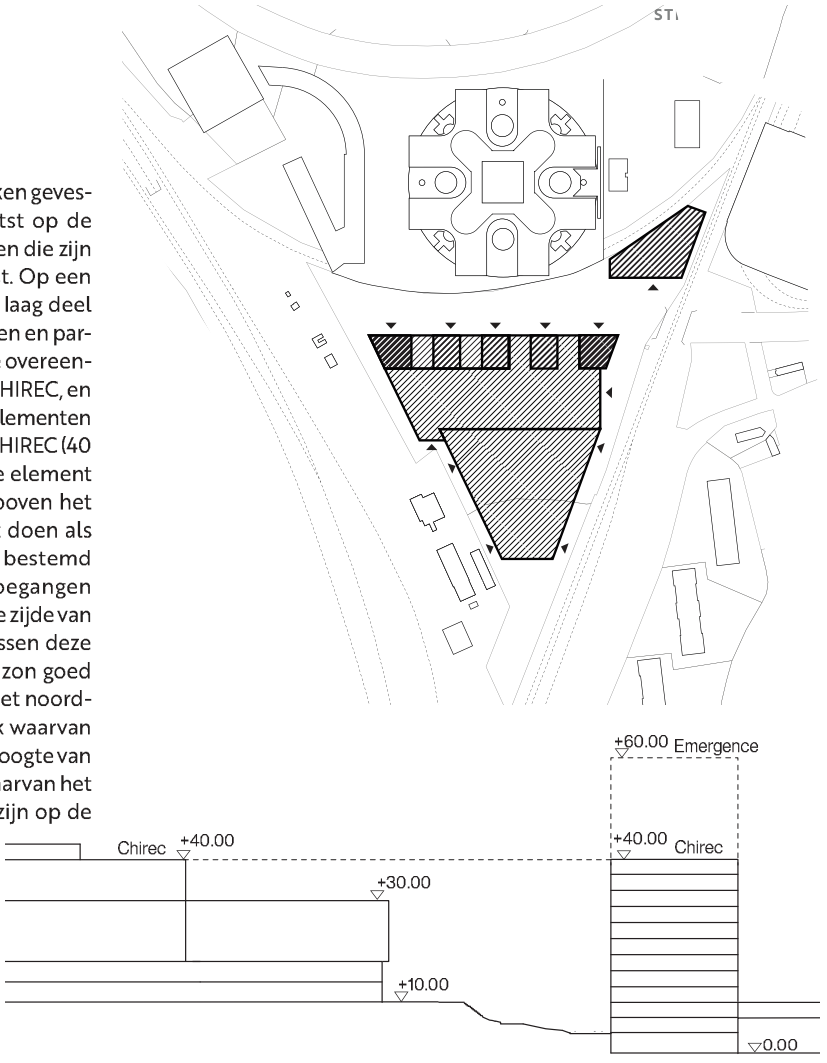
De bestemming van de site van de stads met activiteiten en woningen verandert van spoorweggebied in stedelijke industriegebied wat betreft het zuidelijke deel en in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving voor het stedelijke front.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een doorlopend dakniveau dat een grondniveau vormt ter hoogte van het grondniveau van het ziekenhuiscentrum en waarop het geplande programma kan worden ondergebracht;
- een gemengd programma;
- de bouwhoogtes, waaronder een landschappelijk herkenningspunt;
- laterale doorgangen tussen de gebouwen van het stedelijke front;
- toegangen tot de woningen in de gevel op de benedenverdieping die uitkomen op de Parkway.

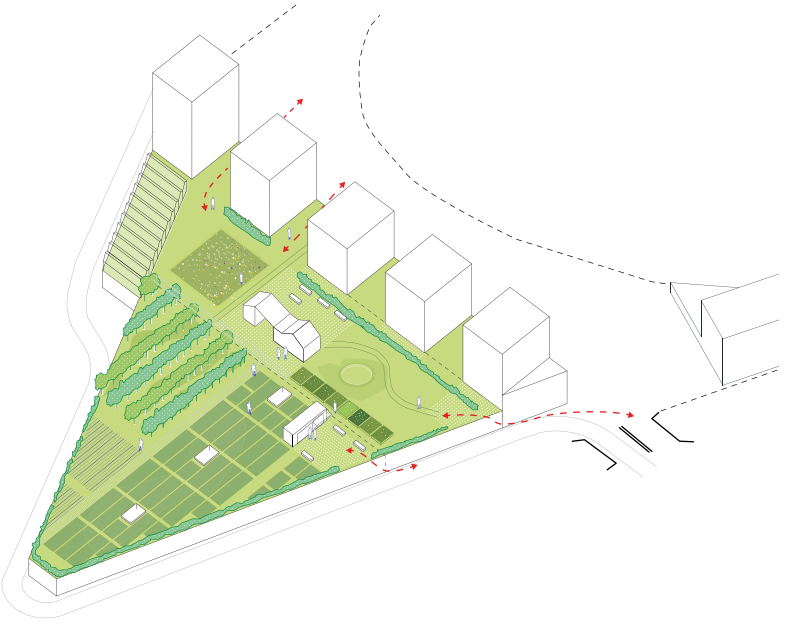
Bouwstrook en bouwfront

Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen worden geplaatst op de rooilijn / het bouwfront langs de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast. Op een driehoekige grondinname komt een laag deel dat logistieke ruimten of voorzieningen en parkings herbergt en waarvan de hoogte overeenstemt met het grondniveau van het CHIREC, en aan de zijde van de Parkway vijf hoge elementen die niet mogen uitsteken boven het CHIREC (40 m). Alleen het meest westelijke hoge element mag maximaal 20 meter uitsteken boven het ziekenhuiscentrum, zodat dit dienst doen als landmerk. De hoge elementen zijn bestemd voor woningen of kantoren. De toegangen bevinden zich in de noordgevel aan de zijde van de Parkway. Laterale doorgangen tussen deze hoge elementen garanderen dat de zon goed kan doordringen op de Parkway. In het noordoosten bevindt zich een bouwstrook waarvan de maximumhoogte gelijk is aan de hoogte van het CHIREC (40 m), met een sokkel waarvan het programma en de gevel afgestemd zijn op de ruimte van de Parkway.



Stadslandbouwpool op het dak

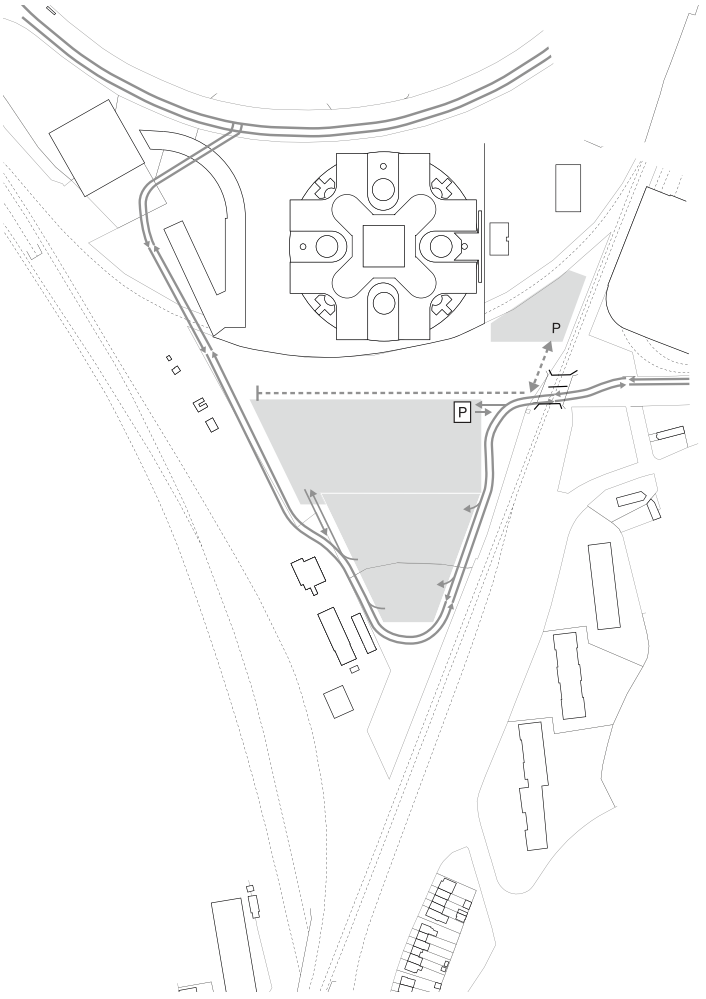
Op het dak van de gebouwen op de site Driehoek wordt een beplante landschappelijke ruimte voorzien die is bestemd voor stadslandbouw. Deze ruimte kan worden opengesteld voor het publiek en elementen omvatten zoals productielandbouw (stadsboerderij), collectieve moestuinen, serres, bestendige en beplante groene ruimten en/of pedagogische ruimten en nest- en verblijfsplaatsen. Het dak wordt zo uitgevoerd dat het regenwater wordt opgevangen en beheerd om de afvloeiing te beperken. De eventuele technische ruimten op het dak, ten behoeve van de programma's in de gebouwen, worden tot een minimum beperkt. Ze worden gegroepeerd en gedeeld gebruikt op het dak.



Verkeersruimten en toegangen

De site wordt bediend door een randweg langs de driehoekige bouwstrook. In het oosten is hij verbonden met het Beaulieukruispunt via een nieuwe weg (zie 2.1.e) die de zuidelijke koker onder de L26 gebruikt, en in het noorden verbonden is met de Triomflaan via de helling van Infrabel en de toegang tot de parking van het CHIREC. Deze weg is bestemd voor het verkeer dat naar de site Driehoek of het CHIREC rijdt. Hij vormt geen verbinding voor het wegverkeer tussen het Beaulieukruispunt en de Triomflaan. Deze weg is minstens zeven meter breed en geschikt voor de doortocht van vrachtwagens met aanhangwagen. De toegangen voor voertuigen tot de gebouwen van de site Driehoek worden georganiseerd aan de zijde van de ringweg en zijn per gebouw beperkt. De geldende regelgeving moet worden toegepast.

Aan de zijde van de Parkway (2.2.b) maakt een doodlopende bedieningsweg, opgevat als een gedeelde ruimte, de punctuele doortocht mogelijk van de voertuigen van bewoners die willen laden/lossen, van leveranciers, van onderhoudsvoertuigen en van de DBDMH. Zij kunnen ook gebruikmaken van de porositeit voor fietsers en voetgangers binnen de parkway.



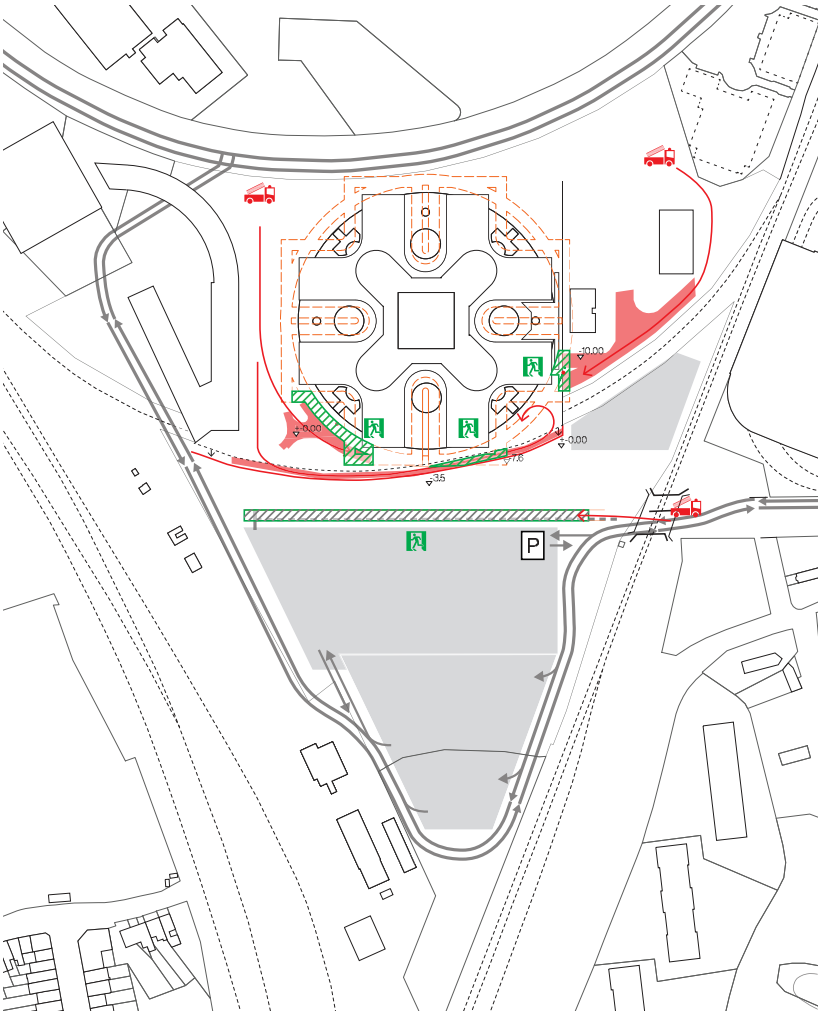
Toegankelijkheid voor hulpdiensten

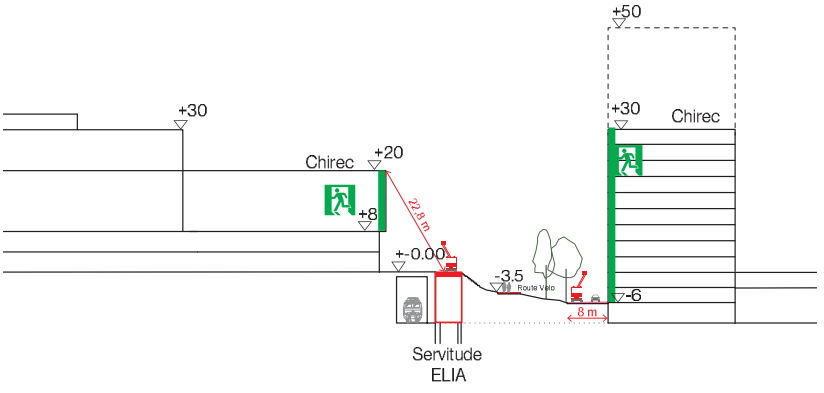
De aanleg van de Parkway garandeert de operationele toegang voor de DBDMH tot de zuidgevels van het ziekenhuiscomplex.

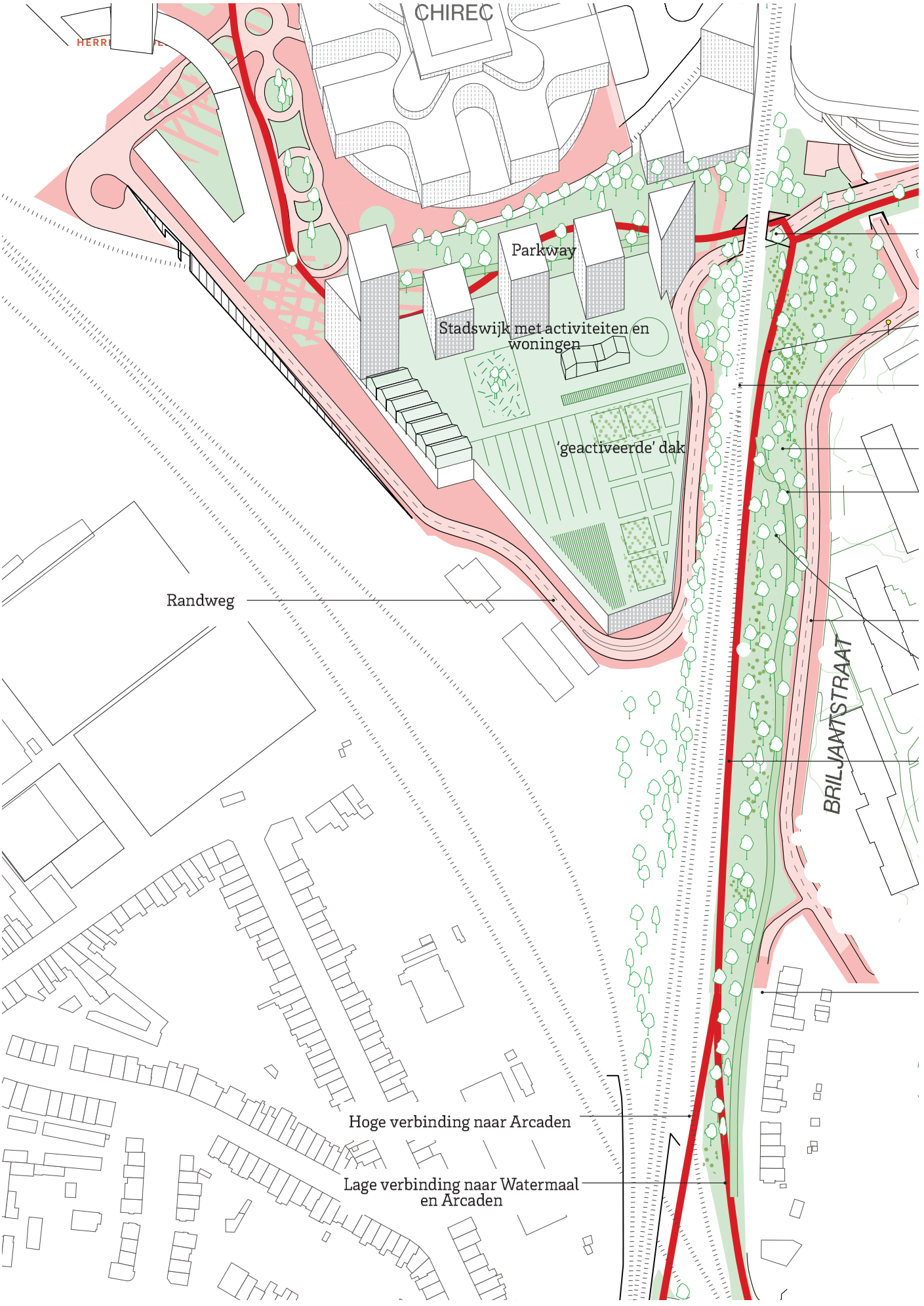
In dit opzicht kan de aanleg van de Parkway, en meer in het bijzonder de terugwijking met 4 m van de steunmuur om de erfdienstbaarheid van ELIA en een evacuatiepad voor de spoorweg te garanderen, de inrichting van een toegangszone voor voertuigen van de DBDMH mogelijk maken op het niveau van de betonplaat van het ziekenhuiscomplex over de volledige zuidelijke gevel.

Op die manier beantwoordt het CHIREC aan de basisnormen met een gegarandeerde toegankelijkheid vanaf de betonplaat en een directe toegang vanaf de Vorstlaan via de CHIREC-esplanade.

De doodlopende dienstweg biedt dan weer een operationele toegang tot de gevels van de gebouwen op de rooilijn van de stedelijke wijk met activiteiten en huisvesting.






CHIREC
Parkway
Stadswijk met activiteiten en woningen
'geactiveerde' dak
Randweg
BRILJANTSTRAAT
Hoge verbinding naar Arcaden
Lage verbinding naar Watermaal en Arcaden



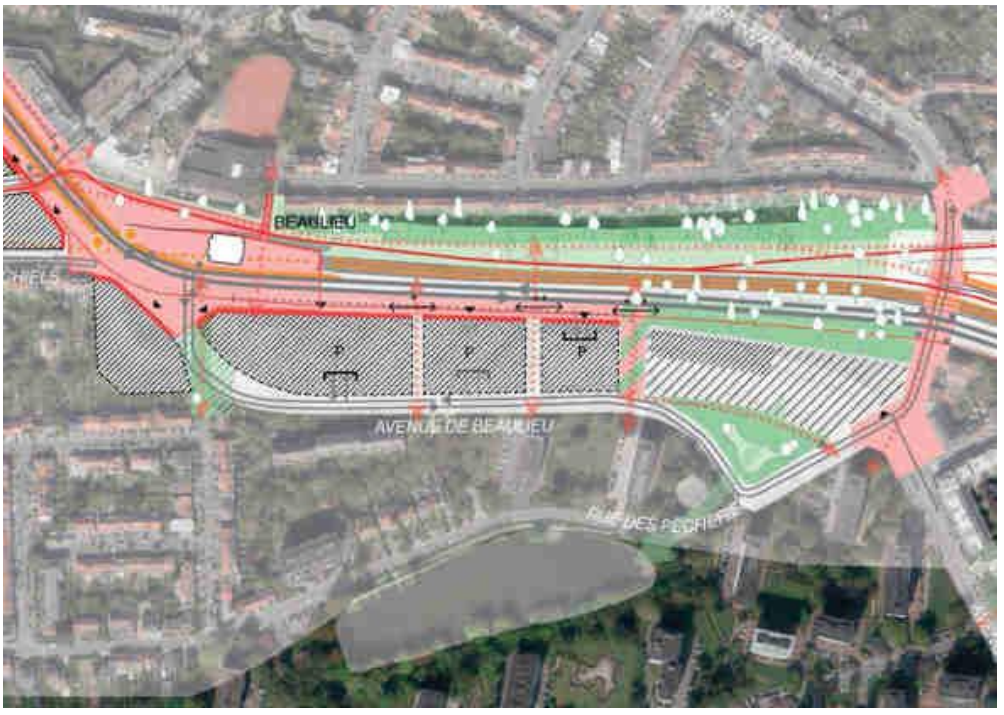
UITDAGINGEN:

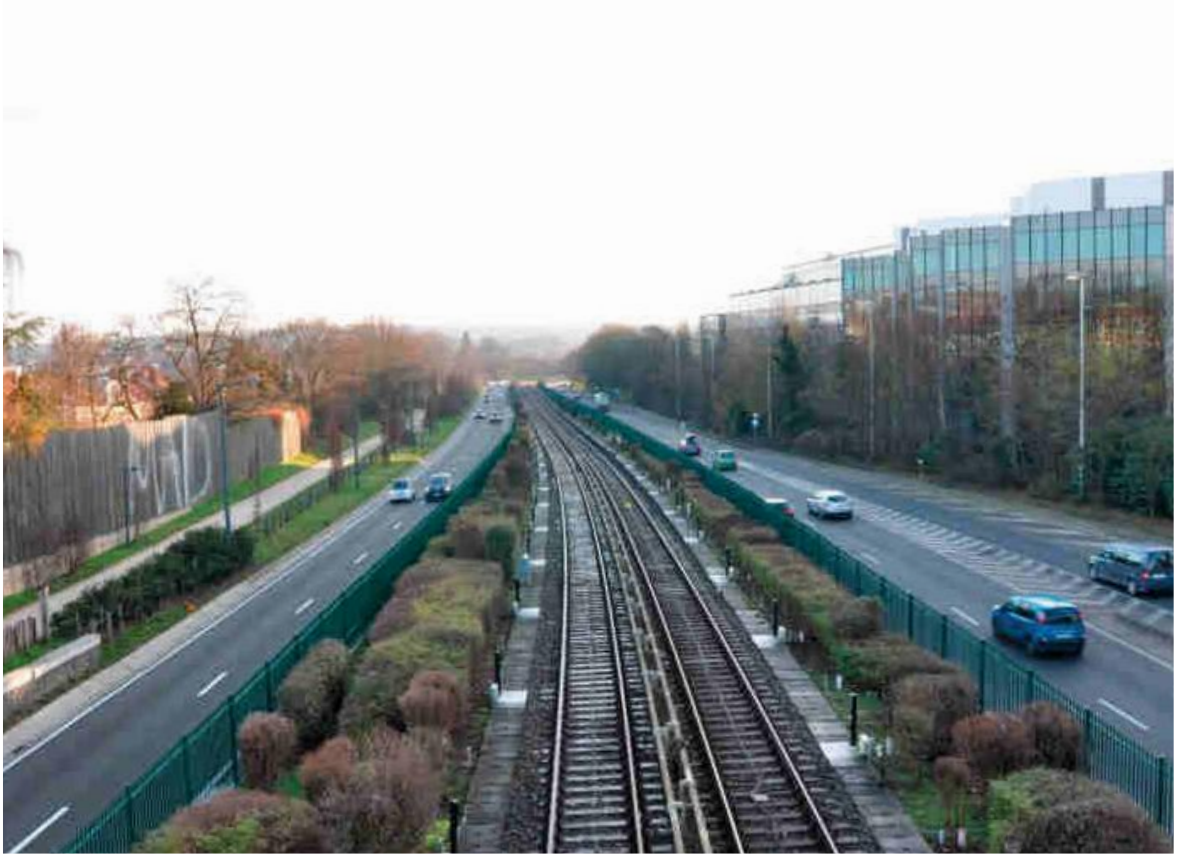
- Het spoorweglandschap valoriseren
- De stations van Watermaal en Arcaden verbinden met fietsnetwerk via het park
- De landschappelijke continuïteiten valoriseren

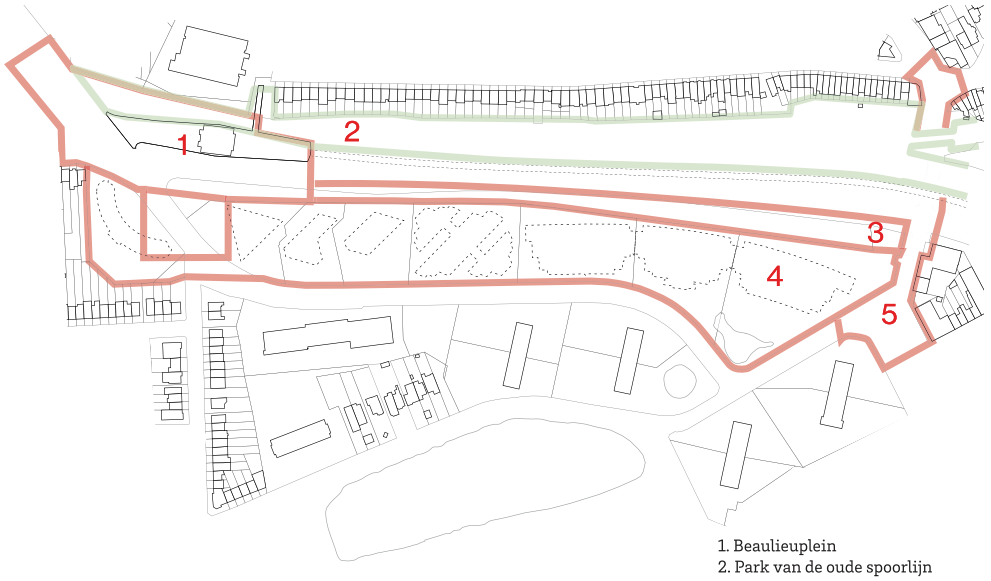
2.3. SITE 3: BEAULIEU



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG







1. Beaulieuplein
2. Park van de oude spoorlijn
3. Voorplein van de kantoor- en woonwijk
4. Kantoor- en woonwijk
5. Watermaalviaduct

Doel:

De site Beaulieu vormt ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, vertegenwoordigd door de geplande site Delta en de Jules Cockxstraat, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei.

Op deze site komt de metro-infrastructuur boven de grond, waardoor er twee randen ontstaan aan weerszijden van de fysieke barrière die deze infrastructuur vormt.

Het RPA benut deze toestand om de beide randen anders te kwalificeren. Op het noordelijke deel worden kwaliteitsvolle publieke ruimten gecreëerd, een promenade voor actieve weggebruikers en verblijfsplaatsen voor de wijken. De ruimte speelt een verbindende rol en vormt een publiek raamwerk in dit gebied dat vandaag wordt gekenmerkt door de infrastructuren.

In het zuidelijke deel komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta met 2x2 rijstroken.

In dit zuidelijke deel bevindt zich ter hoogte van Beaulieu een strook monofunctionele kantoorgebouwen, die een bijkomende barrière vormt.

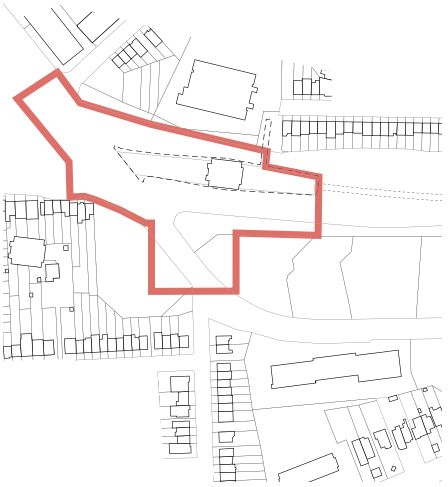
Het RPA beoogt hier een betere integratie in de stad en een gemengd programma die een 'aanzet geven tot de stad' en de relaties verbeteren tussen de woonwijken in het zuiden en het Beaulieuplein, dat een publieke intermodale ontmoetingsruimte moet worden.

Inrichtingsprincipe:

De site Beaulieu is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren:

- het Beaulieuplein, dat een verbindingselement wordt tussen de wegen en de omliggende wijken, met een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- het park van de oude spoorlijn, dat de relaties voor actieve weggebruikers van Demey naar Beaulieu kwalitatief wil inrichten en daardoor het netwerk van groene ruimten en ecologische verbindingen wil aanvullen vanaf het Zoniënwoud, waardoor het een bestemmingsplaats wordt, met ontspannings- en rustruimten voor de omliggende wijken;
- het voorplein van de kantoor- en woonwijk, dat de relatie tussen de geplande gebouwen en de boulevard, die een bedieningsweg omvat, kwalitatief wil organiseren;
- de eigenlijke kantoor- en woonwijk, waarvan de inrichtingsprincipes een betere stedelijke integratie en de ontwikkeling van een gemengd programma beogen;
- het Watermaalviaduct, dat het oversteken van de infrastructuurbundel wil kwalificeren en de relaties tussen de wijken wil verbeteren.

2.3.A. Beaulieuplein



Doel:

Het Beaulieuplein ligt op de kruising van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de geplande Jules Cockxstraat-boulevard.

Het omvat de toegangen tot het metrostation Beaulieu en de bushaltes van structurerende lijnen.

Het Beaulieuplein wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Het is een publieke ruimte die dienstdoet als scharnierpunt in de lineaire figuur van de stadstoegang en de verbindingen met de site Driehoek, de Charles Michielslaan en de Maurice Charlentstraat, maar ook als een plaats van interfaces en verbindingen tussen de actieve mobiliteit en het openbaar vervoer en de omliggende wijken.

Het plein is hoog boven deze verschillende wegen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die zijn rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

Het vormt ook een kruising tussen de grote landschappelijke continuïteiten in lengterichting waarin het RPA voorziet (van de site Driehoek tot het Zoniënwoud) en de meer stedelijke structuur van de Jules Cockxstraat.

De bijzondere topografie ten slotte, een overblijfsel van de ligging in het midden van de snelweg, maakt een zeer kwaliteitsvolle relatie mogelijk tussen het metrostation en het geplande park van de oude spoorlijn, dat toegang verleent tot de gelijkvloerse metroperrons.

Inrichtingsprincipe:

- Het plein wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte dat mooie perspectieven op de omgeving biedt.
- De wegen liggen centraal in de ruimte.
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen. De as voor actieve weggebruikers van het park van de oude spoorlijn loopt erdoor.
- De intermodale ruimte is hoofdzakelijk ingericht aan het metrostation aan de zuidzijde.
- Een landschappelijke publieke ruimte met hoogteverschillen wordt gecreëerd in het noorden, in het verlengde van het park van de oude spoorlijn.
- Het Beaulieuplein herconfigureert de verbinding van de Beaulieulaan met de grootstedelijke infrastructuur Leonard-Delta en versterkt de structuur van de huizenblokken van de zuidelijke wijken. De publieke ruimte van het Beaulieuplein bevindt zich in het zuiden en sluit aan op deze wijken.

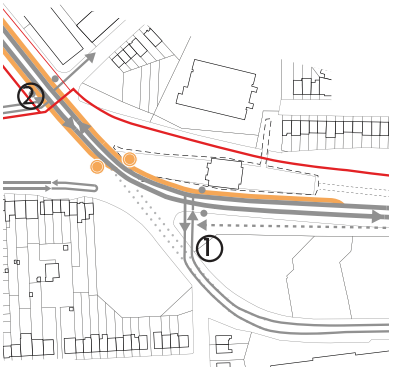
Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Beaulieuplein is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. De bestemming verandert voor het noordelijke deel van de site in parkgebied (zie 2.3.b) en er zijn aanvullende voorschriften gepland om het volgende te garanderen:

- de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Verkeersruimte

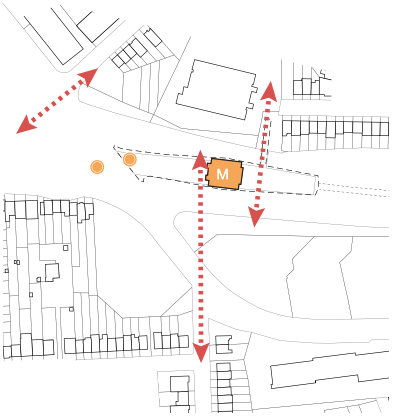
Het plein centraliseert de wegruimten in de vorm van een kruispunt met twee opeenvolgende intersecties (1 -Beaulieulaan, 2- nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek en Maurice Charlentstraat). Richting Delta wordt vóór het kruispunt een busstrook aangelegd zodat de bussen voorrang krijgen. Richting Leonard komen de bussen weer op de weg via verkeerslichtbeïnvloeding



Toegang tot het metrostation, intermodaliteit en beheer van de oversteekplaatsen

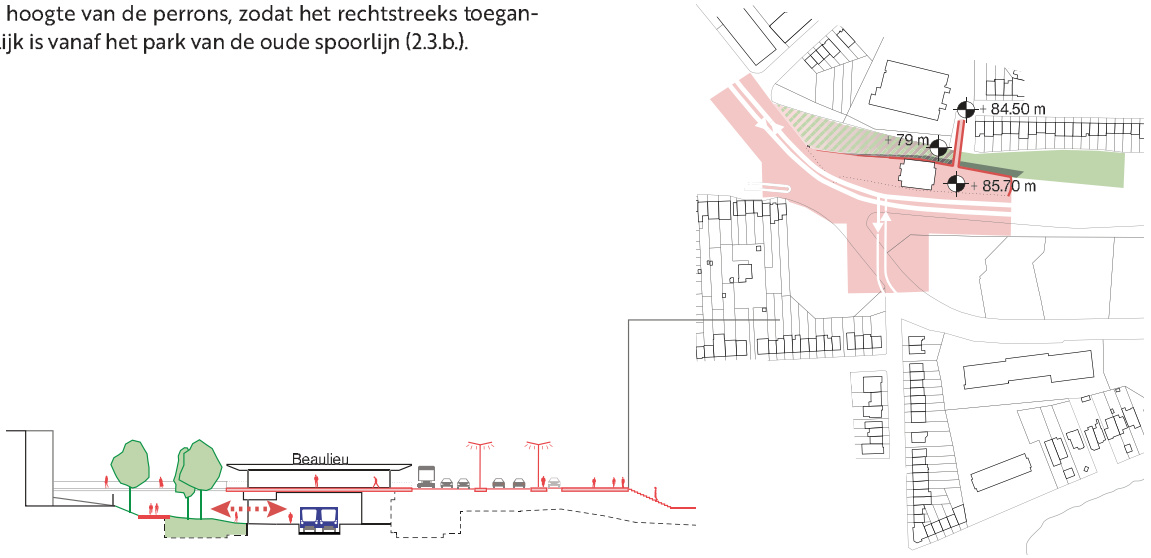
Het Beaulieuplein wordt opgevat als een publieke ruimte gecentreerd op het metrostation. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De oversteekplaatsen worden afgestemd op het kruispunt en de driekleurige verkeerslichten die de oversteekplaatsen beveiligen ter hoogte van de Beaulieulaan en de Maurice Charlentstraat. Vanaf de Mulderslaan is het Beaulieuplein bereikbaar via de reeds aanwezige voetgangersbrug.

De bushaltes bevinden zich op de Jules Cockxstraat.

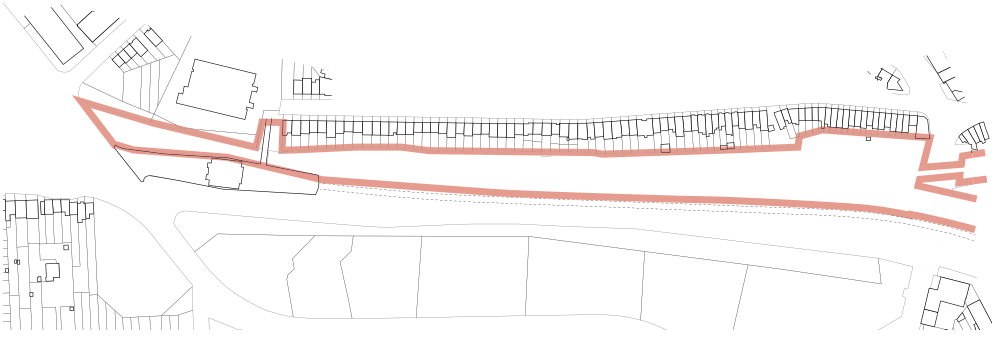


Beheer van de hoogteverschillen

In het RPA wordt aanbevolen het metrostation open te maken ter hoogte van de perrons, zodat het rechtstreeks toegankelijk is vanaf het park van de oude spoorlijn (2.3.b.).



2.3.B. Park van de oude spoorlijn



In het RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 ten noorden van de metro-infrastructuur om te vormen tot een groene ruimte die zich uitstrekt tussen het geplande voorplein Demey en het Beaulieuplein. Deze groene ruimte versterkt de aanwezige as voor actieve weggebruikers en zorgt ook voor een kwaliteitsvolle behandeling van de ruimte achter de bestaande tuinen en de aanwezigheid van de metro-infrastructuur.

Het park van de oude spoorlijn is ook ontworpen als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk.

Doel:

Deze groene parkruimte heeft een dubbel doel:

- het gebruiksdoel van deze ruimte, die nu deels bestemd is voor actieve vervoersmodi, versterken en er ook een bestemmingsplaats voor de bestaande wijken van maken met ontspannings- en rustruimten (speelplein, sportterreinen, rustruimten, fit-o-meter);
- het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, spoorwegtaluds aanvullen tot aan het Zoniënwoud.

Inrichtingsprincipe:

- Een groene ruimte met een as voor actieve weggebruikers en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- Activiteitenruimten die de rol van een sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische ruimte voor de wijk versterken;
- Een landschappelijke behandeling die afgestemd is op de tuinen van de woningen in de Mulderslaan door voldoende afstand te houden, een aangepaste topografie en/of dichte beplanting;
- Een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

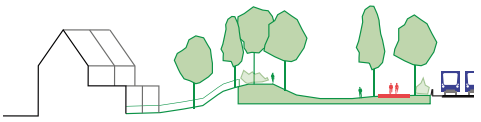
De bestemming van de site van het park van de oude spoorlijn verandert van een structurerende ruimte in een parkgebied.

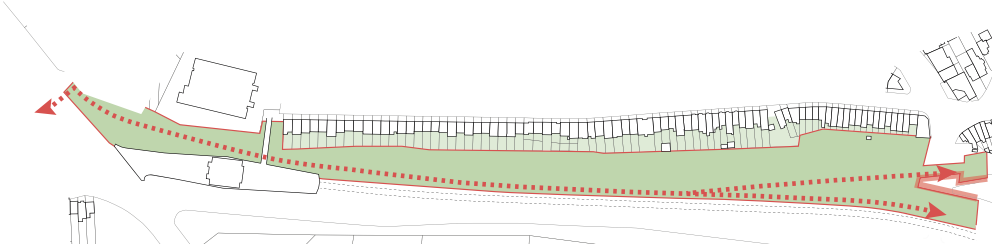
Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de mogelijkheid de wegen te creëren of te wijzigen die nodig zijn voor een goed beheer van het verkeer tijdens de periode voorafgaand aan de verwezenlijking van het plan, teneinde de mobiliteitsstrategie van het RPA in de praktijk te kunnen brengen;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

Porositeit voor fietsers en voetgangers

Het park omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de as voor actieve weggebruikers integreert en versterkt. De as verlengt de grootstedelijke as voor actieve weggebruikers die afkomstig is van Leonard, en de promenade van de oude spoorlijn naar Woluwe en verbindt deze met de assen voor actieve weggebruikers in de Ruimte Michiels en in de Jules Cockxstraat. De porositeit wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). Deze wordt opgenomen in de landschappelijke behandeling van het park.





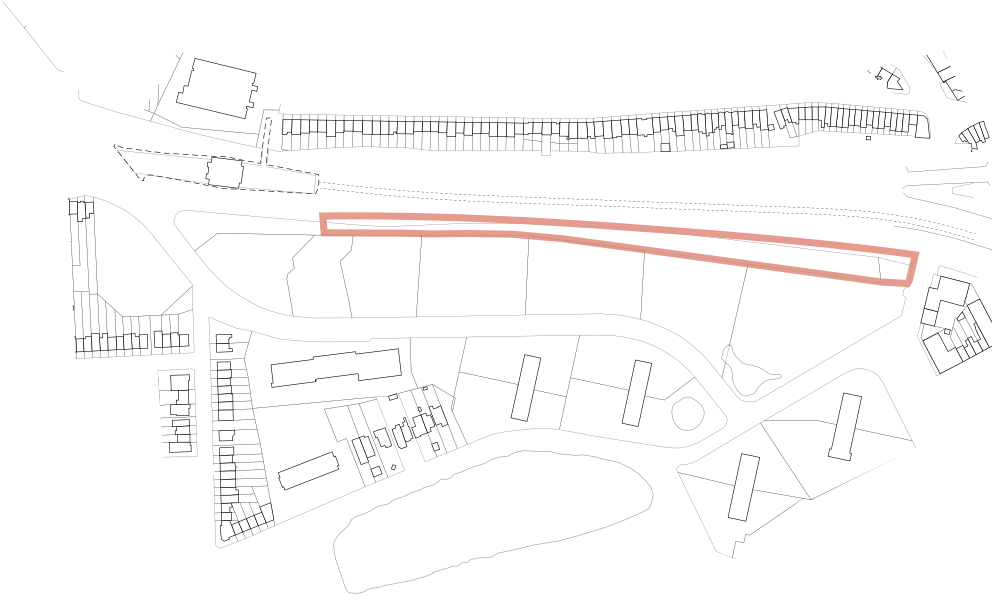
Activiteiten in de groene ruimte

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen, kiosk enz.

De groene ruimte wordt zodanig ingericht dat de tuinen van de woningen in de Mulderslaan nog privacy genieten dankzij voldoende afstand tot de activiteiten en een dichtere beplanting. Eventueel en afhankelijk van de topografie kunnen sommige tuinen worden voorzien van een voetgangerstoegang tot het park. Die wordt dan zo ingericht dat de afstand voldoende groot is, met een landschappelijke behandeling die de privacy van de toegang garandeert.



2.3.C. Voorplein van de kantoor- en woonwijk



Doel:

Het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een publieke ruimte die de wijk structureert en de verhouding tussen de wijk en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta herdefinieert in een kwalitatieve inrichting met veel ruimte voor actieve weggebruikers.

De inrichting van dit voorplein materialiseert ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, zijnde de geplande site Delta en Jules Cockxstraat en het Beaulieuplein, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg.

De brede verharde voetgangersruimten bakenen in het eerste deel een bouwfront af waarvan de gevels en benedenverdiepingen worden geactiveerd en waar zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. In dit deel van het traject ligt ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

In het tweede deel, op het niveau van de Watermaalsesteenweg, versterkt de landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers worden hier ingericht in een met bomen omzoomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds.

Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei.

Inrichtingsprincipe:

› Voorplein dat de overgang materialiseert tussen een verharde stedelijke zone met een bedieningsweg en een landschappelijke zone die is ingericht als groene promenade.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

› de landschappelijke inrichting in het tweede deel en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Ruimte van het voorplein

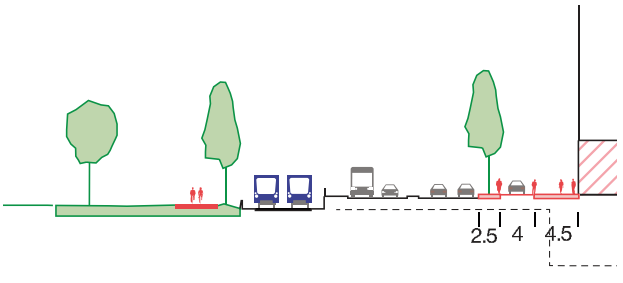
Het eerste deel van de site is ingericht als een verhard voorplein dat een bouwfront definieert met actieve gevels en benedenverdiepingen, waarin zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. Het omvat ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

Landschappelijke ruimte

Het tweede deel van de site versterkt met zijn landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers zijn minstens 4 meter breed en worden hier ingericht in een met bomen omzoomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds.

Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei. De gebouwen versterken de porositeiten en de openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei in het verlengde van het Reigersbospark.





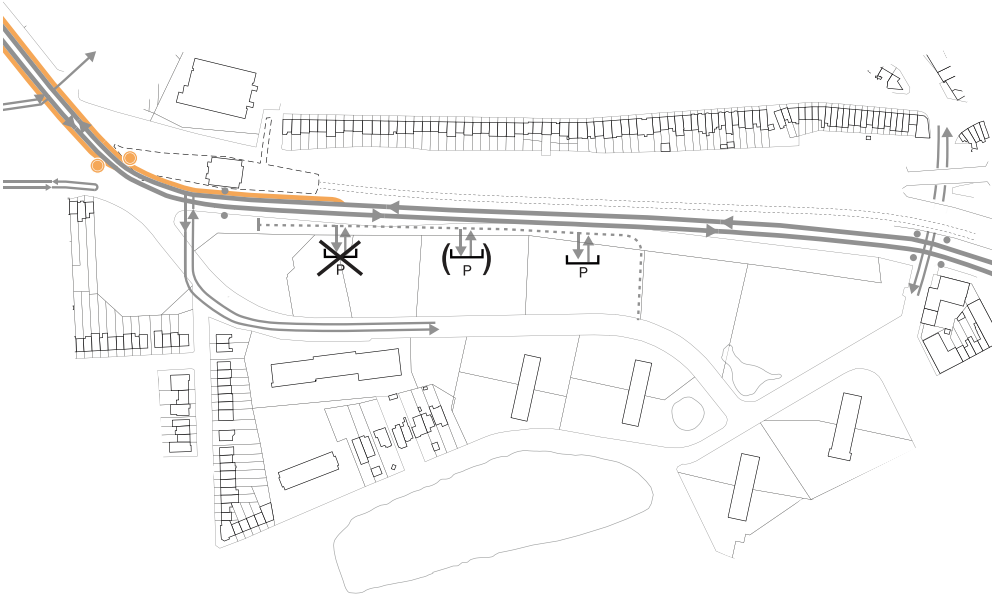
Typeprofiel 'ruimte van het voorplein'

Verkeersruimten en toegangen

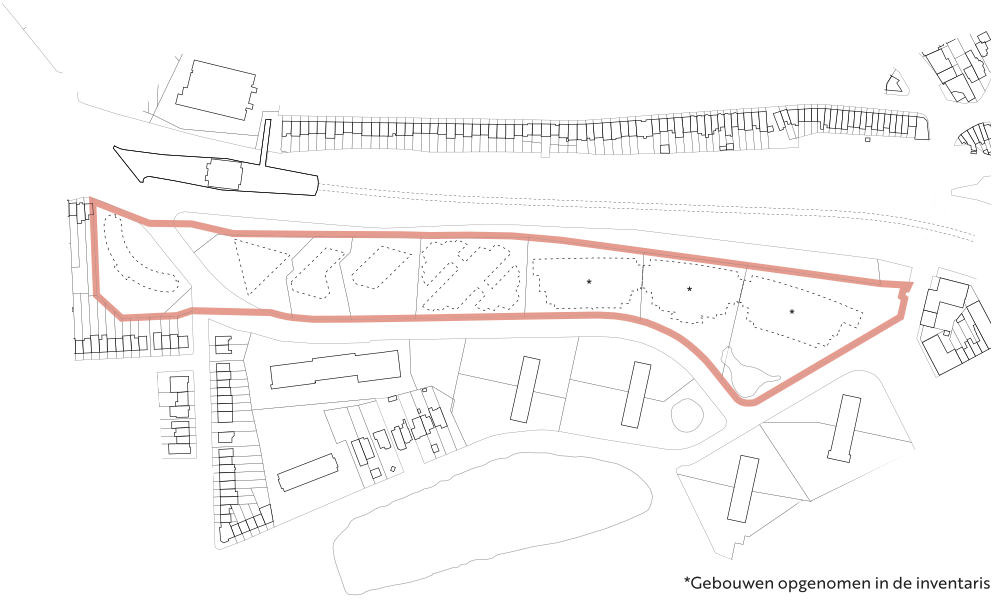
Het voorplein van de kantoor- en woonwijk omvat een toegangs- en bedieningsweg voor de parkeerplaatsen van alle gebouwen langs de boulevard. Deze weg wordt aangelegd als een gedeelde ruimte op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De promenade is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH.

Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de benedenverdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven (zie punt 2.3.d).

De plaats van de toegangen beperkt de lengte van de toegang tot de gedeelde ruimte vanaf de Beaulieulaan.



2.3.D. Kantoor- en woonwijk



*Gebouwen opgenomen in de inventaris

De ontwikkeling van de site Beaulieu beantwoordt aan de doelstellingen van het RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand, bestaande uit autonome monofunctionele en suburbane gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Een aantal van de bestaande gebouwen is in de inventaris opgenomen.

Doel:

De site Beaulieu omvat de ontwikkeling van een bebouwd geheel dat ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang materialiseert tussen een zeer verstedelijkt deel, gecentreerd rond het Beaulieuplein, en een zone met een meer landschappelijke verstedelijking, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg. Daardoor past de site in het collectieve landschap en wordt de stedelijke en territoriale structuur leesbaar.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers door verplaatsingen tussen het voorplein en het Beaulieuplein en de Visserijwijk te vergemakkelijken doordat hij publieke porositeiten creëert voor actieve weggebruikers.

Dit bebouwd geheel integreert de morfologie in de aanwezige context met enerzijds een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. Anderzijds integreert een bebouwd geheel dat zich in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.



↑ Illustratie van de site Beaulieu site vanaf het Beaulieuplein

Inrichtingsprincipe:

- De site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van het Beaulieuplein te versterken en integreert porositeiten voor voetgangers die de doorgangen naar het plein verbeteren;
- De gebouwen beantwoorden aan de morfologische en landschappelijke context: aan de zijde van het Beaulieuplein zeer stedelijk met bouwfronten op de rooilijn en aan de zijde van de Watermaalsesteenweg meer landschappelijk en in open bebouwing. Ook voor de programma's gelden voorkeurslocaties: woningen in de Beaulieulaan en kantoorruimten aan de zijde van de stadsboulevard;
- De aanbevolen bouwhoogtes worden geïntegreerd in de aanwezige context, met een onderscheid tussen de bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur, waar zich een grote open ruimte bevindt, en de bouwhoogtes aan de zijde van de Beaulieulaan, die beter verenigbaar zijn met de woonwijken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

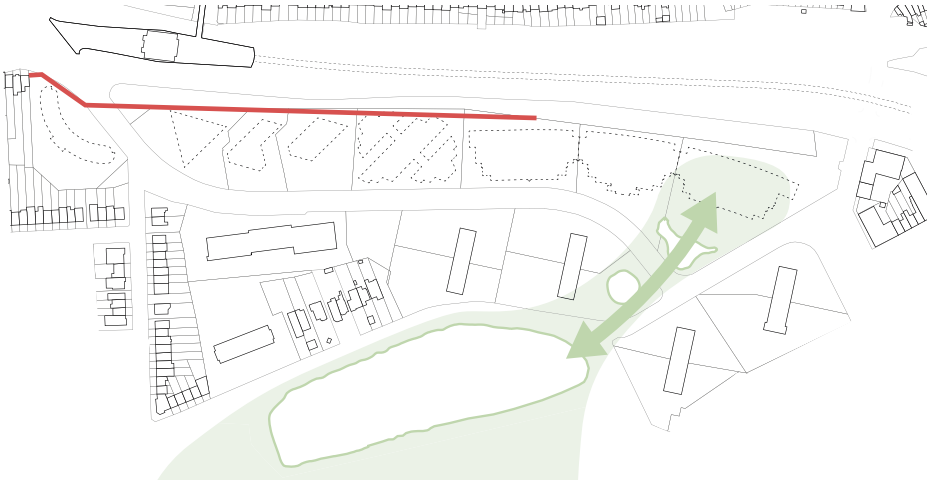
De site van de kantoor- en woonwijk heeft de bestemming administratiegebied. Het deel ten westen van de Beaulieulaan wordt een gemengd gebied, met het oog op een betere integratie met het aangrenzende typisch woongebied. Het zuidoostelijke deel van de site wordt parkgebied, om de aanwezige vijver een blijvend karakter te geven en op te waarderen.

- er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:
- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers.

De morfologie integreren in de aanwezige context

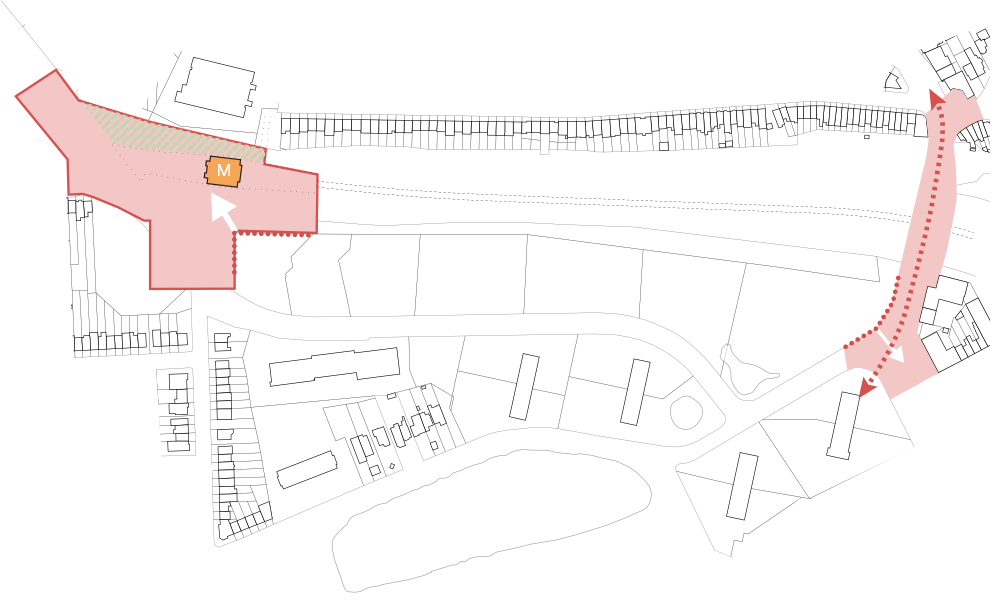
In het RPA wordt aanbevolen om het bouwblok dat wordt afgebakend door de E411, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg zo te ontwikkelen dat het wordt afgestemd op de morfologische en landschappelijke context.

- Enerzijds gaat er om een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- Anderzijds betreft het een bebouwd geheel dat zich integreert in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.



Bouwfronten om de verbindingen te structureren

Het RPA wil de structurerende rol van de twee verbindingen, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg, versterken met bouwfronten die dienstdoen als stedelijke herkenningspunten in de doorgangen.

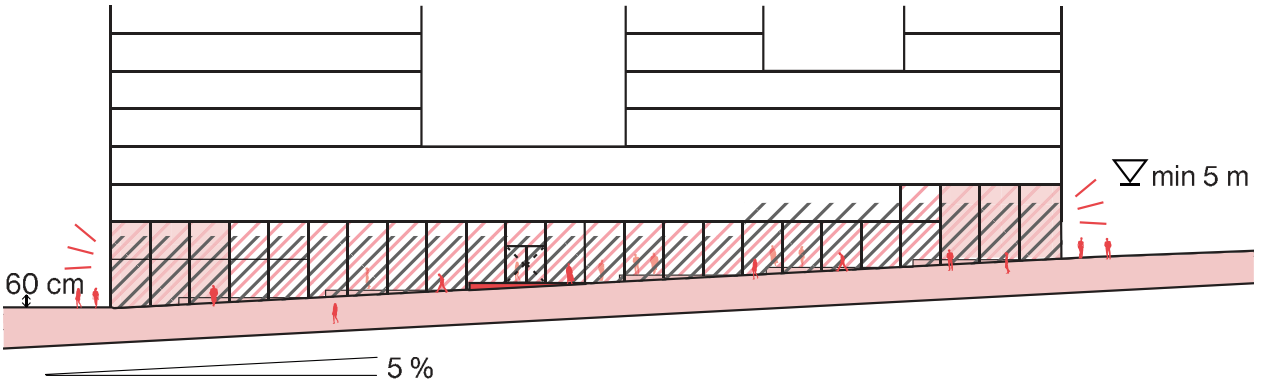


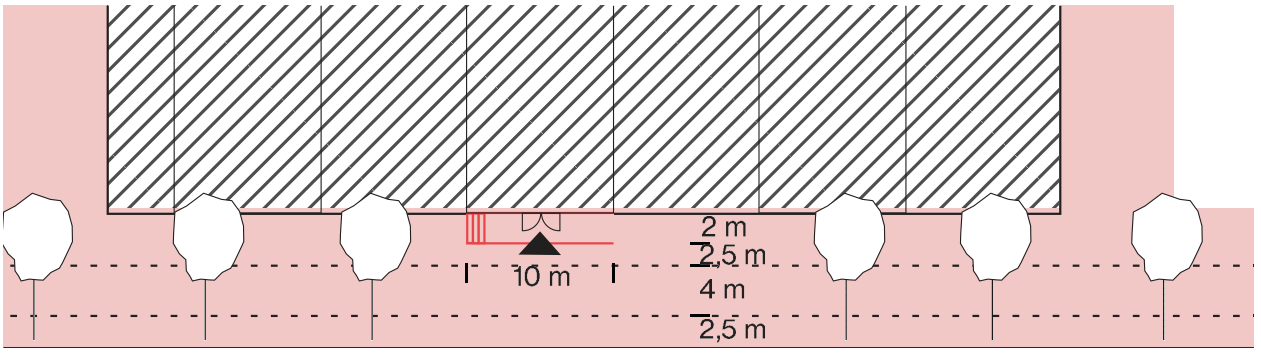
Behandelingsprincipe van de benedenverdiepingen op een helling

De aanwezigheid van een voorplein en van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vraagt om een bijzondere behandeling van de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen door de inrichting van een lint van actieve gevels die worden afgestemd op het park zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels omvatten de toegangen tot de activiteiten op de benedenverdiepingen en de verdiepingen erboven. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.

Vanwege de bijzondere topografie van de site, die een vrij steile helling vertoont en vanaf het Beaulieuplein afdaalt naar de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg, wordt de benedenverdieping zo ingericht dat het de helling van de publieke ruimte volgt, om een zichtbaarheid en de activering van de publieke ruimte voor de voorbijgangers te garanderen. Het hoogteverschil tussen het grondniveau van de hellende publieke ruimte en het horizontale niveau van het benedenverdieping bedraagt maximaal 60 cm.

Ter hoogte van de ingangen aan het voorplein worden punctuele plateaus ingericht om de hoogteverschillen gemakkelijker te beheersen. Ze worden gerealiseerd zoals is aangegeven op het schema hiernaast.





Porositeiten voor fietsers en voetgangers

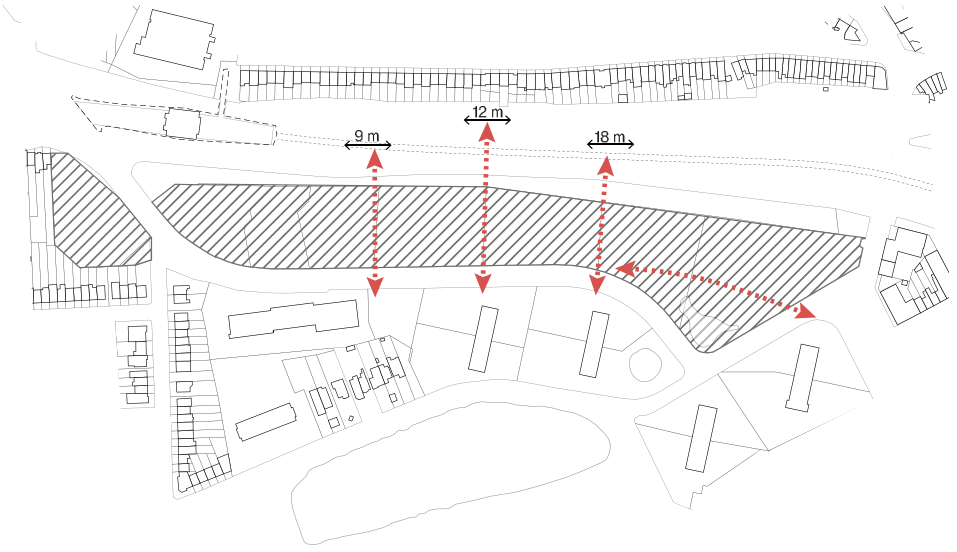
De kantoor- en woonwijk Beaulieu verbetert de trajecten en doorgangen van de actieve weggebruikers in het gebied. Ze omvat porositeiten voor fietsers en voetgangers die de bouwstroken onderbreken.

Drie porositeiten maken een verbinding mogelijk tussen de Beaulieulaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur

Leonard-Delta en het voorplein. De minimumbreedtes nemen toe vanaf het Beaulieuplein: 9 meter, 12 meter en 18 meter.

Een transversale porositeit met een breedte van minstens 12 meter loopt rond de vijver op de hoek van de Beaulieulaan en de Visserijstraat. Ze wordt ingericht binnen het parkgebied.

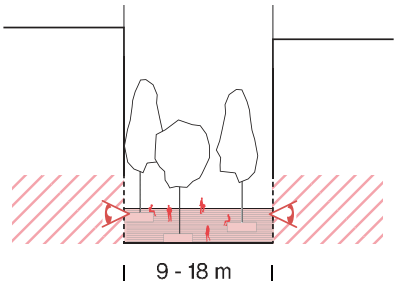
Deze porositeiten worden ingericht om actieve weggebruikers en zo nodig onderhoudsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH een doorgang te bieden. Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek

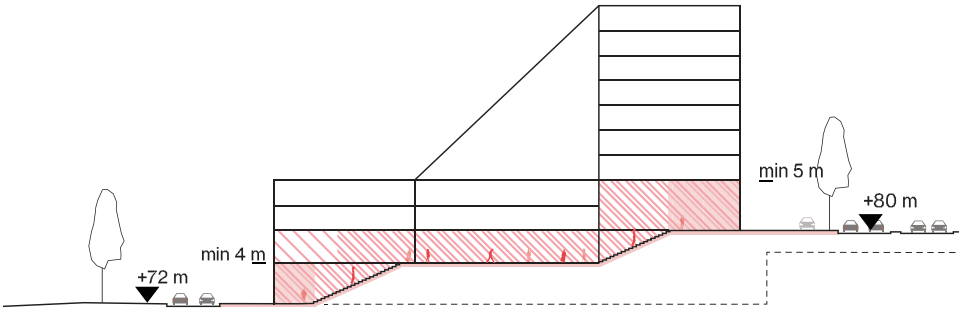


Het hoogteverschil wordt overbrugd met hellingen en trappen geschikt voor actieve weggebruikers.

Net als aan de zijde van het voorplein vormen de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen langs de porositeiten voor actieve weggebruikers een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op het park zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels maken de activiteiten op de begane grond en de verdiepingen zichtbaar.

Gezien het hoogteverschil tussen de Beaulieulaan en het voorplein aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta volgt dit lint van actieve gevels de inrichting die er is toegepast (trappen of hellingen).



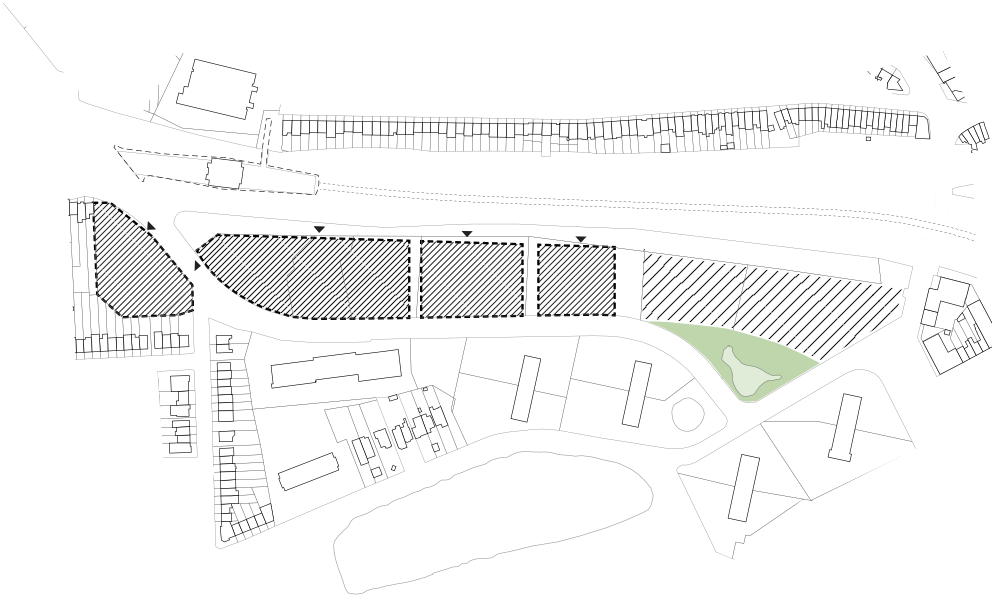


Bouwstrook en bouwfront

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De porositeiten voor actieve weggebruikers onderbreken deze grenzen als non-aedificandizone. Dat wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er worden dus vijf bouwstroken afgebakend in het huizenblok tussen de E411, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg.

In de eerste drie bouwstroken, vanaf het metrostation, aan de zijde van de boulevard en het voorplein van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta moeten de gebouwen verplicht op de rooilijn/het bouwfront worden neergezet.



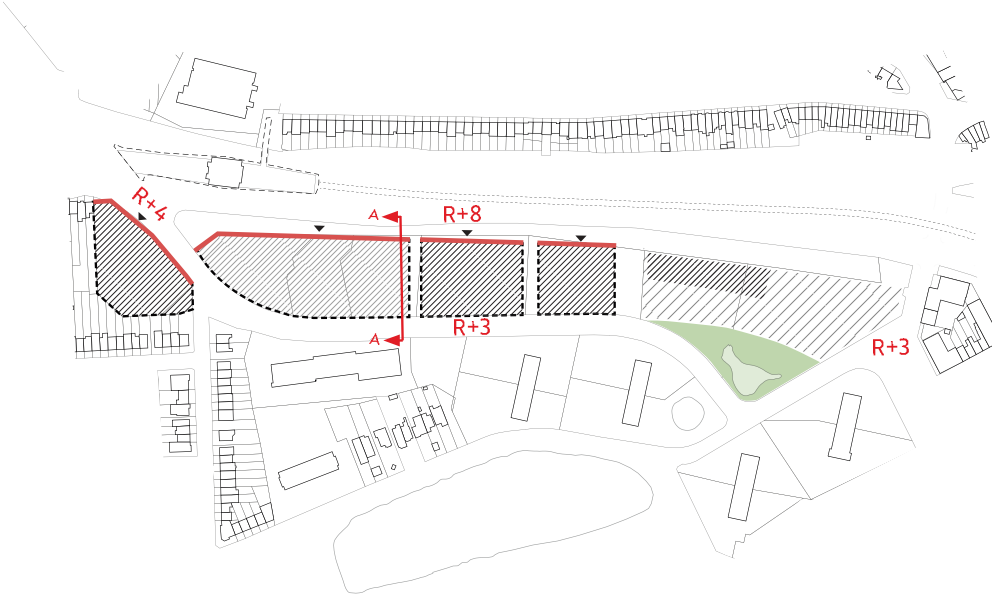
Bouwhoogtes

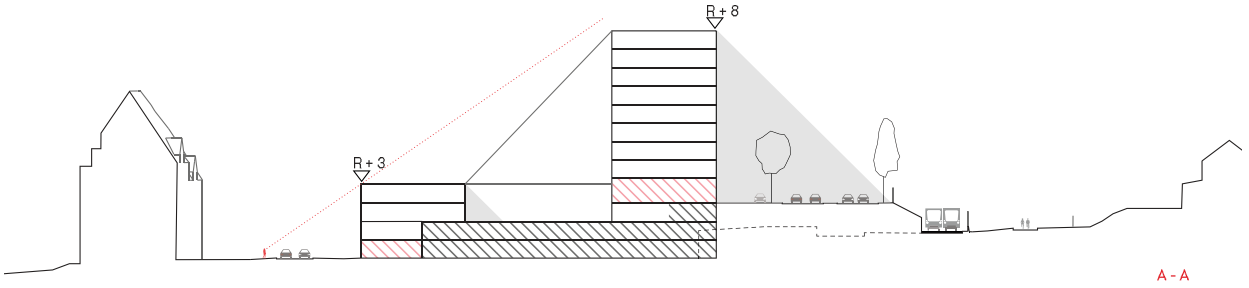
De aanbevolen bouwhoogtes hebben een gemiddelde hoogte van 34m per vergunning en zijn minimaal 16m en maximaal 37m gemeten vanaf het gemiddelde niveau van de stoep op de Beaulieulaan naar het dichtstbijzijnde gebouw. Dat komt overeen met 9 bouwlagen per vergunning en een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 10 bouwlagen aan de zijde van boulevard van de grootstedelijke weg Leonard-Delta, rekening houden met de afmetingen van de open ruimtes.

Een gemiddelde hoogte per vergunning van 4 bouwlagen met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen wordt aanbevolen aan de zijde van de Beaulieulaan. Met deze bouwhoogtes kan de zichtbaarheid van de aanbevolen bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vanaf de Beaulieulaan worden verminderd.

Aan de zijde van de Watermaalsesteenweg worden bouwhoogtes aanbevolen van 4 bouwlagen (+ of - 1).

Aan de zijde van de Charles Michielslaan worden bouwhoogtes aanbevolen van gemiddeld 5 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 6 bouwlagen. Er wordt een aansluiting gemaakt tussen de bestaande gebouwen van verschillende hoogte, met inbegrip van gebouwen die zich buiten de site bevinden.



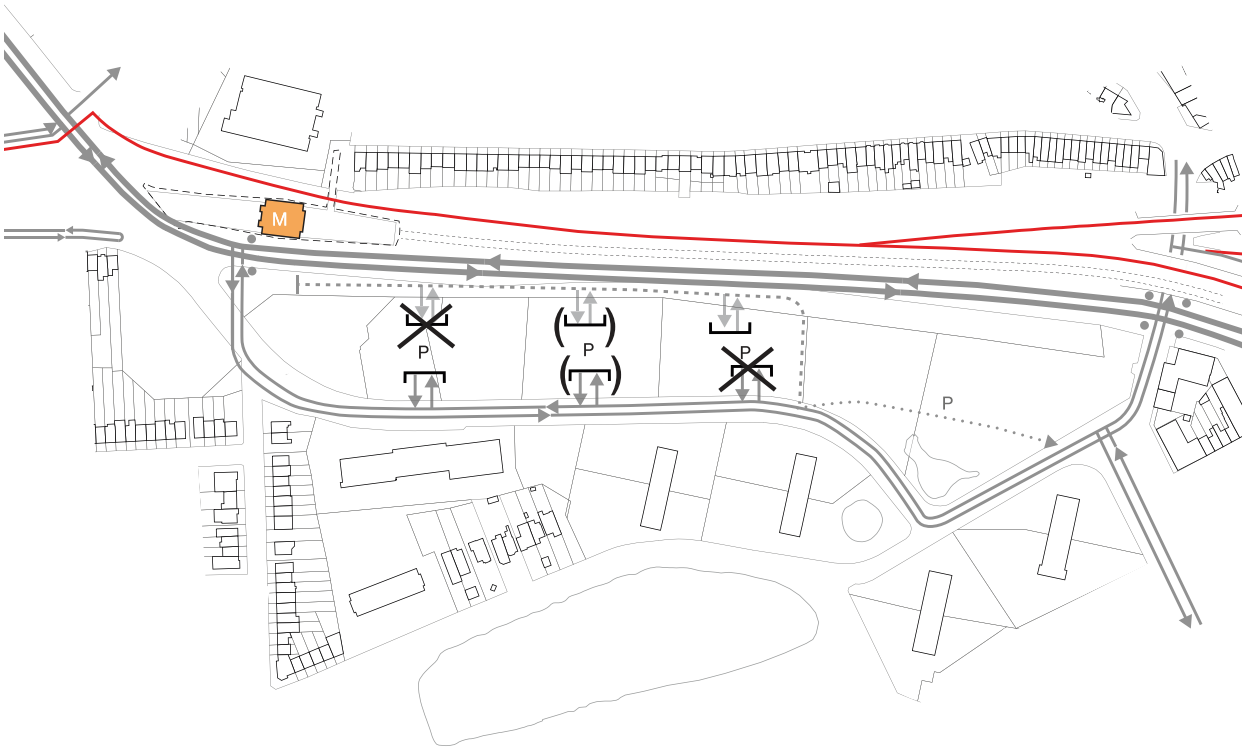


Verkeersruimten en toegangen

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is toegankelijk vanaf de Beaulieulaan en het voorplein. De toegangen naar de parkeerplaatsen worden zo aangelegd dat de geparkeerde voertuigen de ruimte niet inpalmen en de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds ten opzichte van het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De gevels van de benedenverdiepingen worden zowel aan de zijde van het voorplein als aan de zijde van de Beaulieulaan zoveel mogelijk vrijgehouden. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het stedelijke kader. De gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.

De toegangen tot de parkeerplaatsen onder het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta worden zo aangelegd dat het doorgaand verkeer en de drukte op de Beaulieulaan en het voorplein worden beperkt. De afstand tussen de ingang van de parkings en de toegangen via de hoofdwegen wordt daarom zo klein mogelijk gehouden. De ingangen van deze parkings bevinden zich dus bij voorkeur:

- voor de Beaulieulaan aan de zijde van het Beaulieuplein;
- voor het voorplein aan de zijde van de Watermaalsesteenweg.



2.3.E. Watermaal viaduct



Doel:

Het Watermaalviaduct is een publieke ruimte die de relaties tussen de wijken structureert en een mogelijkheid biedt om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

De inrichting vermindert de ruimte die is voorbehouden voor auto's en laat toe om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta veilig en gemakkelijk over te steken ter hoogte van het kruispunt met de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg. De heroverde publieke ruimte maakt een landschappelijke en stedelijke inrichting mogelijk van de ruimte onder het viaduct. Op die plaats worden openbare activiteiten voorzien die hun voordeel doen met de overkapping, wat de structurerende rol van deze ruimte voor de omliggende wijken versterkt en de ruimte activeert.

De plaats verbindt de oostwestelijke assen voor actieve weggebruikers, die het gebied van het RPA doorkruisen, met een noord-zuidas die de Visserijwijk verbindt met het Deltastation.

Van het viaduct zelf wordt de zuidelijke vleugel afgebroken zodat de wegen en het kruispunt op grondniveau kunnen worden ingericht. Het noordelijke deel wordt behandeld als een kwaliteitsvolle as voor actieve weggebruikers en krijgt een landschappelijke inrichting.

Inrichtingsprincipe:

- De inrichting garandeert brede publieke ruimten aan de rand van de wegen die worden begrensd.
- Onder het viaduct wordt een overdekte ruimte ingericht voor stedelijke activiteiten.
- De assen voor actieve weggebruikers worden versterkt en hun verbindingen worden verbeterd.
- De oversteekplaatsen worden beveiligd, vergemakkelijkt en georganiseerd rond het gelijkvloerse kruispunt.
- Het viaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Watermaalviaduct is een structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

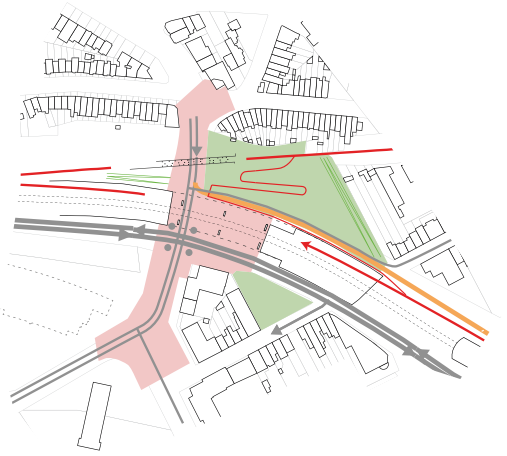
- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Verkeersruimte

Het kruispunt dat de verbinding garandeert tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de Invalidenlaan - Watermaalsesteenweg wordt ingericht aan de zuidzijde van het viaduct, op grondniveau.

Het kruispunt omvat beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers.

De wegen van de Invalidenlaan worden ingericht aan de westzijde (zijde van Beaulieu) om een brede, overdekte publieke ruimte te genereren aan de oostzijde (Demey).



Assen voor actieve weggebruikers

De site van het Watermaalviaduct omvat de verbinding en kruising tussen de oostwestelijke grootstedelijke as voor actieve weggebruikers Leonard-Delta, de bestaande as voor actieve weggebruikers van de oude spoorweg en een as voor actieve weggebruikers die de Visserwijk verbindt met het Deltastation via de Invalidenlaan.



Activiteiten in de publieke ruimte.

De publieke ruimte van het Watermaalviaduct wordt landschappelijk ingericht, afgestemd op het park van de oude spoorlijn, en ook stedelijk, als ontspannings- en verblijfsplaats.

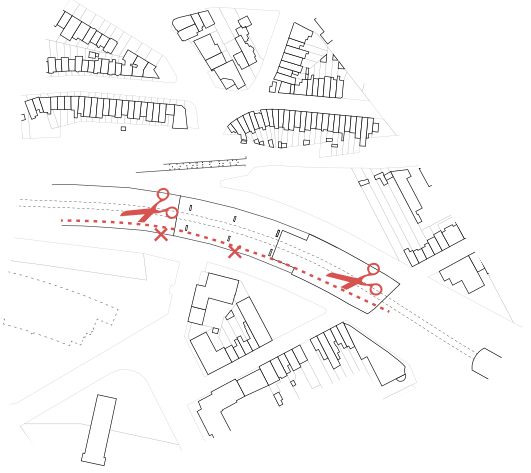
De ruimte onder het viaduct wordt ingericht voor stedelijke activiteiten als een skatepark of een andere ludieke activiteit die is aangepast aan de wijk. De ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).

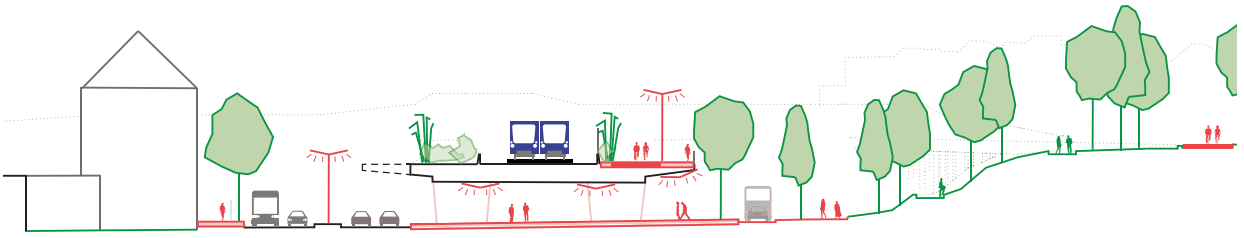


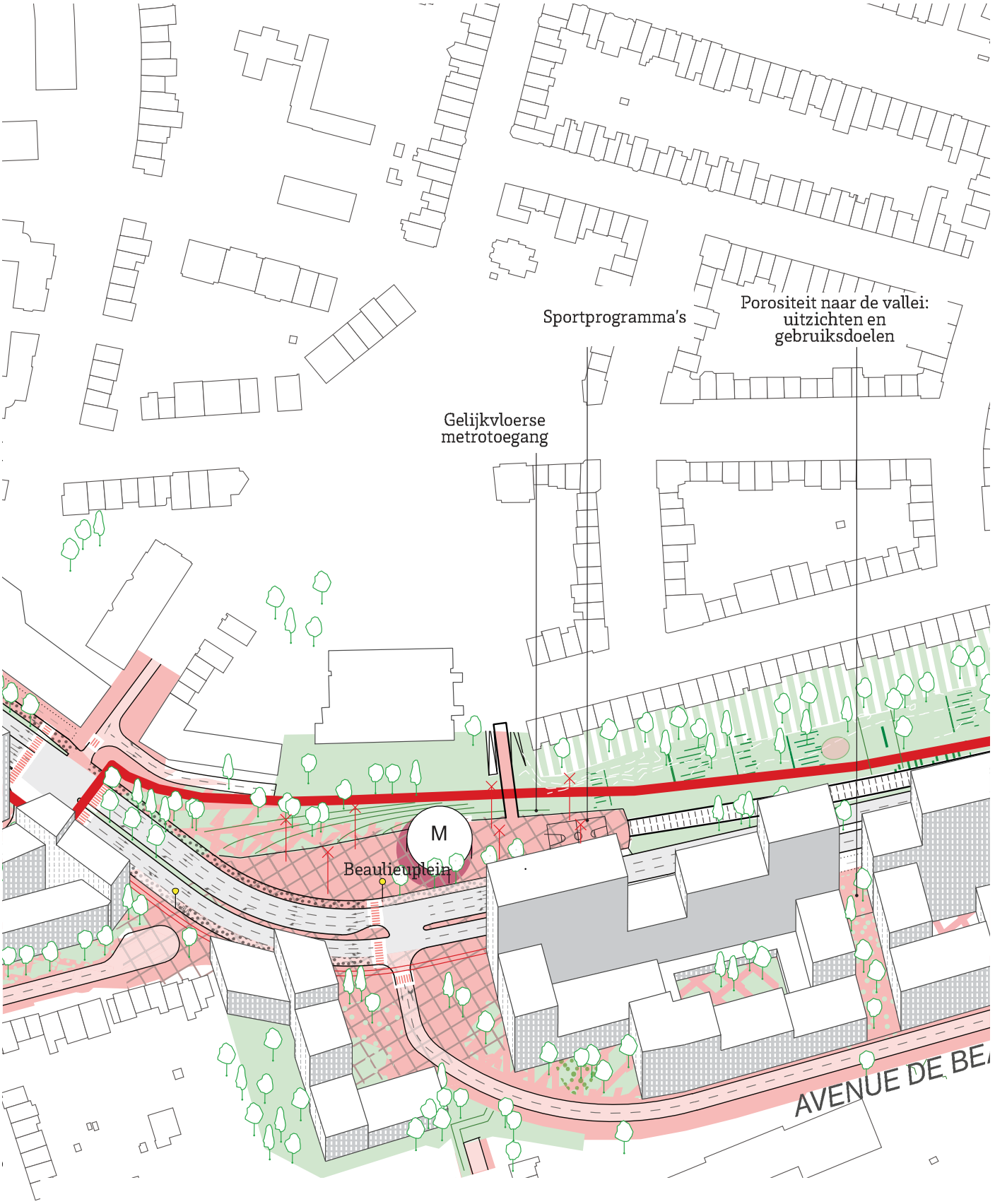
Aanpassing en gebruik van het viaduct

Het Watermaalviaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer.

De vleugel aan de zuidzijde wordt afgebroken om het uitzicht vrij te maken en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta in te richten, terwijl aan het noordelijke deel een as voor actieve weggebruikers gecreëerd wordt. Het centrale deel wordt gebruikt om de metro-infrastructuur te versterken. Het viaduct krijgt een landschappelijke inrichting die het park van de oude spoorlijn verbindt met het stadspark Demey.

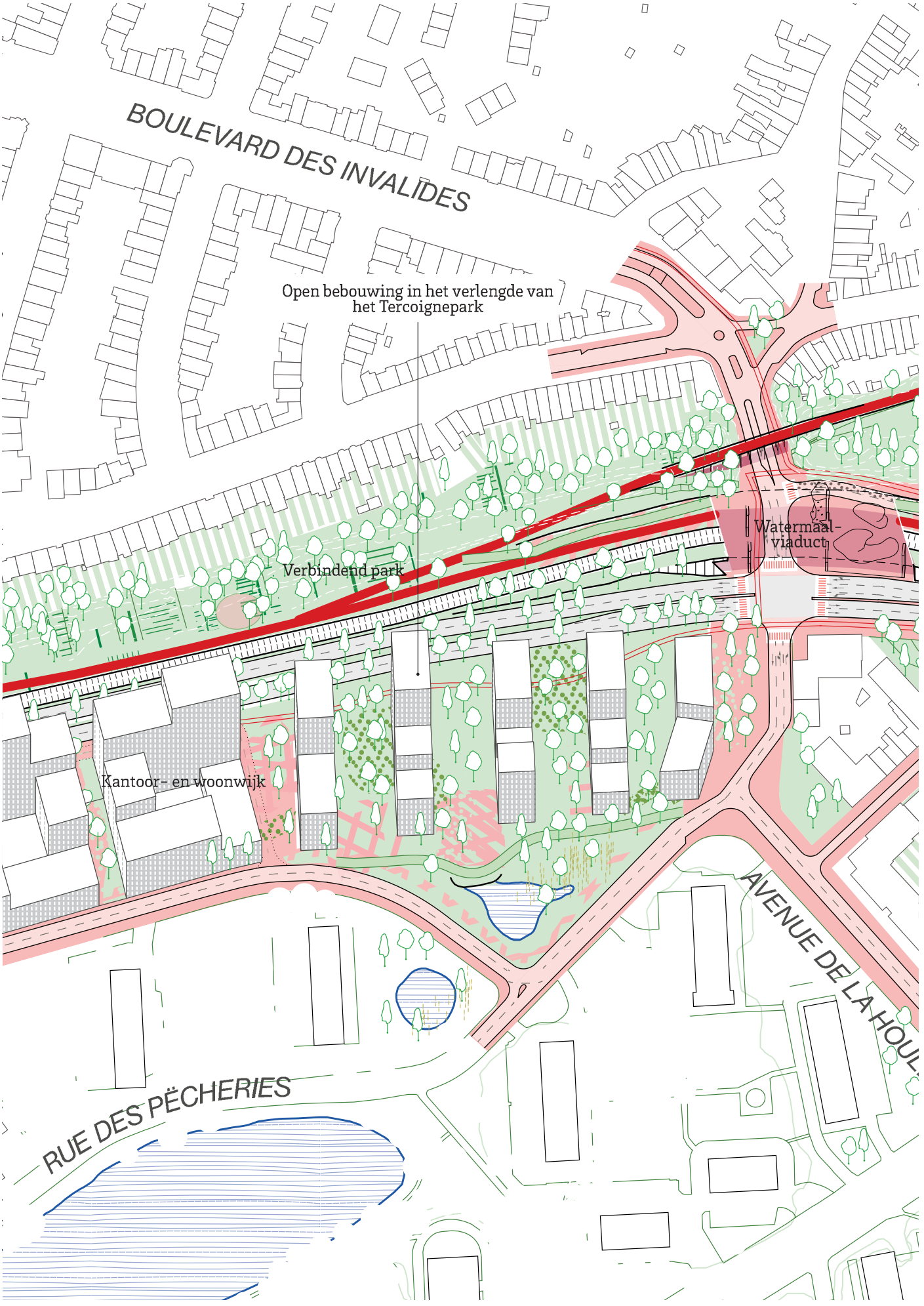




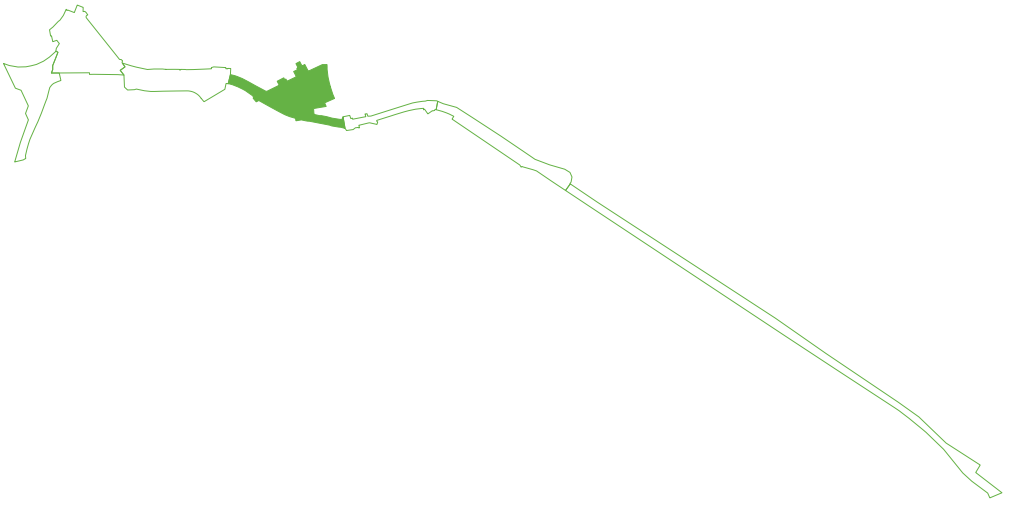


UITDAGINGEN:

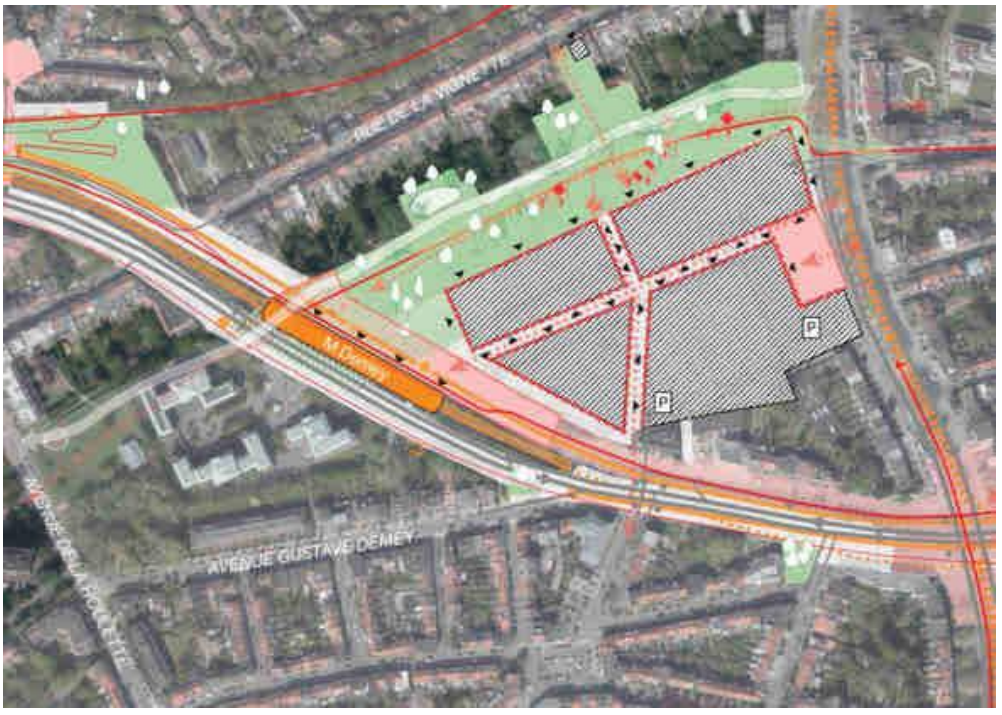
- De porositeiten en openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei versterken
- De morfologie van de bebouwing integreren in de continuïteit van de Jules Cockxstraat en het Tercoignepark


BOULEVARD DES INVALIDES
Open bebouwing in het verlengde van het Tercoignepark
Watermaal-viaduct
Verbindend park
Kantoor- en woonwijk
AVENUE DE LA HOUL
RUE DES PÊCHERIES

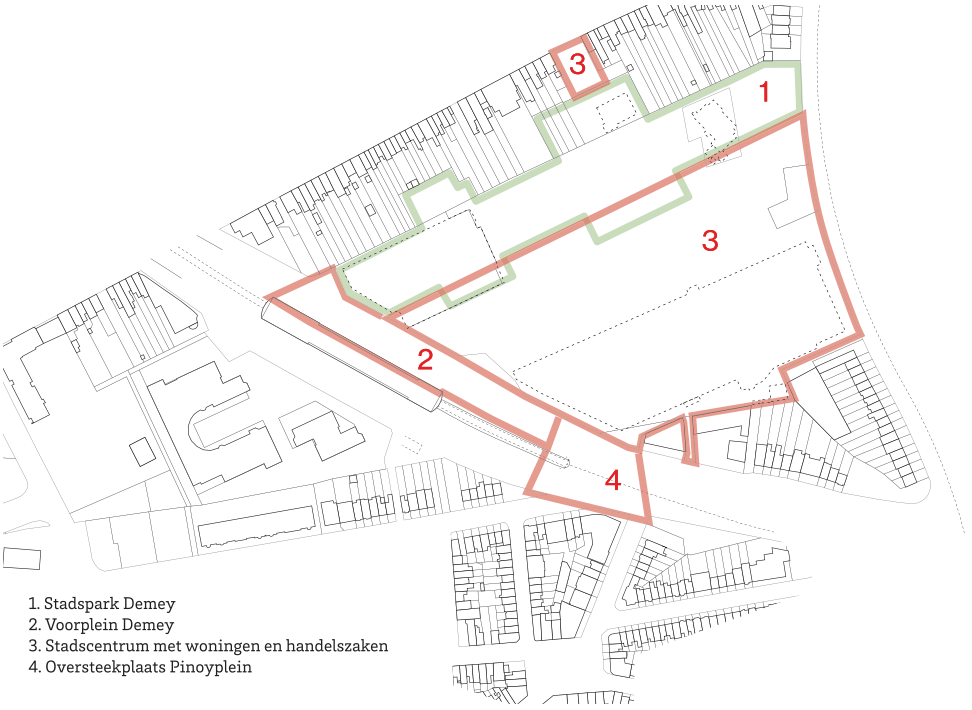
2.4. SITE 4: DEMEY



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG







1. Stadspark Demey
2. Voorplein Demey
3. Stadscentrum met woningen en handelszaken
4. Oversteekplaats Pinoyplein

De site Demey ligt tussen de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en wordt nu gekenmerkt door de aanwezigheid van een suburbane en monofunctionele detailhandelszone gecentreerd op een breed geasfalteerd buitenparkeerterrein. De site is gelegen in een huizenblok waarvan de tuinen abrupt eindigen op een klein groengebied dat het voormalige tracé van de Watermaalbeek volgt en dienstdoet als zeer kleine bufferzone tegenover van de handelszone en de bijhorende parking.

Het RPA wil deze site, die bijdraagt tot de autogerichtheid van het gebied, radicaal veranderen op een manier die strookt met de stedelijke ambities van het Gewest en de doelstellingen van het RPA, namelijk:

- de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand strookt niet met deze doelstellingen.

Doel:

De herontwikkeling van de site Demey heeft een dubbel doel:

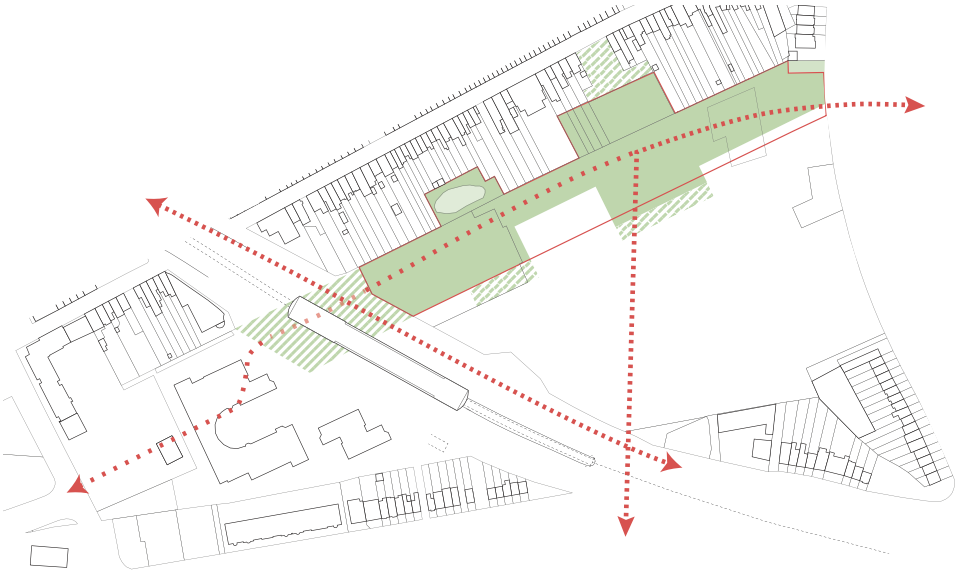
- enerzijds 'de stad aanvullen' door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen), gericht op een bereikbaarheid via het metrostation Demey, op een plaats waar vandaag een op auto's gerichte handelszone ligt die niet thuishoort in de stad;
- anderzijds 'een aanzet geven tot de stad' door de site anders in te passen in haar context. Dit doel vertaalt zich enerzijds in het creëren van een publieke groene ruimte, een plaats van ontmoetingen, verblijf en activiteiten, die is gecentreerd in de Watermaalbeekvallei en helpt om de structuren en de schaal van het gebied te verduidelijken. Anderzijds worden er op heel de site stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen gemaakt waarvan de gevels en de benedenverdiepingen worden geactiveerd en die passen in het netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

De site Demey is onderverdeeld in 4 sites die de strategische aspecten preciseren:

- het stadspark Demey, dat wordt opgevat als een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurerende gebied van de valleien onthult en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken;
- het voorplein Demey, dat wordt opgevat als een structurerende ruimte die de relatie van de site met het metrostation Demey herkwalificeert en zorgt voor aansluiting op de continuïteit van de publieke ruimten van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- de oversteekplaats aan het Pinoyplein, waardoor de site deel uitmaakt van het netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken;
- het eigenlijke stadscentrum met woningen en handelszaken, dat 'de stad aanvult' door een gemengde wijk te creëren die past in de omgeving en een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen.

2.4.A. Stadspark Demey



In het RPA wordt aanbevolen een groene ruimte te creëren die de Watermaalbeekvallei herwaardeert en zichtbaar maakt, het groene en blauwe netwerk aanvult met landschappelijke continuïteiten op de brede schaal van het gebied en dit bijzondere landschap, dat wordt doorkruist door de grootstedelijke weginfrastructuur, bevestigt.

Deze groene ruimte wordt een stadspark dat enerzijds de verhouding opwaardeert tussen de valleibodem en de bewoonde flank van de Kleine Wijngaardstraat en anderzijds de ontwikkelingen herdefinieert van de handelssite Demey en het huizenblok van de Reigerboslaan.

Dit stadspark kwalificeert ook de integratie van het metrostation Demey en zijn relatie met de publieke ruimte door het te integreren in het stadspark.

- Het betreft een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurerende gebied van de valleien laat zien en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

- Een groene ruimte met een oppervlakte van minimaal 2,4 ha, met een gedeelde ruimte van 6m breedte voor fietsers en voetgangers en voor een bedieningsweg, en een landschappelijke inrichting met beplantingen, straatmeubilair, verlichting enz. De oppervlakte van 2,4 ha komt overeen met een park met een gemiddeld breedte van 50m aan de noorwestelijke rand van de site. Tijdens de inrichting van het toekomstige park zal het deel van de moestuinen dat zich in de typische woongebied van de Kleine Wijngaardstraat zich bevindt, moeten verplaatst worden binnen het park. De oppervlakte van deze moestuinen wordt toegevoegd aan de 2,4 ha van het park;
- Het park heeft een minimale breedte van 27 meter;
- Een deel dat wordt aangelegd als vochtige groene ruimte dat de Watermaalbeek omvat en integreert in de landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park. Dit deel van het park zou moeten bijdragen tot het geïntegreerde beheer van het regenwater van de site Demey, de beschermde vijver bestendigen en het blauwe netwerk opwaarderen.
- De inplanting of programmatie, binnen deze groene ruimte, van activiteiten die bestemd zijn voor de bestaande wijken en de geplande wijk met woningen en handelszaken en haar sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische rol versterken

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van het stadspark Demey verandert van sterk gemengd gebied in parkgebied en sterk gemengd gebied met parkgebied in overdruk.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

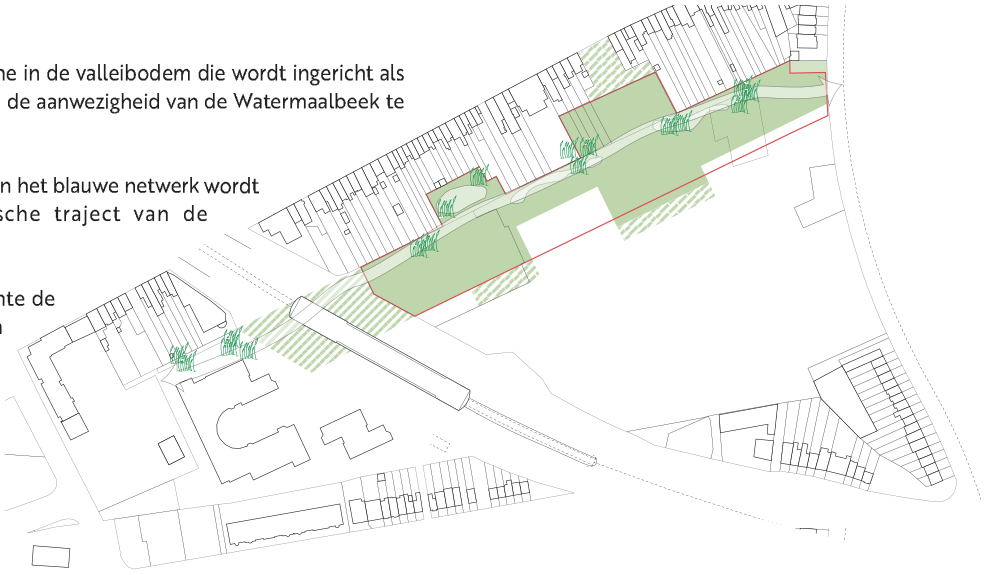
- een publieke groen ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha.

Watermaalbeek

De groene ruimte omvat een zone in de valleibodem die wordt ingericht als vochtige ontspanningsruimte om de aanwezigheid van de Watermaalbeek te benadrukken.

De aanwezigheid van het water en het blauwe netwerk wordt benadrukt langs het historische traject van de Watermaalbeek.

Bovendien vangt de groene ruimte de overlopen op van de systemen voor geïntegreerd regenwaterbeheer van alle gebouwen die op de site zullen worden ontwikkeld.



Activiteit in de groene ruimte

De groene ruimte wordt ingericht volgens de ontwikkelingen die zijn voorzien aan de rand. Ze zal worden afgestemd op het programma van de publieke handels- en bewoonde centraliteit van de Redevco-site.

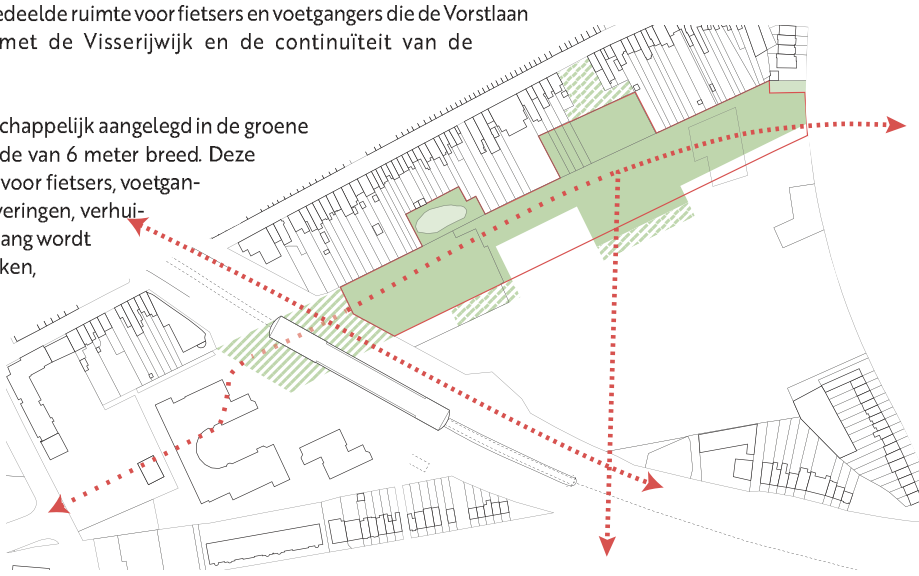
Er zullen dus ook speel- en ontspanningsvoorzieningen worden geïnstalleerd.



Gedeelde ruimte

Het stadspark Demey omvat een gedeelde ruimte voor fietsers en voetgangers die de Vorstlaan en de Woluwevallei verbindt met de Visserijwijk en de continuïteit van de Watermaalbeekvallei.

Deze gedeelde ruimte wordt landschappelijk aangelegd in de groene ruimte op basis van een promenade van 6 meter breed. Deze gedeelde ruimte is voorbehouden voor fietsers, voetgangers en voor een toegangsweg (leveringen, verhuizingen, toegang DBDMH). De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De gedeelde ruimte wordt prioritair verbonden met de oversteekplaats aan het Pinoyplein (2.4.d). De metro-infrastructuur vormt een barrière. Door de herkwalificatie van de toegangstunnel tot de metro in het westen wordt deze barrière gemakkelijker te overwinnen voor fietsers.



2.4.B. Voorplein Demey



↑ Illustratie van het voorplein Demey vanaf de Kleine Wijngaardstraat

In het RPA wordt aanbevolen om een voorplein aan te leggen dat de gelijkvloerse toegangen verbindt met het metrostation Demey. Dit voorplein kwalificeert ook de relatie van het metrostation met het stadspark Demey waarin het station geïntegreerd wordt.

Bovendien wordt deze publieke ruimte een schakel van de as voor actieve weggebruikers die het gebied van het RPA van oost naar west doorkruist en verbindingen voor actieve weggebruikers op grootstedelijke schaal mogelijk maakt tussen Leonard en Delta.

De inrichting omvat ook een weg voor lokale bussen, met een bushalte die toegang verleent tot de site Demey en de aansluitingen tussen bus en metro.

Het wordt dus een landschappelijke publieke ruimte voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning die punctueel kan worden gebruikt voor supralokale activiteiten.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein Demey is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Gebied van landschappelijke continuïteit

Het voorplein Demey omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

Het voorplein omvat ook een busstrook die de Vorstlaan verbindt met de Invalidenlaan. Deze busstrook is 3,5 meter breed en loopt parallel met de as voor actieve weggebruikers.

Op het voorplein bevindt zich een bushalte die de aansluiting tussen bus en metro mogelijk maakt.

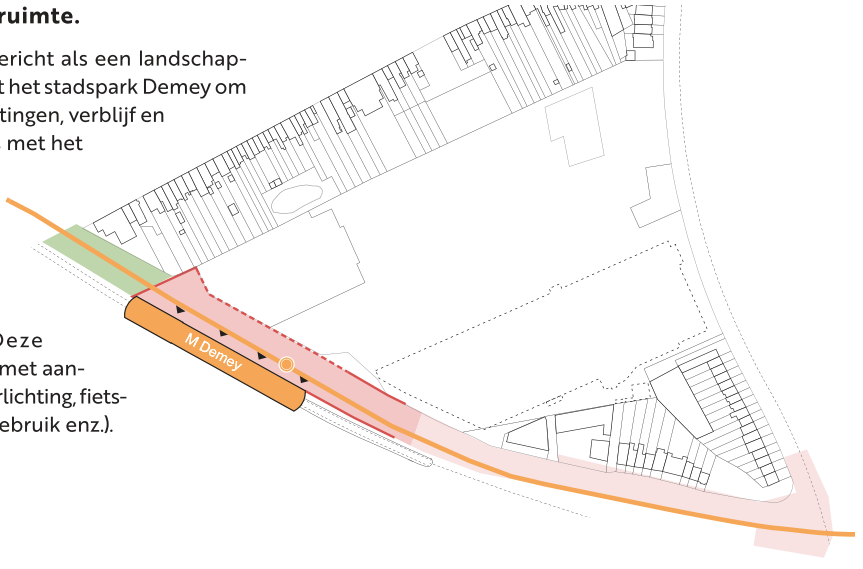
In het oosten komt een lokale weg als gedeelde ruimte. In deze zone is enkel gemotoriseerd verkeer toegelaten dat zich naar de nabijgelegen gebouwen begeeft. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers. Het berijdbare deel van de weg wordt tot het strikte minimum beperkt. Het verschaft toegang tot de nabijgelegen gebouwen rekening houdend met de vervoersbehoeften in het kader van buurtactiviteiten.



Activiteiten in de publieke ruimte.

Het voorplein Demey wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte in lijn met het stadspark Demey om te dienen als plaats voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning en die verbonden is met het metrostation Demey.

Meer verharde zones worden aangelegd voor punctuele activiteiten zoals rommelmarkten of andere lokale en supralokale openbare evenementen. Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).



2.4.C. Stadscentrum met woningen en handelszaken



Het stadscentrum met woningen en handelszaken beoogt de ontwikkeling van het handelsgebied volgens de principes die overeenstemmen met de doelstellingen van het RPA en met de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Dat wil een 'buurtstad' ontwikkelen waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft tot doel 'de stad aan te vullen' en 'een aanzet te geven tot de stad' door een gemengde wijk te creëren die geïntegreerd is in haar context en een antwoord biedt op de uitdagingen.

Inrichtingsprincipe:

- Een wijk die zich met name richt op het stadspark Demey, de vallei van de Watermaalbeek en haar loop opwaardeert en door een landschappelijke inrichting van de valleibodem. Het bouwfront van het stadscentrum met woningen en handelszaken vertoont verschillen in de bouwlijn, om de verbreding van het parkgebied mogelijk te maken;
- publieke porositeiten voor fietsers en voetgangers, voorzien van linten van actieve gevels, die de site doorkruisen en de doorgangen over de site verbeteren;
- een publiek plein met buurthandels over de hele omtrek;
- bouwstroken die een autoluwe, stedelijke en gemengde wijk creëren met handelszaken op de begane grond; de bouwhoogtes kwalificeren de relaties tot de omliggende structurerende assen en publieke ruimten;
- naar binnen verplaatsen van leveringszones en parkings, om te garanderen dat de activiteiten de geluidsnormen in acht nemen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft de bestemming sterk gemengd gebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers;
- een kwaliteitsvolle en geïntegreerde behandeling van de grens met het stadspark Demey, dat een publieke groene ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha garandeert.

De bestemming van het deel van de site aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat verandert van sterk gemengd gebied in typisch woongebied.

Stadspark Demey

Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat in zijn noordwestelijke rand een deel van het stadspark Demey, waarvan de principes worden beschreven in punt 2.4.a. Dit park heeft een minimale oppervlakte van 2,4 ha en een minimale breedte van 27 meter, er zijn breedteverschillen, wat een verbreding naar het stadscentrum met woningen en handelszaken mogelijk maakt.

De oppervlakte van 2,4 ha komt overeen met een park met een gemiddeld breedte van 50m aan de noordwestelijke rand van de site.



Porositeiten voor fietsers en voetgangers

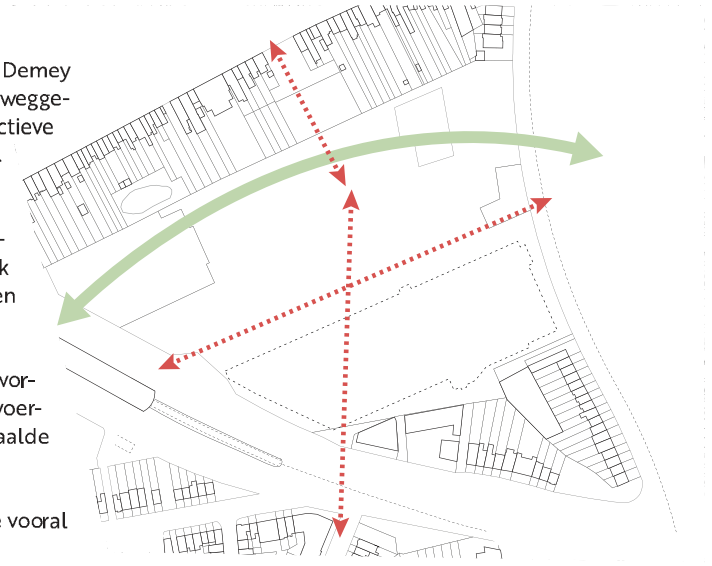
Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey verbetert de trajecten en doorgangen voor actieve weggebruikers in het gebied. Het omvat porositeiten voor actieve weggebruikers die de bouwstroken onderbreken. Naast de verbinding die in het park is gelegen, maken ze minstens een verbinding mogelijk tussen de Guillaume Poelslaan en het stadspark Demey, een verbinding tussen de Kleine Wijngaardstraat en het park en een overlangse verbinding tussen de Vorstlaan en het voorplein Demey.

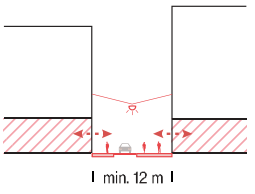
Deze porositeiten zijn minstens 12 meter breed en worden zodanig aangelegd dat onderhouds- of leveringsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH op bepaalde momenten kunnen passeren.

Het worden dus gedeelde en publieke ruimten die vooral bestemd zijn voor actieve weggebruikers.

Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek.

Het aanvullende voorschrift 04.04.08 voorziet de gedeelde ruimte in het stadspark Demey (2.4.a.). Dit voorschrift is ook opgenomen in het aanvullende voorschrift 12.03 voor het parkgebied Demey. Het gaat over dezelfde gedeelde ruimte die moet ingericht worden in het stadspark Demey.





Publiek plein

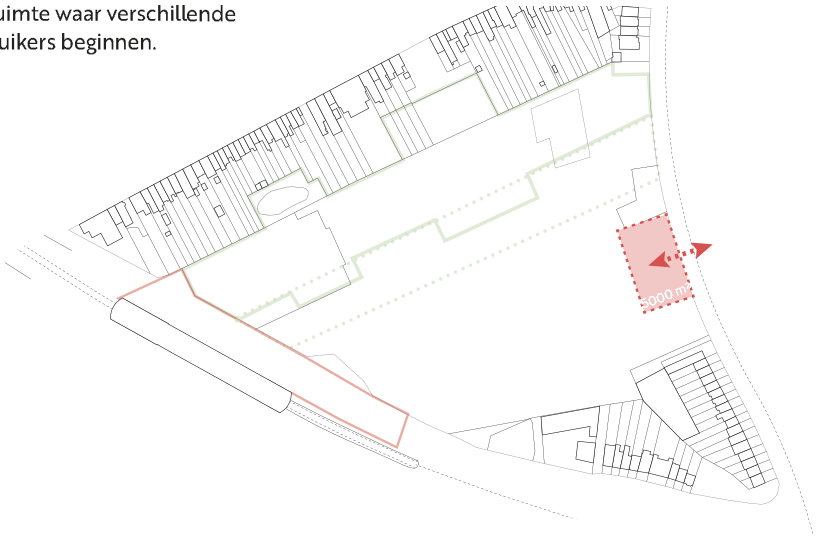
Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat een publiek plein met een minimale oppervlakte van 5.000 m2.

Deze publieke ruimte is een publiek plein voor Oudergem waarrond voorzieningen en buurthandels kunnen worden gevestigd.

De ruimte bevindt zich aan de zijde van de Vorstlaan en markeert de ingang van het stadscentrum met woningen en handelszaken met een publieke ruimte waar verschillende porositeiten voor actieve weggebruikers beginnen.

De ruimte is uitgerust met voorzieningen zoals allerhande stadsmeubilair: banken, kiosk, fietsrekken, fontein enz. De inrichting wordt zo uitgedacht dat de buurthandels errond zich kunnen uitbreiden in de publieke ruimte (terrassen, etalages, displays ...).

Bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. De inrichting wordt opgevat als een verlengde van het aangrenzende park. Ze vergemakkelijkt de verplaatsing voor voetgangers en fietsers.



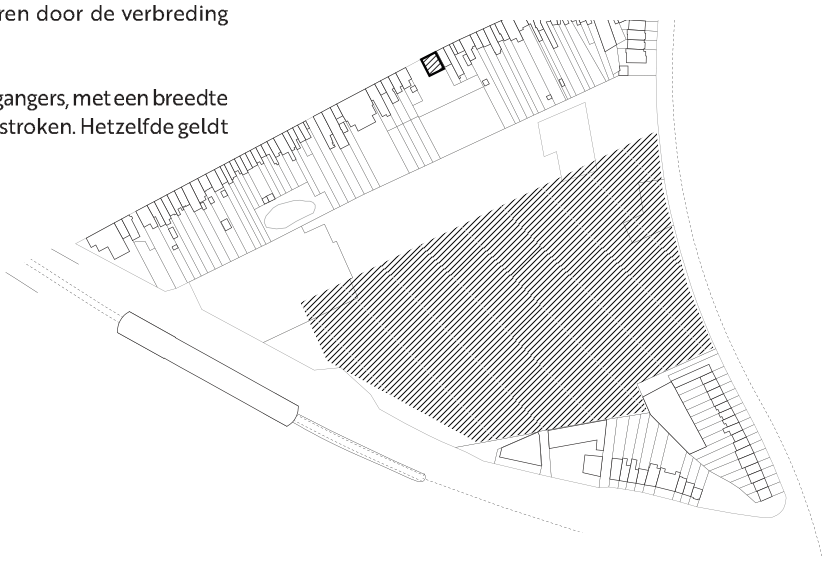
Bouwstrook

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen.

De belangrijkste bouwstrook wordt in het zuidoosten afgebakend door de perceelgrenzen, in het noorden door het stadspark Demey en in het zuidwesten door de verbreding van de publieke ruimte tegenover het metrostation Demey. De bouwstrookgrens kan veranderen door de verbreding van het stadspark Demey.

De porositeiten voor fietsers en voetgangers, met een breedte van 12 meter, onderbreken de bouwstroken. Hetzelfde geldt voor het publiek plein, dat een non-aedificandizone is. Een voorbeeld wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er is ook een bouwstrook afgebakend tussen de Kleine Wijngaardstraat en het stadspark Redevco, om de ingang van dit park en de continuïteit van het bouwfront in de Kleine Wijngaardstraat te realiseren en kwalificeren.





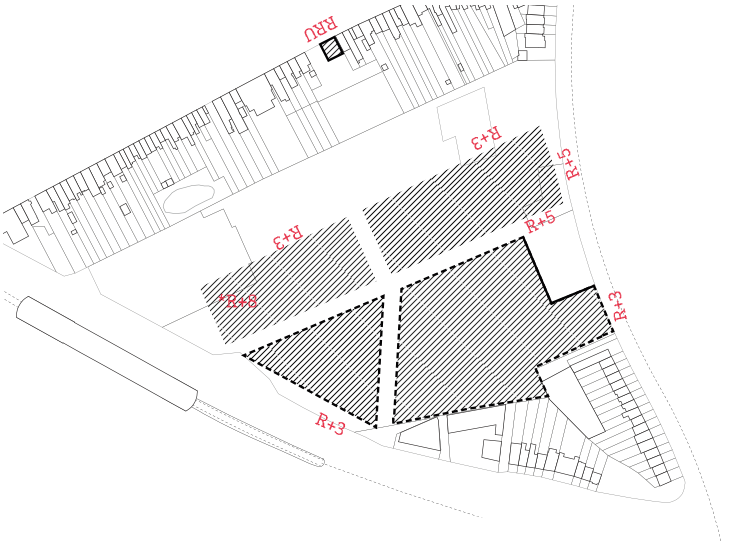
↑ Illustratie van het publieke plein vanaf de Vorstlaan.

Bouwfront en bouwhoogtes

De aanbevolen bouwhoogtes worden enerzijds afgestemd op de bestaande bouwfronten in de Vorstlaan en langs de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en in de Kleine Wijngaardstraat.

Als algemene regel geldt dat de gebouwen in het hele gebied van het stadscentrum met woningen en handelszaken een gemiddelde hoogte hebben van 4 bouwlagen per vergunning, met een minimum van 3 en een maximum van 5 bouwlagen, met de volgende uitzonderingen:

Aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat gelden de aanbevolen bouwhoogtes van de GSV.



Anderzijds worden de aanbevolen bouwhoogtes ook afgestemd op de afmetingen van de open ruimten in het midden van de site:

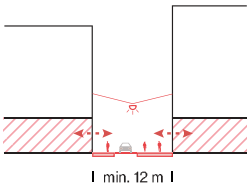
- tegenover het stadspark Demey voorzien de bouwprofielen in gebouwen van maximaal 4 bouwlagen hoog zodat de zon erbij kan;
- tegenover het publiek plein, aan de noordkant, zijn de gebouwen gemiddeld 6 bouwlagen hoog per vergunning en hebben ze minimaal 2 en maximaal 7 bouwlagen;
- tegenover het metrostation, wordt een landschappelijk herkenningspunt met een hoogte van maximaal 9 bouwlagen aanbevolen.

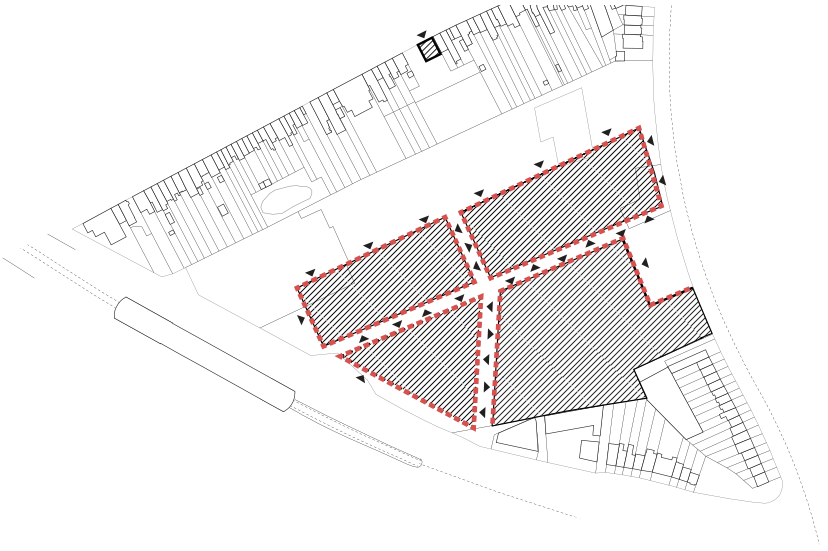
De gebouwen kunnen vrij ingeplant worden in de zone, op voorwaarde dat:

- De eerste twee bouwlagen van de gebouwen een belangrijk gevelvlak vormen voor de bouwlijn langs het stadspark Demey en het publiek plein. Hier mag van worden afgeweken.

Lint van actieve gevels en toegangen

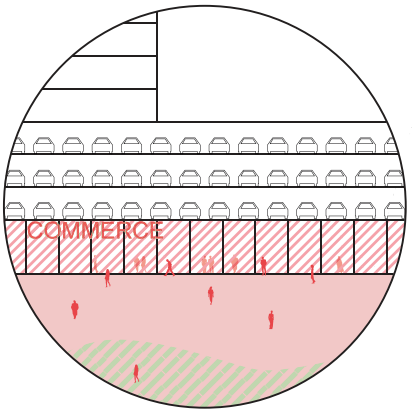
Rekening houdend met het handelskarakter van de site onderscheiden de eerste bouwlagen zich door een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op de publieke ruimte (park, plein en porositeiten voor actieve weggebruikers), zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels bevatten de toegangen tot de handelsactiviteiten en de voorzieningen op de begane grond en tot de woningen en activiteiten op de verdiepingen. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.





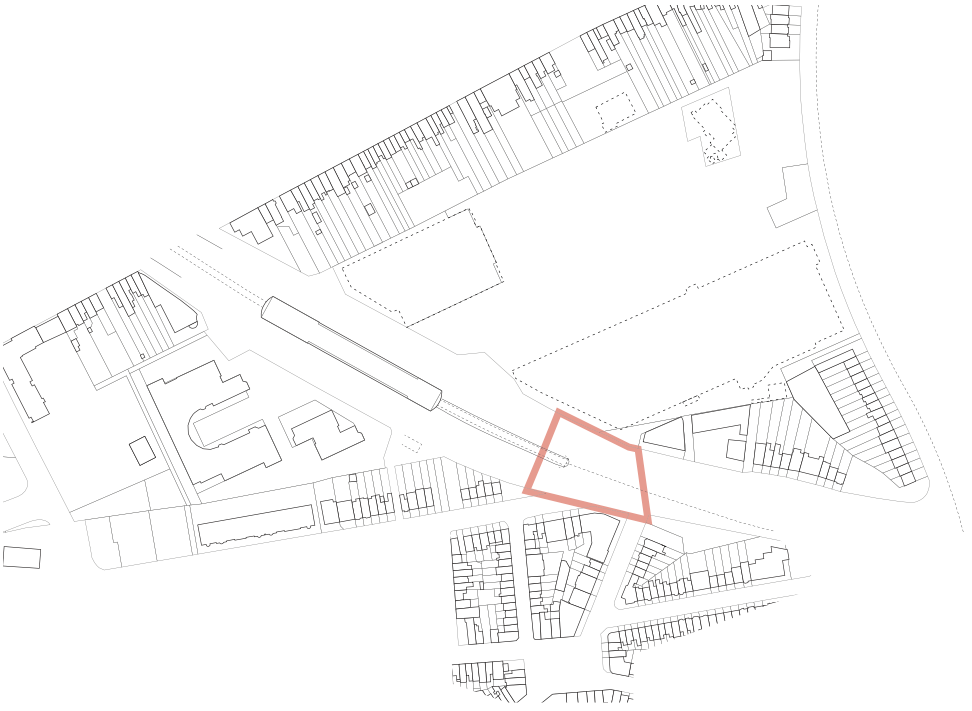
Parkeerplaatsen en verkeersruimten

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is bereikbaar vanaf de Vorstlaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De toegangen naar de parkeerplaatsen en de leveringszones worden zo ingericht dat de geparkeerde voertuigen de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of op een de verdiepingen. De gevels op de begane grond worden zoveel mogelijk vrijgehouden. Er is één enkele centrale toegang voor vrachtwagens. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het stedelijke kader. De gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.





2.4.D. Oversteekplaats Pinoyplein



Doel:

De oversteekplaats aan het Pinoyplein is een publieke ruimte die het mogelijk maakt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

Ze biedt een doorgang van de handelskern van het Edouard Pinoyplein via de Guillaume Poelslaan, naar het centrum met woningen en handelszaken van de site Demey en het gemeenteplein, dat voorbehouden is aan buurthandels, en naar de Kleine Wijngaardstraat door het stadspark Demey.

Inrichtingsprincipe:

› Een oversteekmogelijkheid voor actieve weggebruikers die minstens beveiligd is door een voetgangersoversteekplaats en een verkeersplateau en centrale ruimte tussen de rijstroken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van de oversteekplaats Pinoyplein heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

› de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

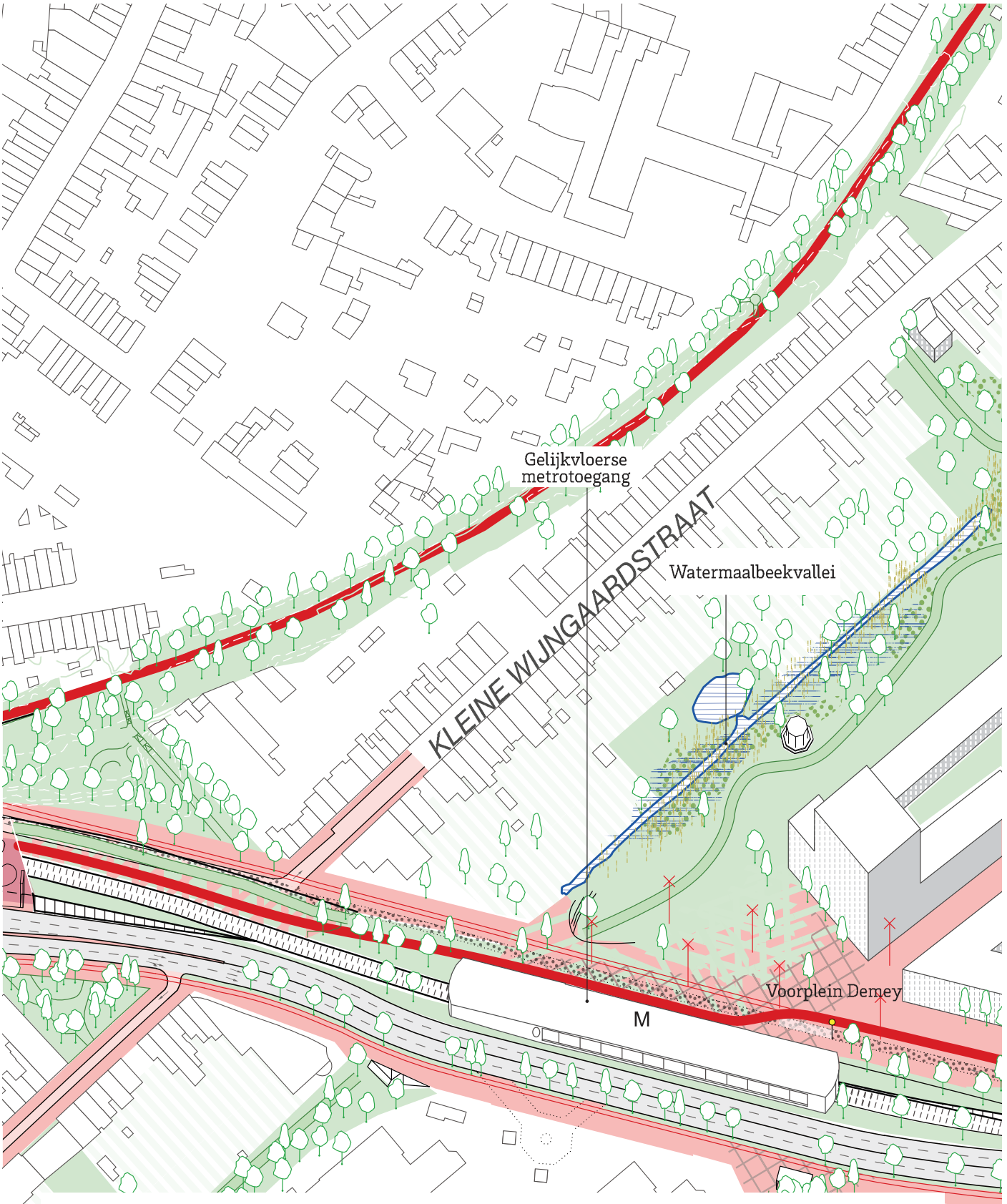
Oversteekplaats tegenover de Guillaume Poelslaan

In het RPA wordt de aanleg aanbevolen van een plaats waar voetgangers de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta kunnen oversteken tegenover de Guillaume Poelslaan. Deze oversteekplaats maakt verbindingen voor actieve weggebruikers mogelijk tussen de stadskern van het Edouard Pinoyplein en het woon-, handels- en landschappelijk centrum Demey. Deze oversteekplaats wordt op zijn minst beveiligd door een verkeersplateau en een voetgangersoversteekplaats.



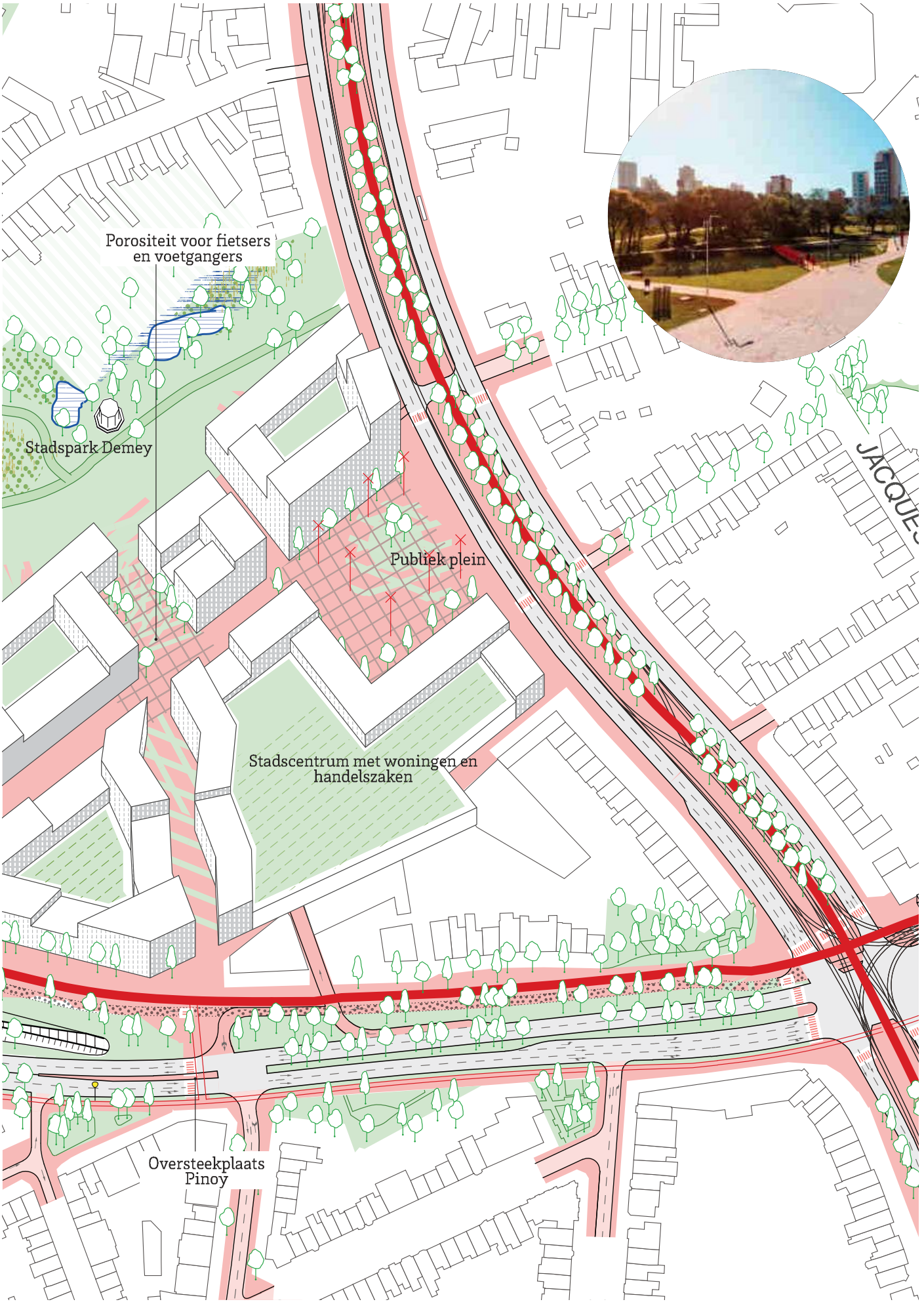


↑ Illustratie van de oversteekplaats aan het Pinoyplein in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.

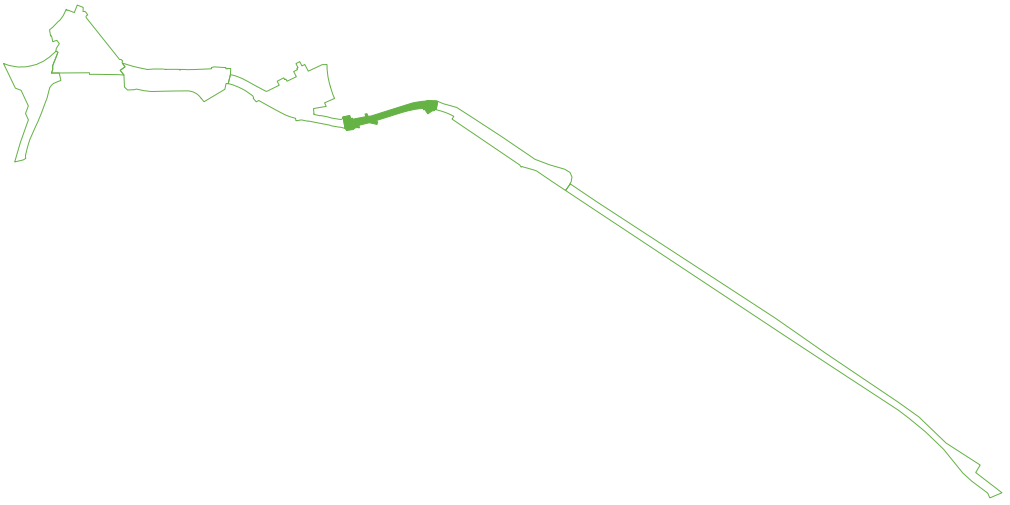


UITDAGINGEN:

- De continuïteit van de bodem van de Watermaalbeekvallei valoriseren
- Het metrostation Demey integreren in het stadspark
- De overgang naar het woonpark van de Reigerboslaan begeleiden


Porositeit voor fietsers en voetgangers
Stadspark Demey
Publiek plein
Stadscentrum met woningen en handelszaken
Oversteekplaats Pinoy
JACQUES

2.5. SITE 5: HERRMANN-DEBROUX



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG







1. Herrmann-Debrouxplein
2. Voorplein van het Bergojepark

Doel:

Voor de Herrmann-Debrouxsite wordt een radicale herkwalificatie van de weginfrastructuur beoogd. Nu overheerst daar het Herrmann-Debrouxviaduct. De nieuwe infrastructuur moet worden geïntegreerd in een stedelijk en landschappelijk kader.

Op deze plaats komt tramlijn 8 samen met metrolijn 5, die haar eindhalte heeft aan Herrmann-Debroux. De Herrmann-Debrouxsite moet dus een intermodale ruimte worden, die efficiënte aansluitingen biedt.

Meer naar het oosten moet de inrichting van de nieuwe boulevard ook de aanwezigheid van het Bergojepark achter de kantoorgebouwen, beter leesbaar maken. Daartoe krijgt het park een voorplein, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. Het voorplein bevat ook een bedieningsweg voor deze gebouwen, die wordt ingericht als een gedeelde ruimte.

De herinrichting van de boulevard omvat ook de verlenging van tramlijn 8 tot aan het ADEPS-sportcomplex door de bouw van een eigen bedding die kan worden gebruikt door de bussen die de stad inrijden.

Inrichtingsprincipe:

De Herrmann-Debrouxsite is onderverdeeld in 2 sites die de strategische aspecten preciseren:

- het Herrmann-Debrouxplein, dat een aantrekkelijke, intermodale publieke ruimte moet worden, waar de vervoerswijzen samenkomen en de continuïteit van het groene en blauwe netwerk van de Woluwe zich materialiseert;
- het voorplein van het Bergojepark, dat de kwalitatieve en landschappelijke verbinding moet worden tussen de boulevard, het Bergojepark en de gebouwen die zich daartussen bevinden. Dit voorplein omvat een bedieningsweg voor deze gebouwen en een eigen bedding voor de verlenging van tramlijn 8.

2.5.A. Herrmann-Debrouxplein



Doel:

Het Herrmann-Debrouxplein wordt ingericht als een publieke ruimte die een dubbel doel nastreeft: intermodaliteit en continuïteit van het groene en blauwe netwerk.

Het is een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer en de omliggende wijken samenkomen en op elkaar aansluiten.

Inrichtingsprincipe:

- Het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een grote, gemengde open ruimte;
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- De intermodaliteit wordt hoofdzakelijk georganiseerd aan de noordzijde met tram- en bushaltes in de richting van de stadstoegang, en de toegang tot het metrostation. De zuidzijde bevat de haltes voor de bussen die de stad uitrijden en eveneens een toegang tot het metrostation;
- Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.
- De inrichting van de ruimte versterkt het groene en blauwe netwerk, met name door de aanwezigheid van de Woluwevallei te benadrukken en te zorgen voor een landschappelijke inrichting die het traject van de Woluwe en de parkstructuur, meer bepaald het Senypark, langs de Vorstlaan in de richting van de Jacques Bassemstraat verlengt. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten richting het Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, aansluitend op het voorplein van het Bergojepark.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

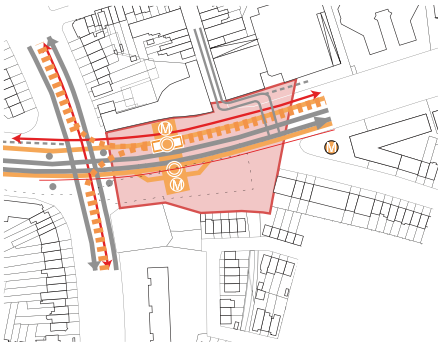
De site van het Herrmann-Debrouxplein heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Intermodaliteit

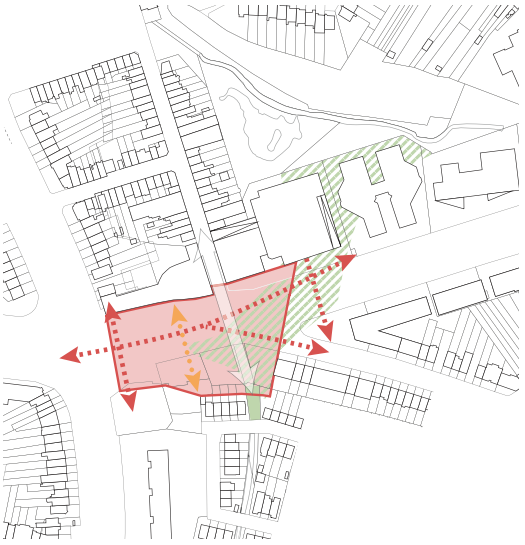
Het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een publieke verbindingsruimte gecentreerd op het metrostation, de haltes van tramlijn 8 en de bushaltes. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De bushaltes worden versterkt op hun huidige locatie. De tramhaltes in de beide richtingen worden verplaatst naar de Vorstlaan en ingericht aan de noordzijde van de nieuwe boulevard om een optimale aansluiting te garanderen na de splitsing van lijn 8 en de verbinding met het metrostation dat vanaf deze ruimte toegankelijk is. Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op het perceel op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.



Oversteekplaatsen

De oversteekplaatsen op het kruispunt met de Vorstlaan beveiligen de oversteken van de weg. Er is ook een beveiligde oversteekplaats tussen de Joseph Chaudronlaan en de Jacques Bassemlaan.

Het metrostation Herrmann-Debroux vormt een bijkomende oversteekplaats.



Landschappelijke continuïteiten

Het Herrmann-Debrouxplein wordt landschappelijk ingericht om het groene en blauwe netwerk dat wordt onderbroken door de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, te versterken. Het materialiseert de continuïteit van het blauwe netwerk van de Woluwevallei in de richting van de Jacques Bassemstraat. Daarnaast markeert het de verbinding tussen de Woluwevallei en het Senypark, en de vallei van de Roodkloosterbeek ter hoogte van het Bergojepark.

Binnen deze parken moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existentie van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken.

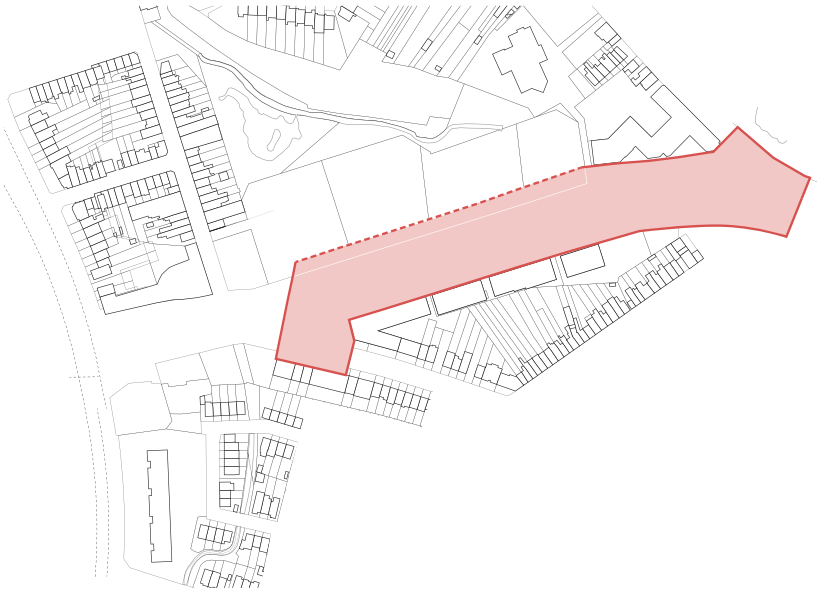


Zichtbaarheid van de Bergojeheuvel

Het Herrmann-Debrouxplein wordt zo ingericht dat het panoramische uitzichten vanaf de heuvel van het Bergojepark biedt, om de bijzonderheden van het gebied, de topografie en de landschappelijke continuïteiten te versterken.



2.5.B. Voorplein van her Bergojepark



Doel:

Het voorplein van het Bergojepark is een structurerende publieke ruimte die de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta integreert in een kwaliteitsvolle inrichting. Brede ruimten worden voorbehouden voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer - tram en bus - krijgt een eigen bedding.

Het is de bedoeling om de relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Bergojepark en de gebouwen tussen beide elementen op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;
- De netwerken voor actieve weggebruikers liggen aan weerszijden van de weginfrastructuur en omvatten de beveiligde oversteekplaatsen aan de kruispunten;
- De eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijdes van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee tramsporen die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad inrijden. De zuidzijde integreert een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;
- Bedieningswegen voor lokaal gemotoriseerd bestemmingsverkeer worden gecreëerd aan weerszijden van de boulevard. Aan de noordzijde stemt de inrichting overeen met een gedeelde ruimte. Aan de zuidzijde wordt de ruimte gedeeld met de eigen bedding van de bus. Op deze bedieningswegen geldt er een parkeerverbod;
- Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die vóór het Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, moeten worden gerealiseerd. Hoe kunnen deze continuïteiten zichtbaar worden gemaakt vanaf de boulevard?

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein van het Bergojepark heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

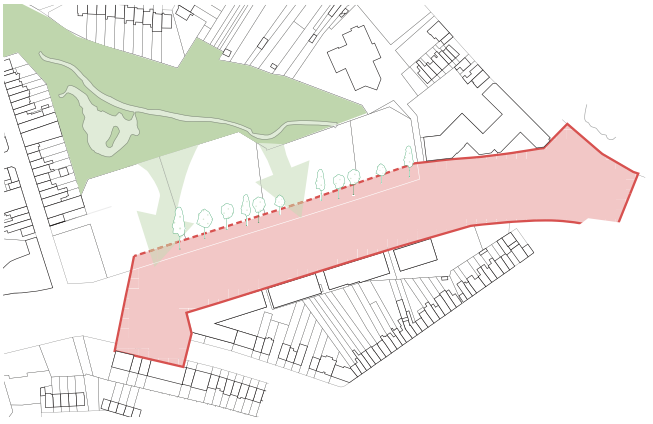
- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Gebied van landschappelijke continuïteit Uitbreiding van het Bergojepark

Het voorplein van het Bergojepark wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte die het Bergojepark verlengt en een recreatie-, verblijfs- en ontmoetingsplaats is.

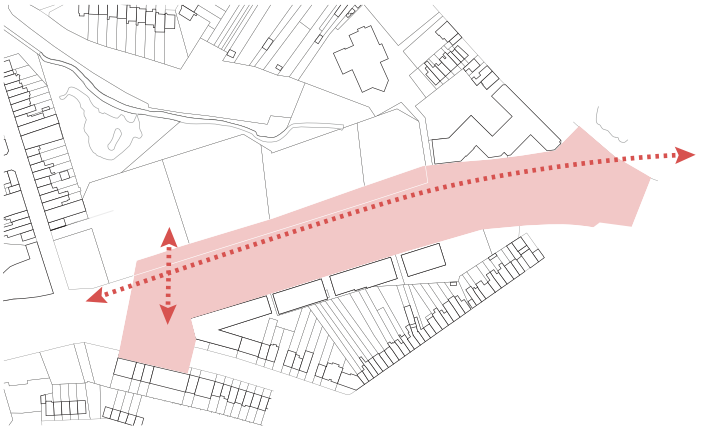
Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek enz.).





As 'actieve modi'

Van oost naar west loopt door het voorplein van het Bergojepark een as voor actieve verplaatsingen in twee richtingen, die dient als grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta. Ze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

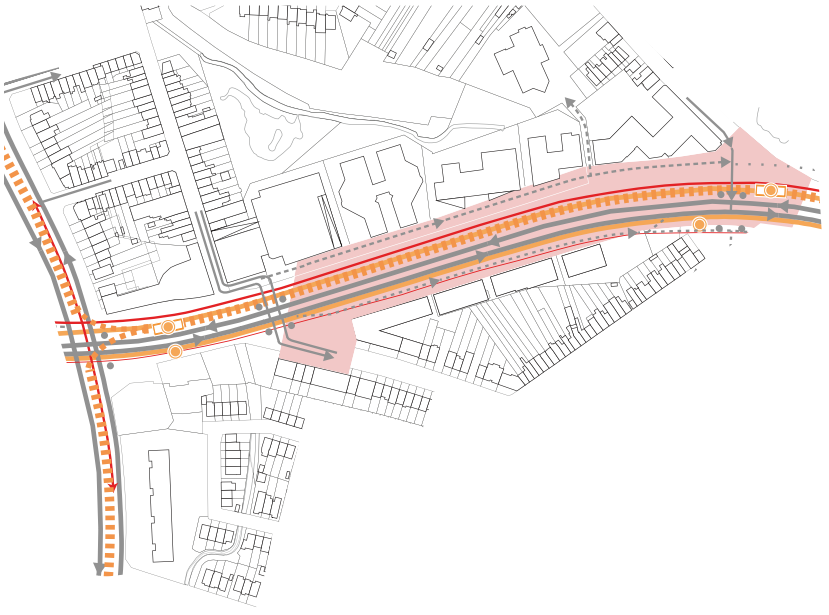


Parkeerplaatsen en verkeersruimten

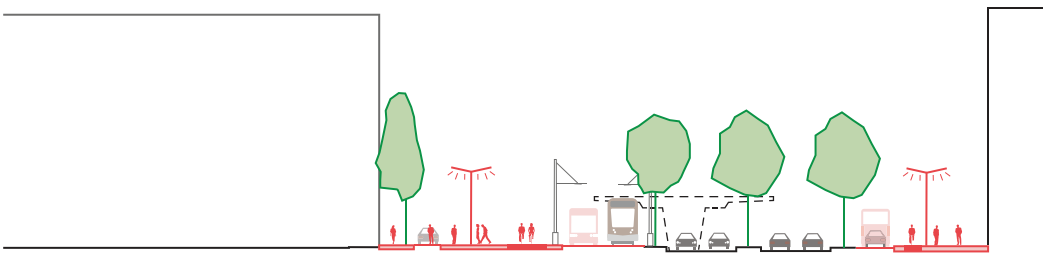
Het voorplein heeft berijdbare toegangen naar de gebouwen in het Bergojepark. Deze zijn gegroepeerd in één weg met eenrichtingsverkeer die de Jacques Bassemstraat verlengt en verbindt met de Waversesteenweg. Deze weg is zo ingericht dat de motorvoertuigen de ruimte delen met actieve weggebruikers. De weg is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de benedenverdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven.

Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Deze lokale weg wordt gedeeld met de eigen bedding van de bus. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers.

Aan beide zijden van de boulevard is parkeren op de openbare weg verboden.

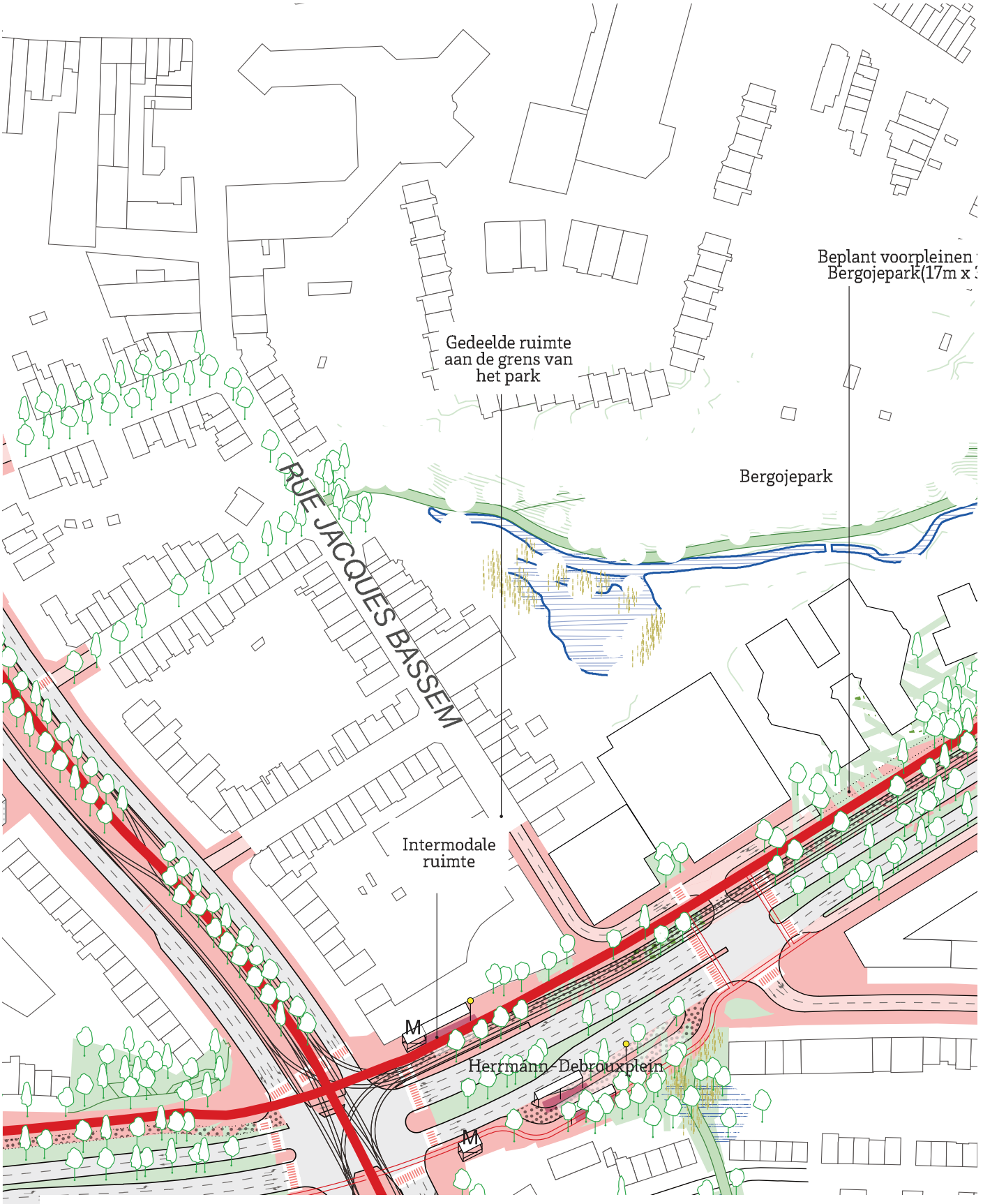


De noordzijde omvat ook de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.



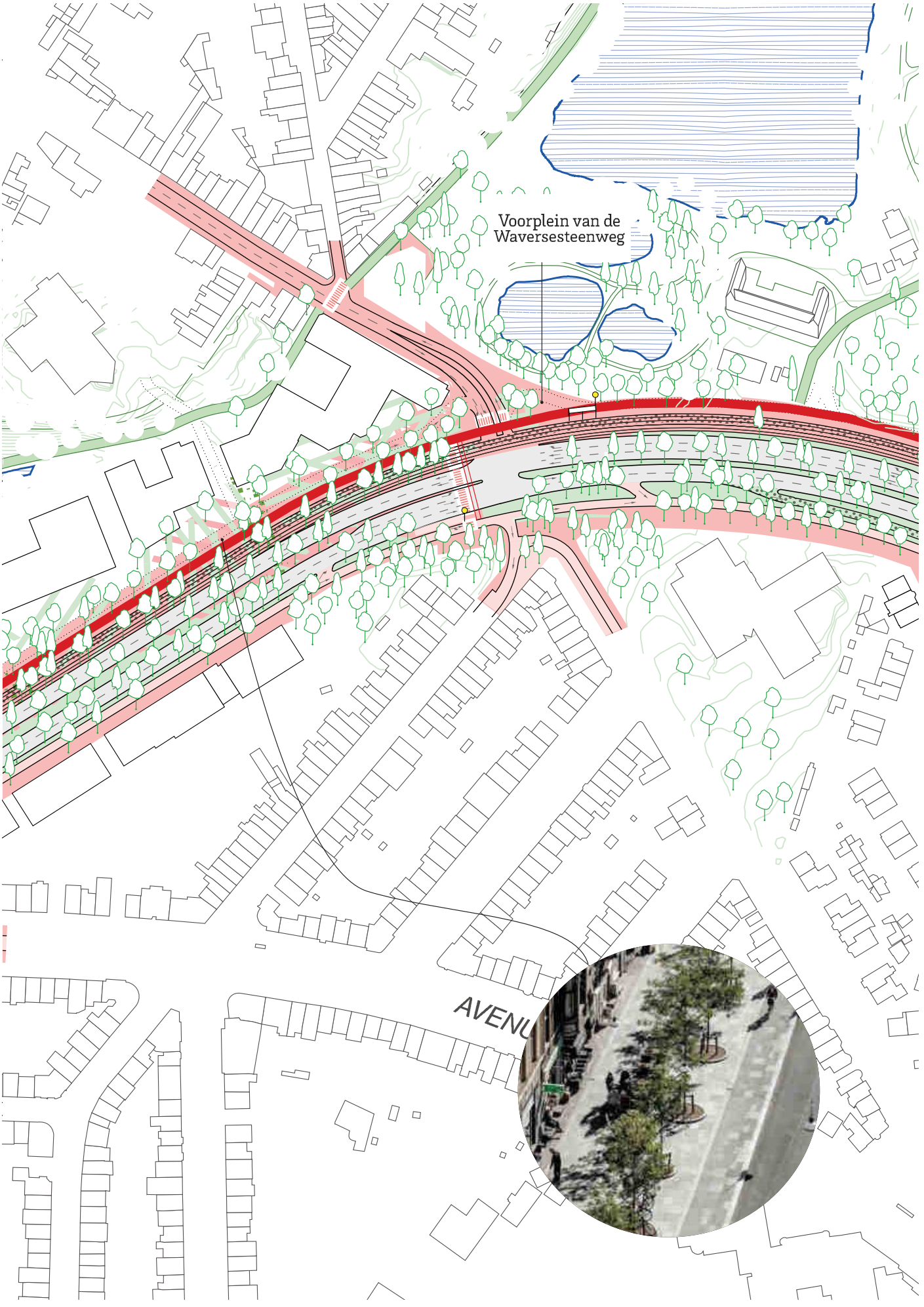


↑ Illustratie van het voorplein van het Bergojepark vanaf het Herrmann-Debrouxplein.

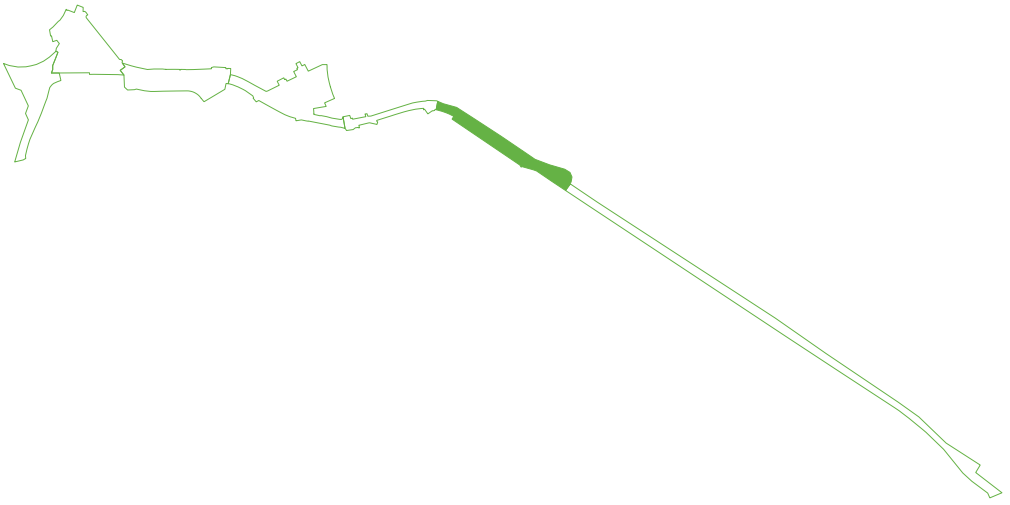


UITDAGINGEN:

- De continuïteit van het park langs de Woluwevallei valoriseren
- Zichtbaarheid en een toegang geven aan het Bergojepark vanaf Herrmann-Debroux
- De uitbreiding van het Bergojepark versterken door een gedeelde beplante ruimte


Voorplein van de
Waversesteenweg
AVENU

2.6. SITE 6: STADION-ADEPS



HERRMANN-DEBROUX | RICHTPLAN VAN AANLEG





Doel:

De site Stadion-ADEPS beoogt de radicale herkwalificatie van de weginfrastructuur die vandaag een brede en onoversteekbare barrière vormt. De infrastructuur wordt geïntegreerd in een landschappelijk kader, verbonden met de open ruimten van het Rood Klooster.

De inrichting voorziet in brede ruimten voor actieve weggebruikers en omvat eigen beddingen voor het openbaar vervoer: tram en bus.

De bedoeling is omde relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Rood Kloosterpark, de recreatie- en sportzone van het stadion van Oudergem en het ADEPS-sportcomplex, waarvan de site de toegangen bevat, op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- De eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijdes van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee tramsporen, die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad inrijden. Aan de zuidzijde is er een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;
- Aan weerszijden van de boulevard worden bedieningswegen gecreëerd. Aan de noordzijde wordt de site ingericht als een gedeelde ruimte die uitsluitend bestemd is voor de voertuigen van de hulpdiensten en leveranciers; aan de zuidzijde wordt ze gedeeld met de eigen bedding van de bus.
- Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die er moeten komen voor het landschappelijke en recreatieve geheel aan de noordzijde.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Stadion-ADEPS heeft de bestemming structurerende ruimte voor de publieke ruimte en typisch woongebied.

Er is een overstapparking aangeduid op de kaart van de bodembestemmingen teneinde de verwezenlijking van het ondergronds mobiliteitsknooppunt mogelijk te maken.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

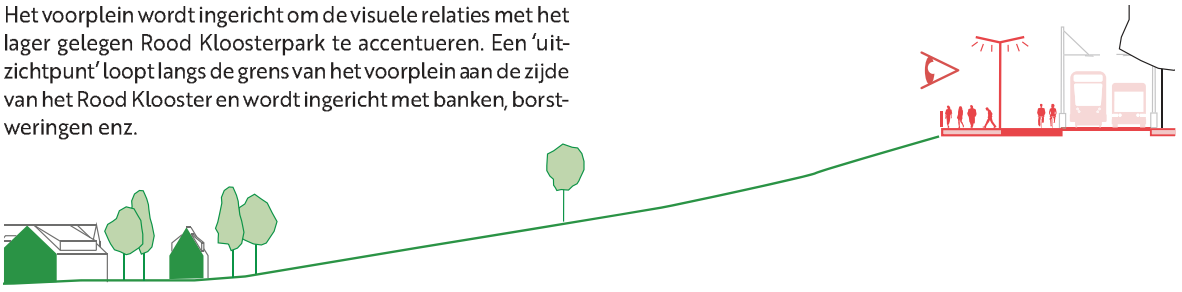
Gebied van landschappelijke continuïteit As 'actieve modi'

Het voorplein omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens

3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

Uitzicht op het Rood Klooster

Het voorplein wordt ingericht om de visuele relaties met het lager gelegen Rood Kloosterpark te accentueren. Een 'uitzichtpunt' loopt langs de grens van het voorplein aan de zijde van het Rood Klooster en wordt ingericht met banken, borstweringen enz.



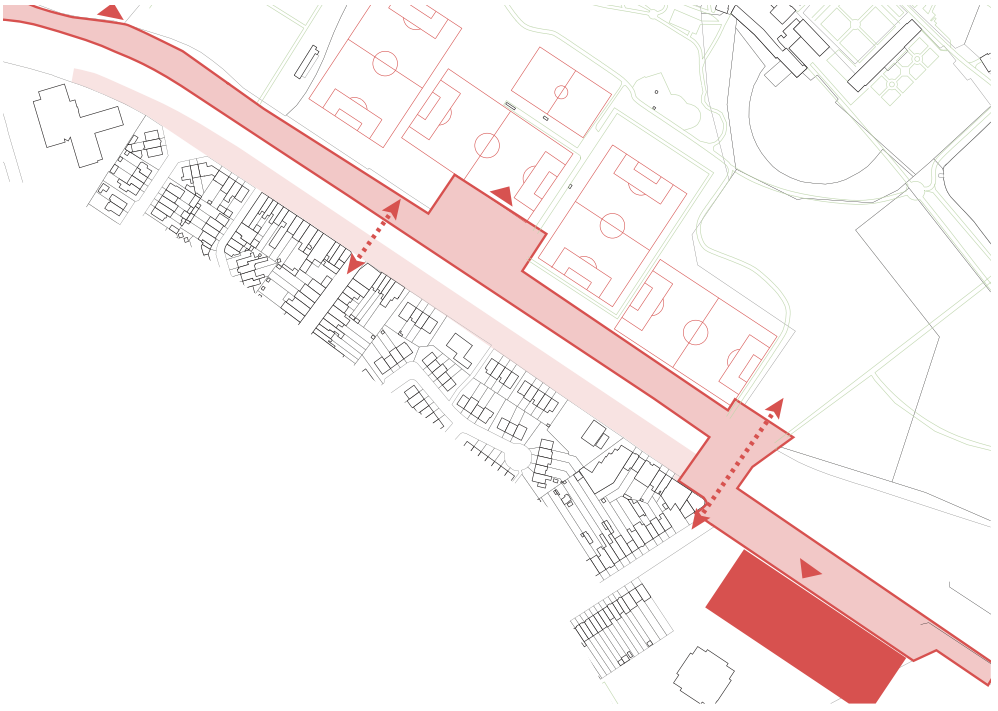
Toegang tot het park van het Rood Klooster, landschappelijke continuïteiten

Het voorplein wordt landschappelijk ingericht en herwaardeert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud door een sterk vegetatiepatroon. Het omvat ook de kwalitatieve inrichting van de toegangen tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de Massart-tuin en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex.



Toegang en oversteekplaatsen

Het voorplein verleent toegang tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de tuin Massart en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex. Ter hoogte van de Albert Meunierstraat en de Hugo Van der Goeslaan wordt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta uitgerust met beveiligde oversteekplaatsen. De tram- en bushaltes bevinden zich in de buurt hiervan.



Parkeerplaatsen en verkeersruimten

De noordzijde van het voorplein omvat de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Aan het stadion van Oudergem en tegenover het ADEPS-sportcomplex komen er tram- en bushaltes.

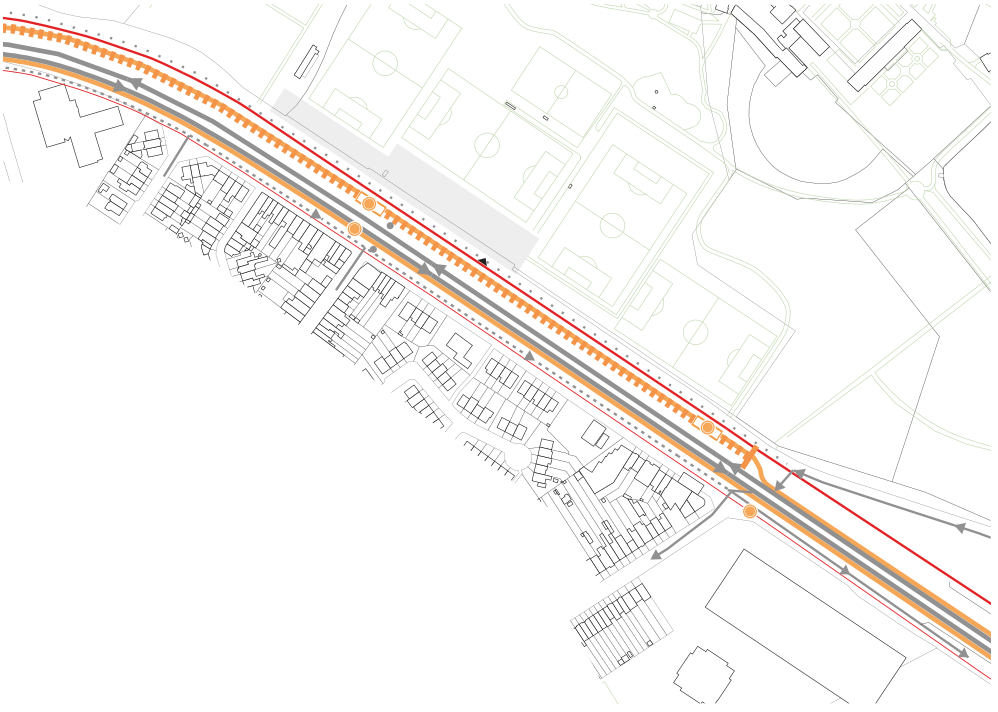
Aan de noordzijde is een berijdbare weg voorzien voor de voertuigen van de hulpdiensten en de leveranciers. Deze weg wordt gedeeld met de as voor actieve weggebruikers.

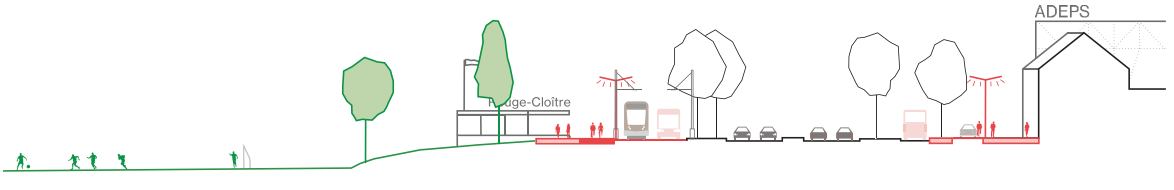
Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers.

Aan deze zijde van de boulevard is parkeren op de openbare weg toegestaan.

Voor het ADEPS-sportcomplex kan een kiss-and-ridezone worden ingericht.

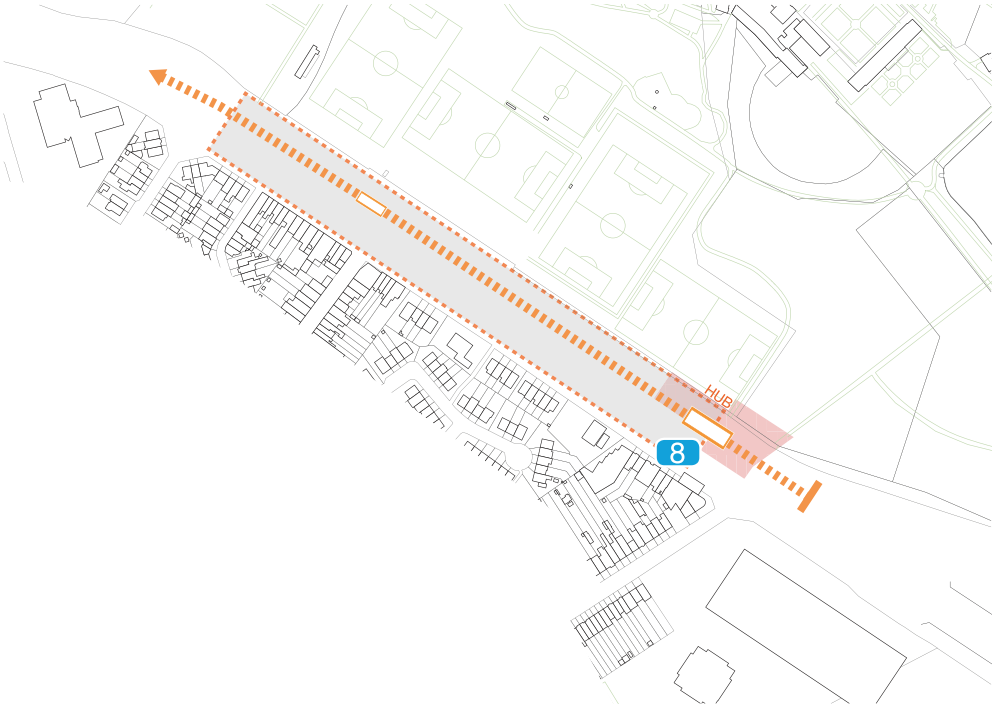
Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.





Eindhaltes van de twee tramlijnen 8

De noordelijke zijde omvat ook de eindhaltes van de twee lijnen 8 tegenover het ADEPS-sportcomplex. Die worden geïntegreerd in de inrichting van de publieke ruimte, beperken de conflicten en garanderen de voormelde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers. Bij de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen moet rekening worden gehouden met de inrichting van het Recypark, die mogelijk moet blijven.



Mobiliteitsknooppunt

Een mobiliteitsknooppunt wordt ingericht onder de bedding van de wegen en het voorplein. Het beantwoordt aan de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie (1.c.3.1) en maakt het ook mogelijk op een gedeelde manier te voorzien in de parkeerbehoeften van met name het ADEPS-sportcomplex en het stadion van Oudergem.

De inritten worden ingericht direct vanaf de grootstedelijke weg Leonard-Delta zonder de voor actieve weggebruikers bedoelde publieke ruimtes te onderbreken. Ze volstaan om een goede werking te garanderen.

De in- en uitritten van het mobiliteitsknooppunt voor actieve weggebruikers bevinden zich nabij de tram- en bushaltes en de oversteekplaatsen van de grootstedelijke weg.

Het mobiliteitsknooppunt biedt met name de volgende diensten aan, die in een aanvullende studie nader moeten worden gespecificeerd:

- P&R (parkeerplaatsen);
- parkeerplaatsen die zijn voorbehouden aan deelvoertuigen;
- beveiligde fietsparkeerplaatsen;
- zones voor carpoolen;
- drop-offzones voor free-floating deelvoertuigen;
- haltes voor intergewestelijke expresbussen;
- andere tools voor dienstverlenende mobiliteit.



Recypark

Het gewestelijke Recypark blijft bestaan.

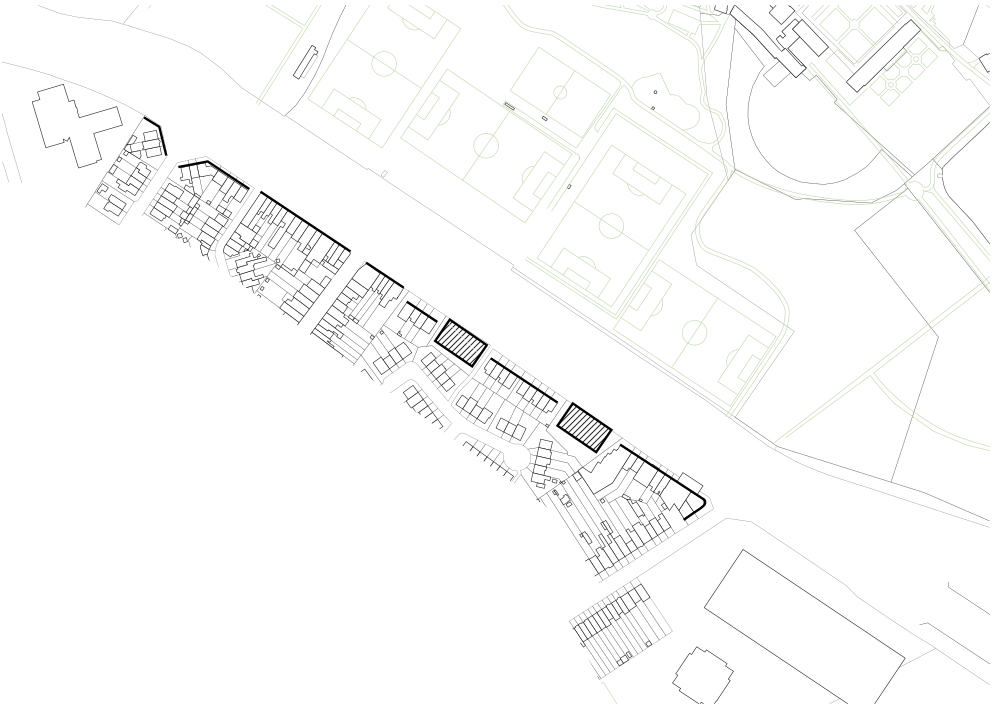
De naaste omgeving ervan wordt landschappelijk ingericht en valoriseert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud door een sterk vegetatiepatroon. Bij de inrichting van het Recypark moet rekening worden gehouden met de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen, die mogelijk moet blijven.

Bouwstrook

De illustratie preciseert de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De bebouwde gehelen hebben een programma van buurthandels op de begane grond en woningen op de verdiepingen.

Actieve gevels en toegangen

Rekening houdend met de aanwezigheid van voor het publiek toegankelijke programma's op de begane grond, worden de gevels van de nieuwe gebouwen geactiveerd en afgestemd op de publieke ruimte. Deze actieve gevels omvatten de toegangen tot de buurthandels en de woningen aan de zijde van de Transvaalstraat en tot de voorziening voor het stadion van Oudergem aan de zijde van het Rood Klooster.





↑ Illustratie van de boulevard tussen ADEPS en het stadion van Oudergem.

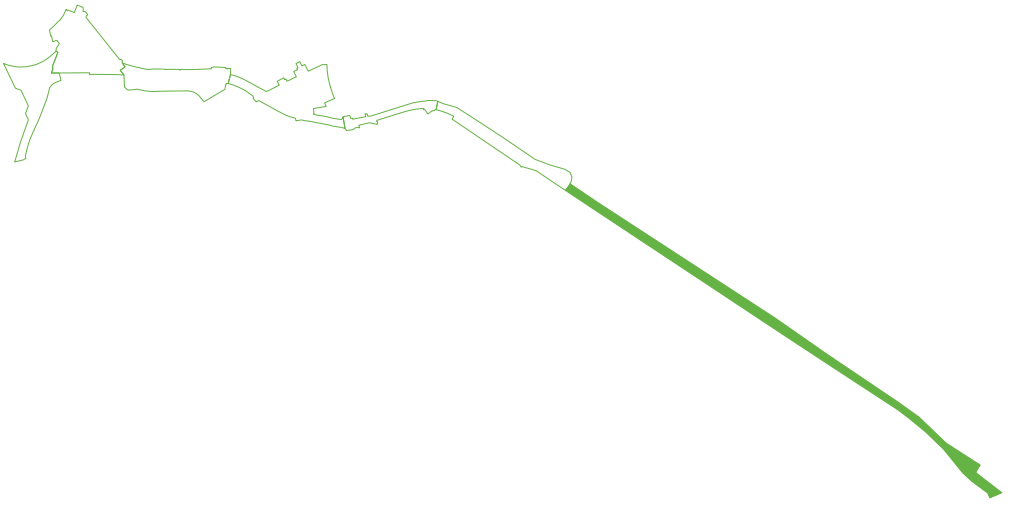


UITDAGINGEN:

- De oversteek van een natuurlijke site valoriseren
- De toegang tot publieke voorzieningen versterken
- De oversteek van de infrastructuur begeleiden om de bestaande wijken te verbinden met de grote landschappelijke entiteiten
- Ervoor zorgen dat groot wild kan oversteken onder het Drie Fonteinenviaduct


Rood Klooster
Porto, Maia
Amiens, voie de forêt
Toegangshelling naar het mobiliteitsknooppunt
Eindhalte lijn 8
Voorplein Rood Klooster (25m x 400m)
Recypark
ADEPS

2.7. SITE 7: ZONIËNWOUD



De herkwalificatie van de weginfrastructuur

Die bestemd is als structurerende ruimte, tot aan het Leonardkruispunt en Jesus-Eik wordt aanbevolen in het RPA. Deze herkwalificatie omvat twee aspecten:

› (1) Groenaanleg: de oversteek van een natuurlijke site valoriseren

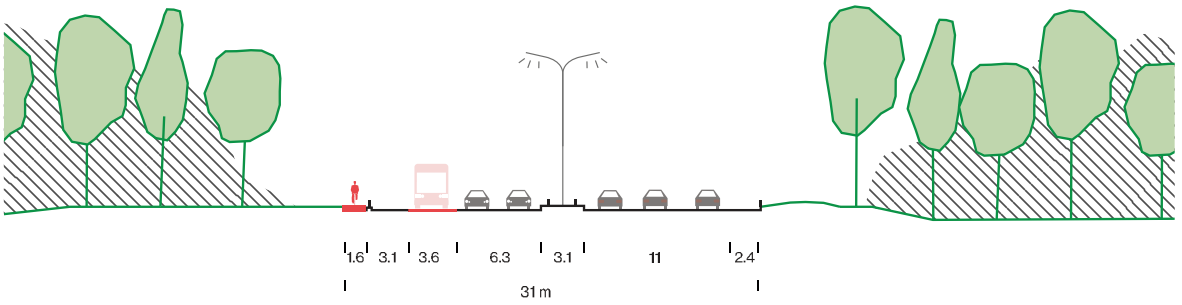
De stadsboulevard wordt onder handen genomen op het stuk dat het Zoniënwoud doorkruist, van ADEPS naar Jesus-Eik, om de oversteek van een groene en landschappelijke omgeving te valoriseren. Het profiel wordt aangepast om doorlopende ruimten vrij te maken voor beplantingen tussen de twee rijrichtingen en de as voor actieve weggebruikers. Die wordt bij voorkeur ontwikkeld aan de noordelijke zijde, waarop deze in ieder geval harmonieus moet aansluiten ter hoogte van ADEPS. Deze inrichtingen respecteren de huidige grondinname van de infrastructuur en geven dit deel het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. De bedoeling is om de beleving van de weggebruikers aanzienlijk te optimaliseren. Zij kunnen genieten van een landschappelijke, met bomen begroeide omgeving die de overgang markeert tussen de Ring en de E411 en de Oudergemse stadswijken.

› (2) Inrichting voor de openbare en actieve mobiliteit en controle van de doorstroming op de stadsboulevard.

Op het weggedeelte ADEPS-Leonardkruispunt omvat de herkwalificatie van de infrastructuur eigen beddingen voor de bussen die het Gewest in- en uitrijden en de inrichting van een brede en beveiligde infrastructuur voor actieve weggebruikers en specifiek voor een intergewestelijke fietsroute (minimaal 4,5 m breed).

Op dit deel worden de breedte van de veiligheidszones en de snelheid van het verkeer beperkt waardoor de geluids- en andere hinder beperkt blijven.

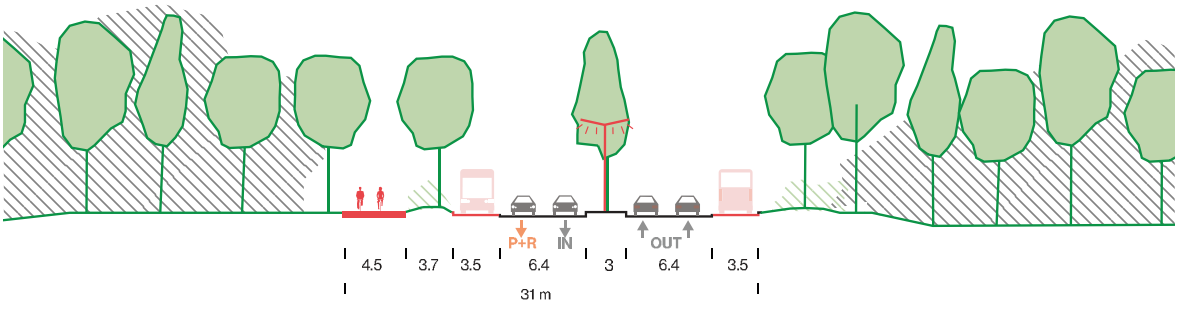
Aan de stadstoegang worden de twee rijstroken aangepast om enerzijds de vlotheid van het verkeer op de hele boulevard niet in het gedrang te brengen en anderzijds het gebruik van het mobiliteitsknooppunt en de modal shift te bevorderen. Een van de twee rijstroken wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar het mobiliteitsknooppunt begeven, de andere is bestemd voor de gebruikers die de stad willen inrijden.



↑ Huidig typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt



↑ Illustratie van destadsboulevard ten hoogte van het Zoniënwoud kijkend naar het Leonardkruispunt



↑ Aanbevolen typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt

Ecologische verbindingszones

In het RPA wordt aanbevolen minstens twee ecologische verbindingszones te creëren:

› Onder het Drie Fonteinenviaduct (1)

De creatie van een mobiliteitsknooppunt onder de weginfrastructuur maakt de ruimte vrij onder het Drie Fonteinenviaduct die nu dient als parkeerruimte. In het RPA gaat de voorkeur naar een landschappelijke behandeling die de creatie van een ecologische verbindingszone aan weerszijden van de weginfrastructuur mogelijk maakt. Deze zone kan ook de realisatie omvatten van een bezinkingsvijver (in de vorm van een bufferbekken, of een lagunegebied) voor een duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water van het viaduct.

› Tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt (2)

Het RPA pleit voor de inrichting van een oversteekplaats voor groot wild aan weerszijden van de weginfrastructuur, om een ecologische verbindingszone te creëren in het hart van het Zoniënwoud. De inrichting van een ecoduct krijgt de voorkeur aangezien dit de oversteek van het Zoniënwoud ook visueel zichtbaar maakt.



↑ Schema locatie van de ecologische verbindingszones (indicatieve plaats van het ecoduct)

LEGENDE


Betrokken perimeter

Mobiliteit

Hoofdweg
2 rijstroken

Secundaire weg

Doodlopende gedeelde ruimte

Gedeelde ruimte


Intersectie met verkeerslichten

Metrolijn, Tramlijn

Tramlijn

Buslijn

Intermodaal punt

Toegang naar de MIVB-stelplaats

Tweerichtingsfietspad

Eenrichtingsfietspad


Mobiliteitsknooppunt (P+R)


Bushalte



Treinstation


Metrohalte


Tramhalte

Publieke Ruimte

Park

Bewoonde parken, diffuse natuur


Plein

Voorplein

Publieke ruimte


Watergebonden biotoop


Verbinding actieve modi

Continuïteit groen netwerk


Continuïteit blauw netwerk


Oversteken door metrostation


Zichtpunt

Landschap

Topografie van de valleien

Woud

Privétuinen


Overstromingssrisico

Perimeter Natura 2000

Landschappelijke continuïteit


Ecoduct


Continuïteit blauw netwerk

Ontwikkelingen

Stadsontwikkeling


Stadsontwikkeling met bouwfront


Stadsontwikkeling met onbepaald bouwfront

Vrij ingeplante stadsontwikkeling

Verschil van bouwhoogten

Landschappelijk herkenningspunt

Lint van actieve gevels en toegangen met bouwfront

Lint van actieve gevels en toegangen met onbepaald bouwfront

Snedes

Toegang

Actieve gevel

Visuele verbinding



VERORDENEND LUIK

De perimeter van het verordenend luik verschilt van die van het strategisch luik. Aangezien het gaat om een mobiliteitsstrategie, moet het strategisch luik een groter grondgebied beslaan en met name de doorsteek van de E411 door het Zoniënwoud omvatten, terwijl er voor dat tracé geen verandering van de regelgeving vereist is.

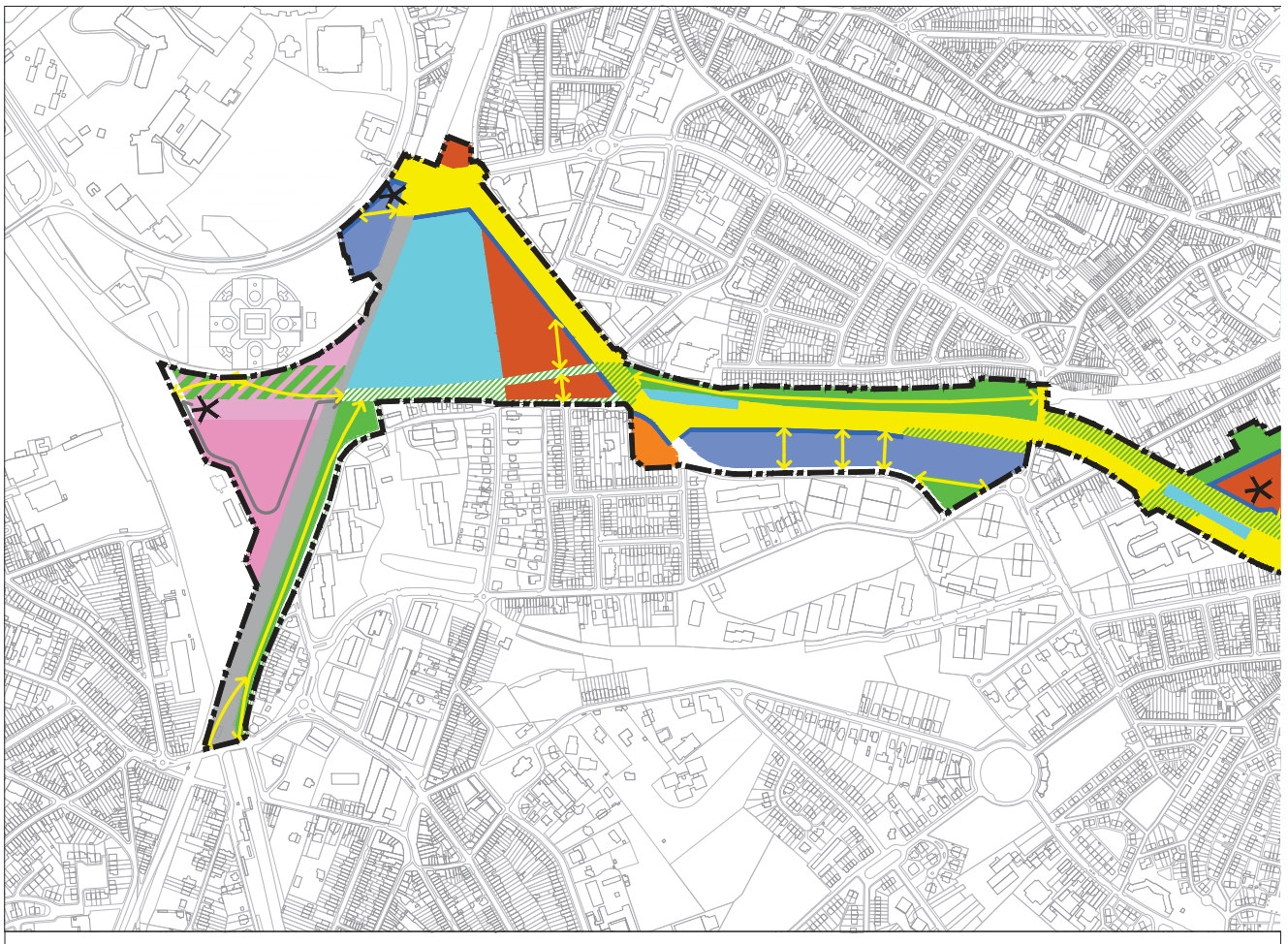
GRAFISCHE VOORSCHRIFTEN

Bestemmingsplan 190
Illustratie* - zoom site 1 192
Illustratie* - zoom site 2 194
Illustratie* - zoom site 3 196
Illustratie* - zoom site 4 198
Illustratie* - zoom site 5 200
Illustratie* - zoom site 6 202
Plan van inplanting en kenmerken van de constructies 204

SCHRIFTELIJKE VOORSCHRIFTEN

A. Algemene voorschriften 206
B. Bijzondere voorschriften betreffende de typische woongebieden van Herrmann-Debroux 208
C. Bijzondere voorschriften betreffende de gemengde gebieden van Herrmann-Debroux 209
D. Bijzondere voorschriften betreffende het gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux 211
E. Bijzondere voorschriften betreffende de andere activiteitengebieden van Herrmann-Debroux 212
F. Bijzondere voorschriften betreffende de parkgebieden van Herrmann-Debroux 215
G. Voorschriften betreffende de gebieden in overdruk van Herrmann-Debroux 216
H. Voorschriften betreffende de wegen van Herrmann-Debroux 217

BESTEMMINGSPLAN



Legende

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

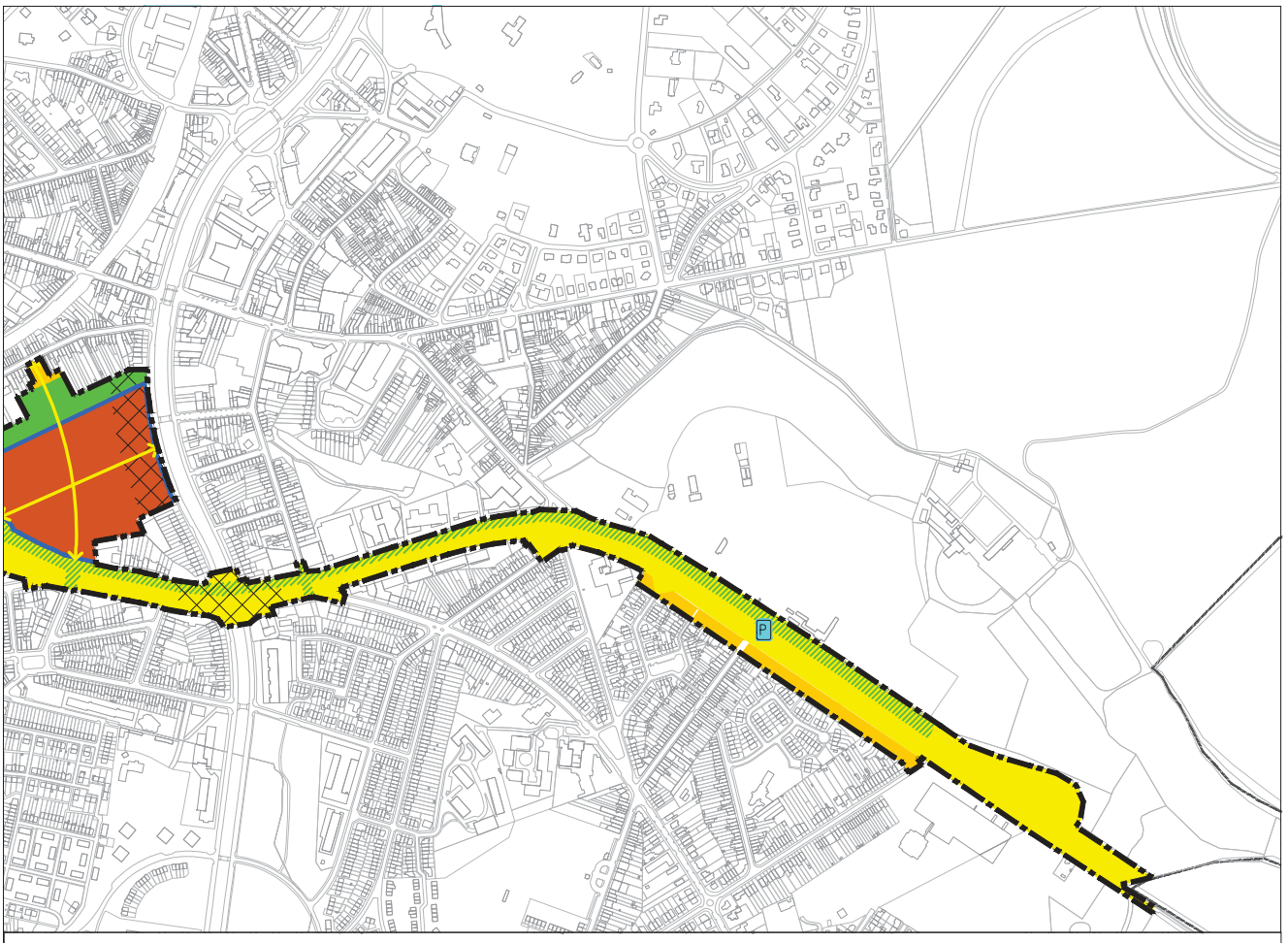
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

VERORDENEND LUIK



Richtplan van aanleg Herrmann-Debroux

schaal 1/10.000

Bestemmingsplan
Voorschriften met regelgevende waarde van het RPA

Opgesteld door de projectauteur

ORG URBANISM & ARCHITECTURE
Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussel
info@orgpermod.com
www.orgpermod.com
* Verwezenlijkt met Brussels UrbIS ®© - Distribution & Copyright CIRB

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 1



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 2



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 3



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 4



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

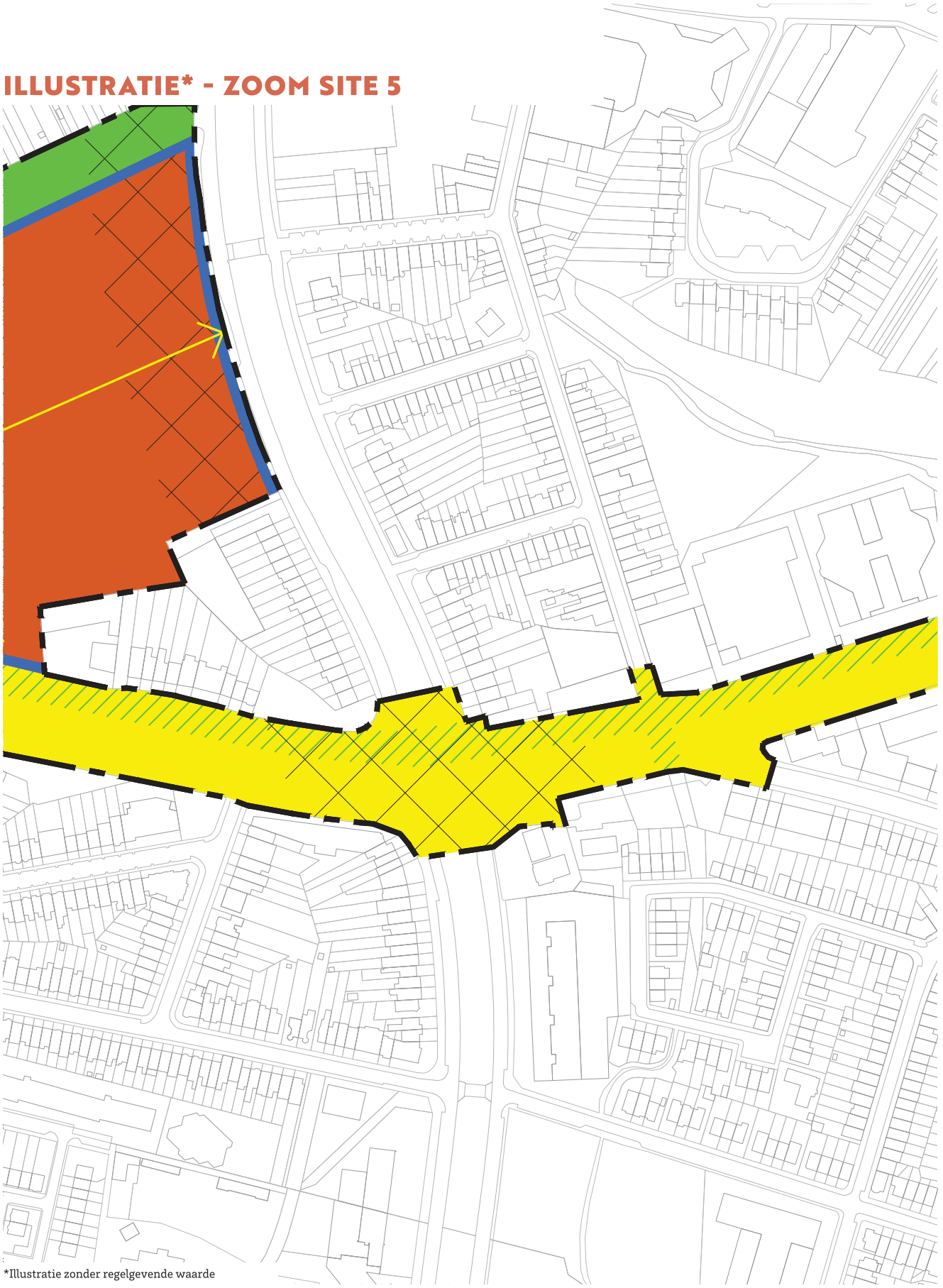
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

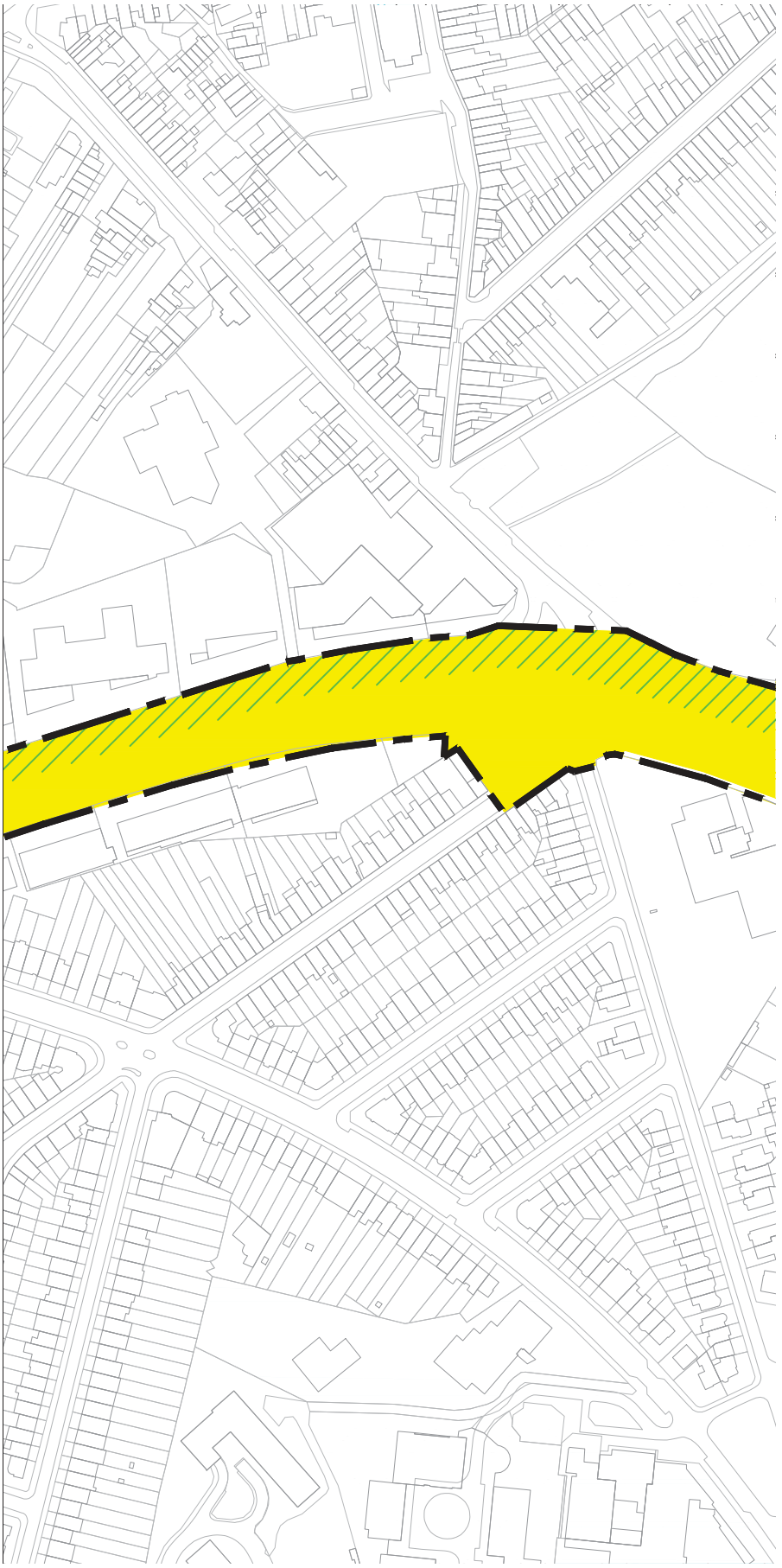
Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 5



*Illustratie zonder regelgevende waarde

200



VERORDENEND LUIK

Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

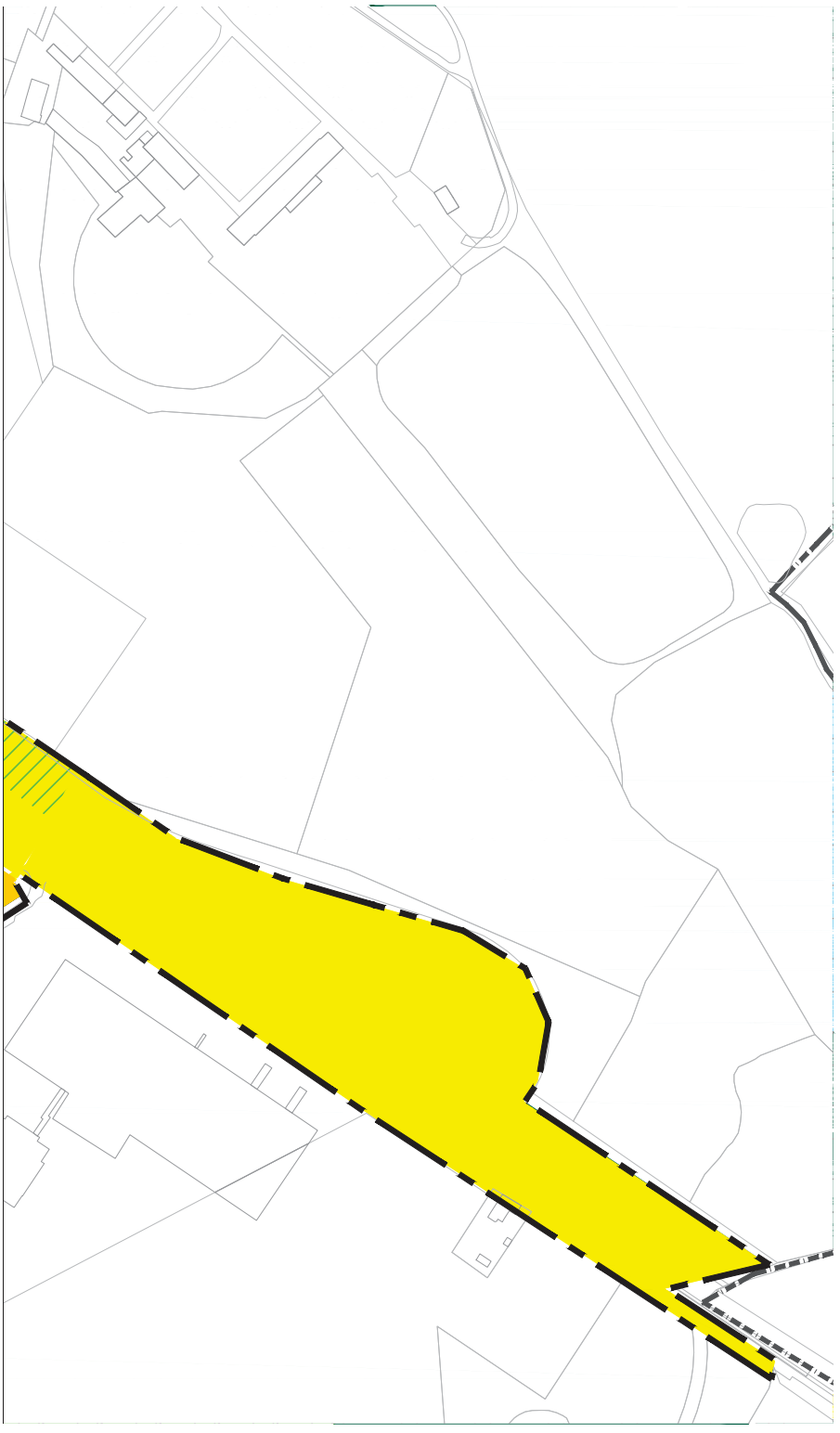
Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 6



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500

Perimeter Herrmann-Debroux

Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden

Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden

Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

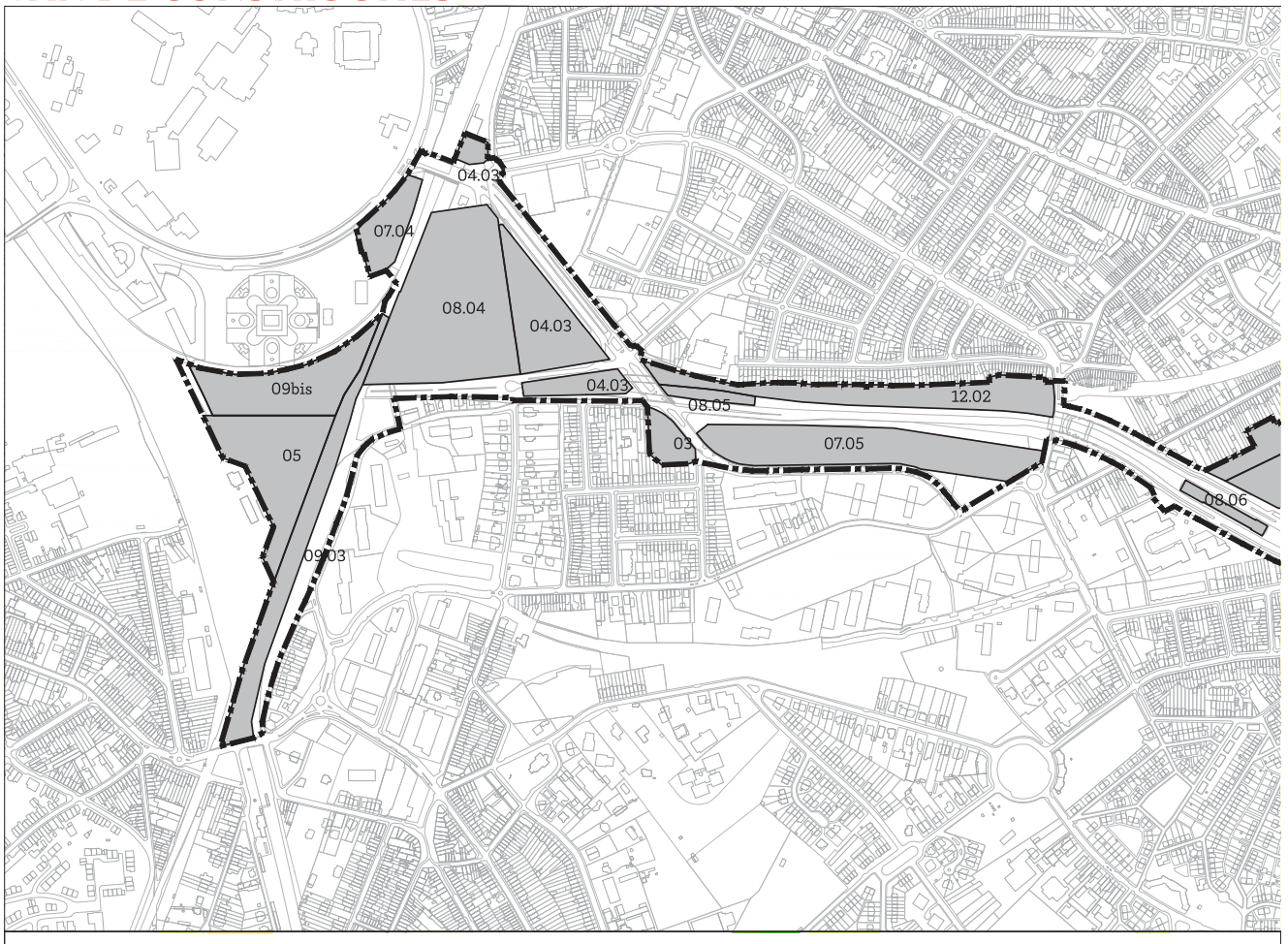
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

P Overstapparking Herrmann-Debroux

Parkway van Herrmann-Debroux

Wegen van de site Driehoek

PLAN VAN INPLANTING EN KENMERKEN VAN DE CONSTRUCTIES

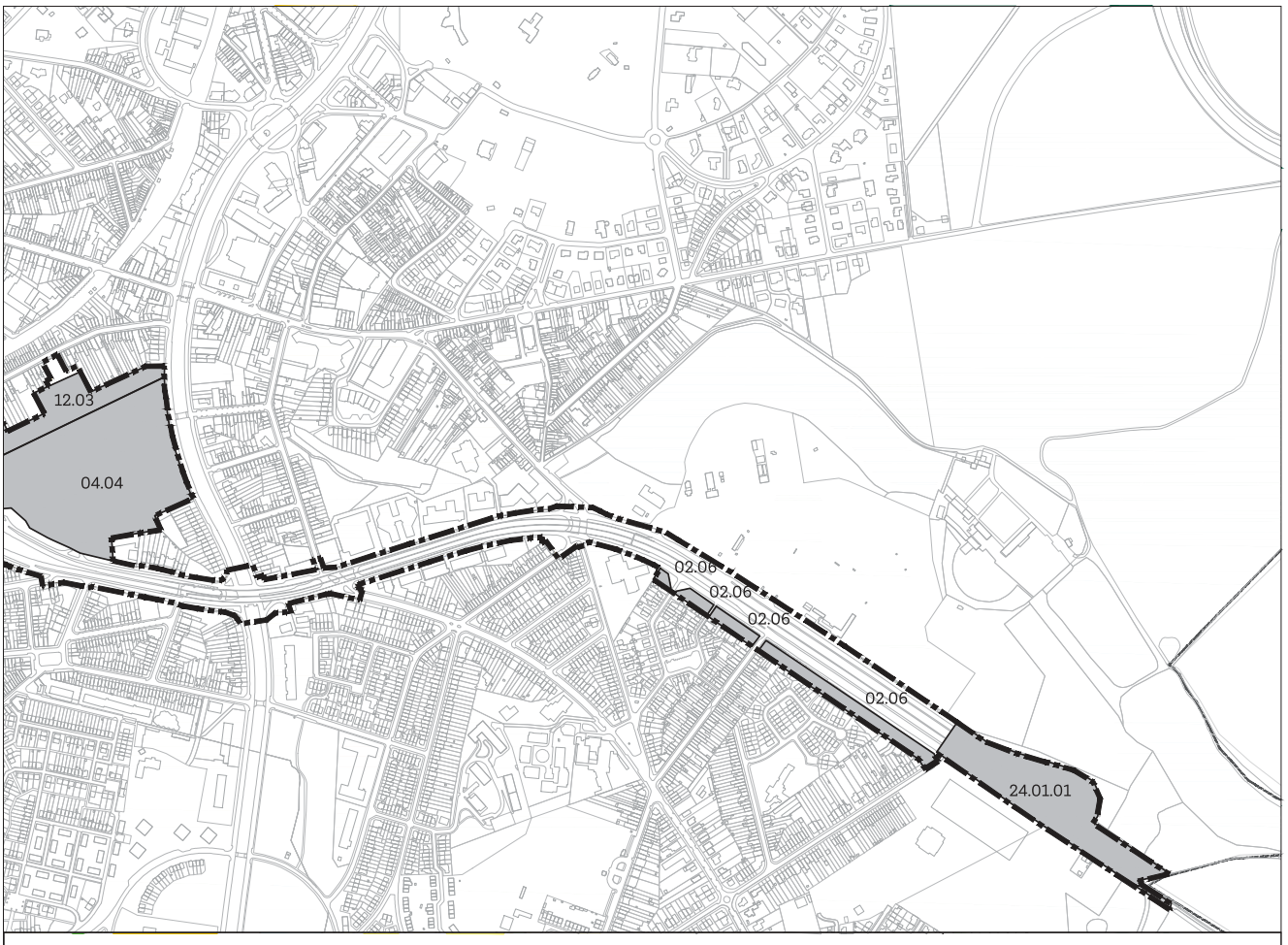


Legende

Zone van voorschriften m.b.t. inplanting en kenmerken van constructie

02.06	Typische woongebieden Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)	07.04	Bijzondere gemengde gebouwen (site Delta)	09.03	Spoorweggebied Driehoek (site Driehoek)
03	Gemengd gebied van Herrmann-Debroux	07.05	Kantoor- en woonwijk (site Beaulieu)	09bis	Ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux
04.03	Jules Cockxwijk - Nieuwe gebouwen (site Delta)	08.04	Stelplaats MIVB (site Delta)	12.02	Parkgebied Beaulieu (site Beaulieu)
04.04	Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (site Demey)	08.05	Metrostation Beaulieu (site Beaulieu)	12.03	Parkgebied Demey (site Demey)
05	Gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux	08.06	Metrostation Demey (site Demey)	24.01.01	Structurerende ruimte stadstoegang Herrmann-Debroux

VERORDENEND LUIK



Richtplan van aanleg Herrmann-Debroux

schaal 1/10.000

Plan van inplanting en kenmerken van de constructies
Voorschriften met regelgevende waarde van het RPA

Opgesteld door de projectauteur

ORG URBANISM & ARCHITECTURE
Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussel
info@orgpermod.com
www.orgpermod.com
* Verwezenlijkt met Brussels UrbIS ®© - Distribution & Copyright CIRB

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

A. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

00.01. Deze algemene voorschriften gelden voor alle gebieden waarop het plan betrekking heeft, niettegenstaande de grenzen en beperkingen die worden opgelegd in de bijzondere voorschriften met betrekking tot individuele gebieden. Algemene voorschriften 7 en 10, met uitzondering van 3° tot 6°, zijn evenwel cumulatief met de bijzondere voorschriften van toepassing.

00.02. Voor de omschrijvingen van de gebruikte begrippen wordt verwezen naar de verklarende woordenlijst van het GBP en de begripsbepalingen in de regelgeving die van kracht is op het moment dat het RPA wordt goedgekeurd.

00.03. De grafische en schriftelijke voorschriften van dit luik van het RPA hebben een verordenende waarde. In geval van tegenstrijdigheid hebben de letterlijke voorschriften voorrang op de grafische voorschriften.

00.04. Tenzij er een uitzondering is opgenomen in de aanvullende voorschriften, is het referentieniveau voor het bepalen van de bouwprofielen gelijk aan de gemiddelde hoogte van het voetpad gelegen voor het betreffende gebouw.

00.05. De hoogte van de nieuwe bouwwerken draagt bij tot een ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie, die de bestaande bebouwing in de perimeter van het plan en de naaste omgeving ervan respecteert. De nieuwe bouwwerken mogen niet uitsteken boven de maximumhoogte die wordt opgelegd door de bijzondere voorschriften*.

Door middel van een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie kan een overschrijding van de toegelaten maximale hoogte worden toegestaan door de bijzondere voorschriften, als aan de volgende voorwaarden voldaan is:

- de overschrijding is verenigbaar met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA op het vlak van compositie, verdeling en ruimtelijke perspectieven;
- ze heeft een beperkte impact op het microklimaat.

00.06. De aanleg van groene ruimten is zonder beperking toegelaten in alle gebieden, meer bepaald om bij te dragen tot de verwezenlijking van het groene netwerk. De aanvragen van een stedenbouwkundig attest, stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning die betrekking heeft op een grondoppervlakte van minstens 5.000 m², voorzien in de instandhouding of de aanleg van groene ruimten die minstens 10% van die grondoppervlakte beslaan, daarin begrepen één of meerdere groene ruimten uit één stuk met een grondoppervlakte van 500 m² elk, met uitzondering van de gebieden voor stedelijke industrie en de ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving en de sterk gemengde gebieden van het 'Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey'.

00.07. De handelingen en werken in de parkgebieden zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie, behalve als deze handelingen en werken in overeenstemming zijn met de inrichting die wordt vastgelegd in toepassing van artikel 31 van het Boswetboek, het beheersplan of de beheersverordening, goedgekeurd krachtens de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud.

00.08. Er mogen verbouwingswerken of zware renovatiewerken worden uitgevoerd aan bestaande gebouwen waarvan de bestemming vermeld in de bouw- of stedenbouwkundige vergunning die erop betrekking heeft of, bij ontstentenis van zo'n vergunning, het geoorloofd gebruik, niet overeenstemt met de voorschriften van het plan. Deze handelingen en werken moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° ze leiden niet tot een toename van de aanwezige vloeroppervlakte met meer dan 20% over een periode van 20 jaar;

2° ze respecteren de stedenbouwkundige kenmerken van het huizenblok;

3° ze worden onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Voor die gebouwen kan ook een vergunning worden afgegeven voor de verandering van het gebruik of de bestemming, zoals die is toegelaten in de vorige vergunning, indien die nieuwe vergunning geen verandering van de bestemming van het gebied van het plan tot gevolg heeft.

De toename moet verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het gebied.

00.09. De uitbating van de installaties waarvoor een milieuvergunning vereist is en die noodzakelijk zijn voor een bestemming die niet overeenstemt met de voorschriften van dit plan, mag voortgezet worden overeenkomstig de verkregen vergunning. De vergunning kan worden verlengd, hernieuwd of gewijzigd met inachtneming van de reglementering betreffende de milieuvergunningen.

00.10. De volledige of gedeeltelijke wijziging van het gebruik of de bestemming van een woning, evenals de afbraak van een woning kunnen in een typisch woongebied, een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving of een administratiegebied, slechts toegelaten worden nadat de handelingen en werken onderworpen werden aan een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie en onder een van de volgende voorwaarden:

*Verdiepingshoogte voor woningbestemmingen: maximum 3,5 m van vloer tot vloer.

1° in een woongebied minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid behouden op de site, of, in een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en administratiegebied van dit plan, minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid behouden in het gebied. Indien het onmogelijk blijkt om op de site minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid te behouden in een typisch woongebied, moet minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid gecreëerd worden binnen het gebied; indien het onmogelijk blijkt om in het gebied minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid te behouden in een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving of een administratiegebied, moet minstens dezelfde oppervlakte aan woongelegenheid gecreëerd worden in een aangrenzend gebied;

2° de uitoefening toelaten van een vrij beroep of de activiteit van een bedrijf voor intellectuele dienstverlening die afzonderlijk wordt uitgeoefend, onverminderd het uitvoeringspersoneel, voor zover de vloeroppervlakte voor die activiteiten beperkt is tot 45% van de vloeroppervlakte van de bestaande woning en die activiteiten:

a) ofwel behoren bij de hoofdverblijfplaats van de persoon die de activiteit uitoefent;

b) ofwel behoren bij de hoofdverblijfplaats van één van de vennoten of bestuurders van de rechtspersoon die de activiteit uitoefent;

3° in een appartementsgebouw de uitoefening toelaten van een vrij beroep of de activiteit van een bedrijf voor intellectuele dienstverlening voor zover de vloeroppervlakte voor die activiteiten beperkt is tot 15% van de vloeroppervlakte van het hele appartementsgebouw en die oppervlakte bij voorrang op de benedenverdieping en de eerste verdieping ligt;

4° de vestiging of de uitbreiding toelaten van een voorziening van collectief belang of van openbare diensten;

5° de aanleg van een openbare groene ruimte toelaten;

6° de herbestemming toelaten van een gebouw dat is ingeschreven op de bewaarlijst of dat volledig, of wat de hoofdelementen betreft, gedeeltelijk is beschermd, overeenkomstig voorschrift 0.8 van het GBP;

7° de uitbreiding toelaten van een bestaande productieactiviteit;

8° de oprichting of de uitbreiding van een handelszaak toelaten voor zover zij gevestigd is op een benedenverdieping die daarvoor is ontworpen.

00.11. De aanduiding van de bebouwing op de kaart van de bestemmingen heeft slechts indicatieve waarde.

00.12. De inrichtingen bedoeld in artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, mogen niet worden vergund in de perimeter van het plan.

00.13. Ieder project moet rekening houden met de relevante mitigatiemaatregelen die worden aanbevolen in het milieueffectenrapport, teneinde de integriteit te garanderen van de beschermde habitats en soorten in de speciale conserveringszone van het 'Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe - complex Zoniënwoud - Vallei van de Woluwe'.

00.14. De algemene voorschriften van het GBP 0.2, 0.6, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.14, 0.15 en 0.16 zijn niet van toepassing in de perimeter van het plan.

De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de woongebieden en de gebieden met gemengd karakter van het gewestelijk bestemmingsplan wordt evenwel in aanmerking genomen overeenkomstig voorschrift 0.14 van het GBP voor het bijwerken van het saldo van de toelaatbare kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de maas.

00.15. De handelingen en werken hebben tot doel de omgevingskwaliteit van de site te verbeteren, bij te dragen tot de vermindering van afvalproductie, de aanpasbaarheid en de evolutie van de ruimten en programma's mogelijk te maken en het hergebruik van de bestaande middelen op of in de buurt van de site te bevorderen.

00.16. De handelingen en werken maken het geïntegreerd beheer van regenwater (infiltratie of retentie) mogelijk en/of bevorderen het gebruik van doorlaatbare materialen.

00.17. In de inrichting van de gebouwen zijn de parkeerplaatsen geïntegreerd die aan het gebruik door actieve vervoerswijzen* zijn aangepast.

00.18. In het kader van projecten onderworpen aan een effectenbeoordeling, moet de aanvrager de verenigbaarheid van zijn project met de mobiliteitsambities van het RPA, zoals beschreven in het strategisch luik van dit plan, aantonen.

*Actieve vervoerswijzen: niet-vervuilende vervoerswijzen waarvoor voornamelijk spierkracht nodig is, zoals wandelen en fietsen, maar ook steps, skeelers, elektrische fietsen, enz.

B. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE TYPISCHE WOONGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

02. Typische woongebieden

02.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor huisvesting.

02.02. Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, productieactiviteiten, kantoren, handelszaken en hotelinrichtingen.

02.03. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 300 m² per gebouw.

De vloeroppervlakte bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor productieactiviteiten is beperkt tot 250 m² per gebouw.

De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is beperkt tot 250 m² per gebouw.

De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 20 kamers per gebouw.

02.04. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting en de continuïteit van de bewoning is verzekerd.

02.05. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

02.06. Typische woongebied Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)

02.06.01. De vloeroppervlakte bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten kan worden vergroot tot 1.000 m² per gebouw voor school-, culturele, sport-, sociale en gezondheidsvoorzieningen.

02.06.02. De capaciteit van de hotelinrichtingen kan worden vergroot tot 50 kamers per gebouw na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

C. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEMENGDE GEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

03. Bijzondere voorschriften betreffende het gemengd gebied van Herrmann-Debroux

Gemengd gebied

03.01. Dit gebied is in hoofdzaak bestemd voor woningen. Het kan ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, kantoren, productieactiviteiten, handelszaken en hotelinrichtingen.

03.02. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping; hun oppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw.

De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 20 kamers per gebouw.

03.03. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 50% van de vloeroppervlakte van het gebied.

De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting en de continuïteit van de bewoning is verzekerd.

03.04. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

03.05. De bouwwerken hebben een gemiddelde bouwhoogte van 5 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 6 bouwlagen. Er wordt voor gezorgd dat de bouwwerken van verschillende hoogtes op elkaar aansluiten, met inbegrip van de bestaande bouwwerken die zich buiten het gebied bevinden.

04. Bijzondere voorschriften betreffende de sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden

04.01. Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, kantoren, handelszaken, productieactiviteiten en hotelinrichtingen.

04.02. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

04.03. Jules Cockxwijk - Nieuwe gebouwen (site Delta)

04.03.01. Dit gebied kan niet worden bestemd voor grote speciaalzaken. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping en op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw.

04.03.02. De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is beperkt tot 3.500 m² per gebouw.

04.03.03. De vloeroppervlakte bestemd voor productieactiviteiten is beperkt tot 1.500 m² per gebouw; ze kan worden vergroot tot 10.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied. De totale oppervlakte bestemd voor productieactiviteiten mag niet groter zijn dan 10.000 m² voor het gehele gebied.

04.03.04. De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 80 kamers per gebouw; ze kan worden vergroot tot 150 kamers na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

04.03.05. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 30% van de vloeroppervlakte van het gebied. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

04.03.06. Als het gebied grenst aan een lint van actieve gevels, ligt het hoofdvlak van de gevel op één lijn met dit lint.

04.03.07. Aan de Jules Cockxstraat hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 9 bouwlagen. De andere bouwwerken hebben een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 1 bouwlaag en een maximum van 5 bouwlagen, met uitzondering van de bouwwerken langs de Michielslaan, die niet hoger mogen zijn dan 3 bouwlagen.

04.03.08. De porositeit voor voetgangers is minimaal 16 m breed. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften met betrekking tot het lint van actieve gevels zijn ook van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen.

04.03.09. De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschriften 04.01 en 04.03.

04.04. Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (site Demey)

04.04.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op benedenverdieping en op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw en kan worden gebracht op 36.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied, in welk geval de handelszaken ook mogen worden ingericht in een kelderverdieping. De totale oppervlakte bestemd voor handelszaken mag niet groter zijn dan 36.000 m² voor het gehele gebied*.

04.04.02. De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 80 kamers per gebouw; ze kan worden vergroot tot 150 kamers na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

04.04.03. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 50% van de oppervlakte van het gebied. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

04.04.04. De gebouwen worden vrij ingeplant in het gebied.

04.04.05. Op de kruising van de porositeit voor fietsers en voetgangers en de Vorstlaan komt een openbaar plein met een oppervlakte van minimaal 5.000 m² dat een opening van minimaal 50 m op de Vorstlaan heeft.

04.04.06. In het noordwesten van het gebied, tegenover het Demeypark, hebben de bouwwerken een maximale hoogte van 4 bouwlagen. In het noordoosten van het gebied, tegenover het openbare plein, hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 6 bouwlagen per vergunning en hebben ze minimaal 2 en maximaal 7 bouwlagen. De bouwwerken met een landschappelijk herkenningspunt hebben een maximale bouwhoogte van 9 bouwlagen. In de rest van het gebied hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning en hebben ze minimaal 3 bouwlagen en maximaal 5 bouwlagen. Er wordt gezorgd voor een aansluiting met de bestaande bouwwerken van verschillende hoogte die gelegen zijn buiten het gebied.

04.04.07. De porositeit voor voetgangers is minimaal 12 m breed. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften met betrekking tot het lint van actieve gevels zijn ook van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen.

04.04.08. Het gebied bevat een publieke groene ruimte die aansluit op het parkgebied waaraan het grenst. Deze publieke groene ruimte is voorbehouden voor beplanting en ontspanningsvoorzieningen; ze wordt ingericht met het oog op de vervulling van haar sociale, recreatieve, pedagogische, ecologische of landschapsfunctie Enkel werken die volstrekt noodzakelijk zijn voor de bestemming van deze groene ruimte, zijn toegestaan. Deze publieke groene ruimte wordt zo ingericht dat de totale oppervlakte van deze groene ruimte en het parkgebied samen 2,4 ha bedraagt. Deze groene ruimte en/of het parkgebied wordt doorkruist door een gedeelde ruimte die het metrostation Demey verbindt met de Vorstlaan en over een breedte van 6 m is. Deze gedeelde ruimte is voorbehouden voor fietsers, voetgangers en voor een toegangsweg.

*Kelderverdieping inbegrepen

D. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET GEBIED VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE VAN HERRMANN-DEBROUX

05. Gebied voor stedelijke industrie

05.01. Dit gebied wordt hoofdzakelijk bestemd voor productieactiviteiten en logistieke activiteiten. Het kan worden bestemd voor groothandelszaken, grote speciaalzaken en in ondernemingen geïntegreerde diensten en activiteiten die de verbetering van het leefmilieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval.

05.02. Dit gebied kan ook worden bestemd voor uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten, evenals voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling op de activiteiten bedoeld onder 05.01 vormen, met een vloeroppervlakte van niet meer dan 300 m² per gebouw.

05.03. De aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omringende huizenblokken.

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschapsinrichting van hun naaste omgeving moeten de integratie in de stedelijke omgeving mogelijk maken.

05.04. Het aanleggen van industriële spoorverbindingen is toegelaten. Die verbindingen mogen de wegen gelijkvloers kruisen indien de plaatselijke omstandigheden dit noodzakelijk maken.

Aanvullende voorschriften

05.05. Op het dak van de bouwwerken wordt een vloerplaat gecreëerd die via de Parkway verbonden is met de reeds bestaande esplanade van het ziekenhuiscentrum. Deze vloerplaat is bestemd voor activiteiten van stadslandbouw, sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht of beplante duurzame groene ruimten. Ze kan plaats bieden aan schuilhokjes of onthaalstructuren die samenhangen met deze activiteiten, en die niet meer dan 2 bouwlagen hoog zijn.

05.06. De eventuele technische ruimten op het dak die nodig zijn voor de programma's in de gebouwen, worden beperkt, gegroepeerd en gedeeld gebruikt.

E. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

07. Administratiegebieden

07.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor kantoren en woningen. Ze kunnen worden bestemd voor hotelinrichtingen, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken.

07.02. Ze kunnen ook worden bestemd voor productieactiviteiten, voor zover deze verenigbaar zijn met de bestemmingen bedoeld in **07.01.**

07.03. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

07.04. Bijzondere gemengde gebouwen (site Delta)

07.04.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de beganegrond en op de eerste verdieping; hun oppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw; ze kan worden vergroot tot 7.500 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied; in dat geval kunnen de handelszaken ook ontwikkeld worden in een kelderverdieping. De totale oppervlakte bestemd voor handelszaken mag niet groter zijn dan 7.500 m² voor het gehele gebied*.

07.04.02. De vloeroppervlakte bestemd voor andere functies dan kantoren en huisvesting mag niet groter zijn dan 50% van de vloeroppervlakte van het gebied.

07.04.03. De bouwwerken zijn maximaal 40 m hoog. Op de hoek van de Jules Cockxstraat en de Triomflaan kan een hoog element van 80 m komen als landschappelijk herkenningspunt; in dat geval wordt ervoor gezorgd dat de laagste bouwhoogtes harmonieus overgaan in de hoogste bouwhoogtes.

07.04.04. Een porositeit voor fietsers en voetgangers doorkruist het administratiegebied, in het verlengde van de verbrede Deltabrug. Deze doorgang heeft een breedte en een vrije hoogte van minimaal 12 m. Hij is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften betreffende het lint van actieve gevels zijn van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen en op de gebouwen die grenzen aan de porositeit voor fietsers en voetgangers.

07.05. Kantoor- en woonwijk (site Beaulieu)

07.05.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping. De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren bedraagt maximaal 80% per gebouw; ze kan worden vergroot tot 75.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied, in welk geval de handelszaken ook kunnen worden ingericht in een kelderverdieping.

07.05.02. De vloeroppervlakte bestemd voor huisvesting bedraagt minimaal 20% per gebouw; ze moet minimaal 15.000 m² bedragen als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve kantoren en huisvesting, mag niet groter zijn dan 20% van de vloeroppervlakte van het gebied.

07.05.03. Het gebied heeft een open bebouwing, waarbij maximaal 60% van de bodem door bebouwing wordt ingenomen en er tussen de gebouwen minimaal 18 m wordt vrijgelaten; als het gebied grenst aan een lint van actieve gevels, ligt het hoofdvlak van de gevel op één lijn met dit lint.

07.05.04. Op de grootstedelijke weg (E411) hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 34 m per vergunning met een minimum van 16 m en een maximum van 37 m, gemeten vanaf het gemiddelde niveau van het trottoir van de Beaulieulaan het dichtst bij het gebouw. Aan de Beaulieulaan hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen. Aan de Watermaalsesteenweg hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen.

07.05.05. De porositeit voor voetgangers heeft een vrije hoogte van minimaal 12 m als ze is bedekt en een breedte die van 9 m aan westelijke zijde uitloopt tot 18 m aan oostelijke zijde. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek.

*Kelderverdieping inbegrepen

08. Bijzondere voorschriften betreffende de gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten

08.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

08.02. De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties van de voorzieningen van collectief belang draagt bij tot de totstandkoming van het groene en blauwe netwerk.

08.03. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

08.04. Stelplaats MIVB (site Delta)

De bovenverdiepingen van de voorzieningen mogen in dit gebied ook bestemd worden voor handelszaken en huisvesting.

08.05. Metrostation Beaulieu (site Beaulieu)

Dit gebied kan ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de bestemming bedoeld in 08.01.

08.06. Metrostation Demey (site Demey)

Dit gebied kan ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de bestemming bedoeld in 08.01.

09. Bijzondere voorschriften betreffende de spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Poorweggebieden

09.01. Deze gebieden zijn bestemd voor spoorweginstallaties en voor aanverwante nijverheids en ambachtsactiviteiten.

Deze gebieden kunnen, hetzij op de niet uitgebate domeinen, hetzij door overdekking van de installaties, vallen onder de toepassing van de bijzondere voorschriften van de aangrenzende gebieden, nadat de handelingen en werken werden onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Ook de handelingen en werken met het oog op het creëren of wijzigen van wegen voor voetgangers of fietsers, eventueel met een hoogteverschil, zijn toegestaan, na onderwerping aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor vrijetijdsactiviteiten in tuinbouw en sierteelt en de bescherming van fauna en flora.

Zonder afbreuk te doen aan de functie van het vervoer per spoor en de ontwikkeling ervan dragen de bermen en de naaste omgeving van de spoorlijnen eerst en vooral bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

09.02. Het spoorwegnet moet uitgerust of aangepast worden om het openbaar stedelijk en voorstedelijk vervoersnet aan te vullen.

De handelingen en werken voor de aanleg of wijziging van lijnen, kunstwerken, stations of haltes mogen slechts worden toegestaan indien daaraan al de vereiste inrichtingsmaatregelen worden gekoppeld betreffende:

1° de toegang tot de stations en de haltes;

2° de signalisatie;

3° de aansluitingen op andere openbaarvervoersmiddelen en taxi's.

Aanvullende voorschriften

09.03. Spoorweggebied Driehoek (site Driehoek) Een porositeit voor fietsers en voetgangers doorkruist het gebied. Deze niet-overdekte doorgang verbindt het park van lijn 26 met het station Arcaden.

09bis. Bijzondere voorschriften betreffende het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

09bis. Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving

09 bis.01. De onderste verdiepingen van de bouwwerken, die zich bevinden onder de bestaande vloerplaat op het dak van het ziekenhuiscentrum, zijn bestemd voor productieactiviteiten, logistieke activiteiten, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, in ondernemingen geïntegreerde diensten, activiteiten die de verbetering van het leefmilieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval en lokalen die horen bij de woningen die zich op de hogere verdiepingen bevinden.

09 bis.02. De hogere verdiepingen van de bouwwerken, boven de bestaande vloerplaat op het dak van het ziekenhuiscentrum, zijn bestemd voor huisvesting, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. Ze kunnen ook worden bestemd voor handelszaken waarvan de vloeroppervlakte niet groter is dan 1.000 m² per project en per gebouw.

09 bis.03. De aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omringende huizenblokken.

Aanvullende voorschriften

09 bis.04. De bouwwerken worden ingeplant met opzij tussen de gebouwen voldoende vrije ruimte om de goede doorgang van zonlicht op de Parkway mogelijk te maken.

09 bis.05. Er wordt gezorgd voor harmonieuze overgangen tussen de geplande gebouwen en aan de ene kant de vloerplaat van het gebied Driehoek-zuid en aan de andere kant de vloerplaat van het ziekenhuiscentrum. Deze maken de vloerplaten vlot toegankelijk voor voetgangers. De toegangen tot de woningen op de hogere verdiepingen bevinden zich in de gevel van de benedenverdiepingen die uitkomen op de Parkway.

09 bis.06. De maximale bouwhoogte van de bouwwerken is equivalent aan die van het ziekenhuiscentrum. Een hoog element kan als landschappelijk herkenningspunt maximaal 20 m boven het ziekenhuiscentrum uitsteken.

F. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE PARKGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

12. Parkgebieden

12.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor beplanting, waterpartijen en ontspanningsvoorzieningen. Het is de bedoeling dat zij worden ingericht met het oog op de vervulling van hun sociale, recreatieve, pedagogische, ecologische of landschapsfunctie. Enkel werken die volstrekt noodzakelijk zijn voor de bestemming van deze gebieden, zijn toegestaan.

Aanvullende voorschriften

12.02. Parkgebied Beaulieu (site Beaulieu)

De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschrift 12.01.

12.03. Parkgebied Demey (Site Demey)

De gedeelde ruimte die het parkgebied en/of de groene ruimte van het aangrenzende sterk gemengde gebied doorkuist verbindt het metrostation Demey met de Vorstlaan en bevat een breedte van 6 m voorbehouden voor fietsers, voetgangers en een toegangsweg.

G. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEBIEDEN IN OVERDRUK VAN HERRMANN-DEBROUX

21.01. Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Binnen deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, onderworpen aan bijzondere voorwaarden, die het gevolg zijn van de noodzaak om de culturele, historische of esthetische eigenschappen van die perimeters te bewaren of te valoriseren, of de verfraaiing ervan te bevorderen, mede door de architecturale kwaliteit van de op te richten bouwwerken en installaties.

Deze bijzondere voorwaarden worden vastgesteld door de uitreikende instantie na advies van de overlegcommissie.

24.01. Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

De handelingen en werken die een wijziging inhouden van de bestaande feitelijke toestand van deze ruimten en hun naaste omgeving, die zichtbaar zijn vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stadslandschap. Bovendien moeten de structurerende ruimten met bomen op doorlopende en regelmatige wijze beplant worden.

24.01.01 Structurerende ruimte stadstoegang van Herrmann-Debroux

Het gedeelte van de structurerende ruimte 'stadstoegang' dat rond de bestaande hoofdweg (A4 - toegang tot de E411) ligt, is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor lokale rijwegen. De vrije ruimte onder deze verbindingsweg wordt gebruikt als een lokale weg en kan ook worden gebruikt als een ecologische corridor die de aangrenzende groene ruimten met elkaar verbindt.

24.02. Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

De benedenverdiepingen van de gebouwen die uitkomen op een lint van actieve gevels, dragen bij tot de animatie van de publieke ruimte en zijn bestemd voor handelszaken, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, terwijl de directe toegang tot de woningen op de bovenverdiepingen verzekerd blijft.

De publieke ruimte wordt tot leven gebracht door de aanwezigheid van toegangen tot de verschillende functies van de gebouwen en gevelopeningen of etalages maken de activiteiten die plaatsvinden op de benedenverdiepingen, zichtbaar.

Stelplaatsen, groothandelszaken, ruimten die dienen voor opslag en fabricage, blinde benedenverdiepingen, het afdichten van gevelopeningen, ruiten van spiegelend of niet-transparant glas en rookglas zijn verboden.

24.03. Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Dit gebied is bestemd voor groene publieke ruimten. In de behandeling van het landschap heeft beplanting de bovenhand, zodat het gebied bijdraagt tot de versterking van het groene netwerk.

Behalve wanneer het gebied heel de breedte van een structurerende ruimte beslaat, kunnen slechts worden toegestaan:

- verkeersruimten voor actieve weggebruikers die aansluiten op de verkeersruimten van aangrenzende gebieden of sites, zodat het netwerk voor fietsers en voetgangers wordt versterkt;
- verkeersruimten voor het openbaar vervoer;
- berijdbare verkeerswegen die strikt noodzakelijk zijn voor het lokale verkeer, met name ter hoogte van kruispunten van aangrenzende wegen.

De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschrift 24.03 lid 2.

24.04. Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Openbare verkeersruimten voor actieve weggebruikers doorkruisen het gebied waarop een porositeit voor fietsers en voetgangers is aangeduid, om het netwerk voor fietsers en voetgangers te versterken. De aanvullende voorschriften van elk betrokken gebied regelen de precieze modaliteiten. Het tracé van de porositeit wordt slechts indicatief vermeld.

24.05. Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

De aanvullende voorschriften van ieder betrokken bestemmingsgebied staan een grotere bouwhoogte toe ter hoogte of in de onmiddellijke nabijheid van het symbool van het landschappelijk herkenningspunt.

24.06. Overstapparking Herrmann-Debroux

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties van de overstapparking stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader.

De overstapparking bevindt zich ondergronds en kan worden bedekt met bouwwerken of installaties waarvan de bestemming verenigbaar is met de bestemming die wordt genoemd op de kaart van de bodembestemming.

Er moet worden voorzien in fietsenstallingen.

Er kan een voorbehouden ruimte voor gedeelde mobiliteit worden ingericht.

24.07. Parkway van Herrmann-Debroux

Dit gebied in overdruk in het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving (site Driehoek) moet worden ingericht als park, met een verkeersruimte die is voorbehouden voor actieve weggebruikers in het verlengde van de gebieden van landschappelijke continuïteit van het plan en met een weg voor lokaal bestemmingsverkeer. Ondergrondse infrastructuren van openbaar nut zijn toegelaten, voor zover meer dan de helft van het gebied in overdruk in volle grond blijft.

24.08. Wegen van de site Driehoek

Een tweerichtingsverkeersweg moet de doorgang onder de koker rechts van de uitbreiding van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan verbinden met de geplande weg op de vloerplaat van het Deltaziekenhuis. Deze weg mag het ondernemingsgebied in een stedelijk milieu en het gebied voor stedelijke industrie doorkruisen op voorwaarde dat de werking ervan niet wordt belemmerd en moet prioritair aan de rand van het gebied liggen. Het tracé van de weg wordt slechts indicatief vermeld.

H. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE WEGEN VAN HERRMANN-DEBROUX

26.01. Wegen van Herrmann-Debroux

Onverminderd de voorschriften van het GBP met betrekking tot wegen, zijn de wegen bestemd voor de publieke ruimte en het verkeer van alle aard, alsook hun natuurlijke en gebruikelijke aanvulling, waaronder groene ruimten naast de wegen. Zonder afbreuk te doen aan de toepassing van algemeen voorschrift 00.06., moet de aanleg van de wegen zorgen voor een maximale doorlaatbaarheid en vegetatie.

perspective .brussels

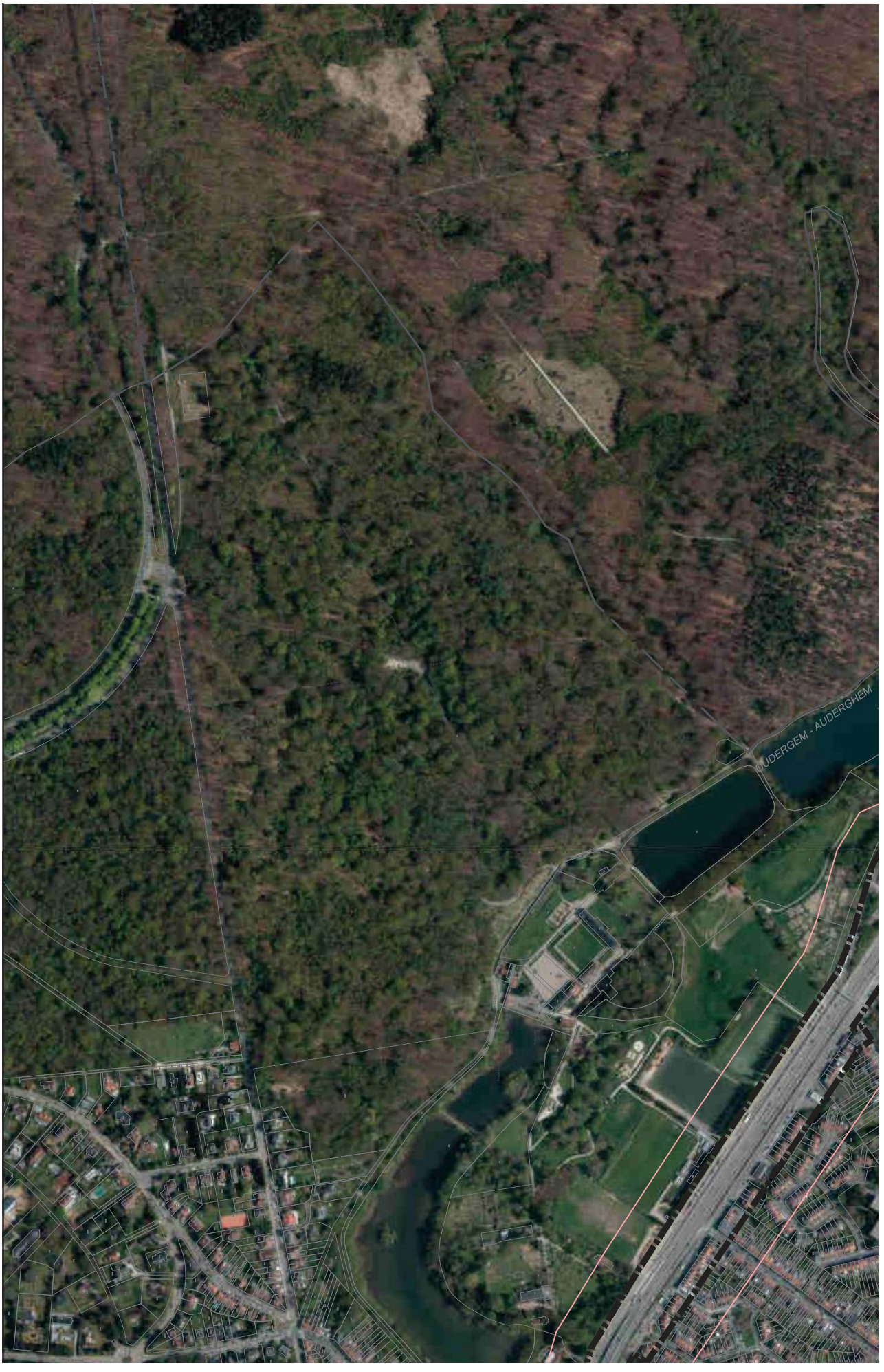
Naamsestraat 59 / B-1000 Brussel / www.perspective.brussels

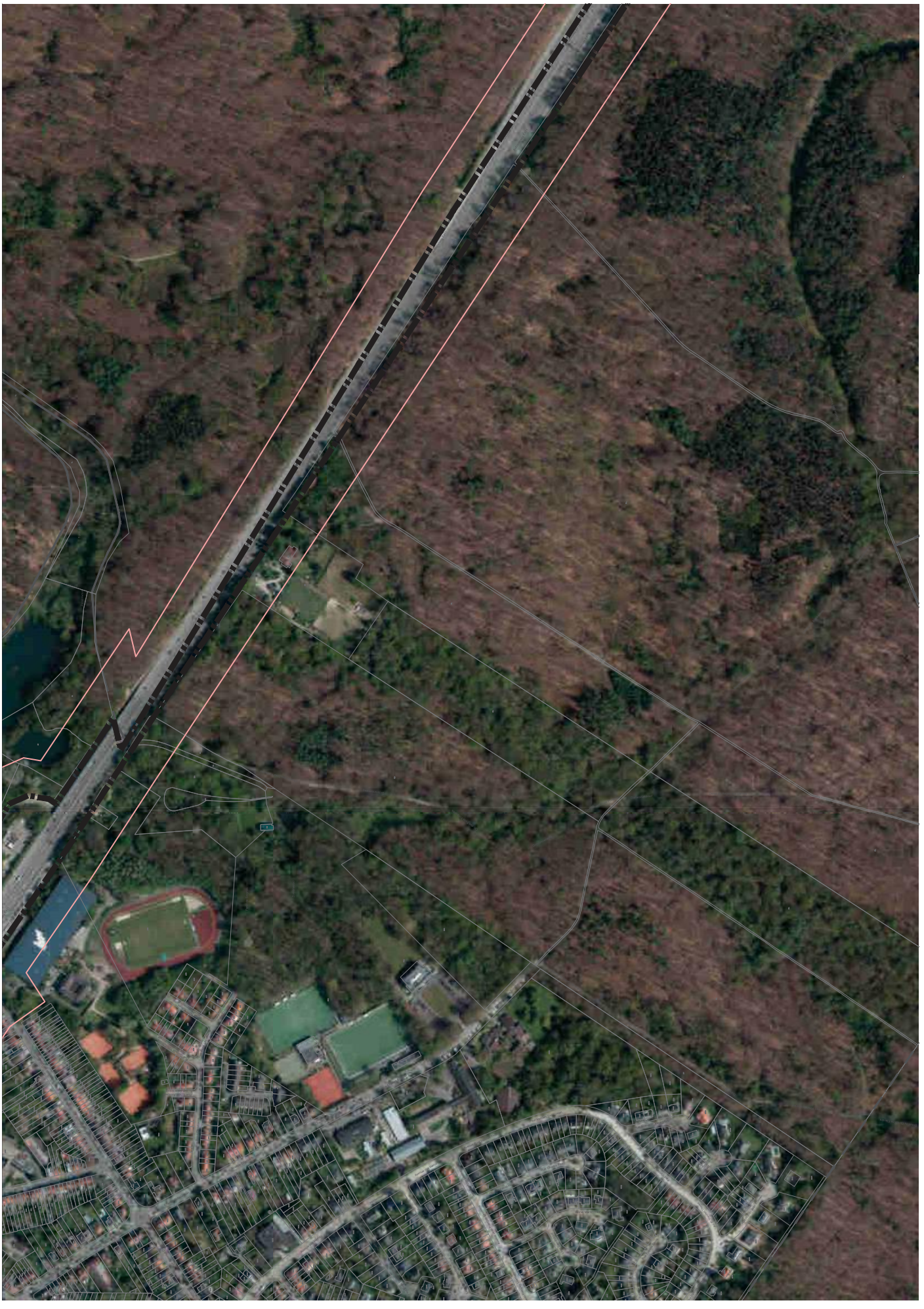

FORT
WATERMAAL-BOSVOORDE
WATERMAAL-BOSVOORDE





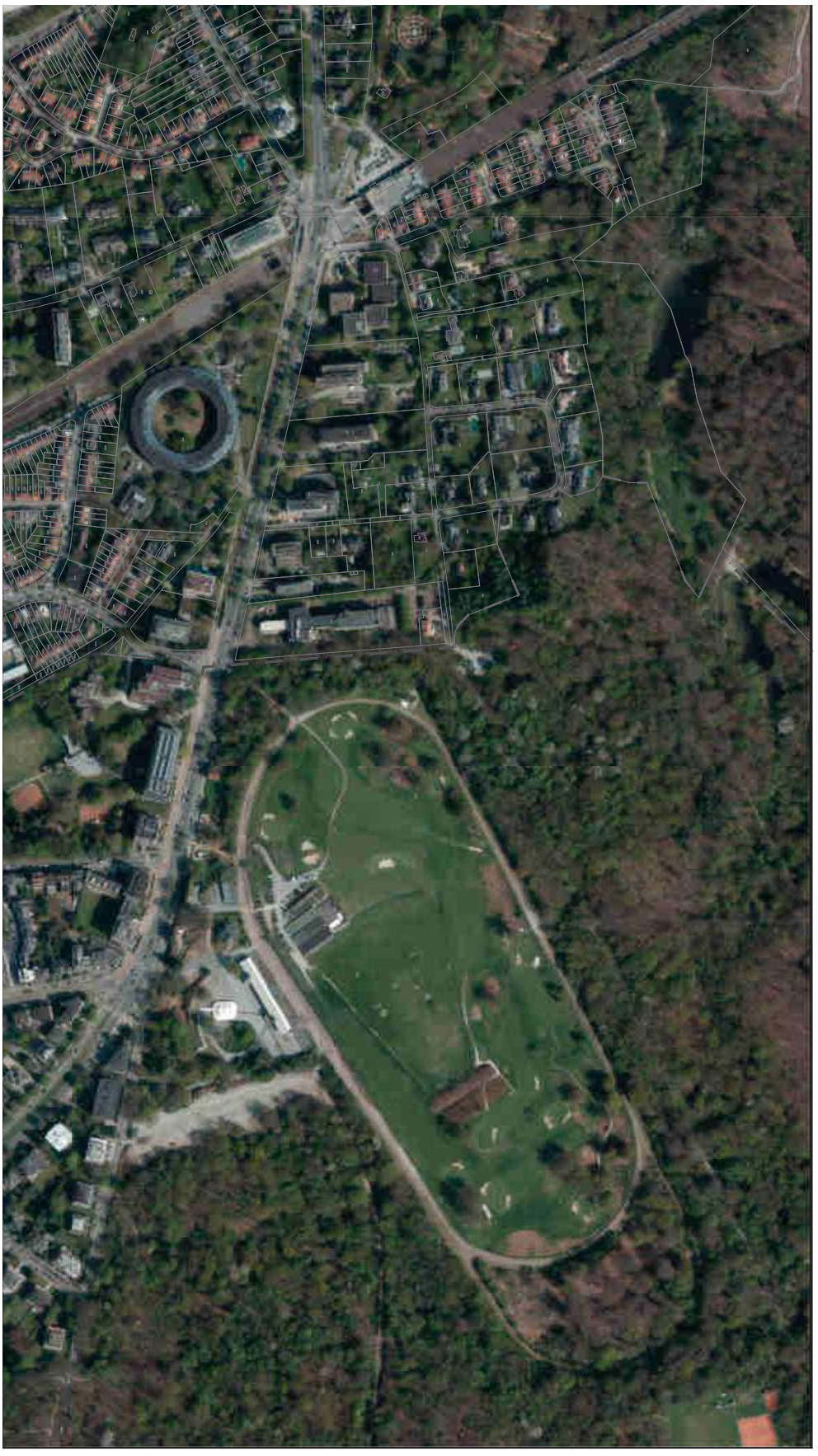



OUDERGEM - AUDERGHEM













LEGENDE

FOND DE PLAN

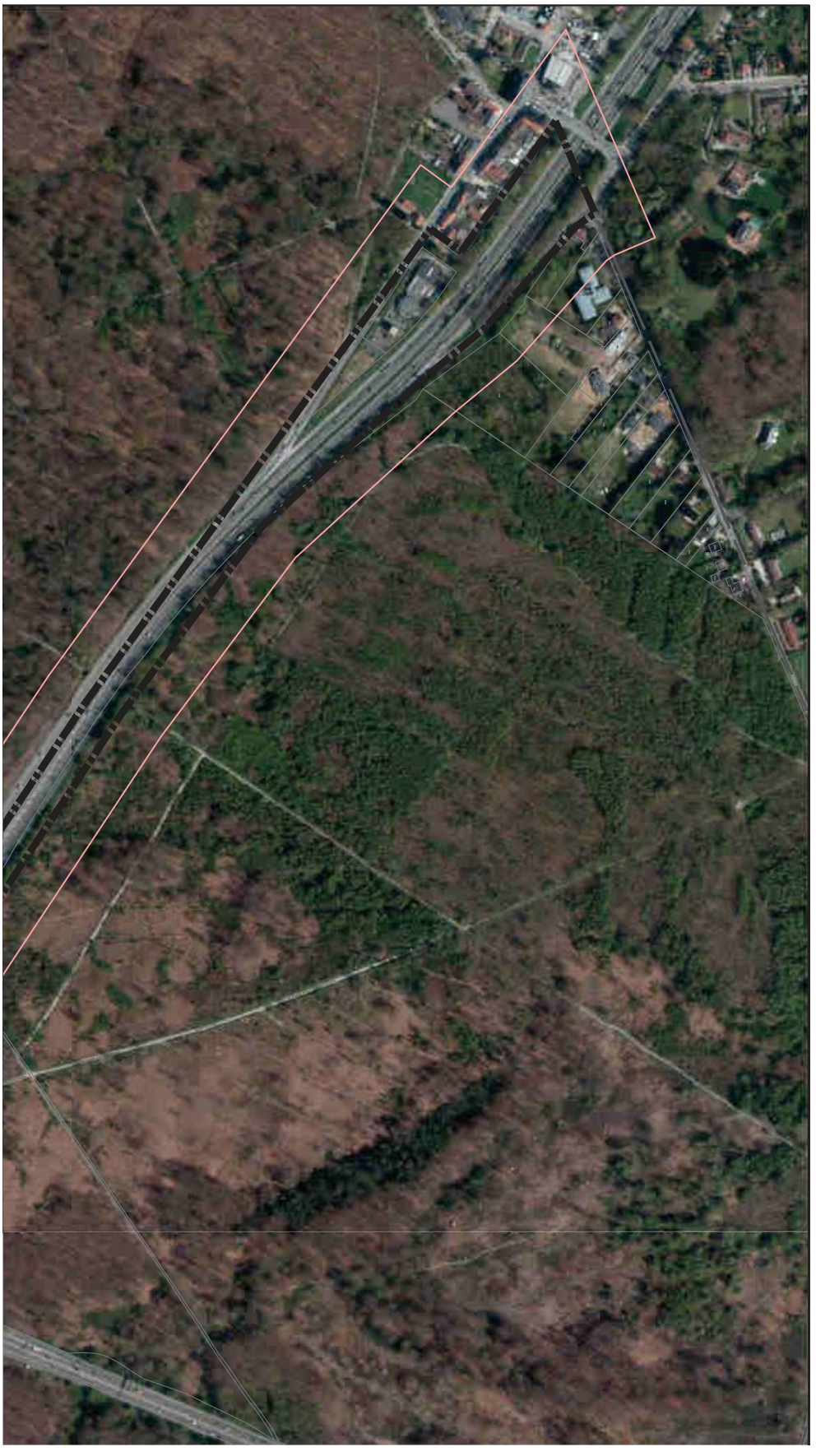
GRONDPLAN

LIMITES DU PAD		GRENZEN VAN HET PAD
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M		OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

RÉGION DE

LIMITES DES PARCELLES		PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE		GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE		GEMEENTEGRENS





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1	BRUSSEL
UCCLE	2	UKKEL
ANDERLECHT	3	ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4	WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5	OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6	SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7	SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9	VORST
IXELLES	10	ELSENE
-SAINT-JEAN	11	SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12	EVERE
JETTE	13	JETTE
ETTERBEEK	14	ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15	SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16	SINT-GILLIS
GANSHOREN	17	GANSHOREN
KOEKELBERG	18	KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19	SINT-JOOST-TEN-NODE

1

ORTHOPHOTO
LUCHTFOTO

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

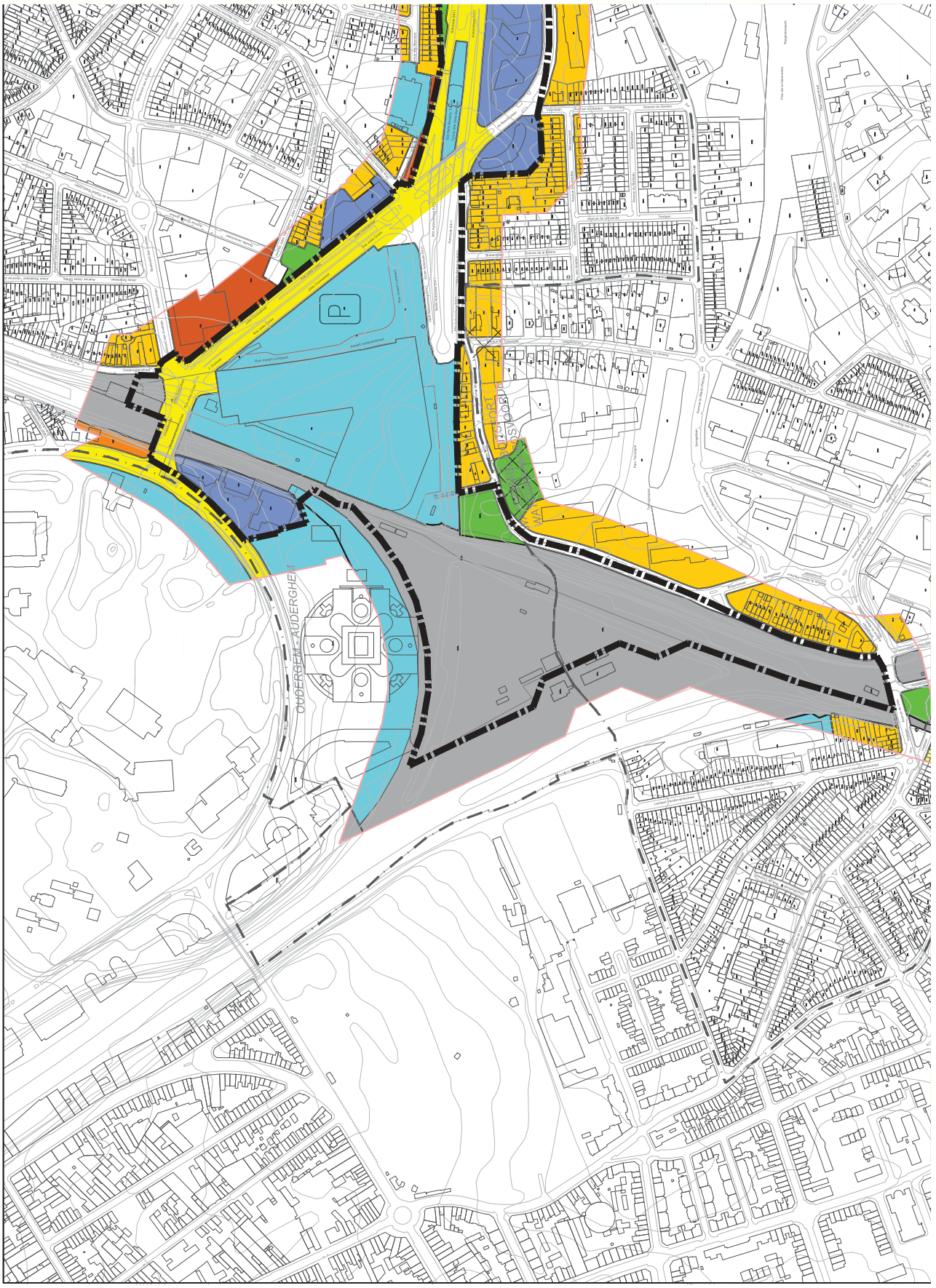
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

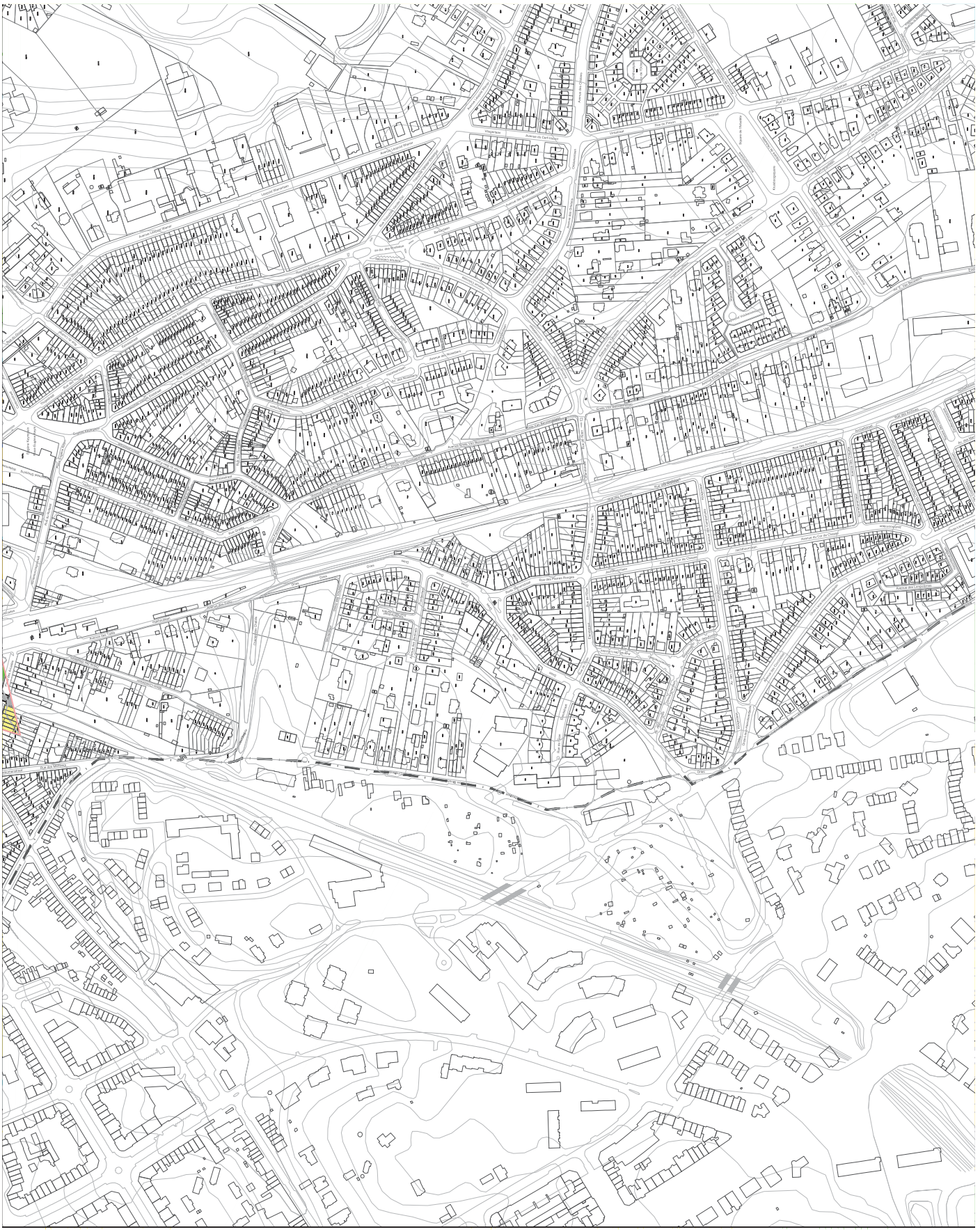
Le Ministre-Président

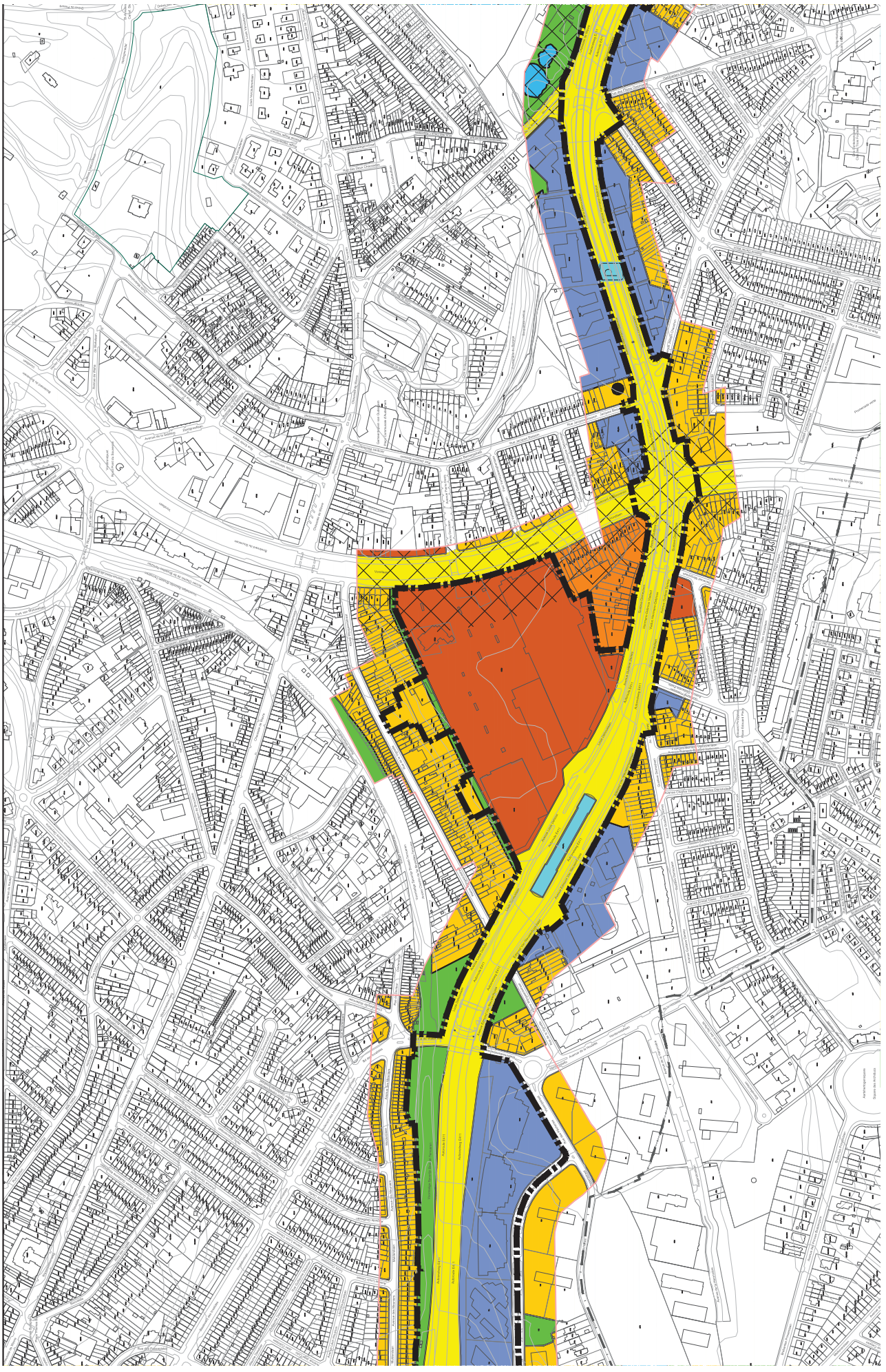
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

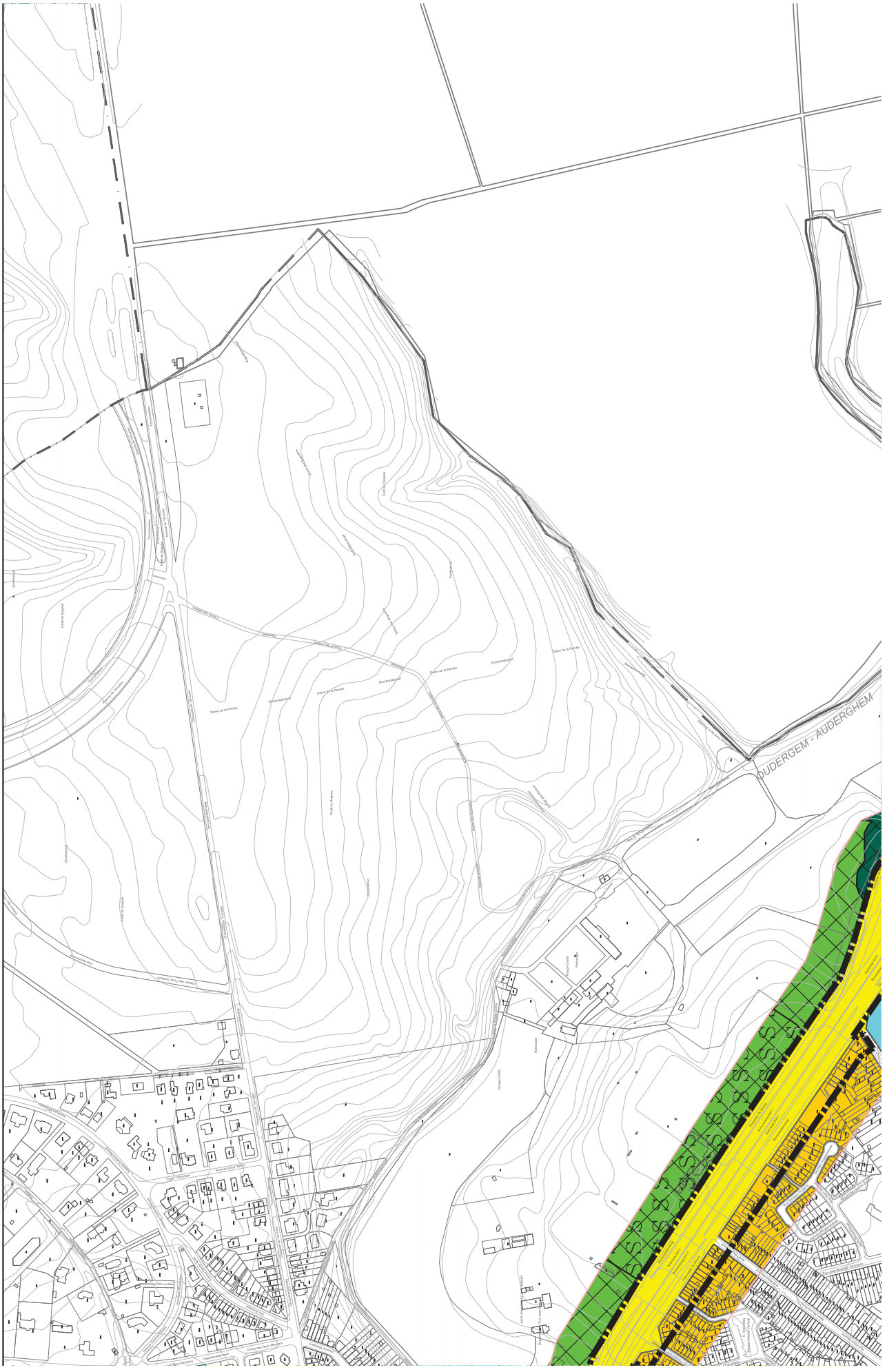
Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM



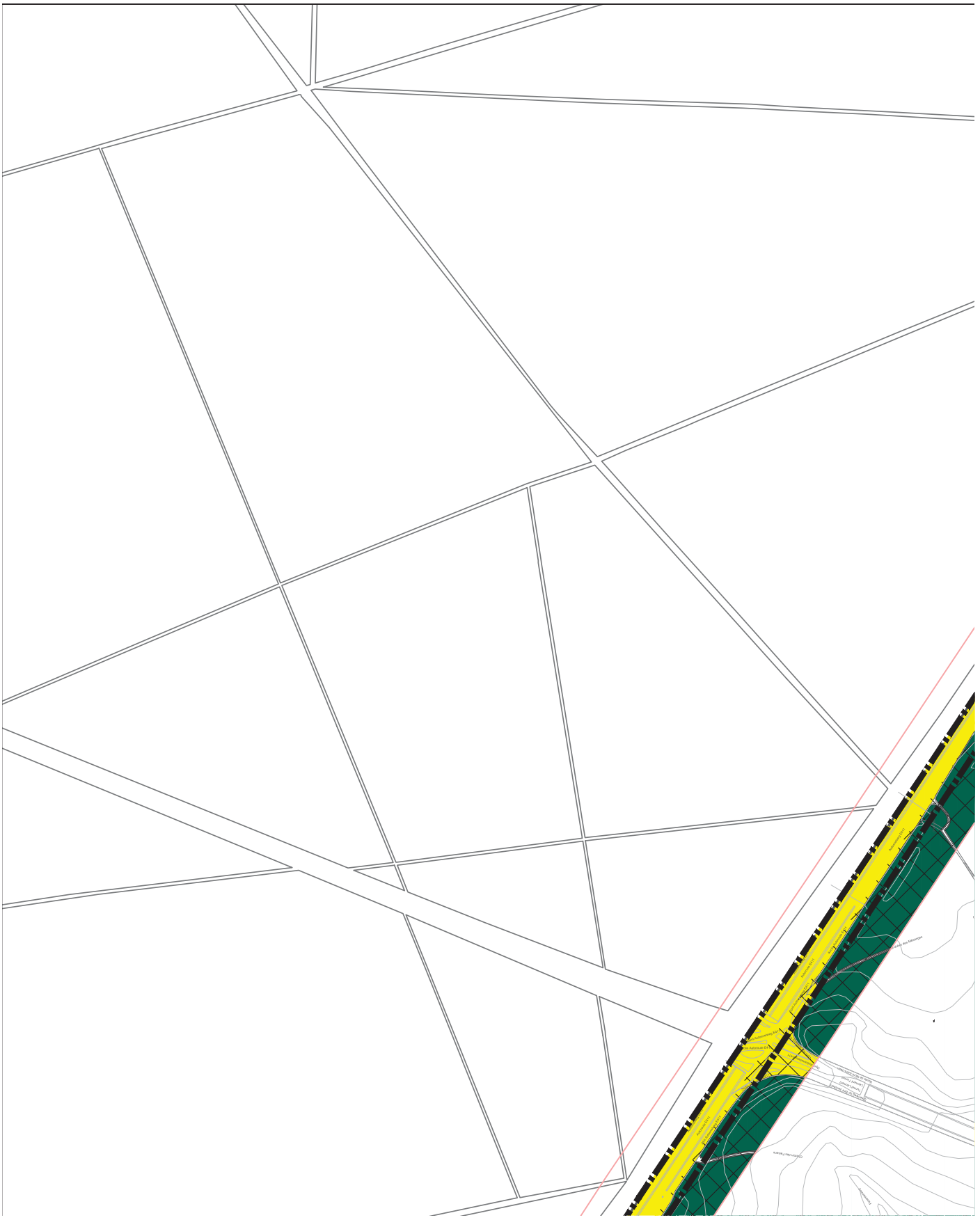





OUDERGEM - AUDERGHEM











FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

ZONE

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- - - -	GEMEENTEGRENS

ZONES DE

AFFECTATIONS BESTEMMINGEN

ZONES D'HABITAT WOONGEBIEDEN

ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE		WOONGEBIEDEN MET RESIDENTIEEL KARAKTER
ZONES D'HABITATION		TYPISCHE WOONGEBIEDEN

ZONES DE MIXITE GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER

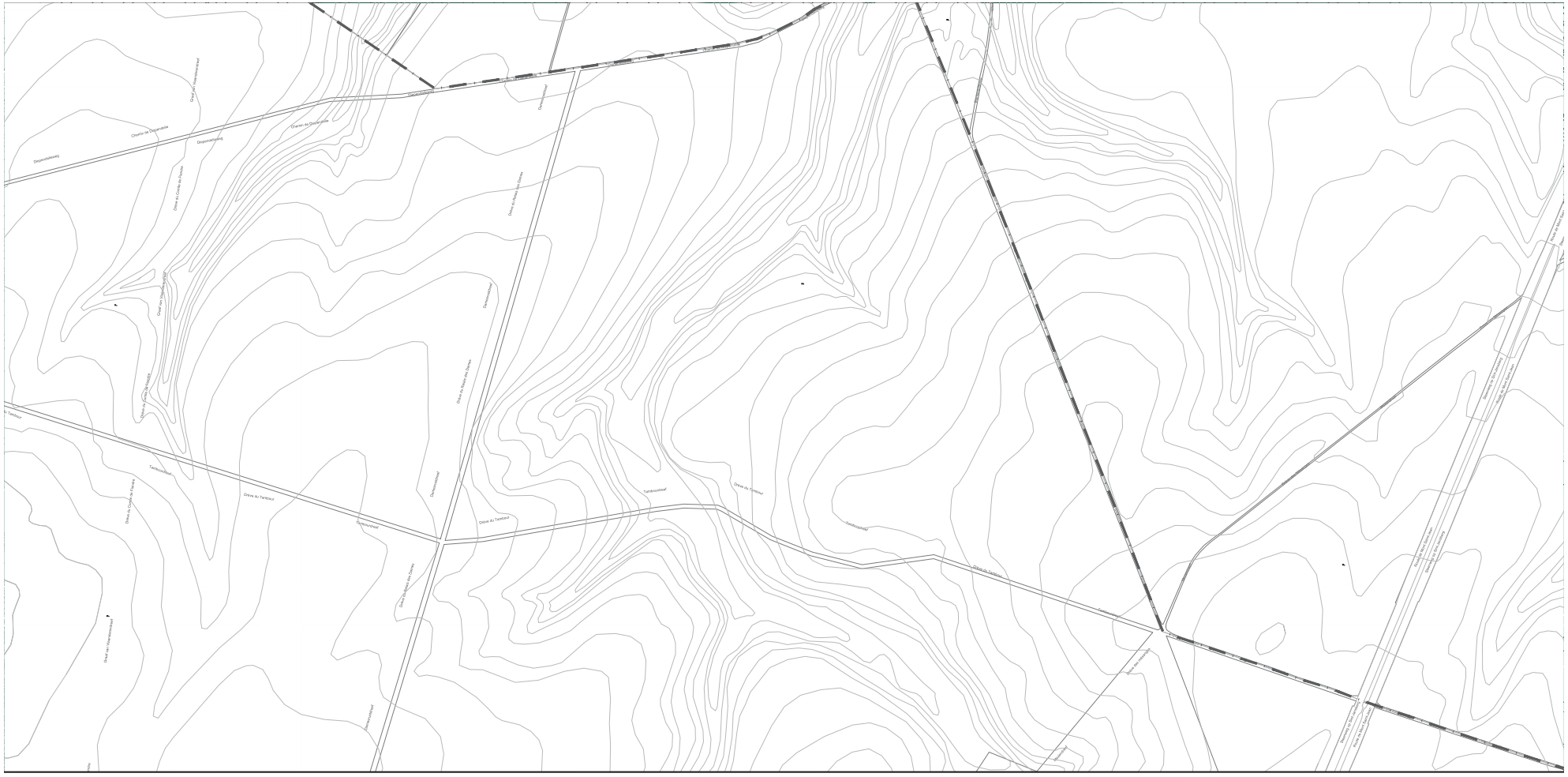
ZONES MIXTES		GEMENGDE GEBIEDEN
ZONES DE FORTE MIXITE		STERK GEMENGDE GEBIEDEN

ZONES D'INDUSTRIES INDUSTRIEGEBIEDEN

ZONES D'INDUSTRIES URBAINES		STEDELIJKE-INDUSTRIEGEBIEDEN
ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS		GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOEREN

PR

ZONE



LEGENDE

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN

ZONES ADMINISTRATIVES

ADMINISTRATIEGEBIEDEN

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

GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN

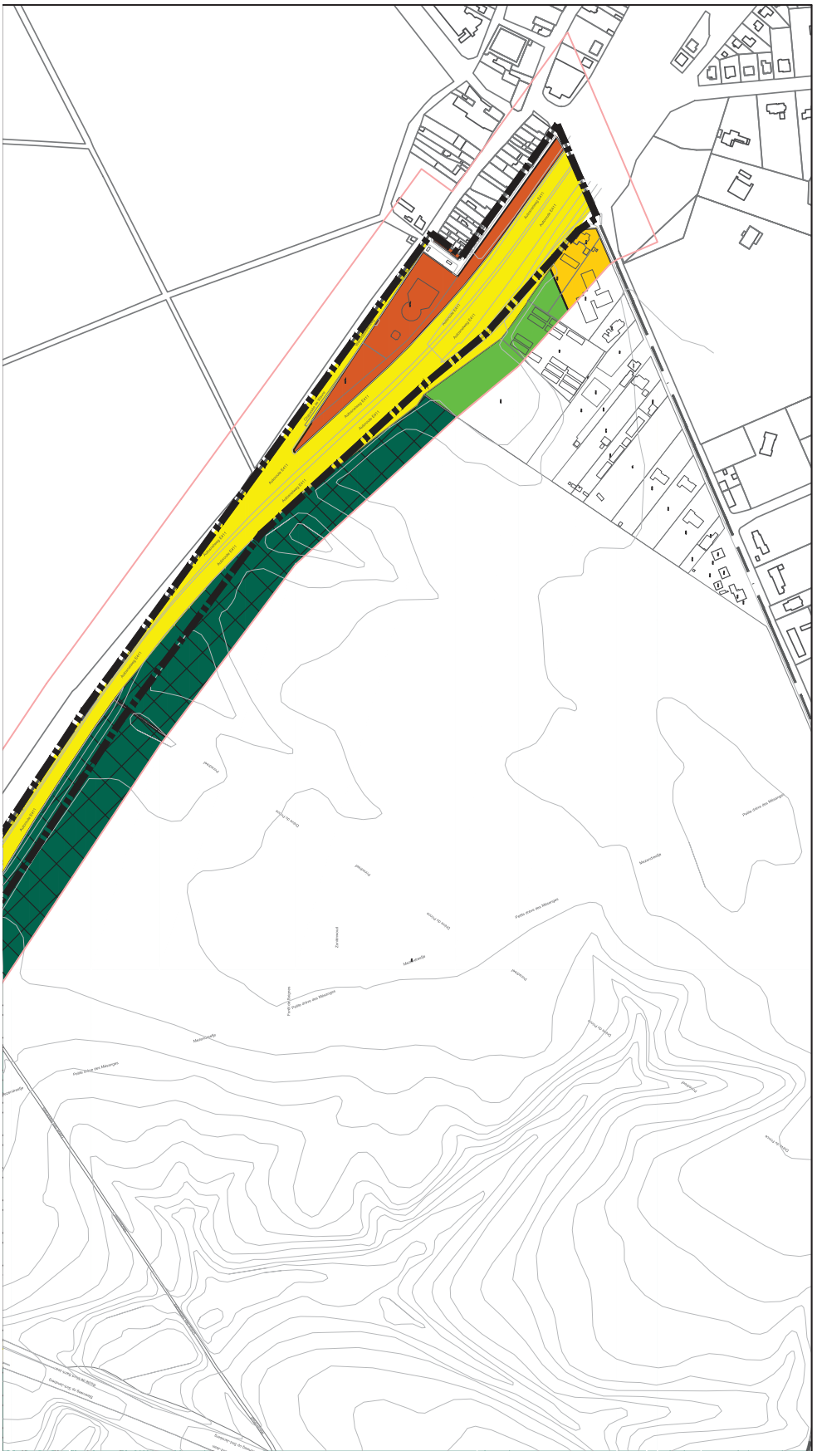
ES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN

ONDERNEMINGS GEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING

RÉGION DE

ZONES DE CHEMIN DE FER	SPOORWEGGEBIEDEN
ZONES VERTES	**GROENGEBIEDEN**
ZONES VERTES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE	GROENGEBIEDEN MET HOOGBIOLOGISCHE WAARDE
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
DOMAINE ROYAL	KONINKLIJK DOMEIN
SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJETIJDSACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT
ZONES DE CIMETIERES	BEGRAAFPLAATSGEBIEDEN
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN
ZONES AGRICOLES	LANDBOUWGEBIEDEN
AUTRES ZONES	**ANDERE GEBIEDEN**
ZONES D'INTERET REGIONAL	GEBIEDEN VAN GEWESTELIJK BELANG
ZONES D'INTERET REGIONAL A AMENAGEMENT DIFFERE	GEBIEDEN VAN GEWESTELIJK BELANG MET UITGESTELDE AANLEG
ZONES DE RESERVES FONCIERES	GRONDRESERVEGEBIEDEN
ESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES	**AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN**
S D'INTERET CULTUREL, HISTORIQUE, ESTHETIQUE OU D'EMBELLISSEMENT	GEBIEDEN VAN CULTURELE, HISTORISCHE OF ESTHETISCHE WAARDE OF VOOR STADSVERFRAAIING
LISERES DE NOYAU COMMERCIAL	LINTEN VOOR HANDELSKERN
GALERIES COMMERCANTES	WINKELGALERIJEN
POINTS DE VARIATION DE MIXITE	PUNTEN VAN WISSELEND GEMENGD KARAKTER
ESPACES STRUCTURANTS	STRUCTURERENDE RUIMTEN
PARKING DE TRANSIT	TRANSITPARKEERPLAATS





PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
NDERLECHT	3 ANDERLECHT
-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
UDERGHEM	5 OUDERGEM
AINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
CHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
T-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
TE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
AINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
ANSHOREN	17 GANSHOREN
OEKELBERG	18 KOEKELBERG
TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

2

PLAN REGIONAL D'AFFECTION DU SOL

GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

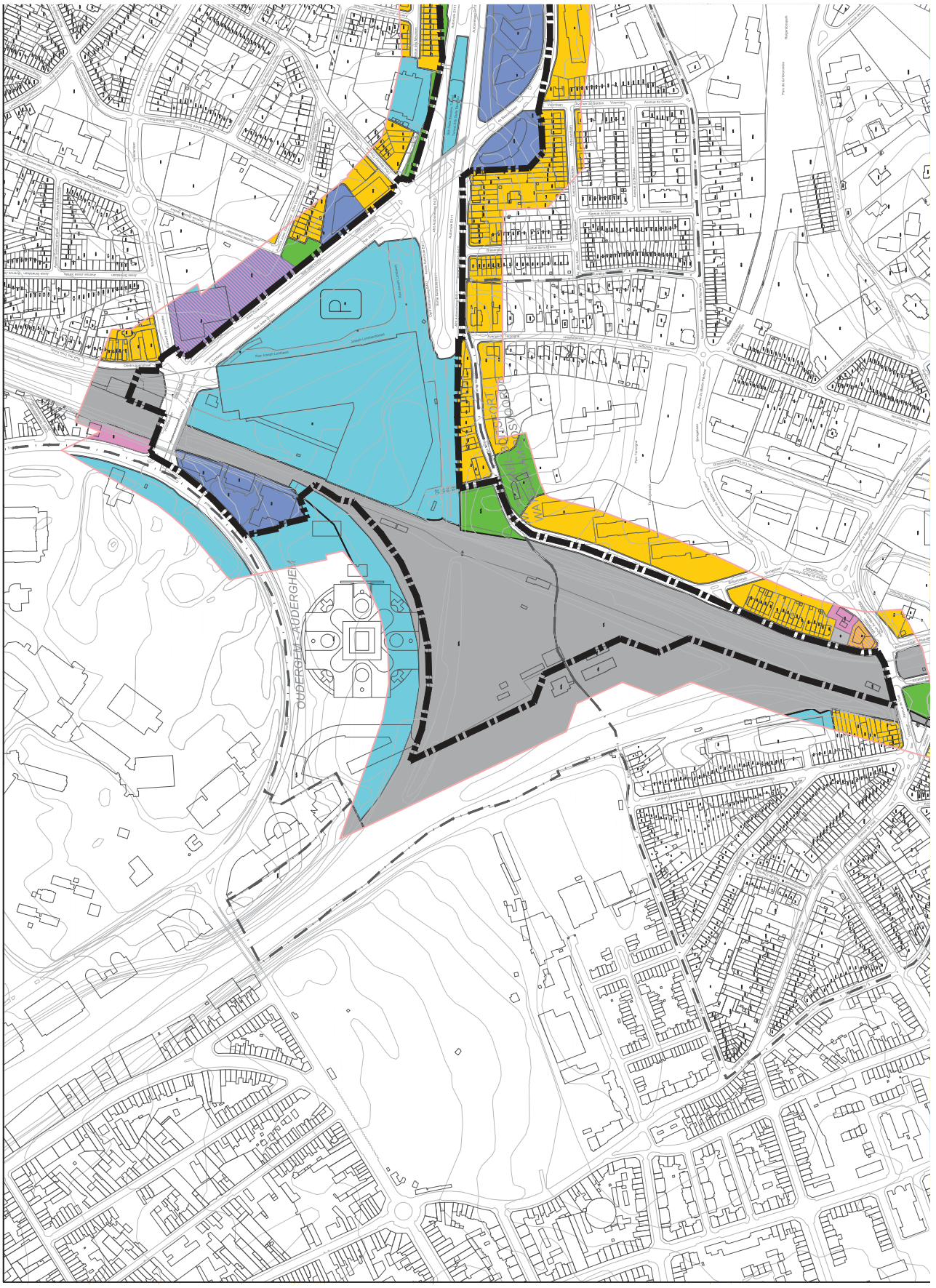
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

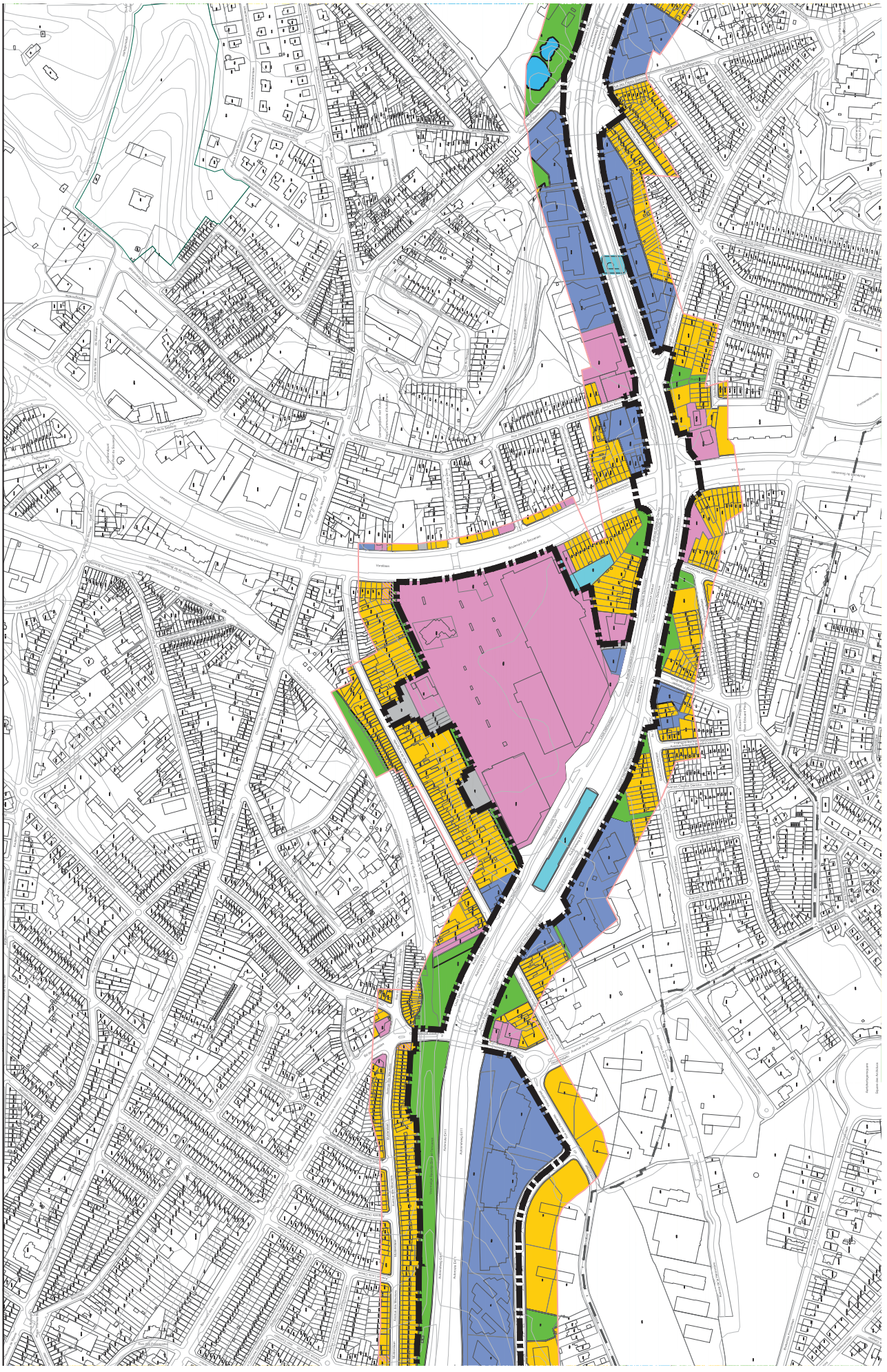
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM



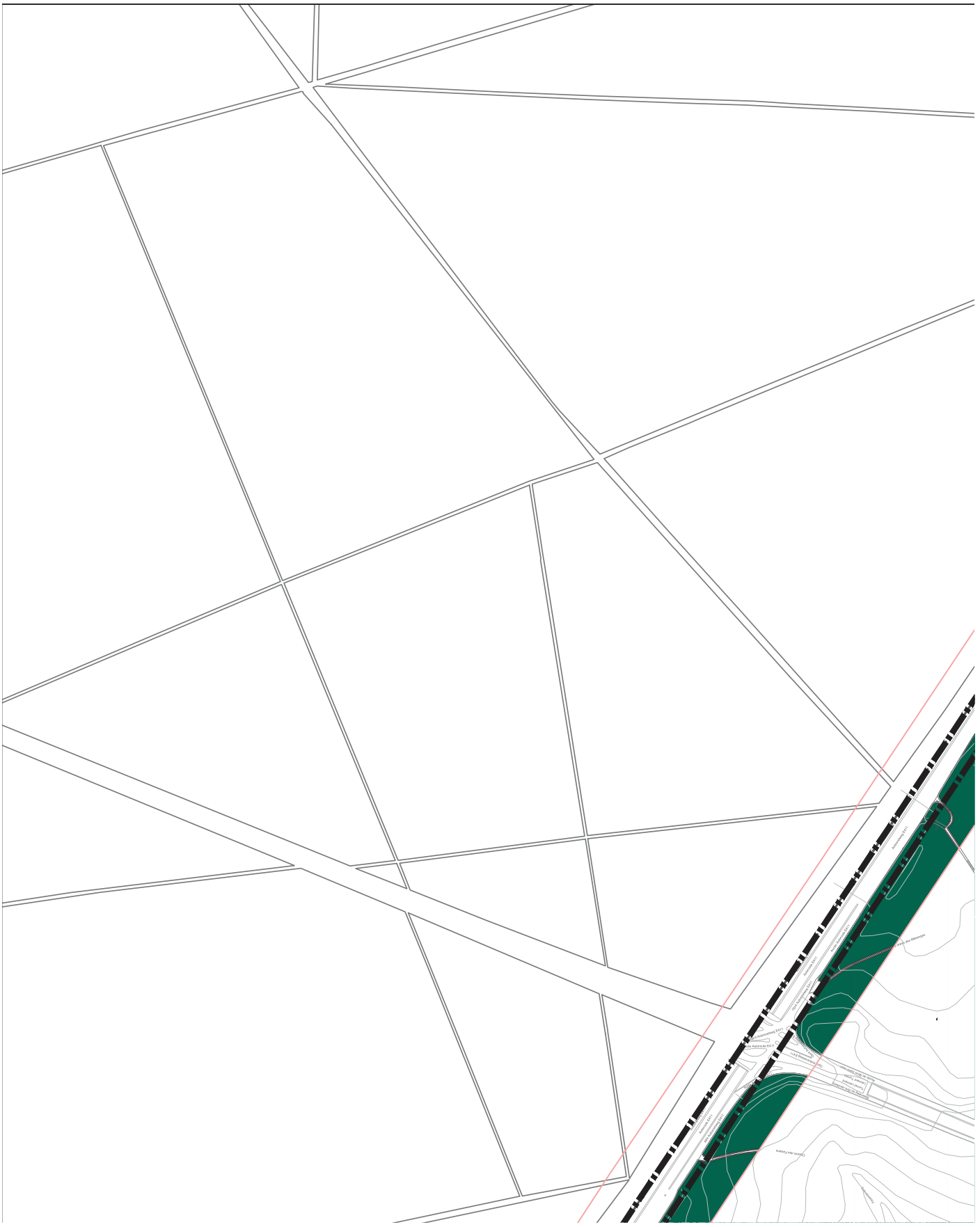





OUDERGEM - AUDERGHEM









ACTIVITÉS PRÉD

GRONDPLAN

FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

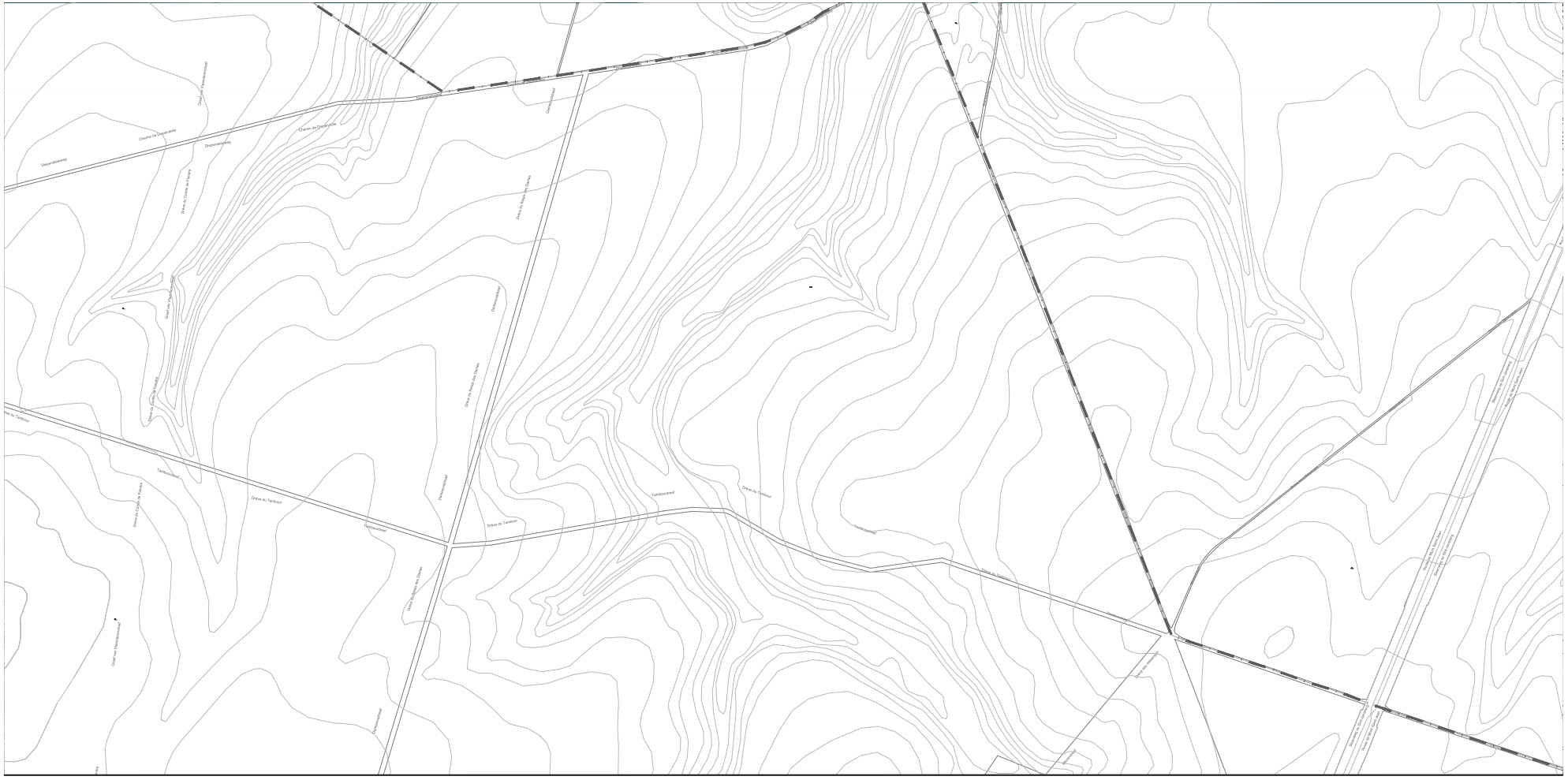
LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- · - · -	GEMEENTEGRENS

EQUIPMENT D'INTERET COLLEC

CC

PARC,

ZONES DE SPORTS C



LEGENDE

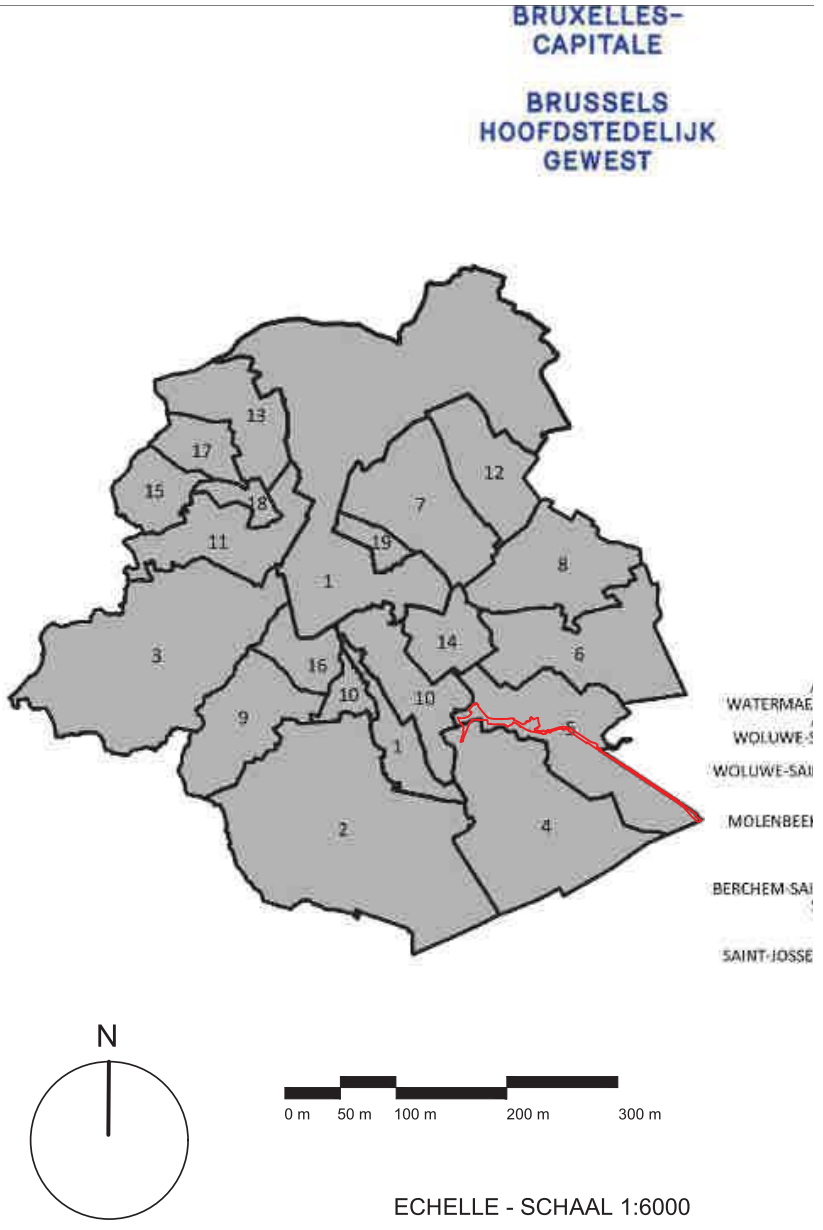
OMINANTES PAR PARCELLE

HOOFDACTIVITEIT PER PERCEEL

LOGEMENT		HUISVESTING
BUREAU		KANTOOR

RÉGION DE

CTIF OU DE SERVICE PUBLIC	UITRUSTING VAN COLLECTIEF BELANG VAN OPENBARE DIENSTEN
COMMERCE	HANDELSZAAK
OMMERCE REZ-DE-CHAUSSE	HANDELSZAAK OP GELIJKVLOER
COMMERCE/ BUREAU	HANDELSZAAK/ KANTOOR
TERRAIN NON BATI - PARCELLES INOCCUPÉES	NIET BEBOUWD TERREIN - ONBEZET PERCEEL
JARDIN ET PLAINE DE JEUX	PARK, TUIN EN SPEELPLEIN
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
U DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJETIJDSACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1
UCCLE	2
ANDERLECHT	3
L-BOITSFORT	4
AUDERGHEM	5
SAINT-PIERRE	6
SCHAERBEEK	7
NT-LAMBERT	8
FOREST	9
IXELLES	10
-SAINT-JEAN	11
EVERE	12
JETTE	13
ETTERBEEK	14
NTE-AGATHE	15
SAINT-GILLES	16
GANSHOREN	17
KOEKELBERG	18
-TEN-NOODE	19

BRUSSEL	
UKKEL	
ANDERLECHT	
WATERMAAL-BOSVOORDE	
OUDERGEM	
SINT-PIETERS-WOLUWE	
SCHAARBEEK	
SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	
VORST	
ELSENE	
SINT-JANS-MOLENBEEK	
EVERE	
JETTE	
ETTERBEEK	
SINT-AGATHA-BERCHEM	
SINT-GILLIS	
GANSHOREN	
KOEKELBERG	
SINT-JOOST-TEN-NODE	

3 SITUATION EXISTANTE DE FAIT

BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

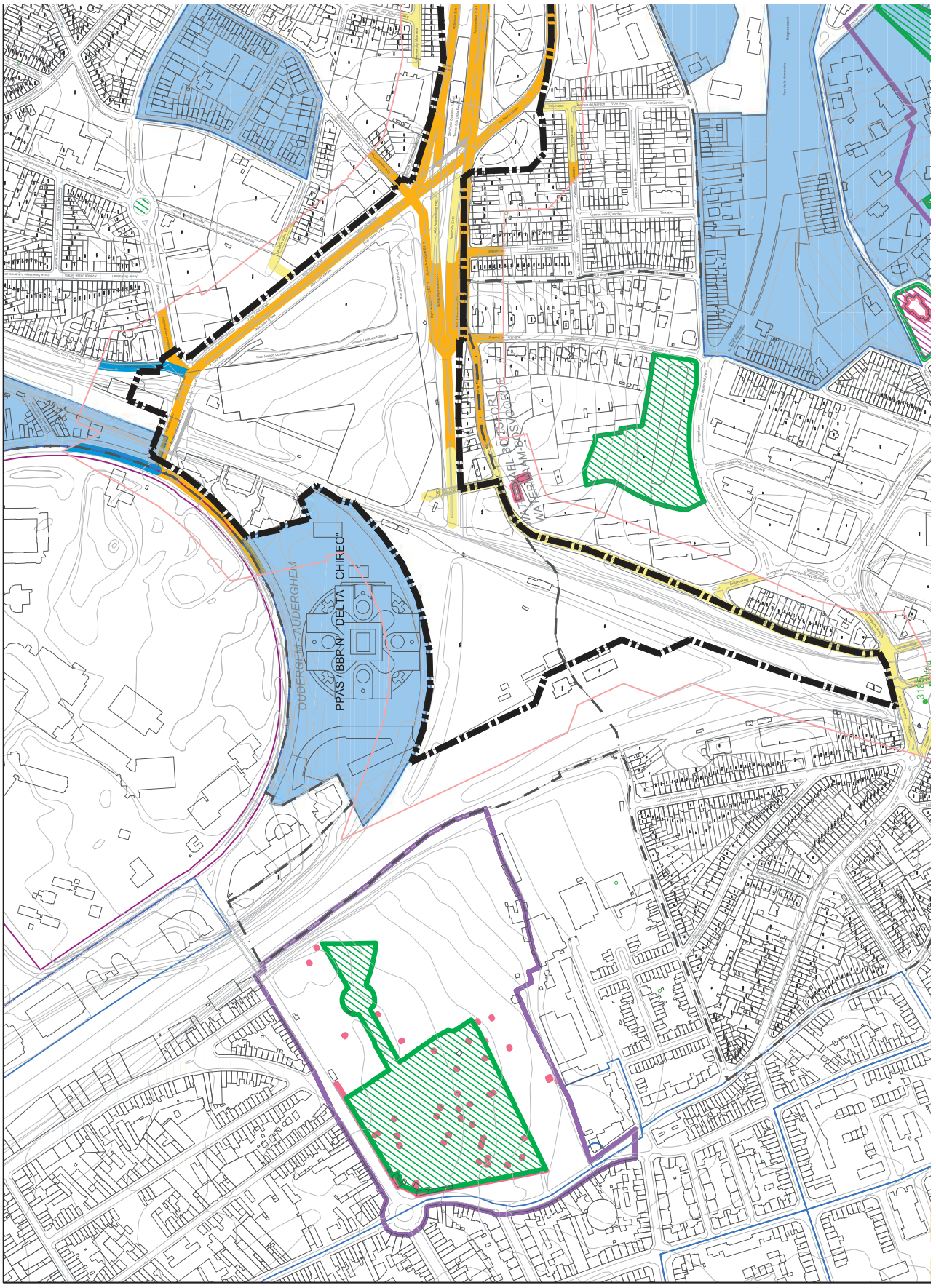
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

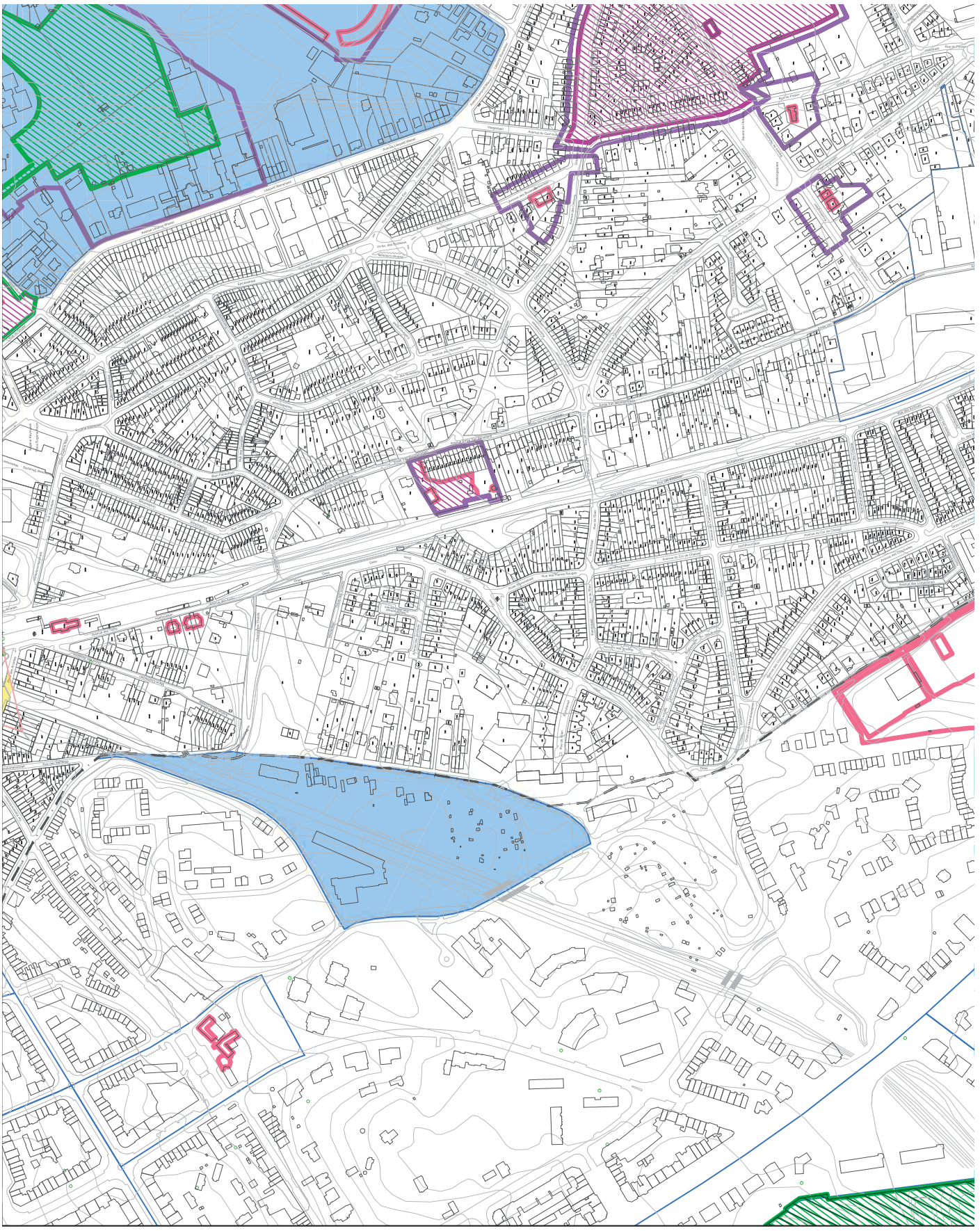
Le Ministre-Président

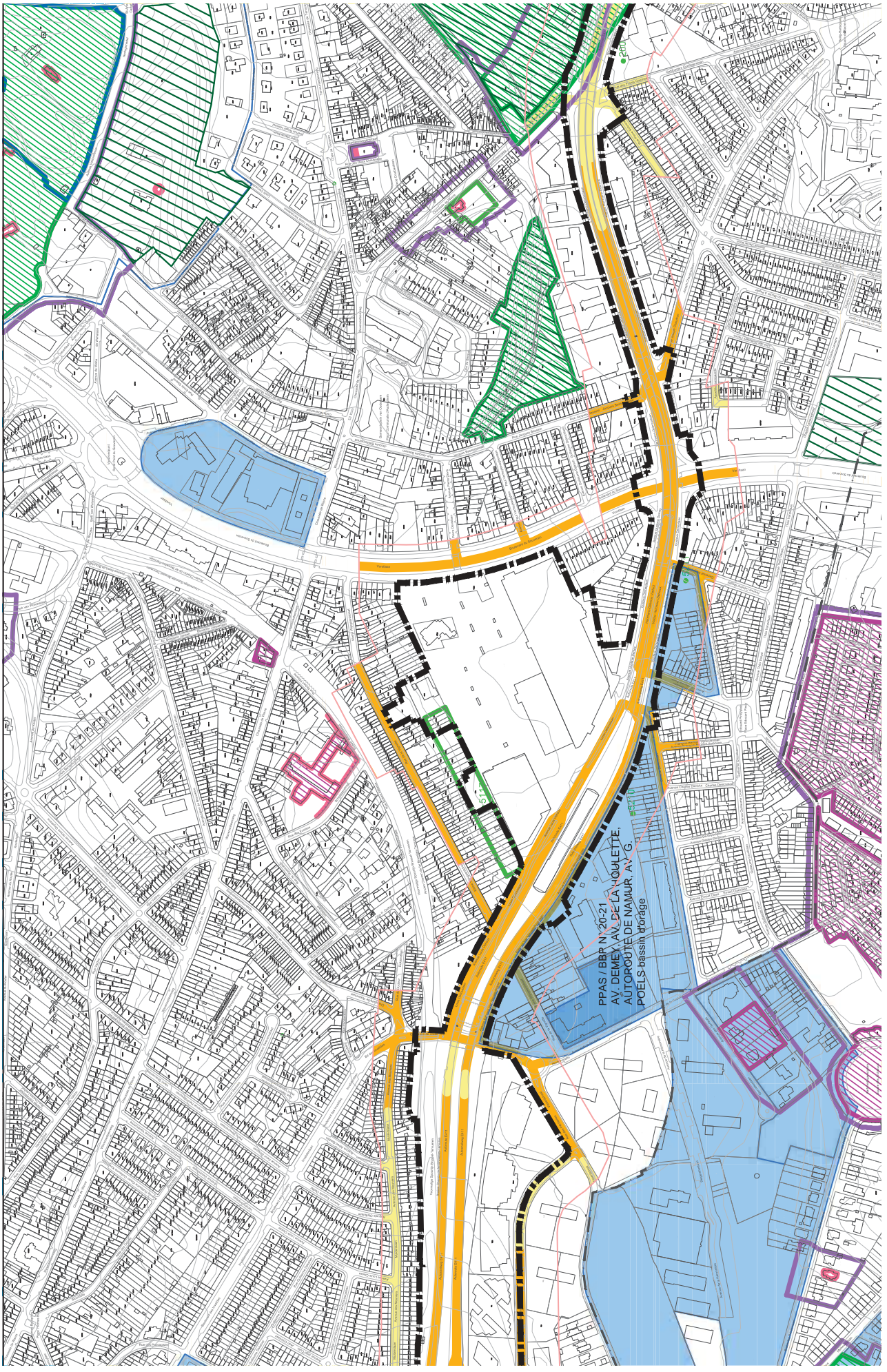
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

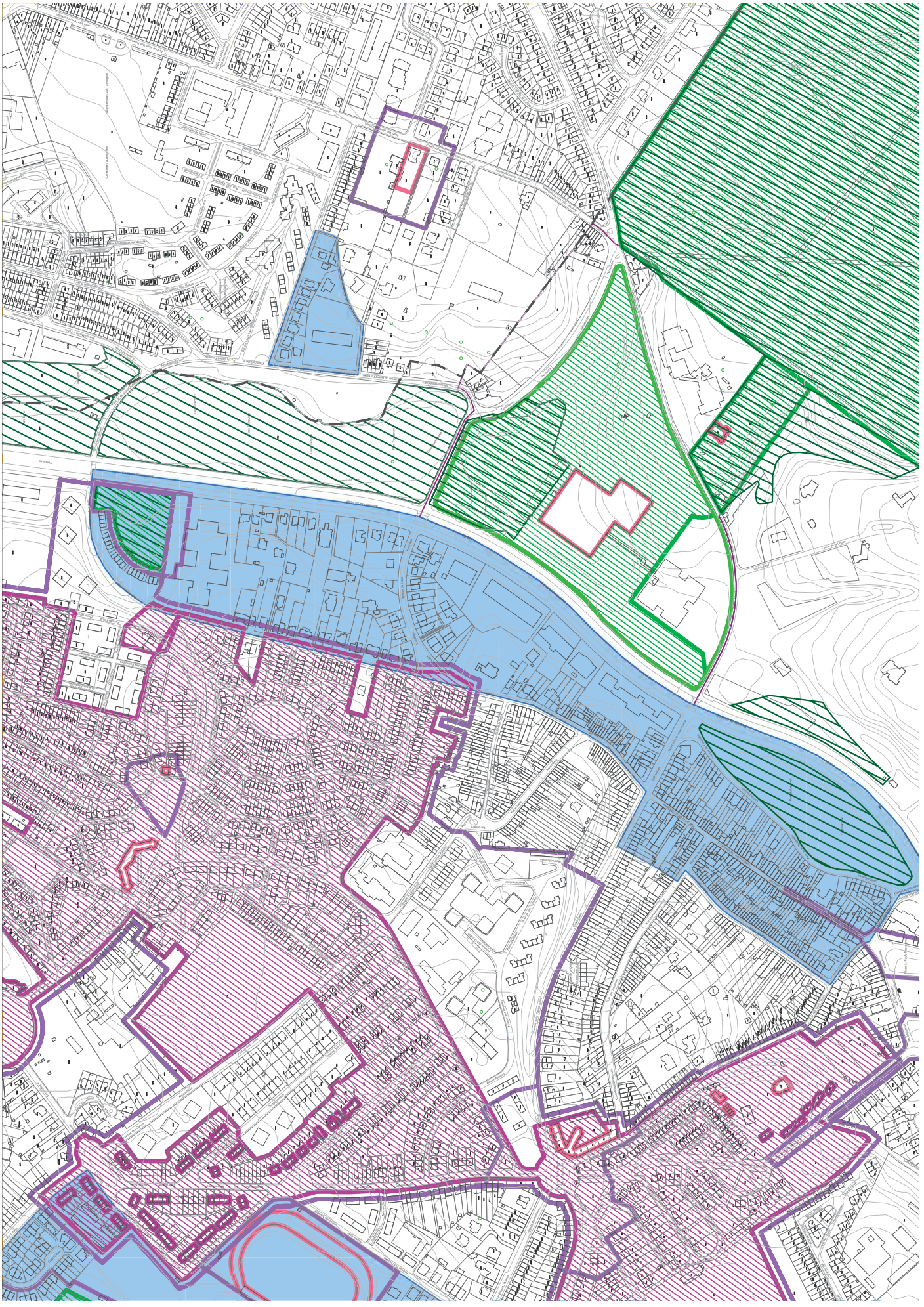
De Minister-President

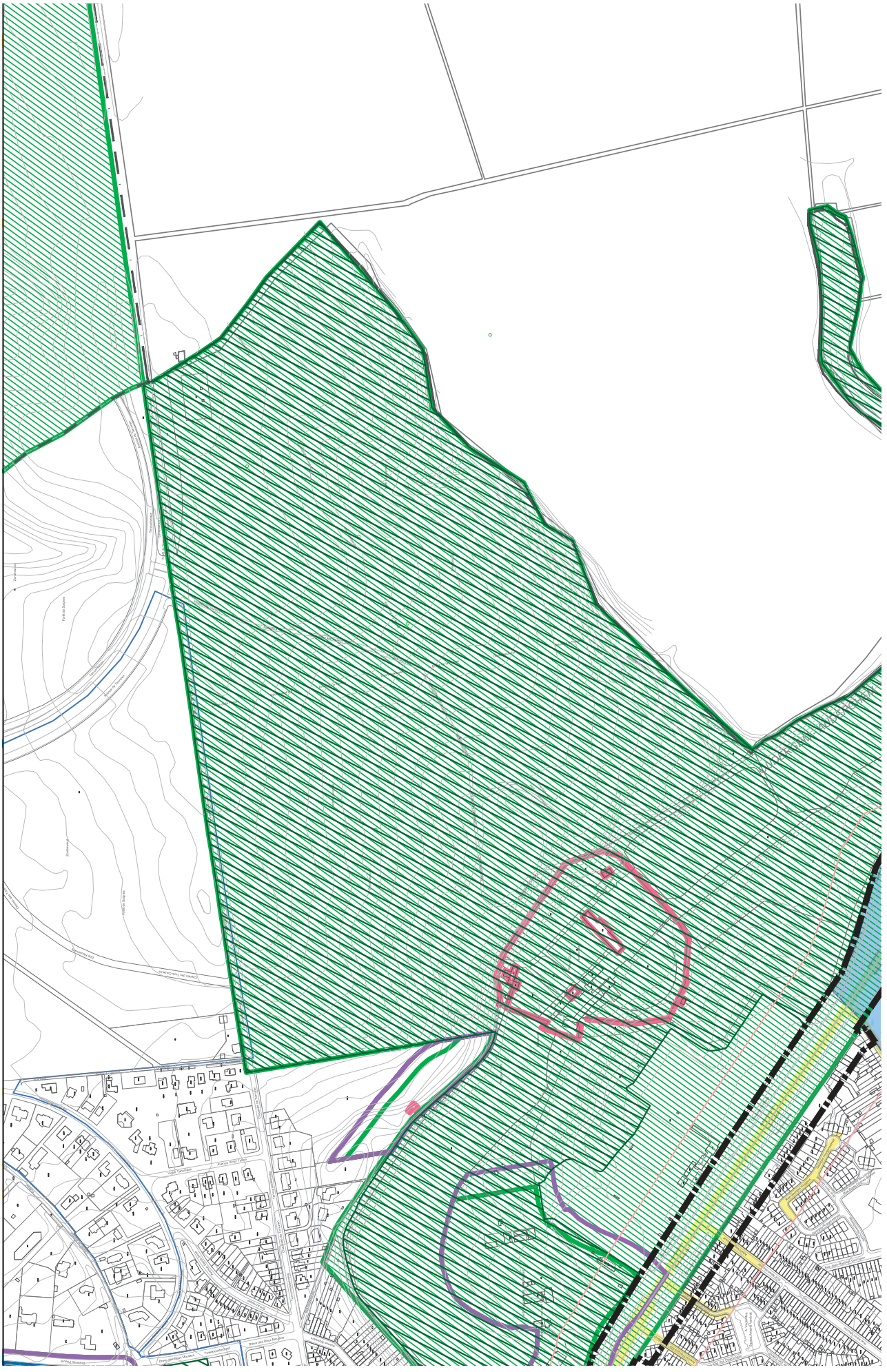
Rudi VERVOORT

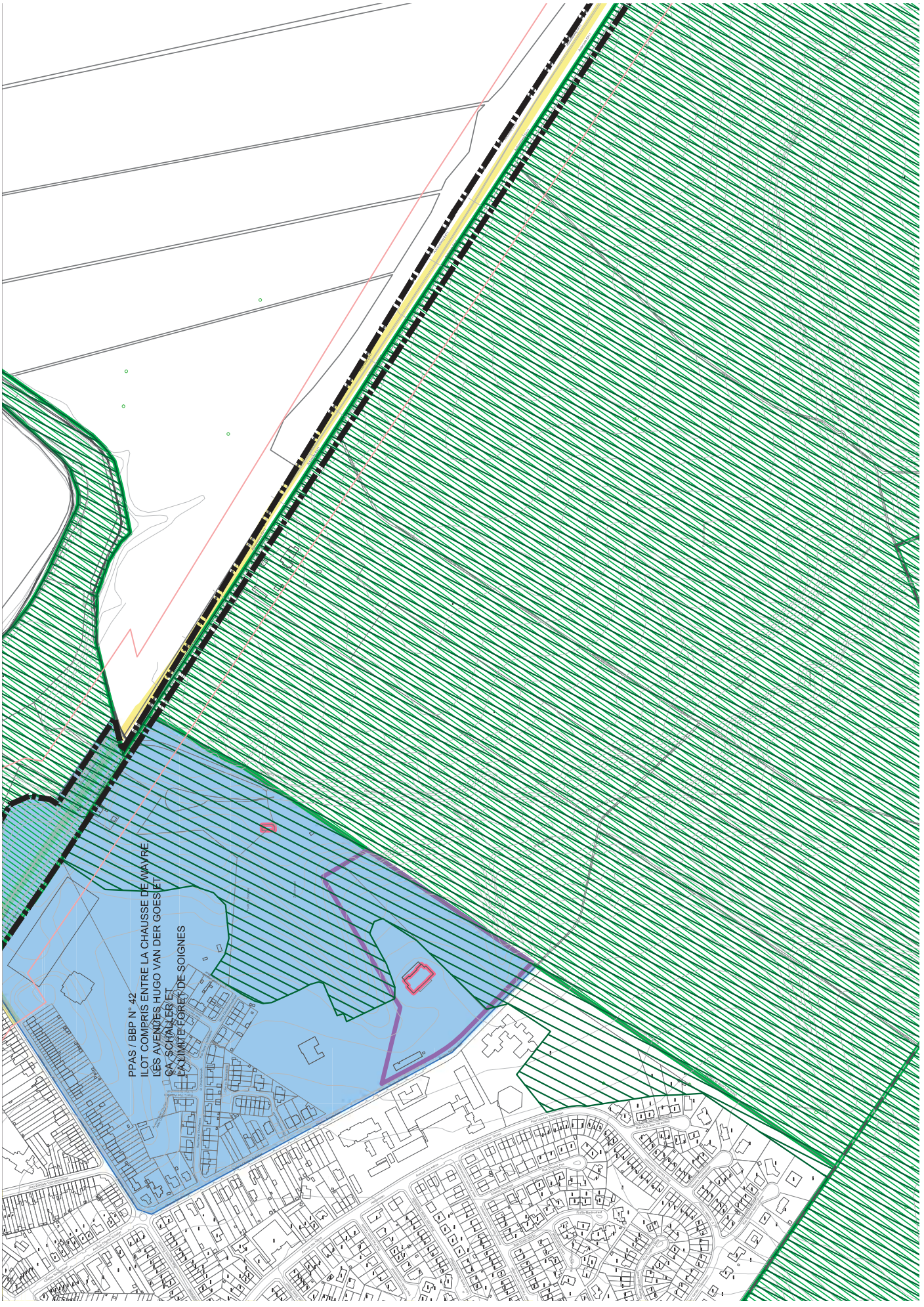

PPAS / BBN "DELTA - CHIREC"
OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERLOOLAAN - BOSSTRAAT
WATERLOOLAAN - BOSSTRAAT

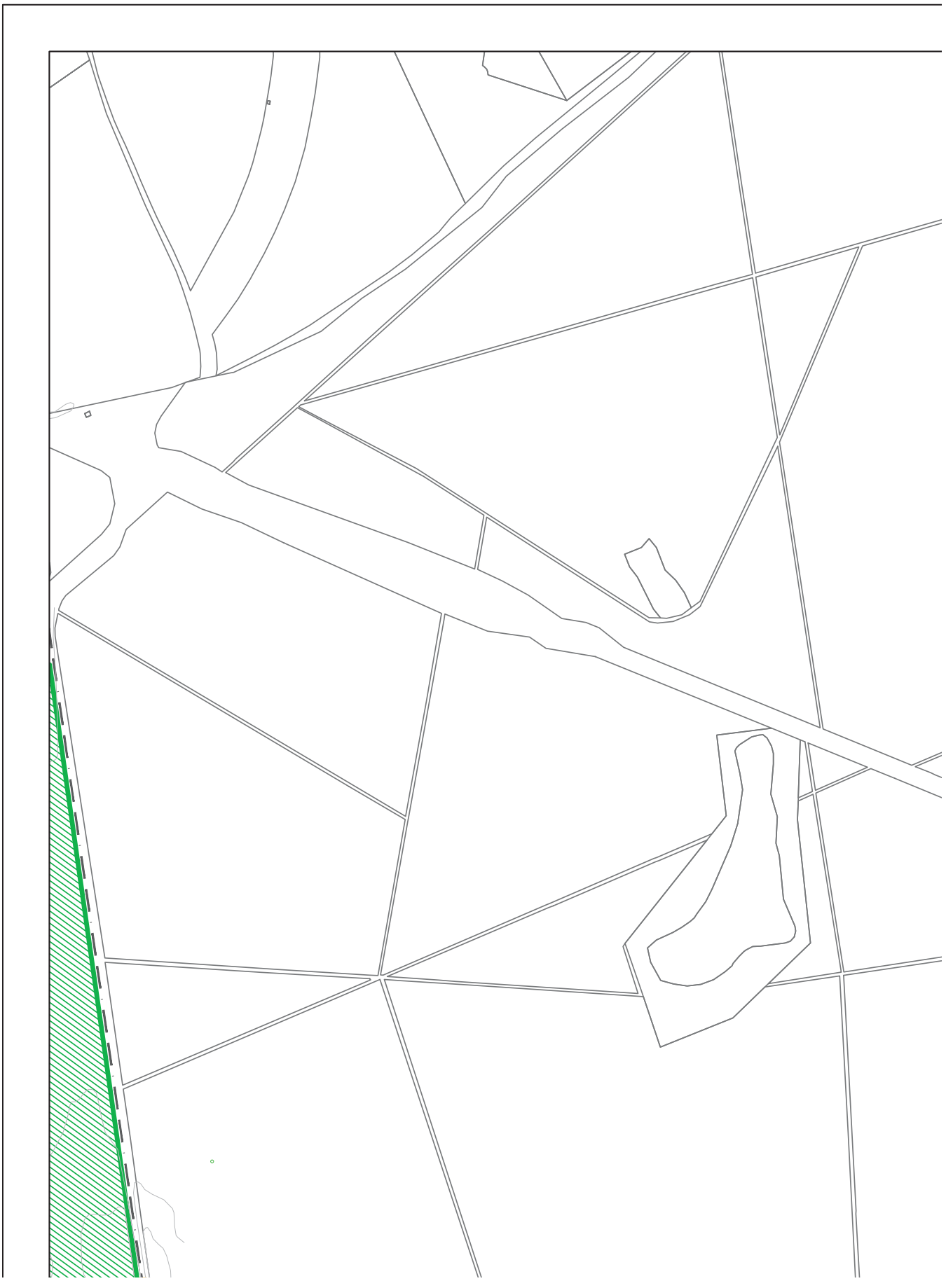


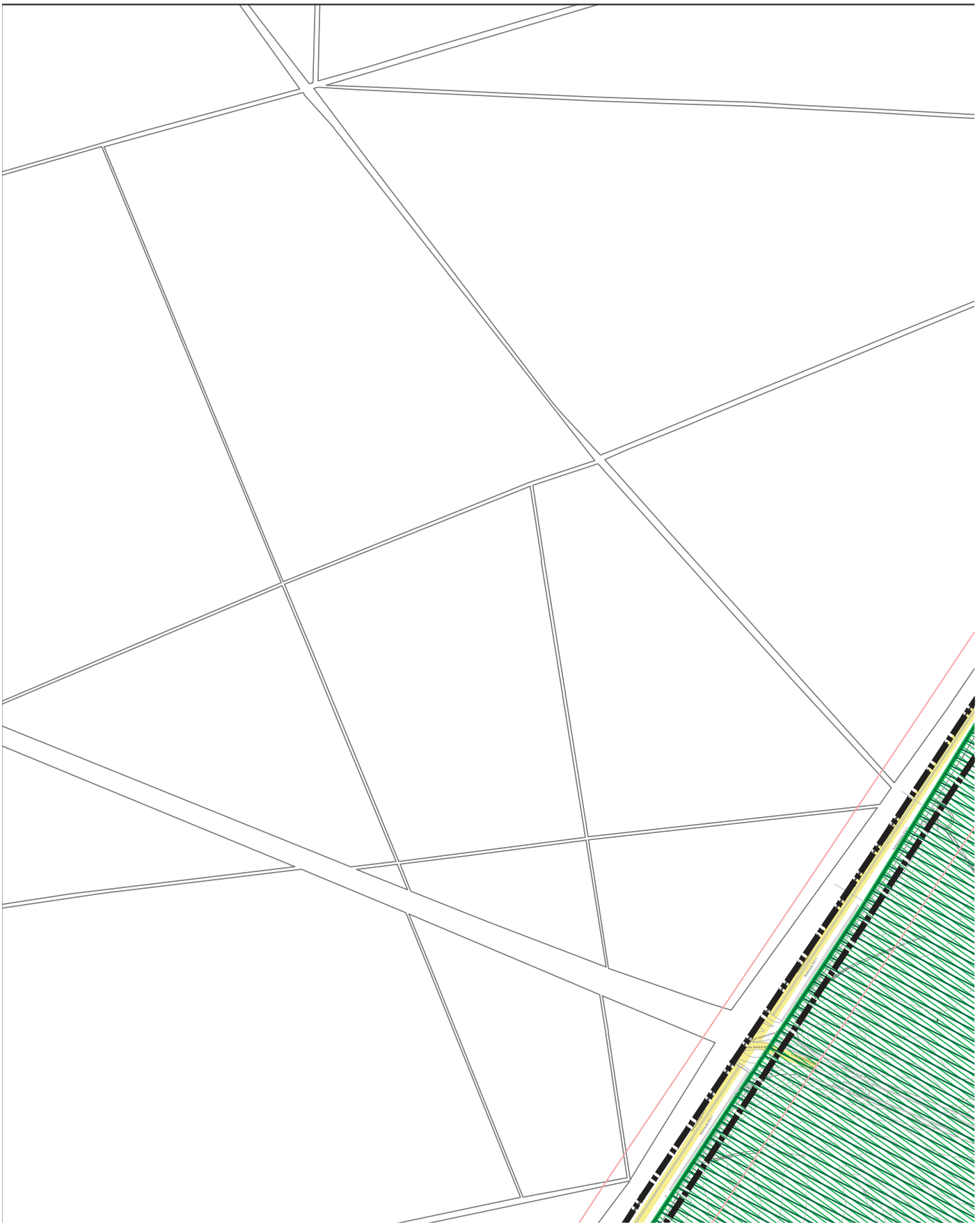

PPAS / BBP N°20-21
AV. DEMEY, AV. DE LA HOULETTE,
AUTOROUTE DE NAMUR, AV. G.
POELS bassin d'orage

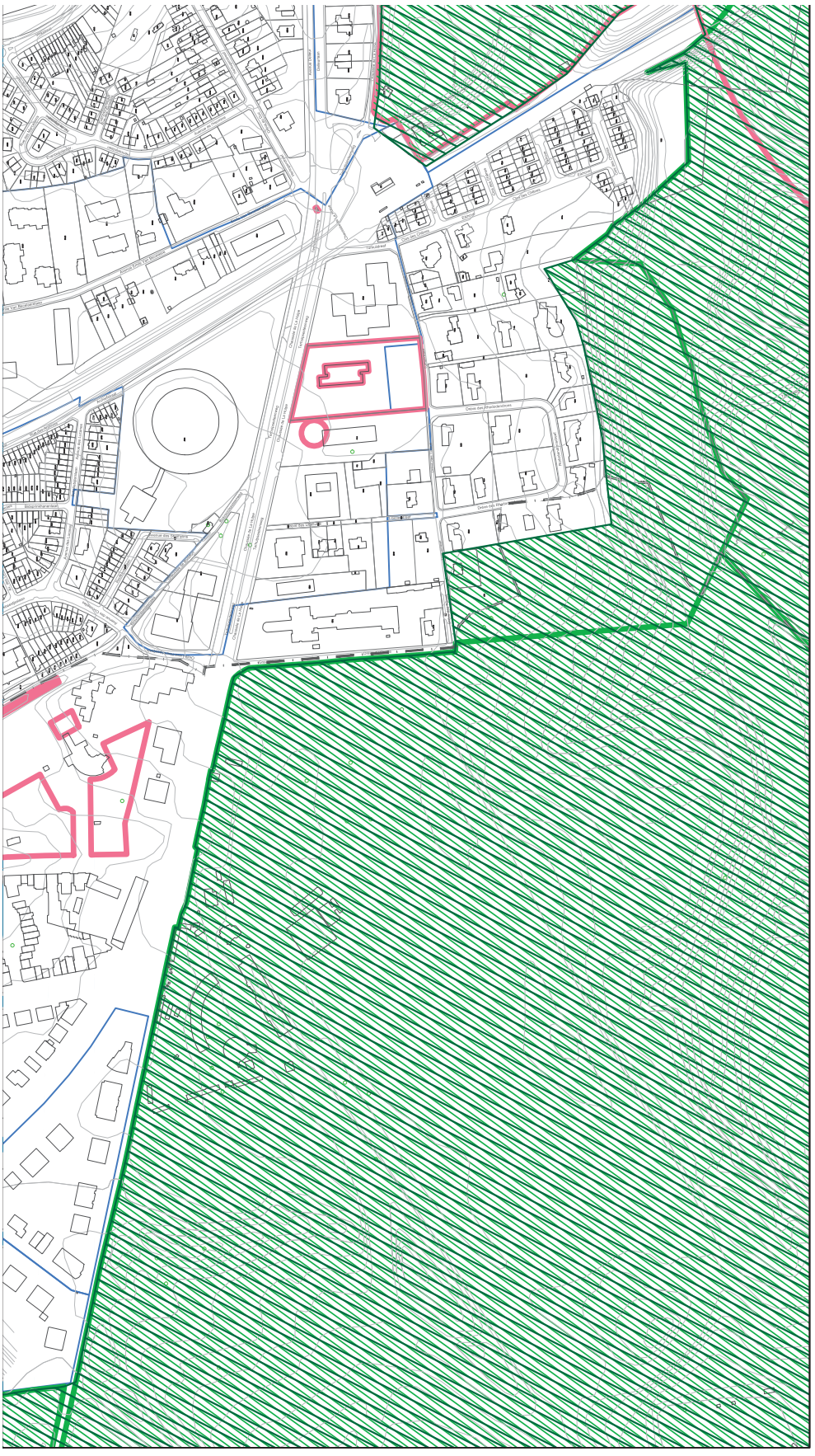


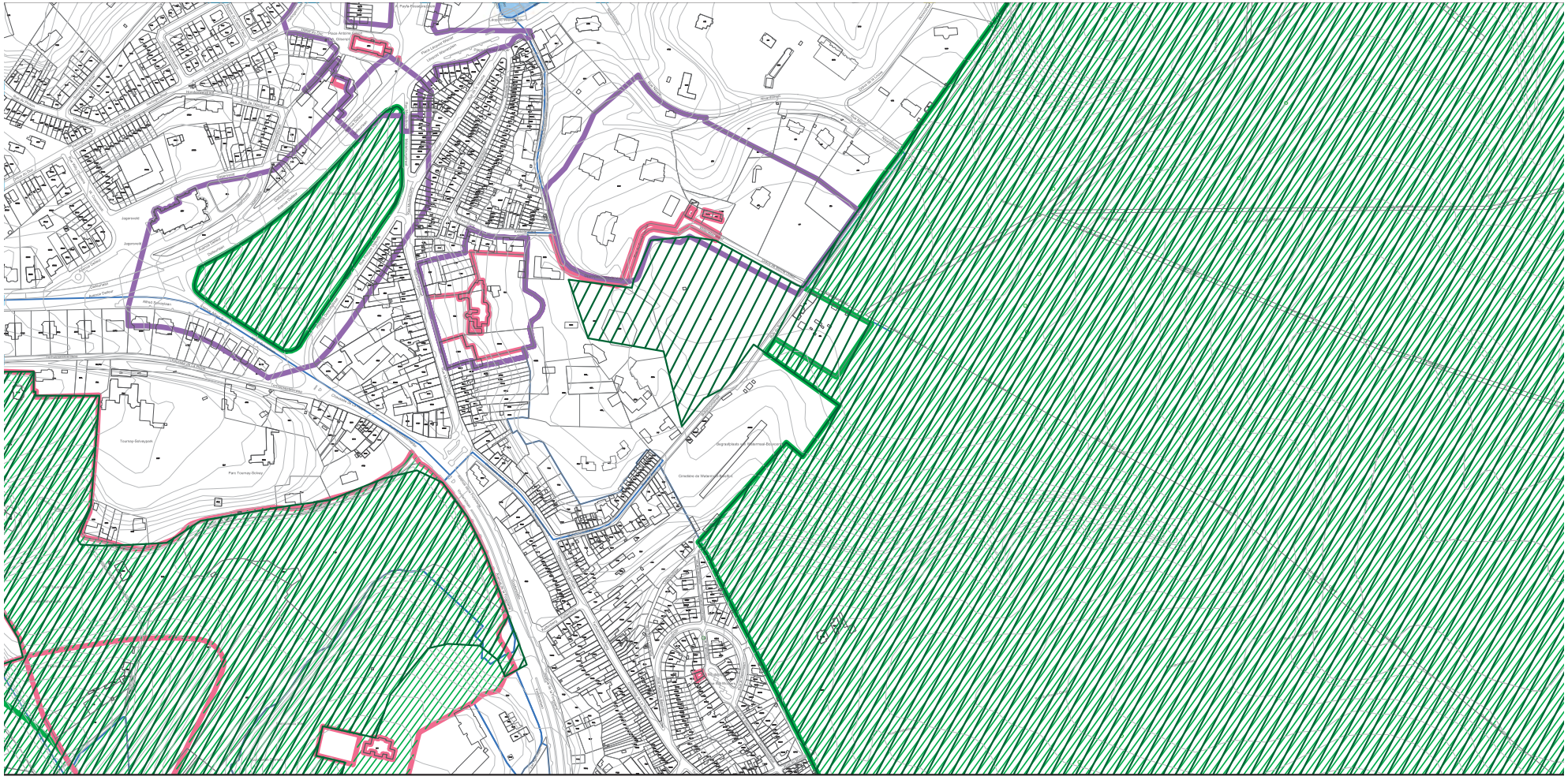



PPAS / BBP N° 42
ILOT COMPRIS ENTRE LA CHAUSSE DE WAVRE,
LES AVENUES HUGO VAN DER GOES ET
CA. SCHALLER ET
LA LIMITE FORET DE SOIGNES









FOND DE PLAN

GRONDPLAN

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

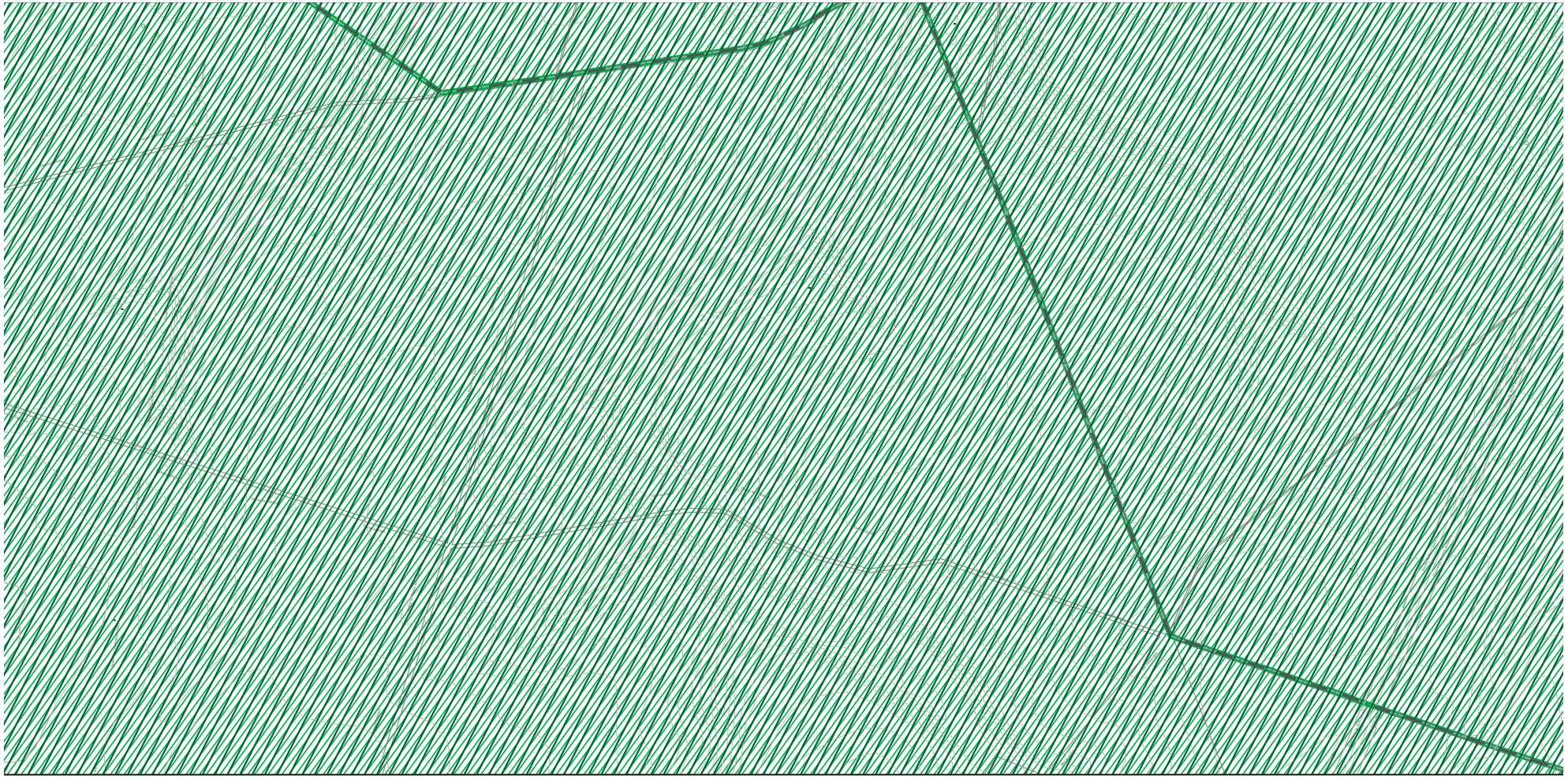
OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	- - - -	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	- - - -	GEMEENTEGRENS

ACCESSIBILITE LINEAIRE

TOEGANKELIJKHEID LIJNEN

ZONE A		ZONE A
ZONE B		ZONE B
ZONE C		ZONE C



LEGENDE

PPAS

BBP's

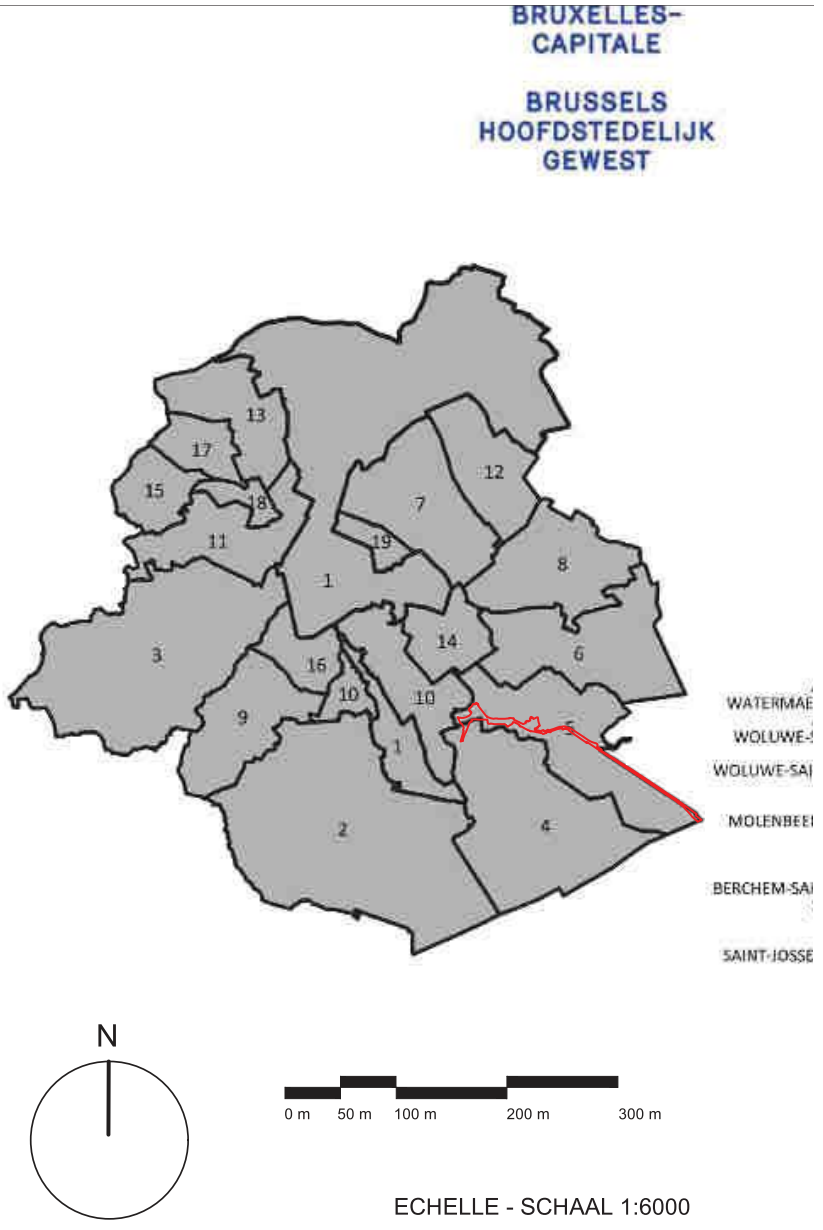
PPAS

BBP

RÉGION DE

PATRIMOINE		PATRIMONIUM
MONUMENT		MONUMENT
SITE		LANDSCHAP
ENSEMBLE + MONUMENT		GEHEEL + MONUMENT
ZONE DE PROTECTION		VRIJWARINGZONE
NATURA 2000		NATURA 2000
INVENTARIS		INVENTARIS
ARBES REMARQUABLES		OPMERKELIJKE BOMEN

200	Châtaignier / Tamme kastanje Circonférence / Omtrek: 388 cm Hauteur / Hoogte: x
3184	Faux-cyprès de Lawson / Dwerg- of schijncipres Circonférence / Omtrek: 155 cm Hauteur / Hoogte: 17 m
3185	Cerisier du Japon / Japanse sierkers Circonférence / Omtrek: 208 cm Hauteur / Hoogte: 6 m
5117	Saule blanc / Gewone wilg Circonférence / Omtrek: 382 cm Hauteur / Hoogte: 20 m
5210	Peuplier du Canada / Canadese populier Circonférence / Omtrek: 460 cm Hauteur / Hoogte: x
5211	Peuplier grisard / Grauwe Abeel Circonférence / Omtrek: 193 cm Hauteur / Hoogte: x



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

4

PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL
REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME - accessibilité
BIJZONDERE BESTEMMINGSPLANNEN
GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING - toegankelijkheid

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

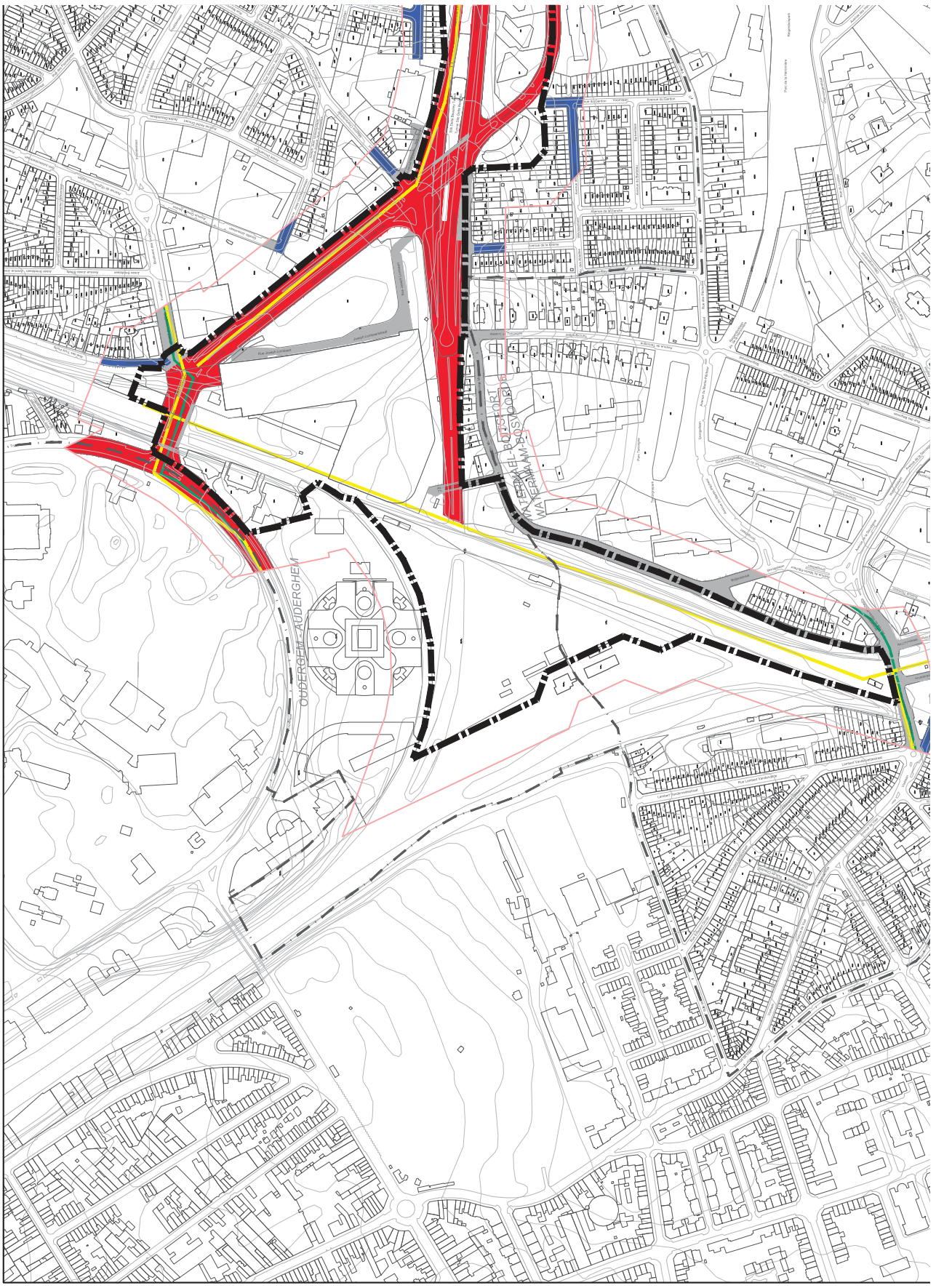
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

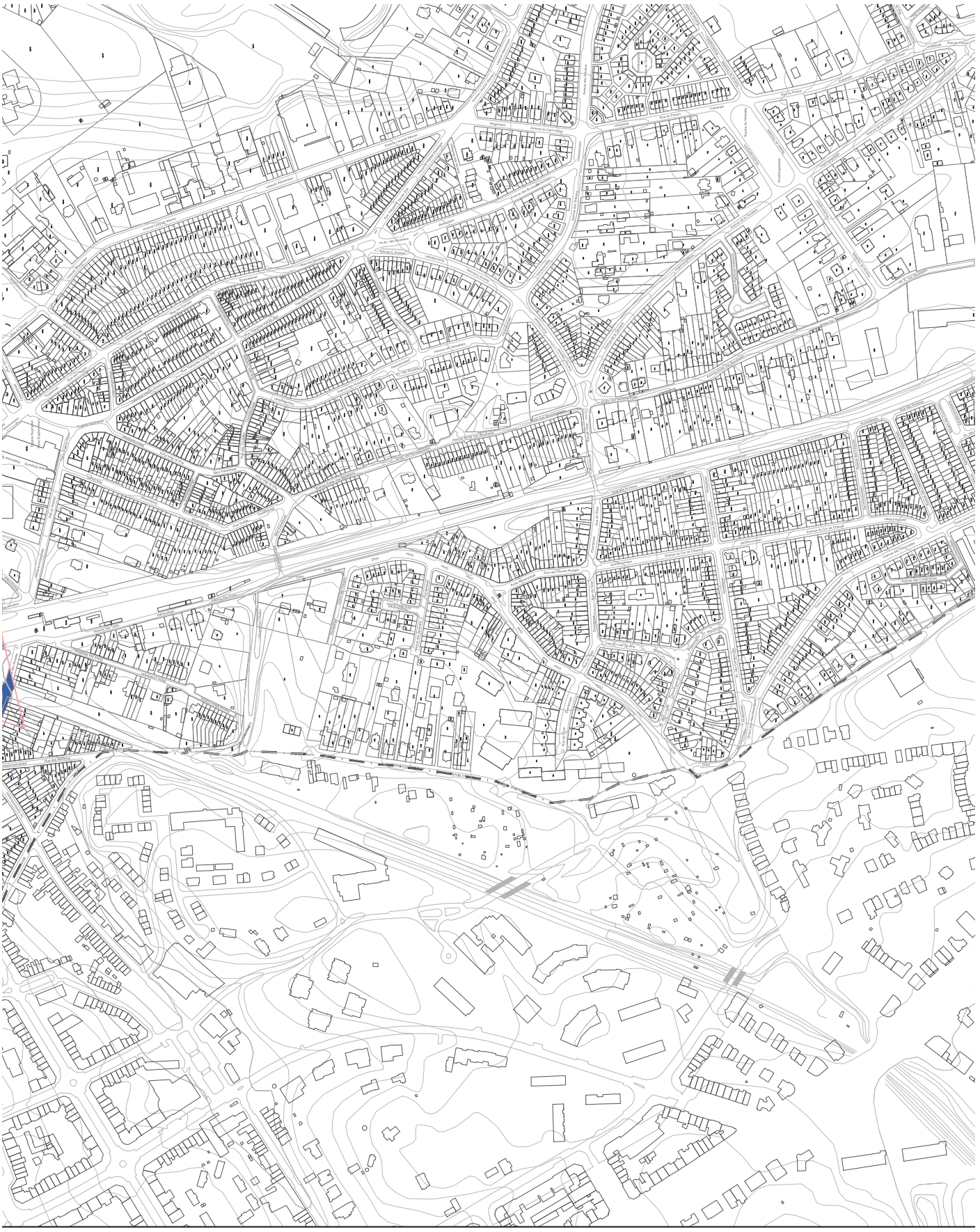
Le Ministre-Président

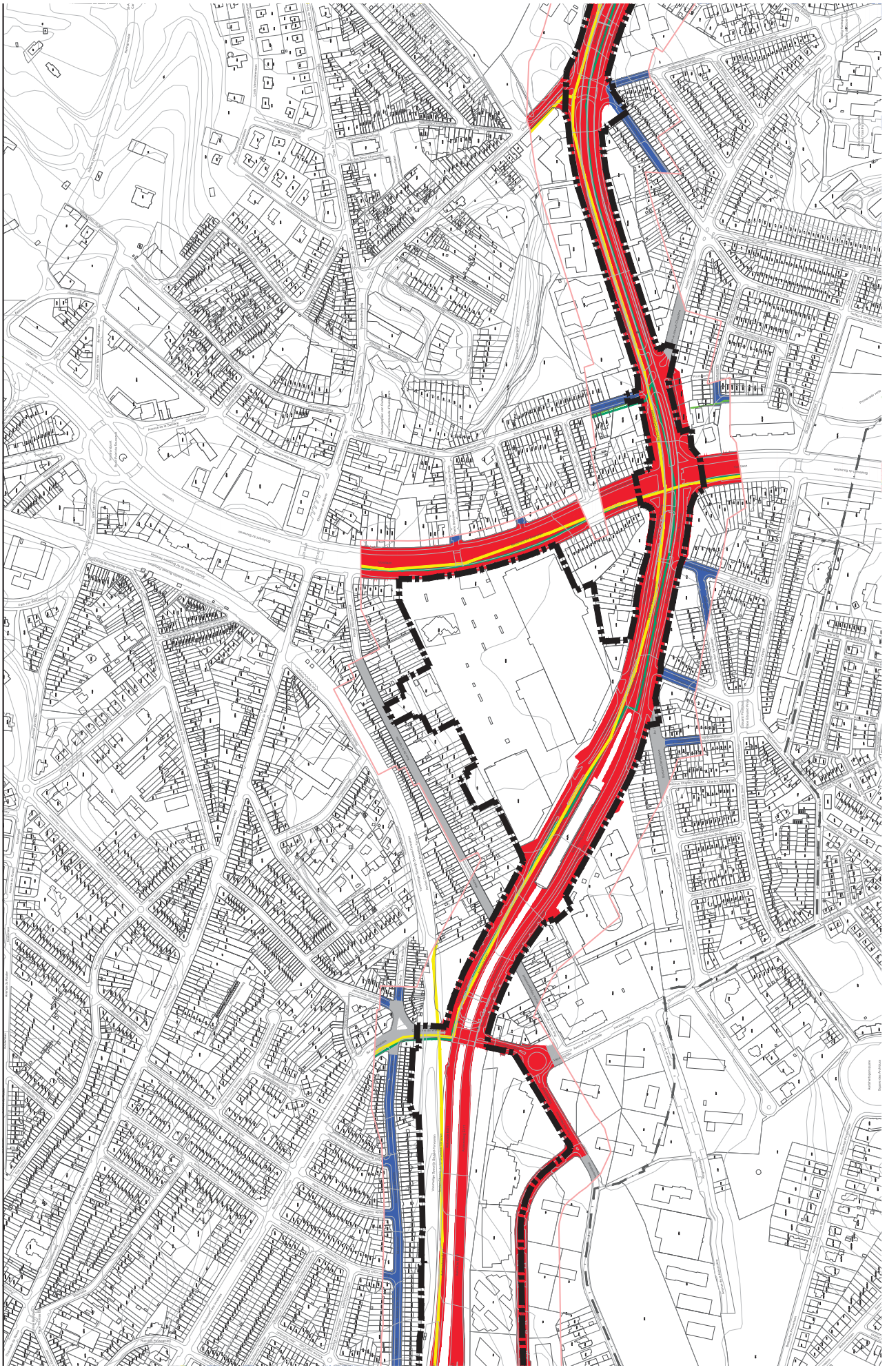
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE



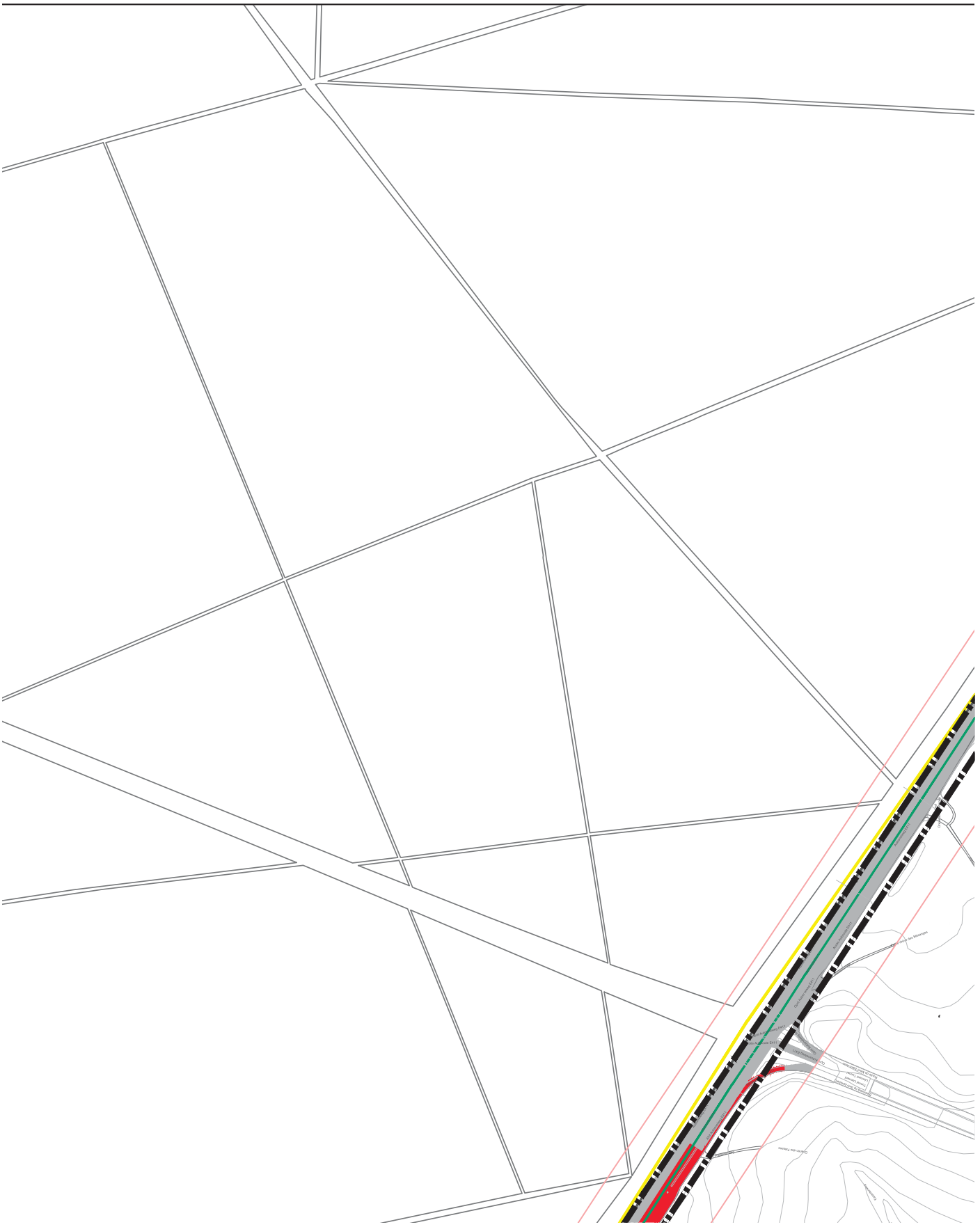





OUDERGEM - AUDERGHEM











FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

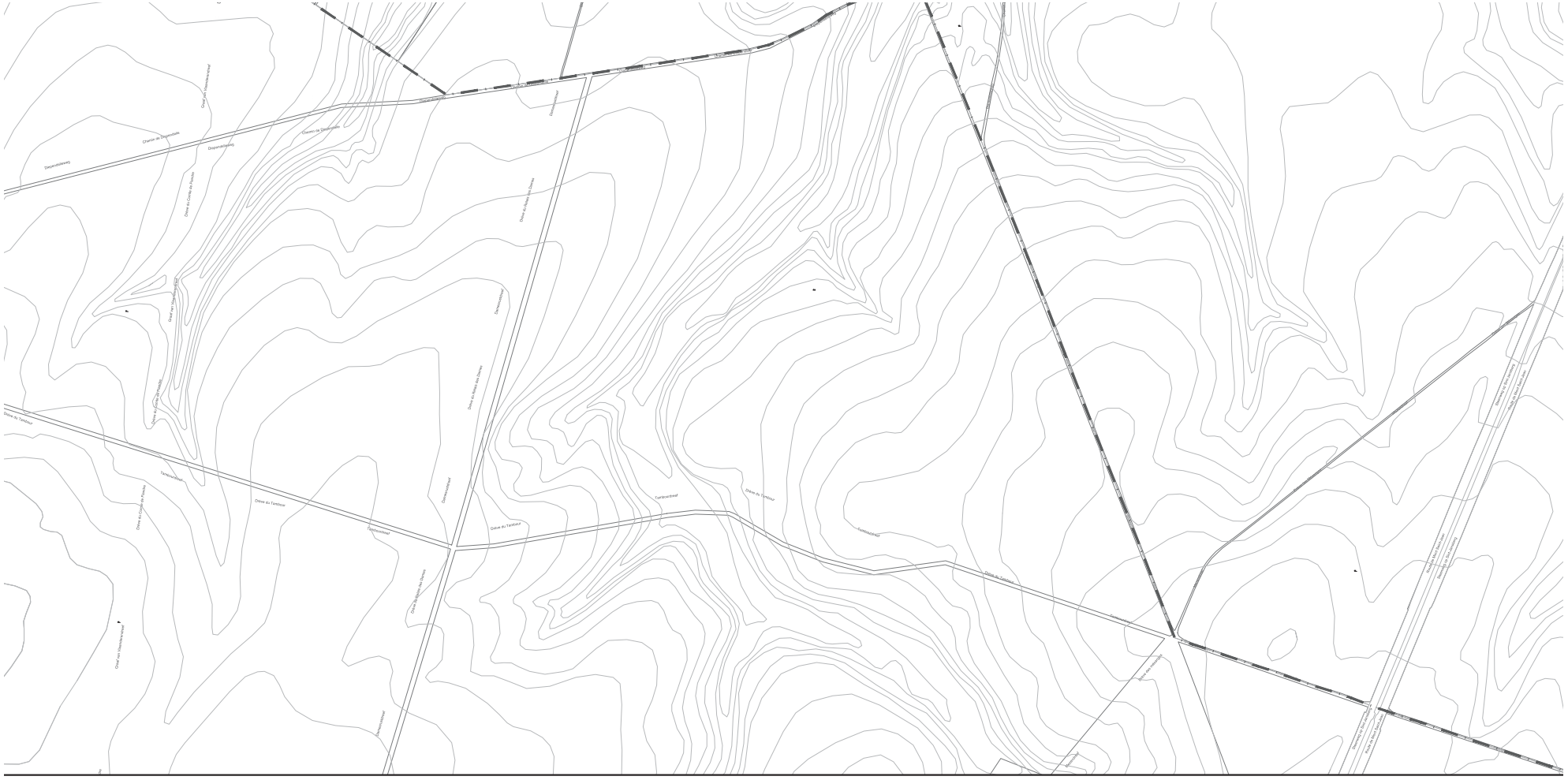
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

LIMITES DES PARCELLES	———	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	▬ ▬ ▬	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	▬ ▬ ▬	GEMEENTEGRENS



LEGENDE

MOBILITE

ZONES 30

ZONE SANS RESTRICTION

MOBILITEIT

ZONES 30

ONBEPERKTE ZONE

RÉGION DE

VOIRIE RÉGIONALE — GEWESTWEGEN

VELO — FIETS

ICR (C,4 & 5) — GFR (C,4 & 5)

RER — FIETS GEN

PROMENADE VERTE — GROENE WANDELING



ECHELLE - SCHAAL 1:6000

PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

5 STATUS DES VOIRIES
STATUS VAN WEGEN

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

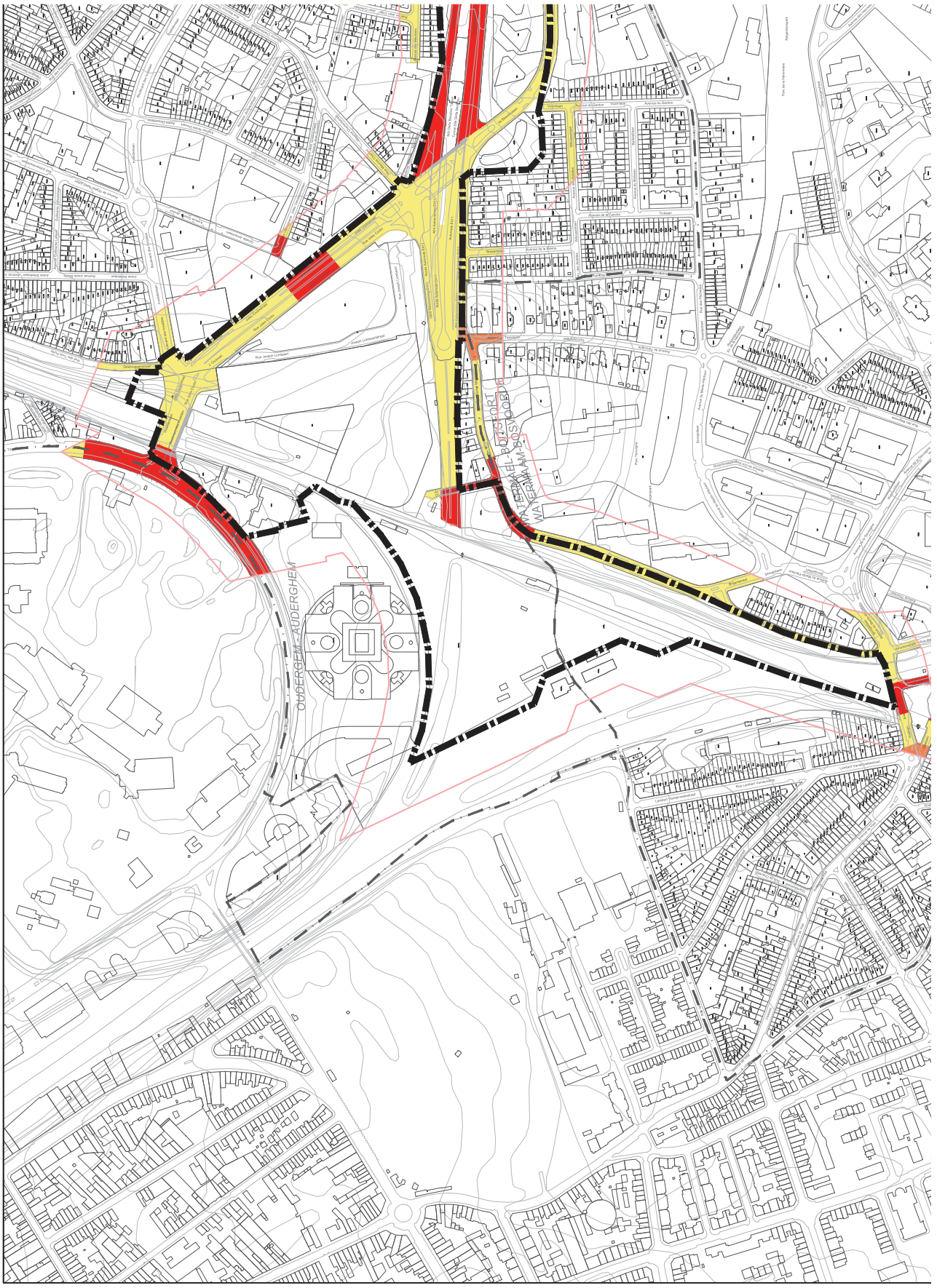
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

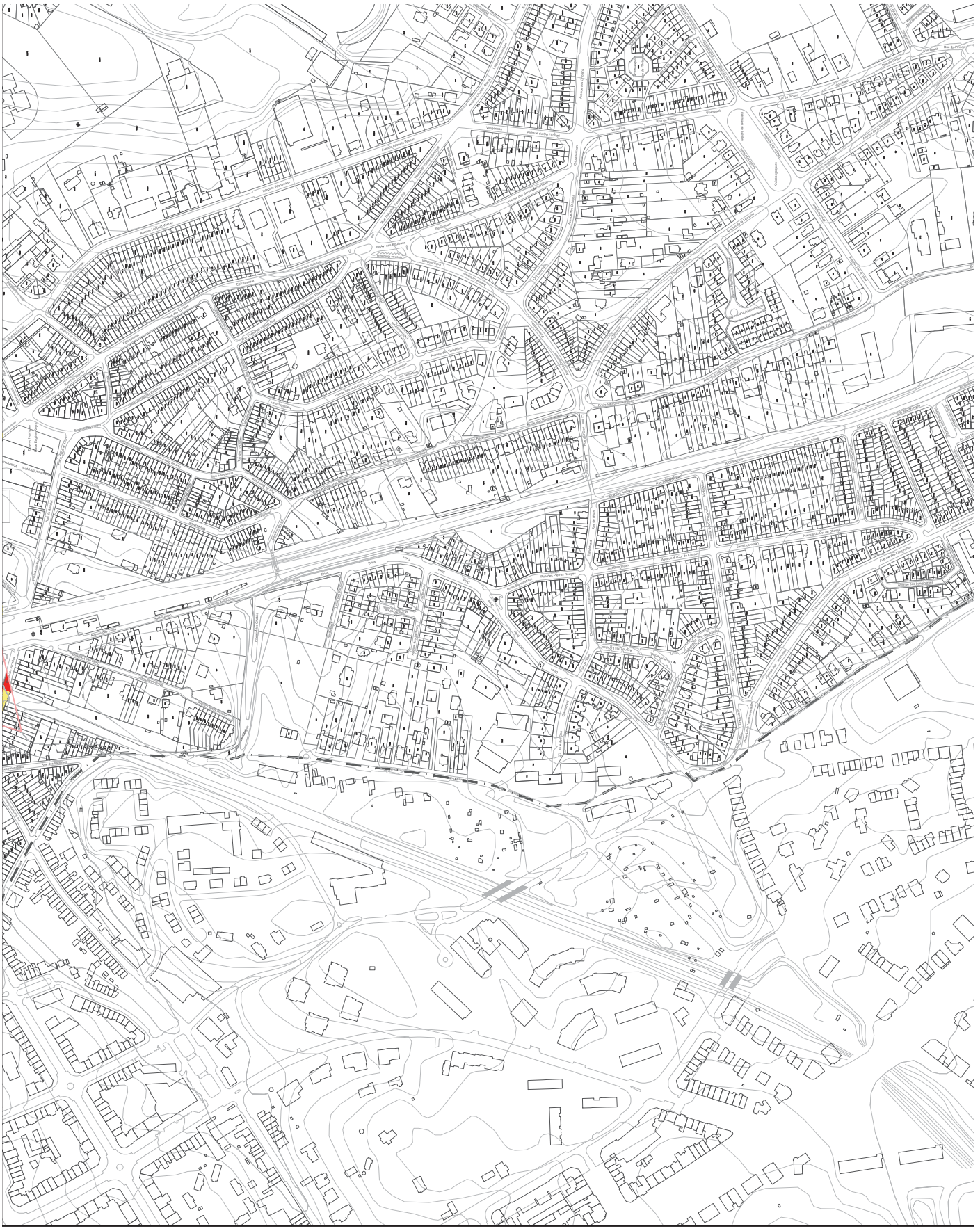
Le Ministre-Président

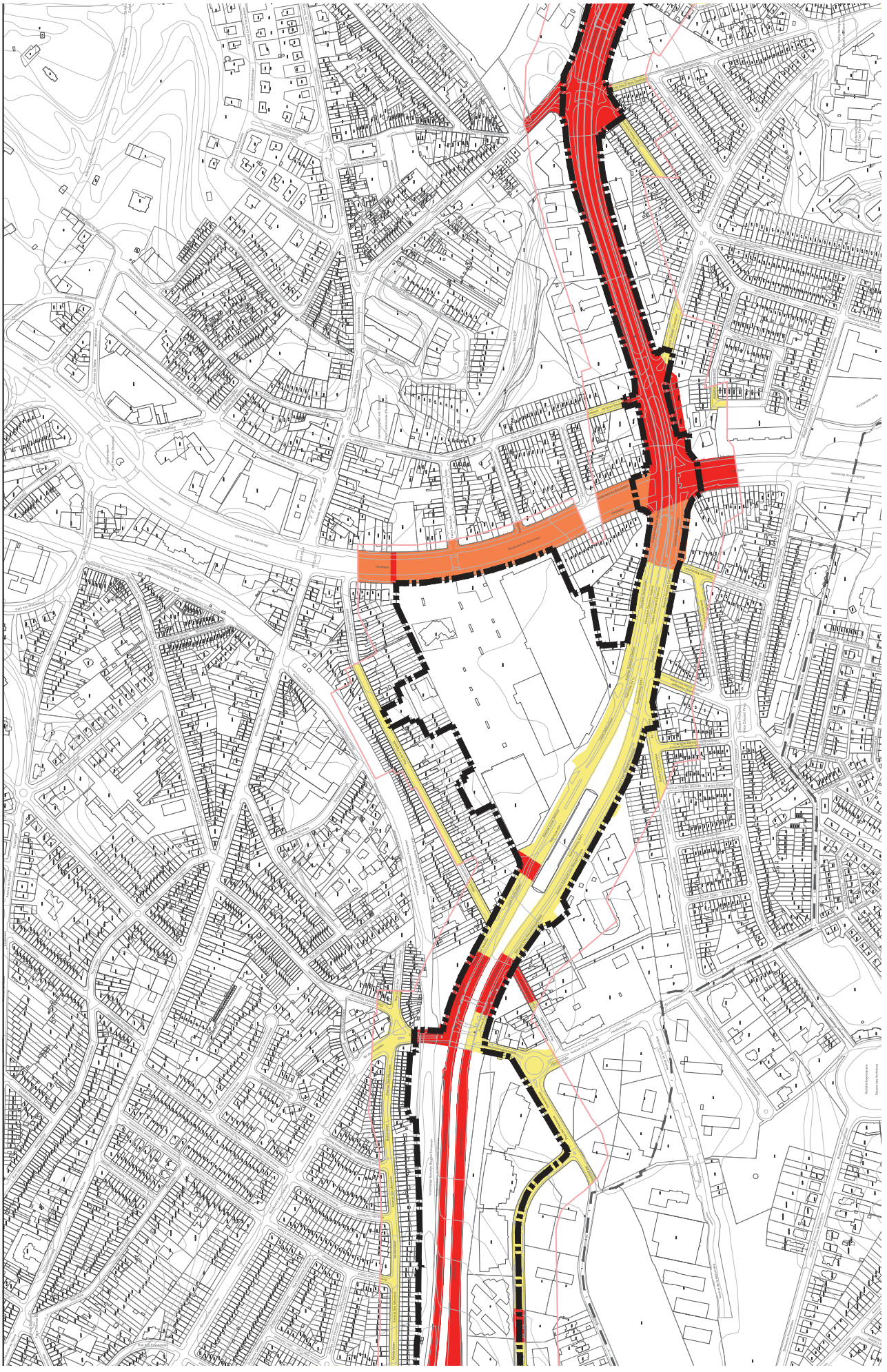
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT

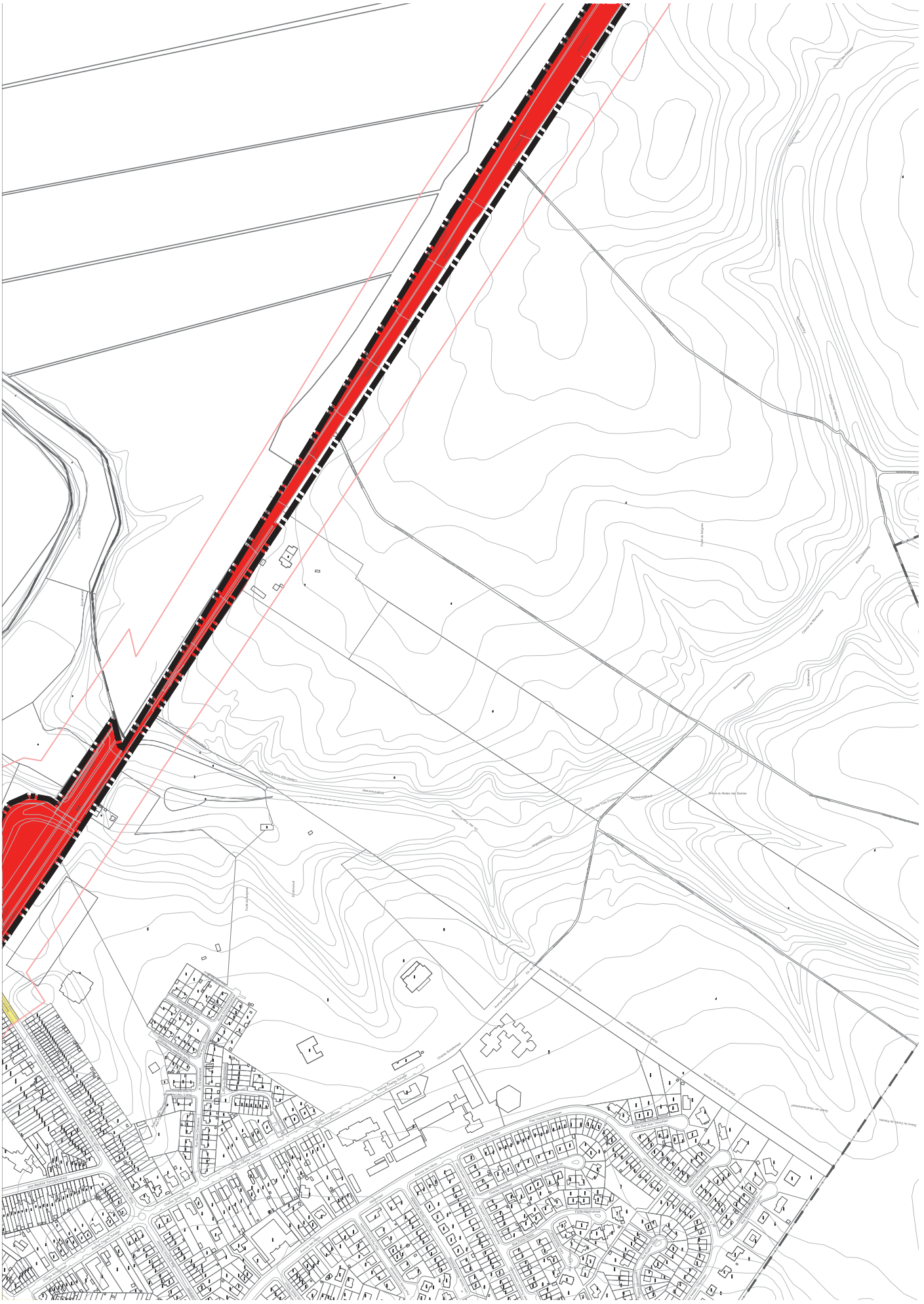

OUDERGEM - AUDERGHEM
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE



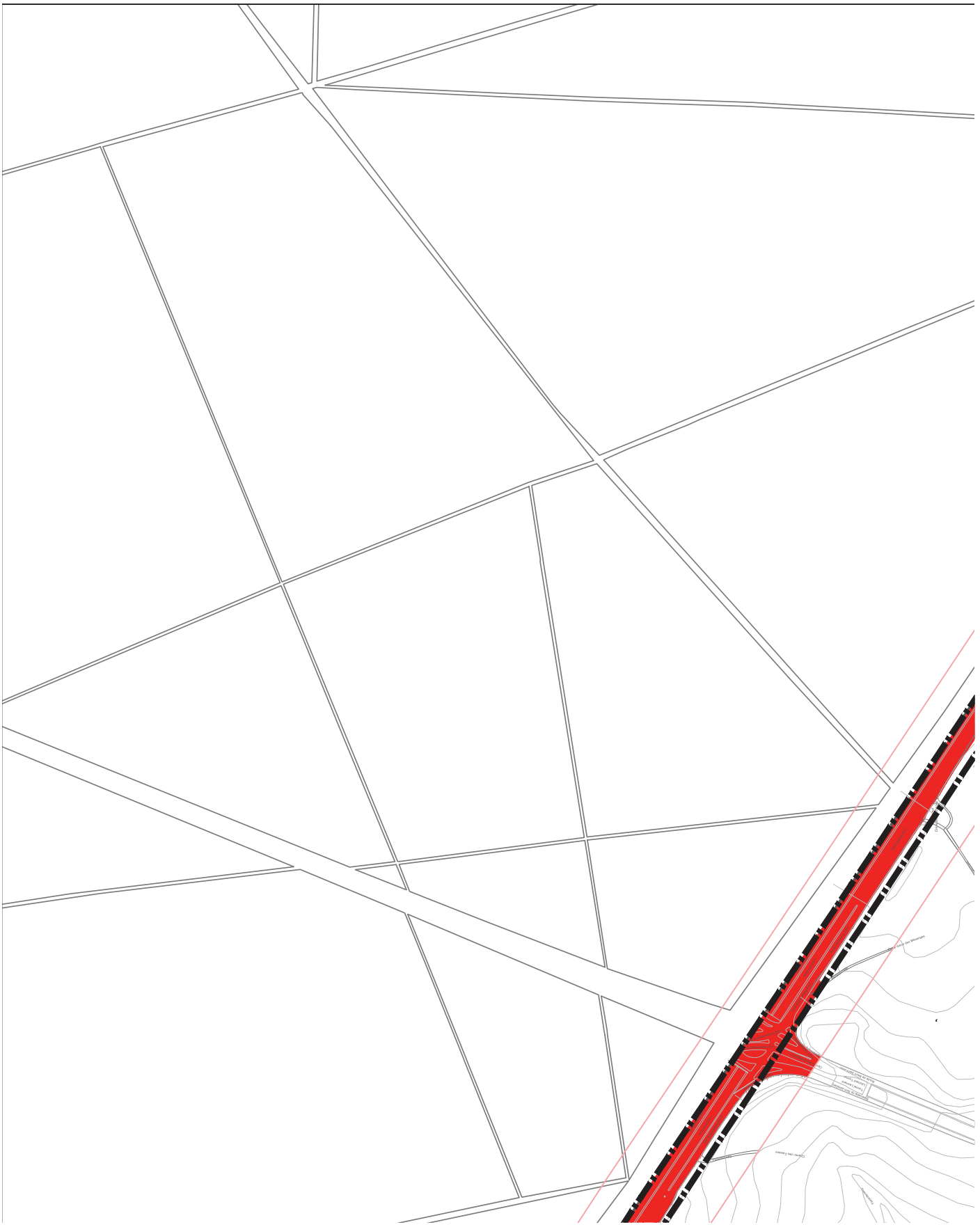





OUDERGEM - AUDERGHEM











FOND DE PLAN

LIMITES DU PAD

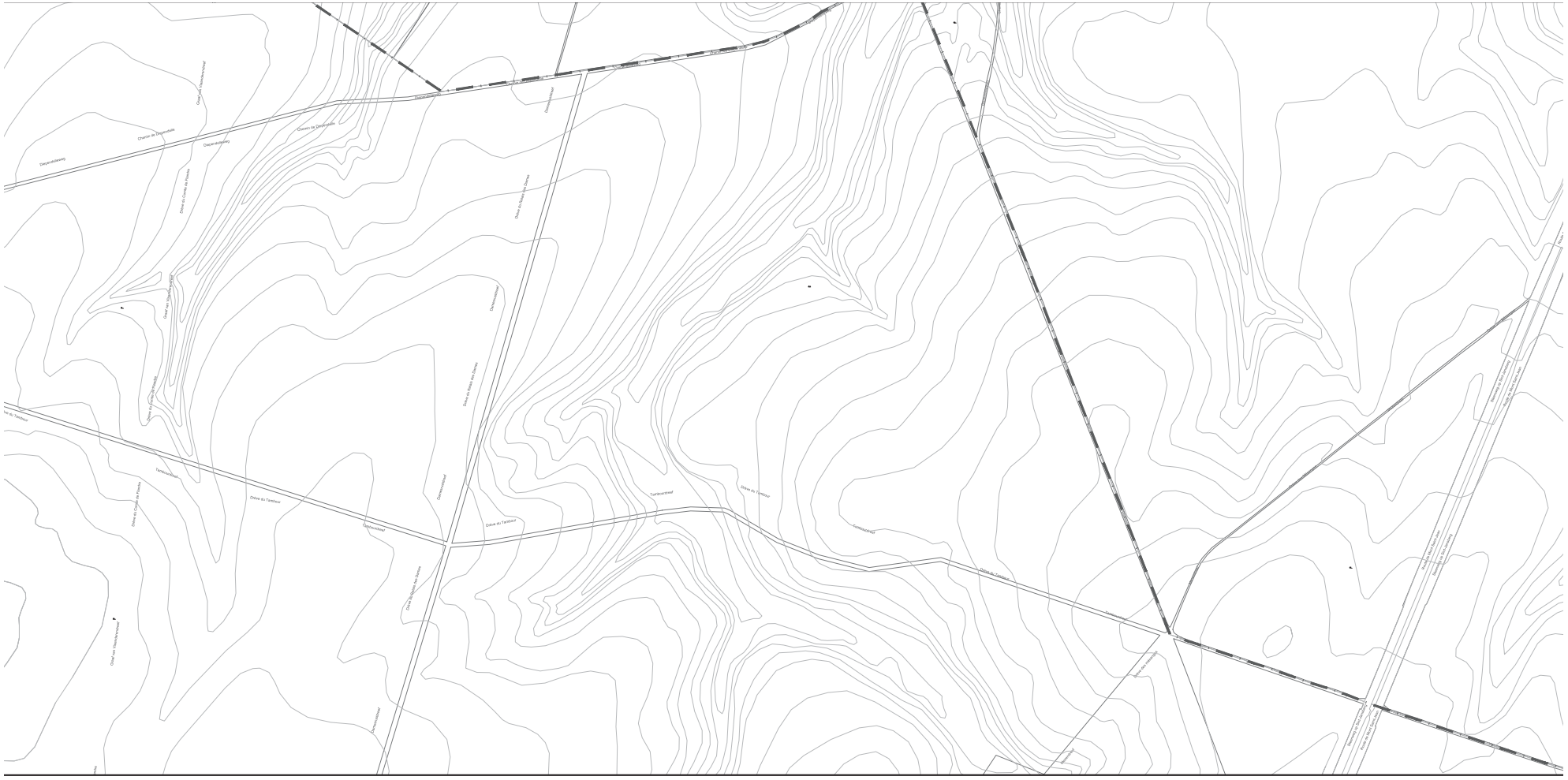
TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

GRONDPLAN

GRENZEN VAN HET PAD

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

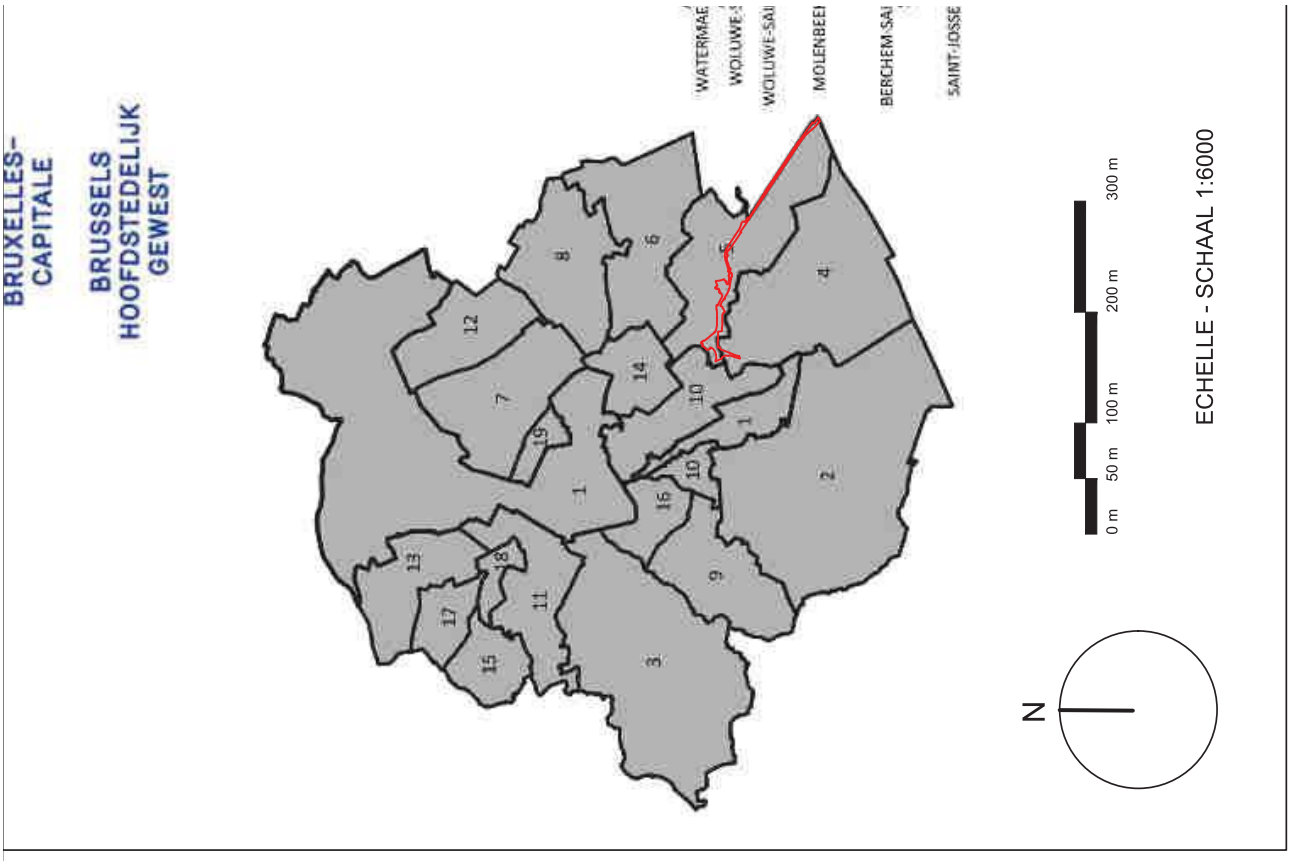
LIMITES DES PARCELLES	————	PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE	▬ ▬ ▬	GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE	▬ ▬ ▬	GEMEENTEGRENS



LEGENDE

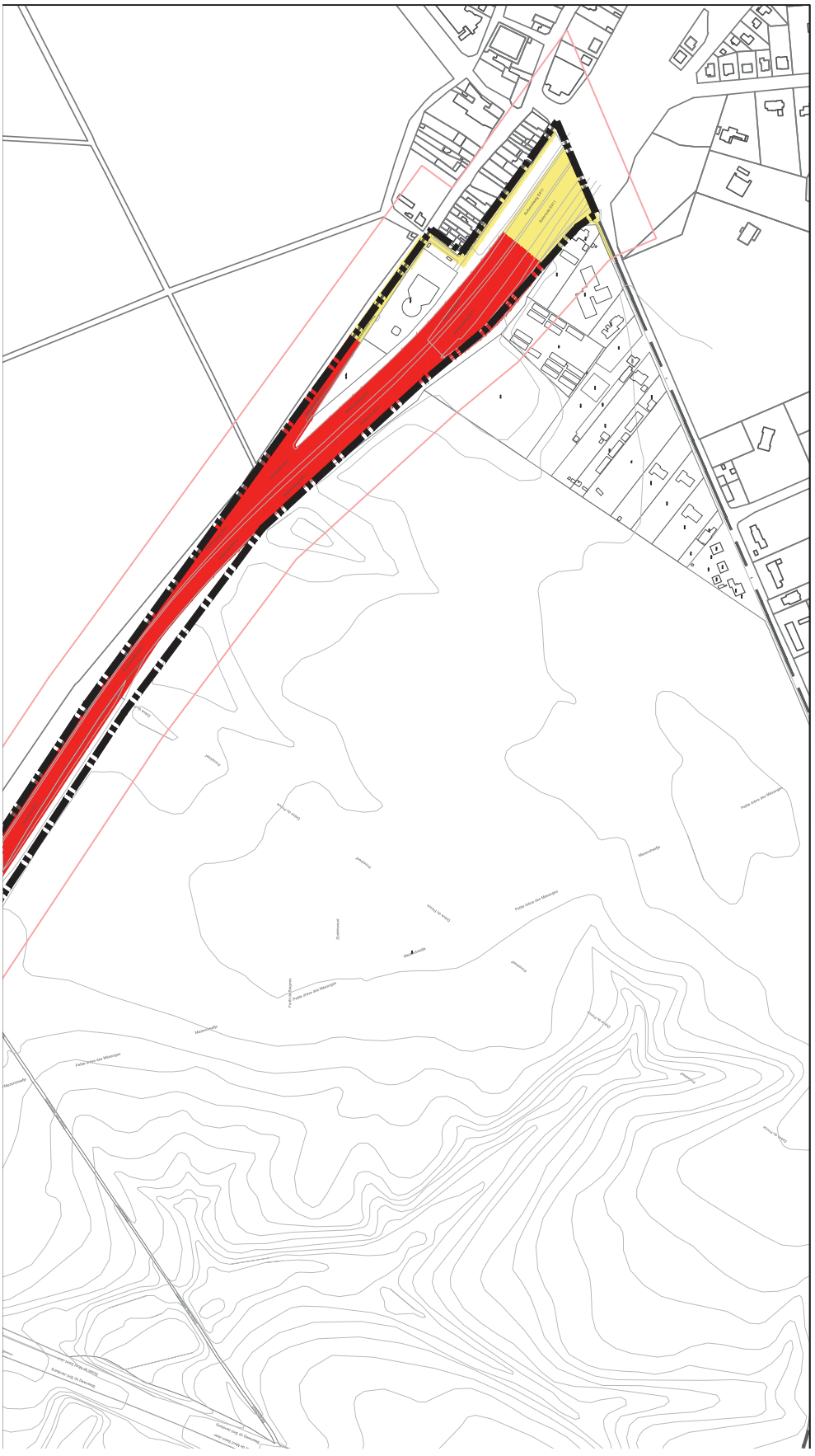
PUBLICITE		RECLAME
ZONE INTERDITE		VERBODEN GEBIED
ZONE RESTREINTE		BEPERKT GEBIED

RÉGION DE



ZONE GÉNÉRALE

ALGEMEEN GEBIED



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1	BRUSSEL
UCCLE	2	UKKEL
ANDERLECHT	3	ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4	WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5	OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6	SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7	SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9	VORST
IXELLES	10	ELSENE
-SAINT-JEAN	11	SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12	EVERE
JETTE	13	JETTE
ETTERBEEK	14	ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15	SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16	SINT-GILLIS
GANSHOREN	17	GANSHOREN
KOEKELBERG	18	KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19	SINT-JOOST-TEN-NODE

6

REGLEMENT REGIONAL D'URBANISME - PUBLICITÉ

GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING - RECLAME

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

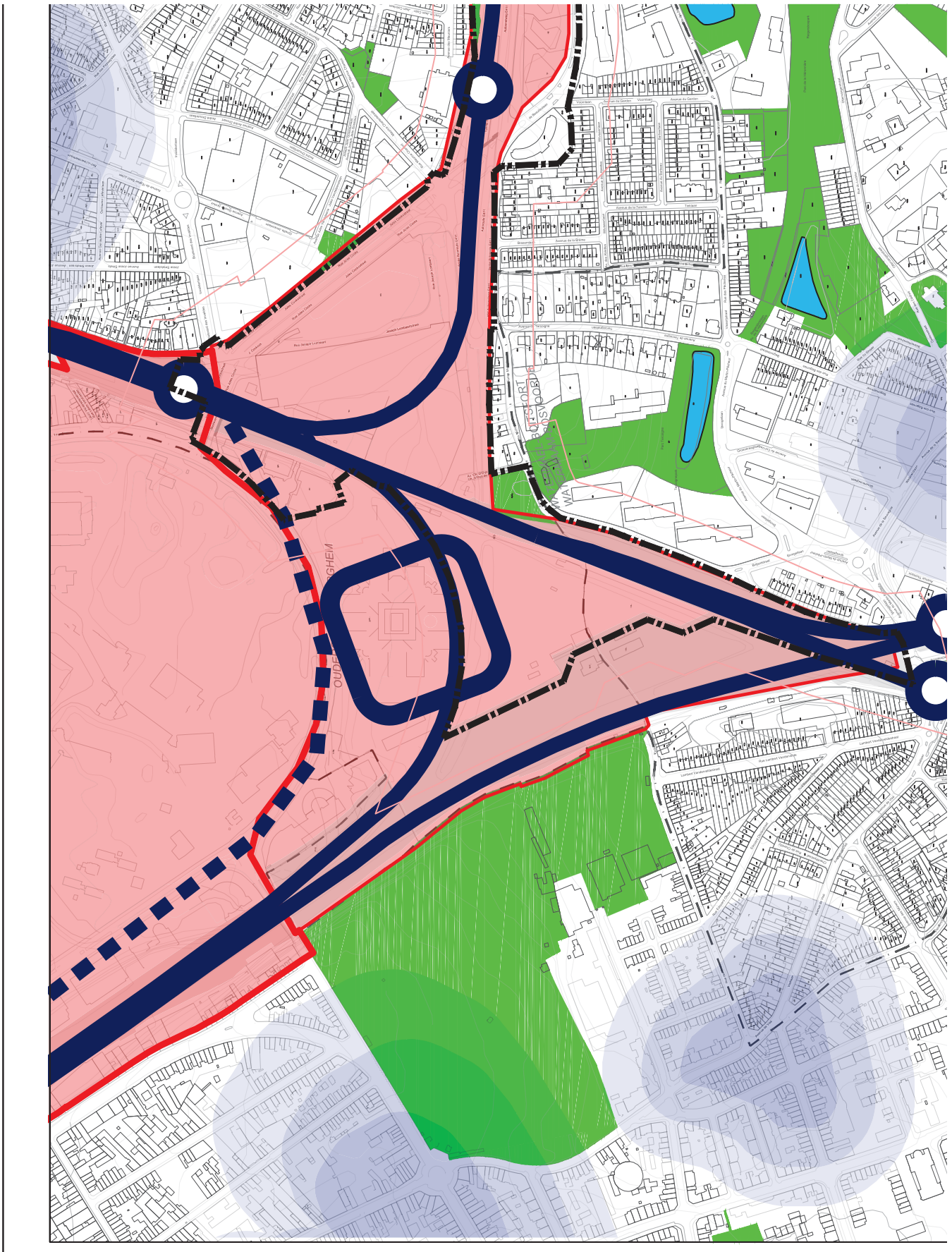
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

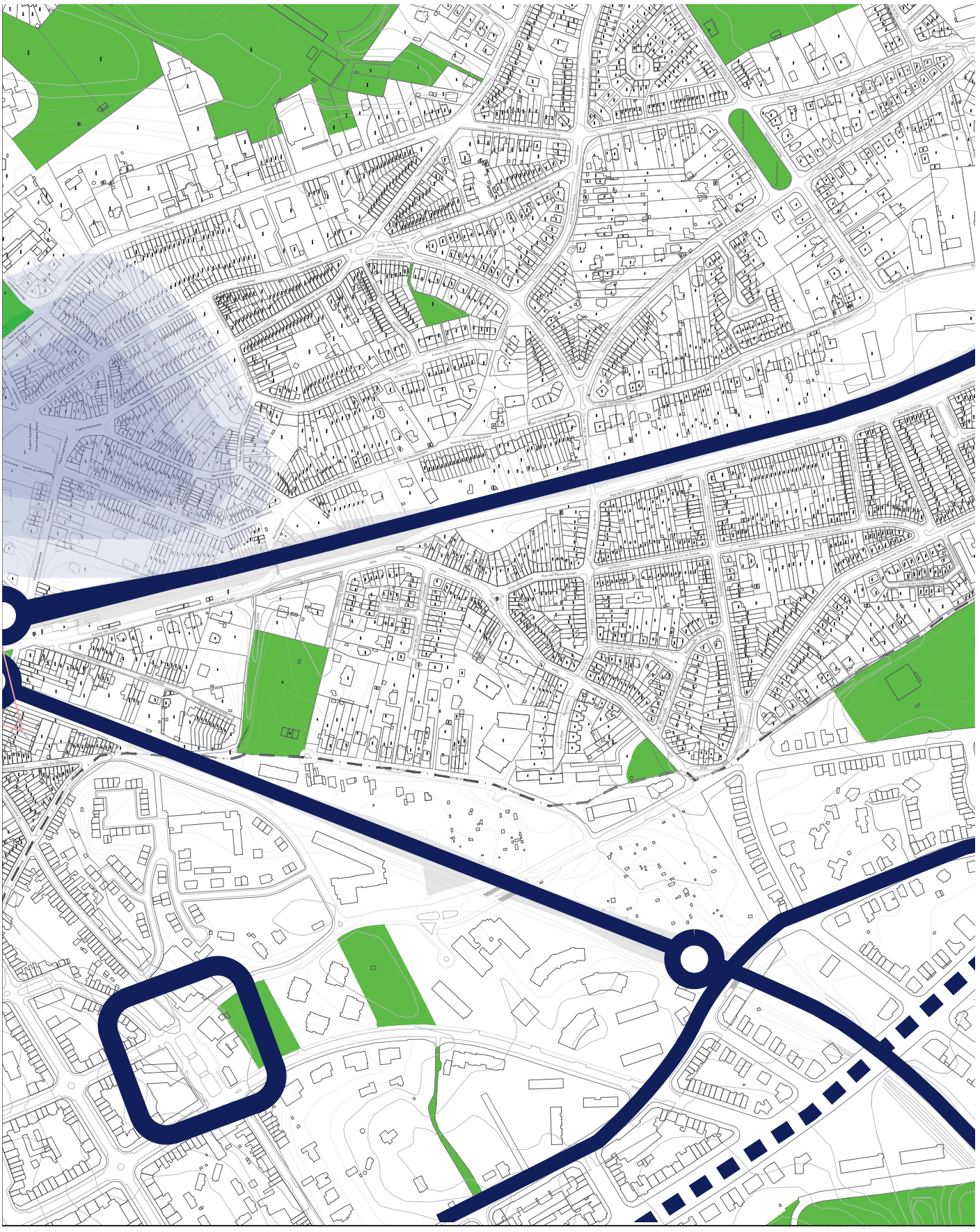
Le Ministre-Président

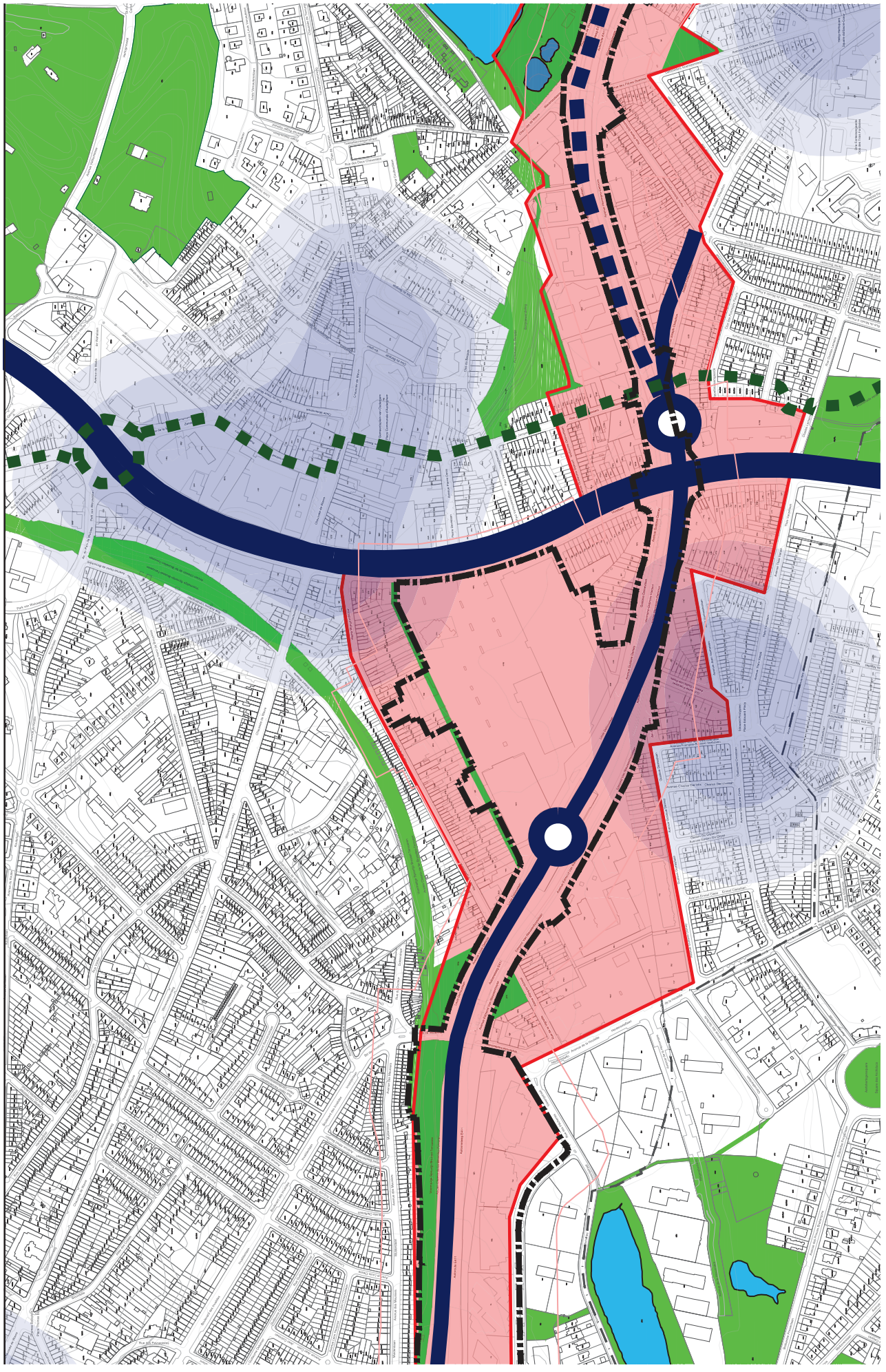
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT


OUDENAARDSEBAAN
WATERMAAL

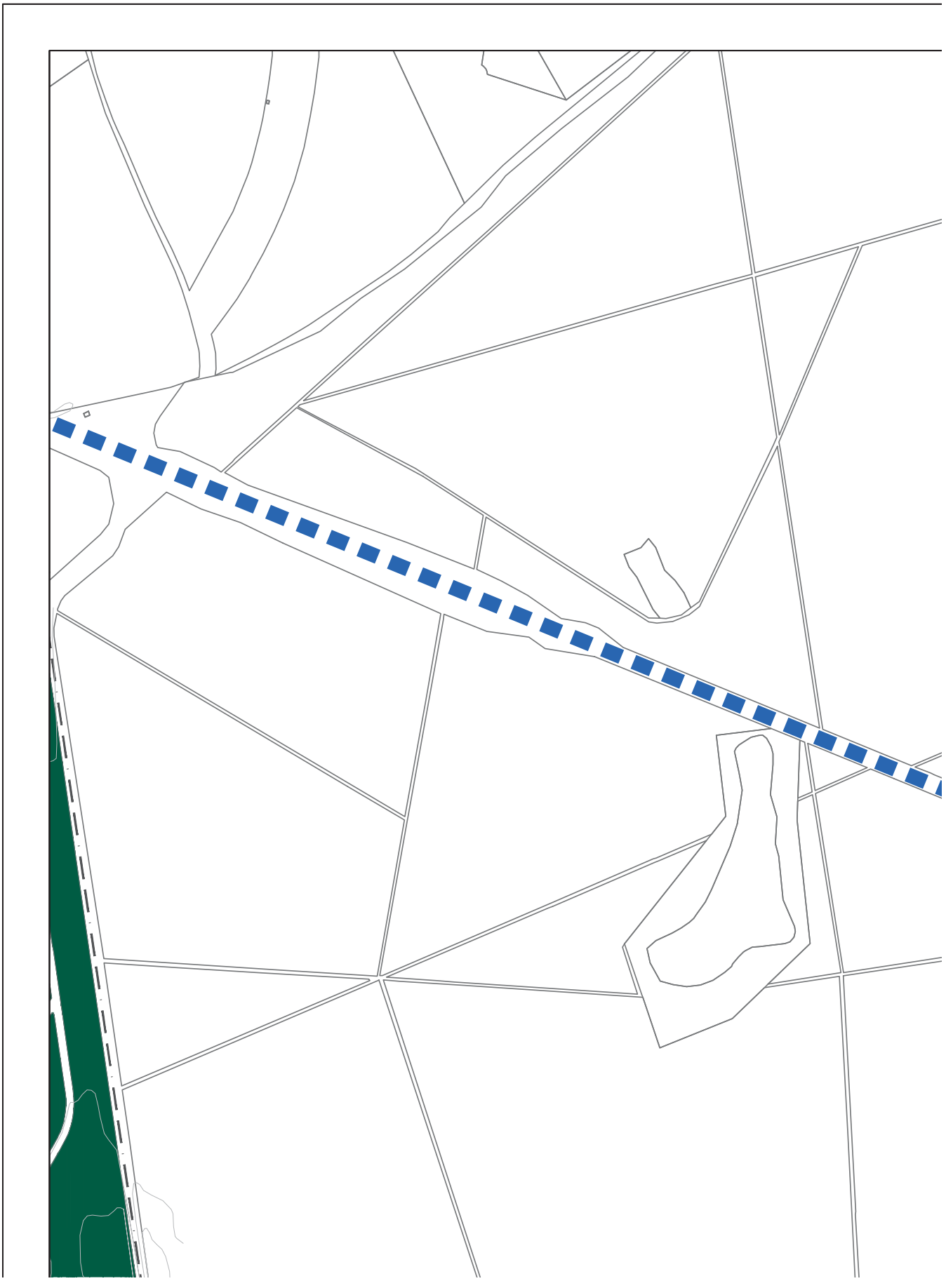


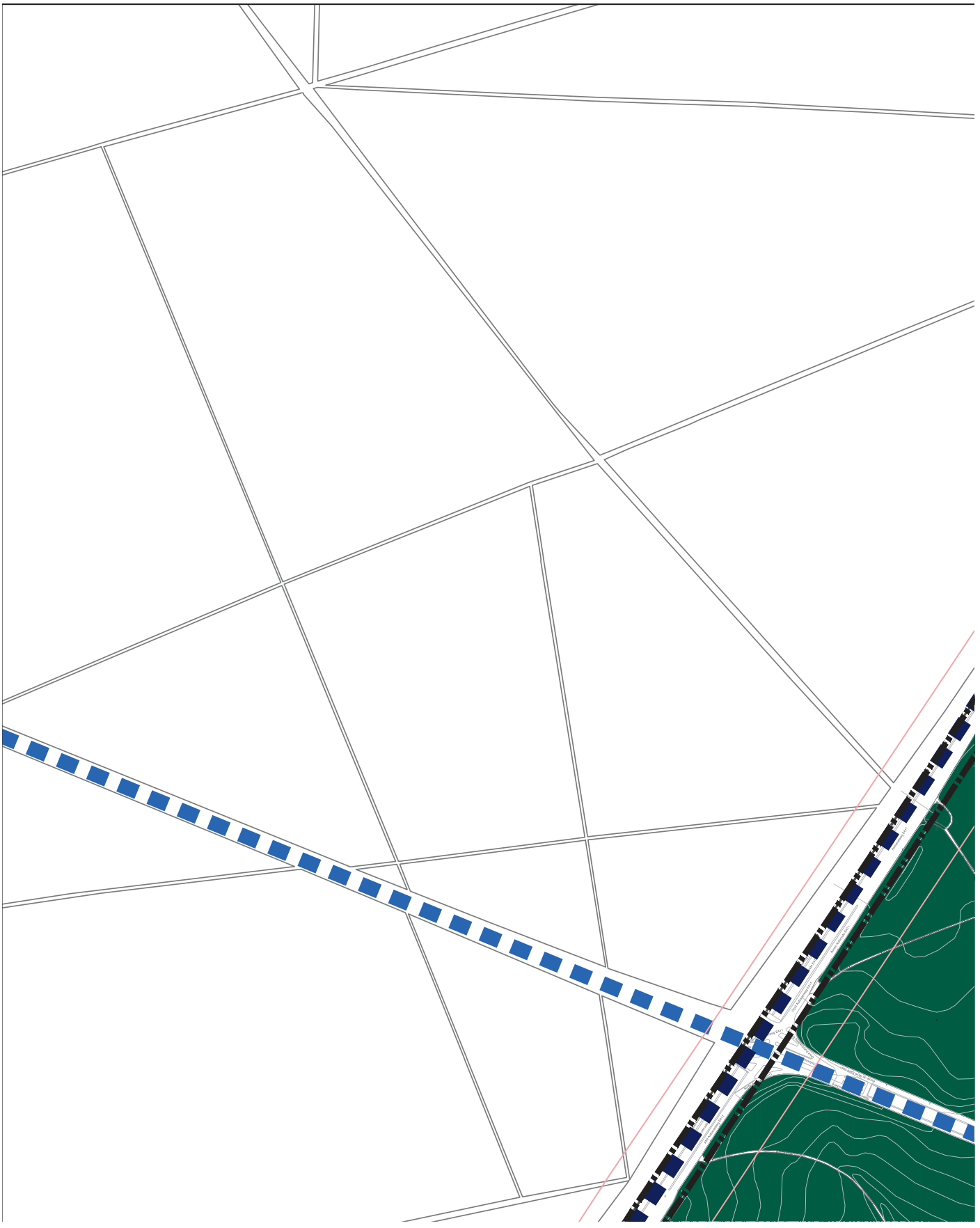





P+R











FOND DE PLAN

GRONDPLAN

NOYAU D'I

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

NOYAU D'I

TISSU ENVIRONNANT DANS UN RAYON DE 50 M

OMLIGGEND WEEFSEL BINNEN EEN STRAAL VAN 50 M

NOYAU D'

LIMITES DES PARCELLES		PERCEELSGRENZEN
NUMÉRO DE PARCELLE	51K12	PLOTNUMMER
LIMITE REGIONALE		GEWESTGRENS
LIMITE COMMUNALE		GEMEENTEGRENS
EAU		WATER
ESPACE VERT (RBC: ZONES VERTES DU PRAS)		GROENE RUIMTE (BHG GROENGEBIEDEN GBP)

RÉSEAU DE
COMMUN DE H

LIGNE DE TC DE H

GARE/ HALTE EXISTANTE (

LIGNE DE TC DE
OU À ÉTUDIER (

GARE/ HAI

LIGNE DE TC DE H

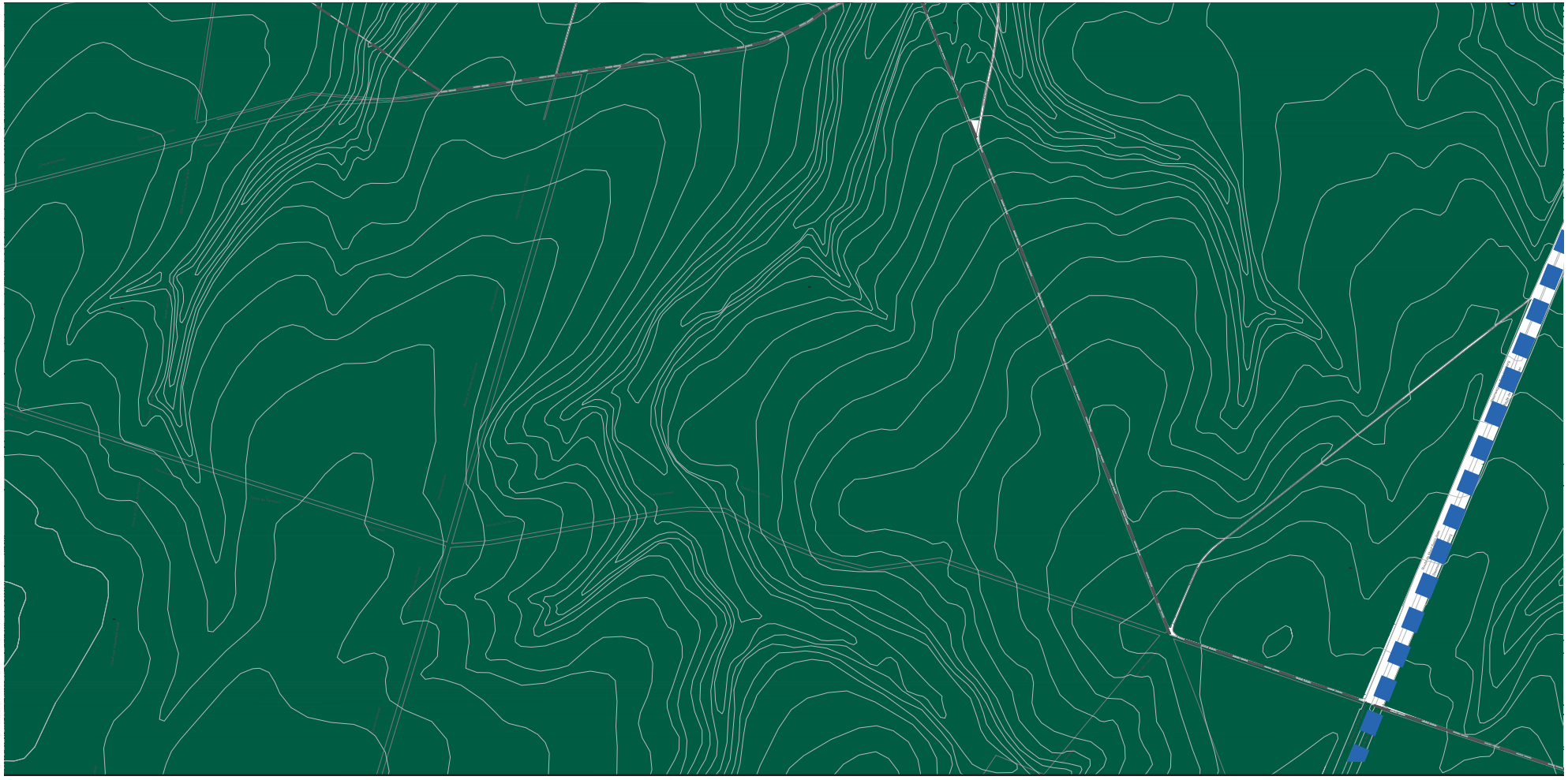
RESSOURCES FONCIÈRES — GRONDRESERVES

POLES DE DÉVELOPPEMENT PRIORITAIRES		PRIORITAIRE ONTWIKKELINGSPOLEN

PARK

MAILLAGE VERT — GROEN NETWERK

PROMENADE VERTE		GROENE WANDELING



LEGENDE

DENTITÉ LOCALE

IDENTITÉ LOCALE EXISTANT

IDENTITÉ LOCALE À CRÉER

LOKALE IDENTITEITSKERN

BESTAANDE LOKALE IDENTITEITSKERN

TE CREËREN LOKALE IDENTITEITSKERN

RÉGION DE

: TRANSPORT EN
HAUTE CAPACITÉ

OPENBAAR HOGE CAPACITEITSVERVOERSNET

AUTE CAPACITÉ EXISTANTE	BESTAANDE OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN
(CHEMIN DE FER ET MÉTRO)	BESTAAND STATION/ HALTE (SPOORWEG EN METRO)
HAUTE CAPACITÉ À CRÉER (CHEMIN DE FER ET MÉTRO)	TE BESTUDEREN OF TE CREËREN OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN
LTE À CRÉER OU À ÉTUDIER (CHEMIN DE FER ET MÉTRO	TE BESTUDEREN OF TE CREËREN STATION/ HALTE (SPOORWEG EN METRO)
HAUTE CAPACITÉ À ETUDIER SUR LE RING	TE BESTUDEREN OPENBARE HOGE CAPACITEITSVERVOERSLIJN OP DE RING

KING DE TRANSIT

OVERSTAPPARKING

NOUVEAU P+R	NIEUWE P+R



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1	BRUSSEL
UCCLE	2	UKKEL
ANDERLECHT	3	ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4	WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5	OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6	SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7	SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9	VORST
IXELLES	10	ELSENE
-SAINT-JEAN	11	SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12	EVERE
JETTE	13	JETTE
ETTERBEEK	14	ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15	SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16	SINT-GILLIS
GANSHOREN	17	GANSHOREN
KOEKELBERG	18	KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19	SINT-JOOST-TEN-NODE

7

PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE (EXTRAIT)

GEWESTELIJK PLAN VAN DUURZAME ONTWIKKELING (UITTREKSEL)

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

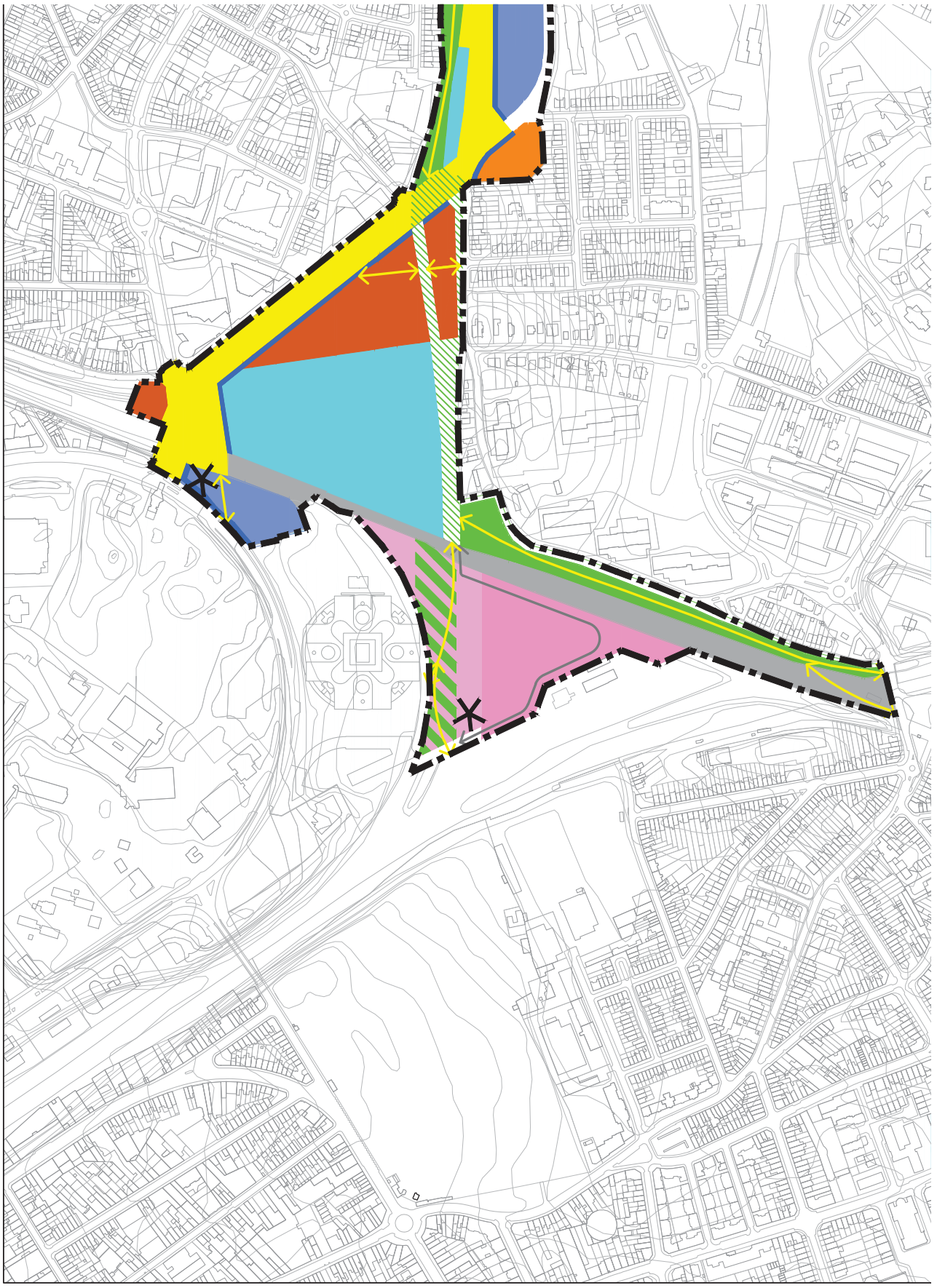
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

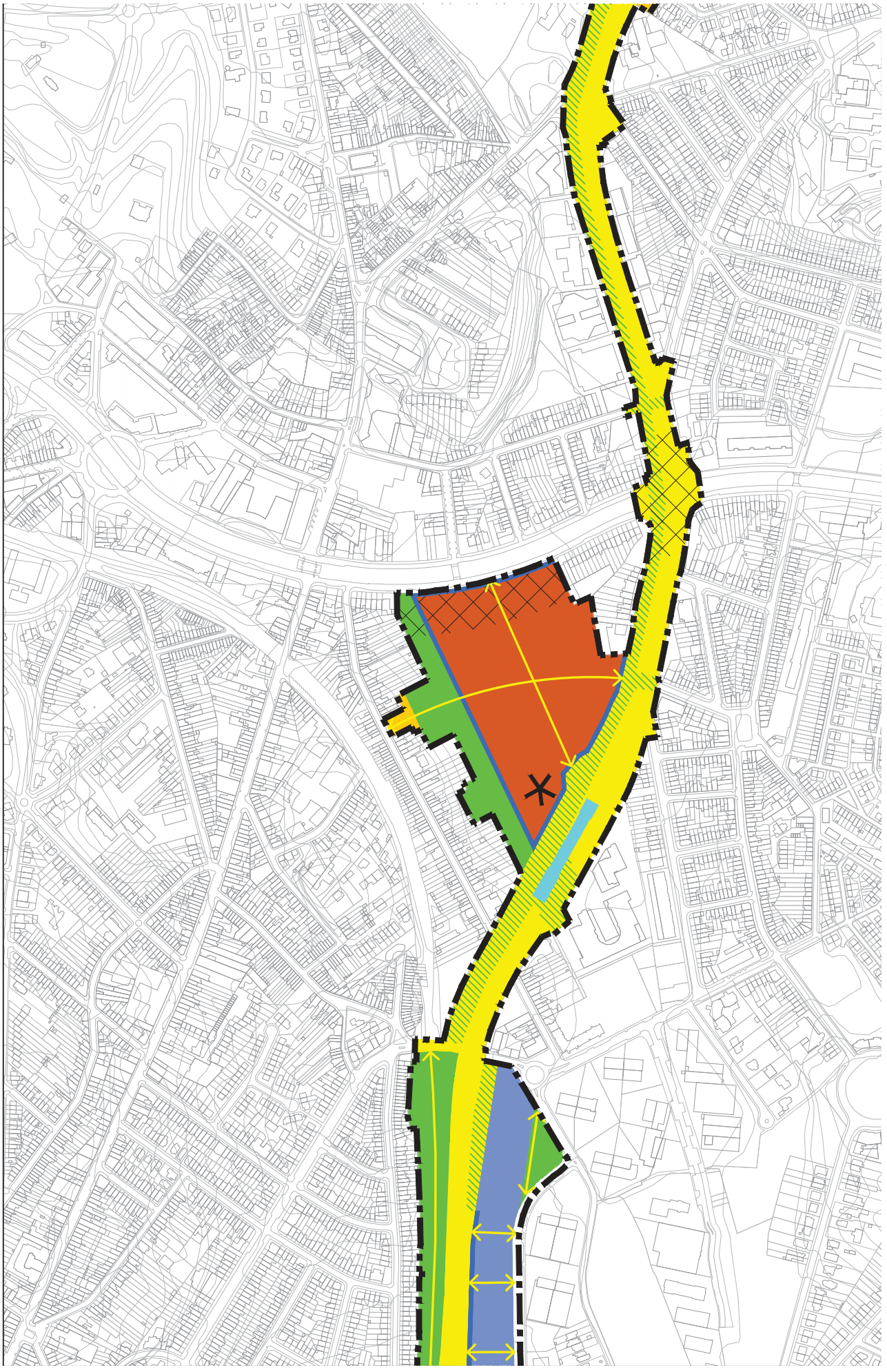
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

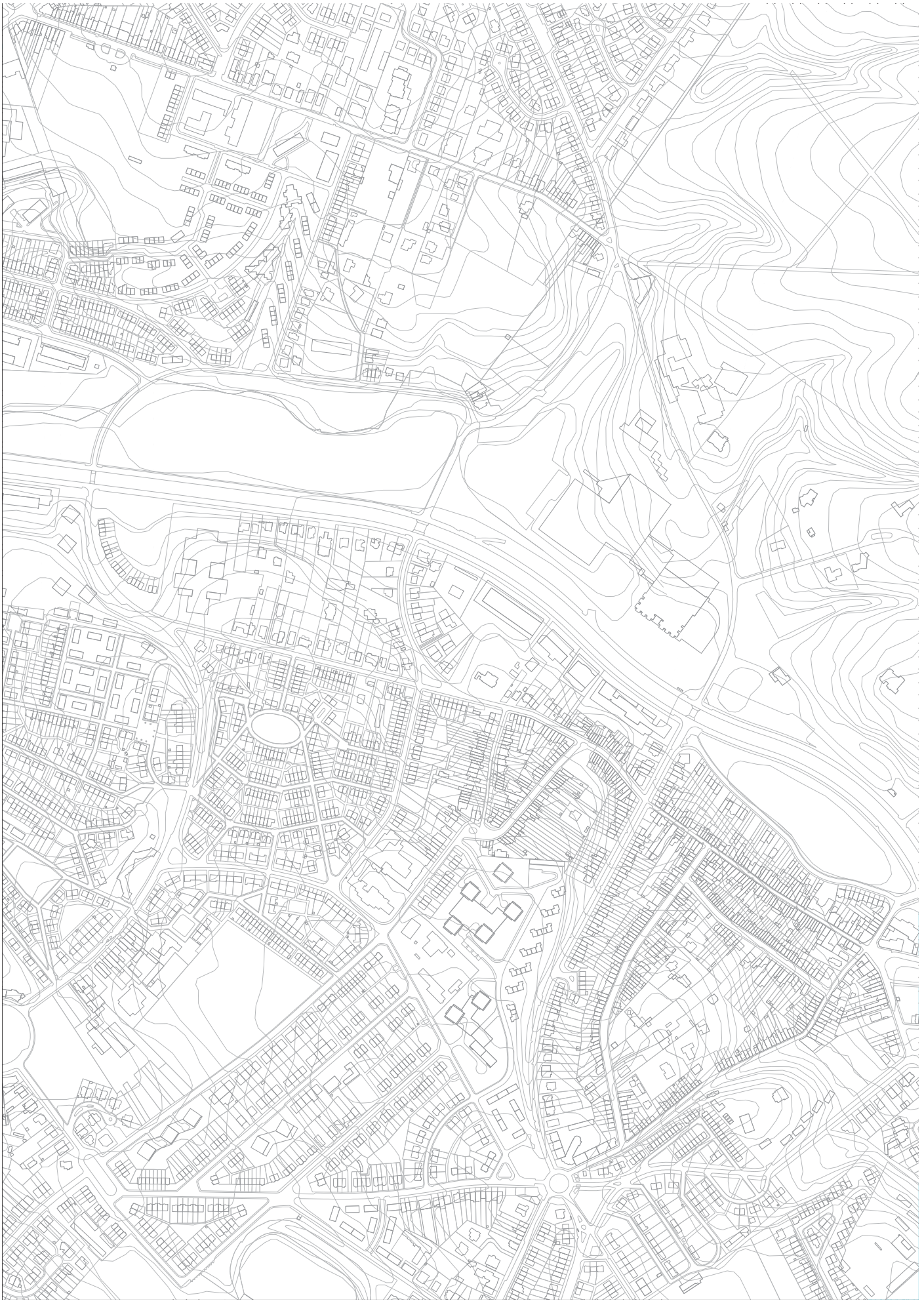
De Minister-President

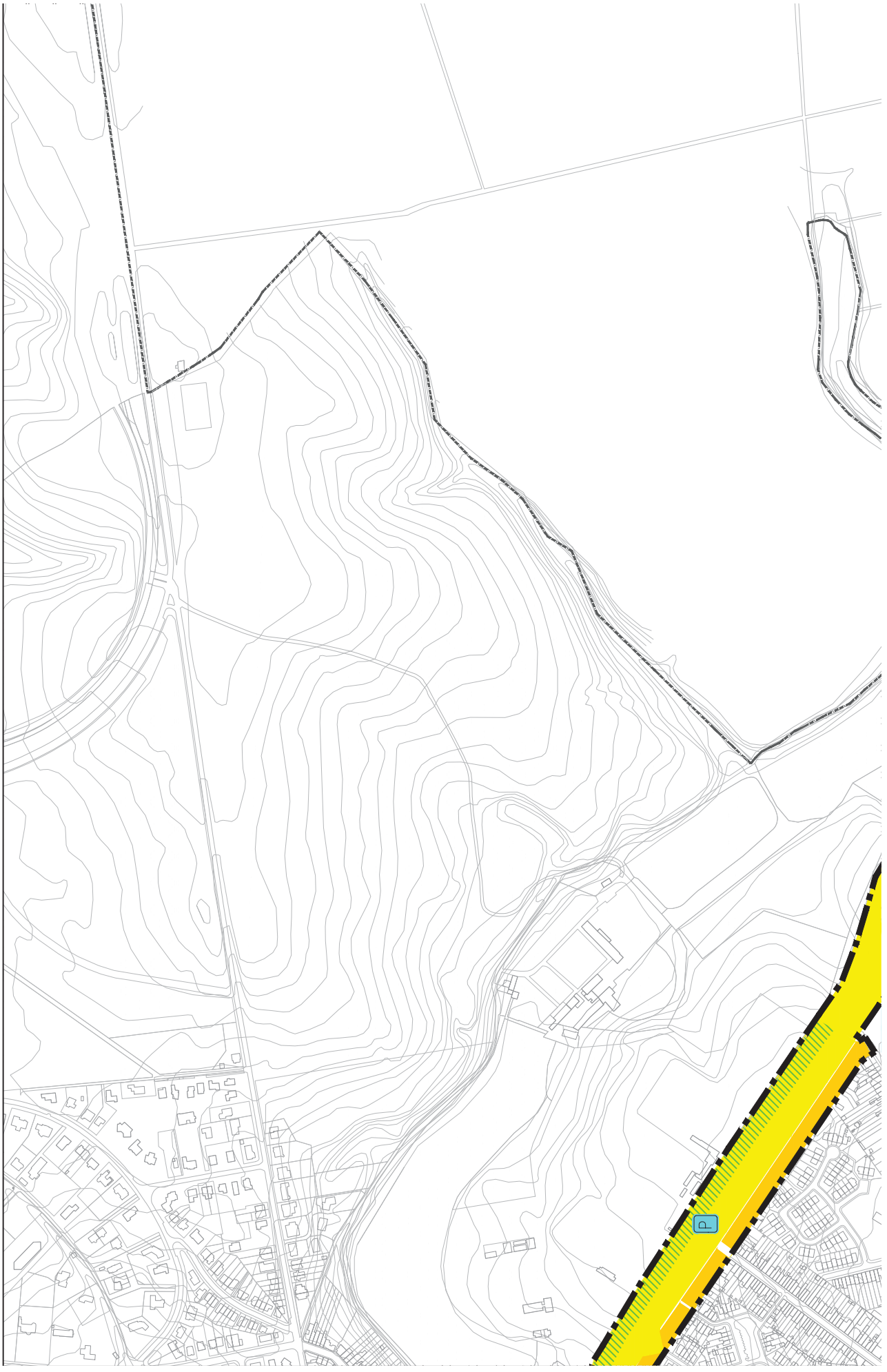
Rudi VERVOORT







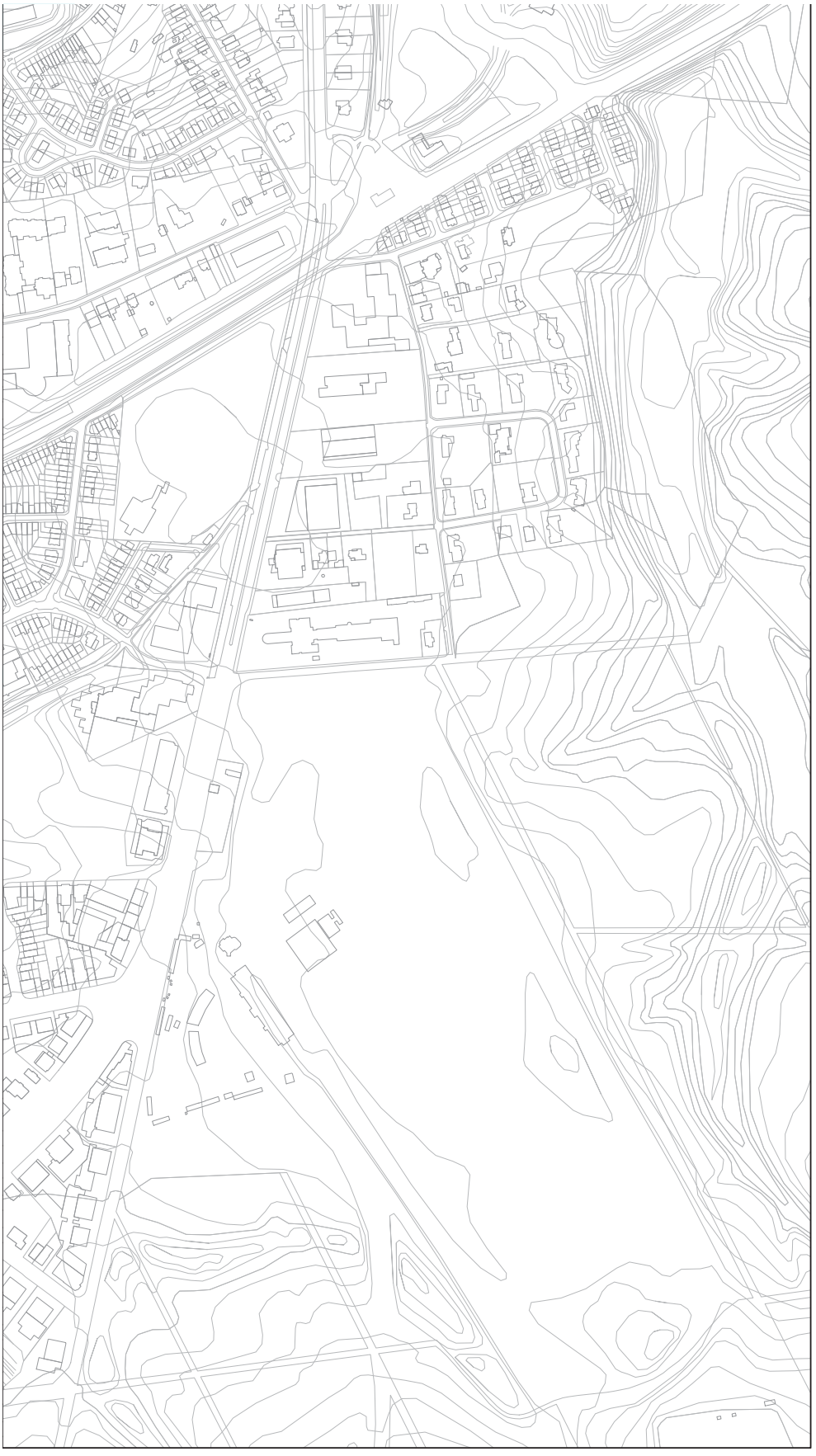



P









FOND DE PLAN

GRONDPLAN

LIMITES DU PAD

GRENZEN VAN HET PAD

VOIRIES HERRMANN-DEBROUX

WEGEN VAN HERRMANN-DEBROUX

AFFECTATIONS

ZONE D'HABITANT

ZONES D'HABITATION HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE MIXITE

ZONE MIXTE HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE FORTE MIXTÈ HERRMANN-DEBROUX

ZONES D'INDUSTRIE

ZONES D'INDUSTRIES URBAINES HERRMANN-DEBROUX

AUTRES ZONES D'ACTIVITES

ZONES ADMINISTRATIVES HERRMANN-DEBROUX

ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERÊT COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN HERRMANN-DEBROUX

ZONES DE CHEMIN DE FER HERRMANN-DEBROUX

ZONES VERTE

ZONES DE PARC HERRMANN-DEBROUX

BESTEMMINGEN

WOONGEBIEDEN

TYPISCHE WOONGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER

GEMENGD GEBIED VAN HERRMANN-DEBROUX

STERK GEMENGDE GEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

INDUSTRIEGEBIEDEN

STEDELIJKE INDUSTRIEGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN

ADMINISTRATIEGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN VAN HERRMANN-DEBROUX

ONDERNEMINGS GEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING VAN HERRMANN-DEBROUX

SPOORWEGGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

GROENGEBIEDEN

PARKGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

PRESCRIPTIONS

ZONES D'INTÈRET CULTUREL OU DEMBELLISE

ESPACES STRUCTUR

LISERÉ DE FAÇADES AC

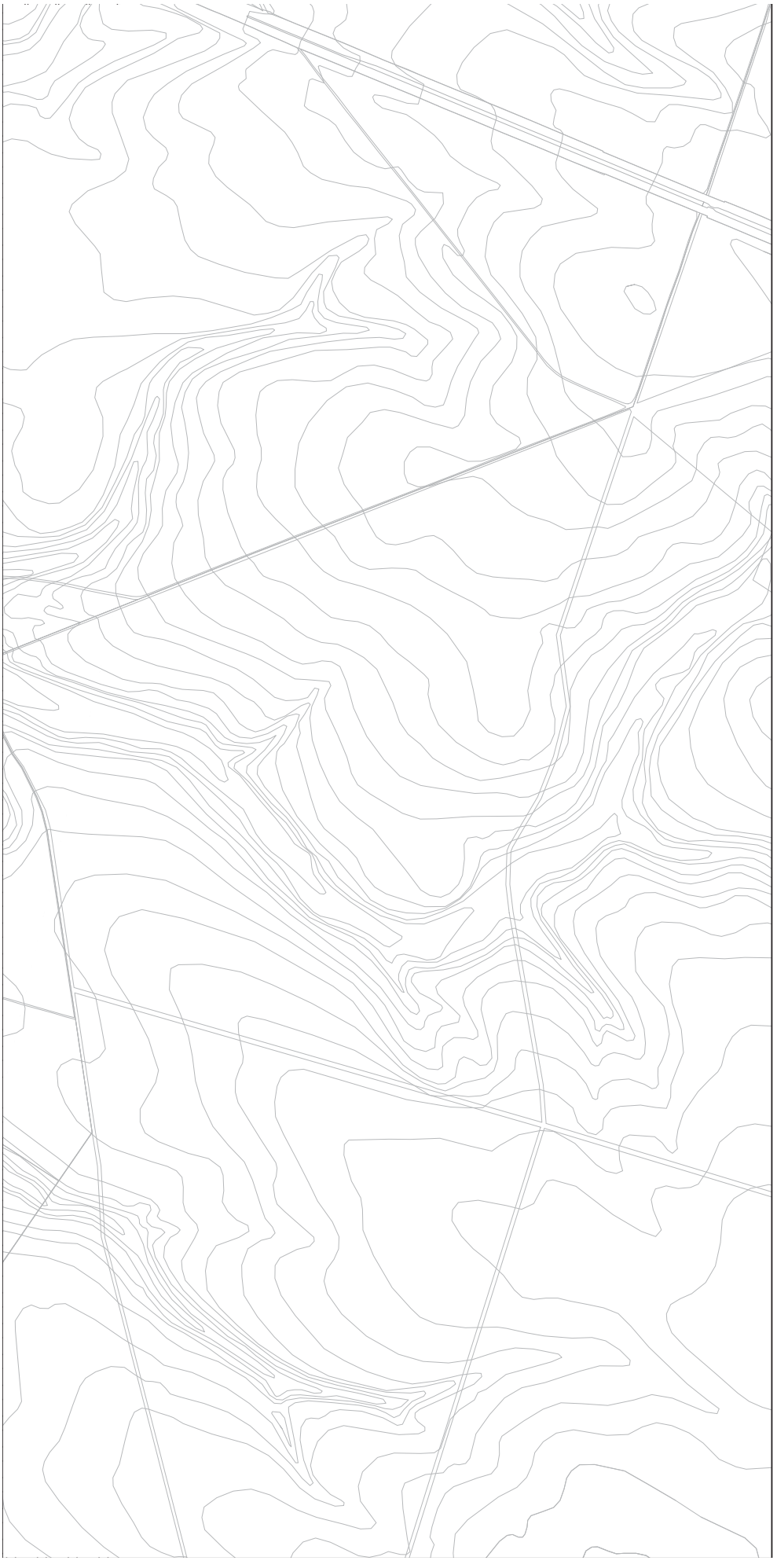
ZONES

POROSITÉS CYCLO-PIÉTO

REPÈRES PAYSA

PARKING DE TR

PARI



RÉGION DE

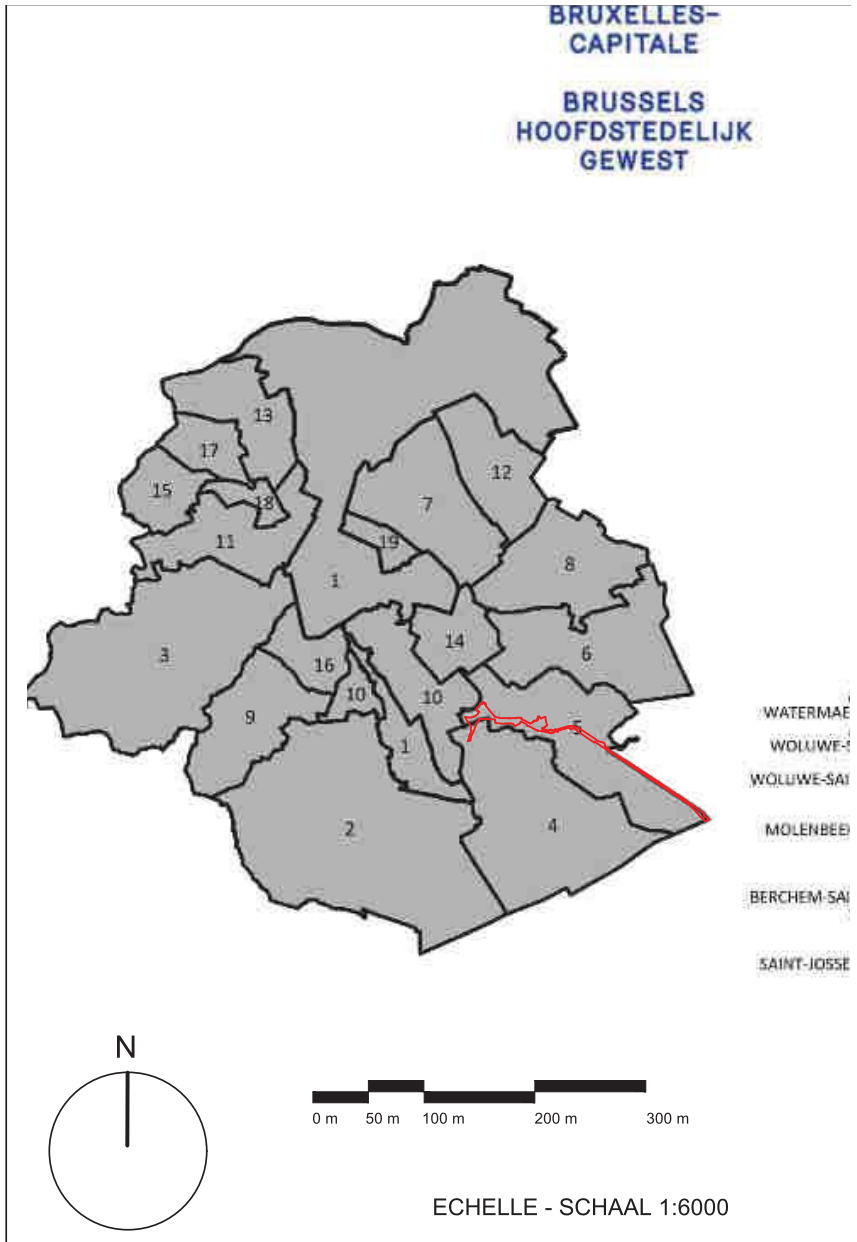
LEGENDE

COMPLEMENTAIRES

., HISTORIQUE, ESTHÉTIQUE MENT HERRMANN-DEBROUX	
ANTS HERRMANN-DEBROUX	
TIVES HERRMANN-DEBROUX	
DE CONTINUITÉ PAYSAGÈRE HERRMANN-DEBROUX	
NNES HERRMANN-DEBROUX	
GERS HERRMANN-DEBROUX	
ANSIT HERRMANN-DEBROUX	
KWAY HERRMANN-DEBROUX	
VOIRIE SITE TRIANGLE	

AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

	GEBIEDEN VAN CULTURELE, HISTORISCHE OF ESTHETISCHE WAARDE OF VOOR STADSVERFRAAIING VAN HERRMANN-DEBROUX
	STRUCTURERENDE RUIMTEN VAN HERRMANN-DEBROUX
	LINT VAN ACTIEVE GEVELS VAN HERRMANN-DEBROUX
	GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT VAN HERRMANN-DEBROUX
	POROSITEITEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS VAN HERRMANN-DEBROUX
	LANDSCHAPPELIJKE HERKENNINGSPUNTEN VAN HERRMANN-DEBROUX
P	OVERSTAPPARKING HERRMANN-DEBROUX
	PARKWAY VAN HERRMANN-DEBROUX
	WEGEN VAN DE SITE DIREHOEK



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

8

PLAN DES AFFECTATIONS - illustration

BESTEMMINGSPLAN - illustratie

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

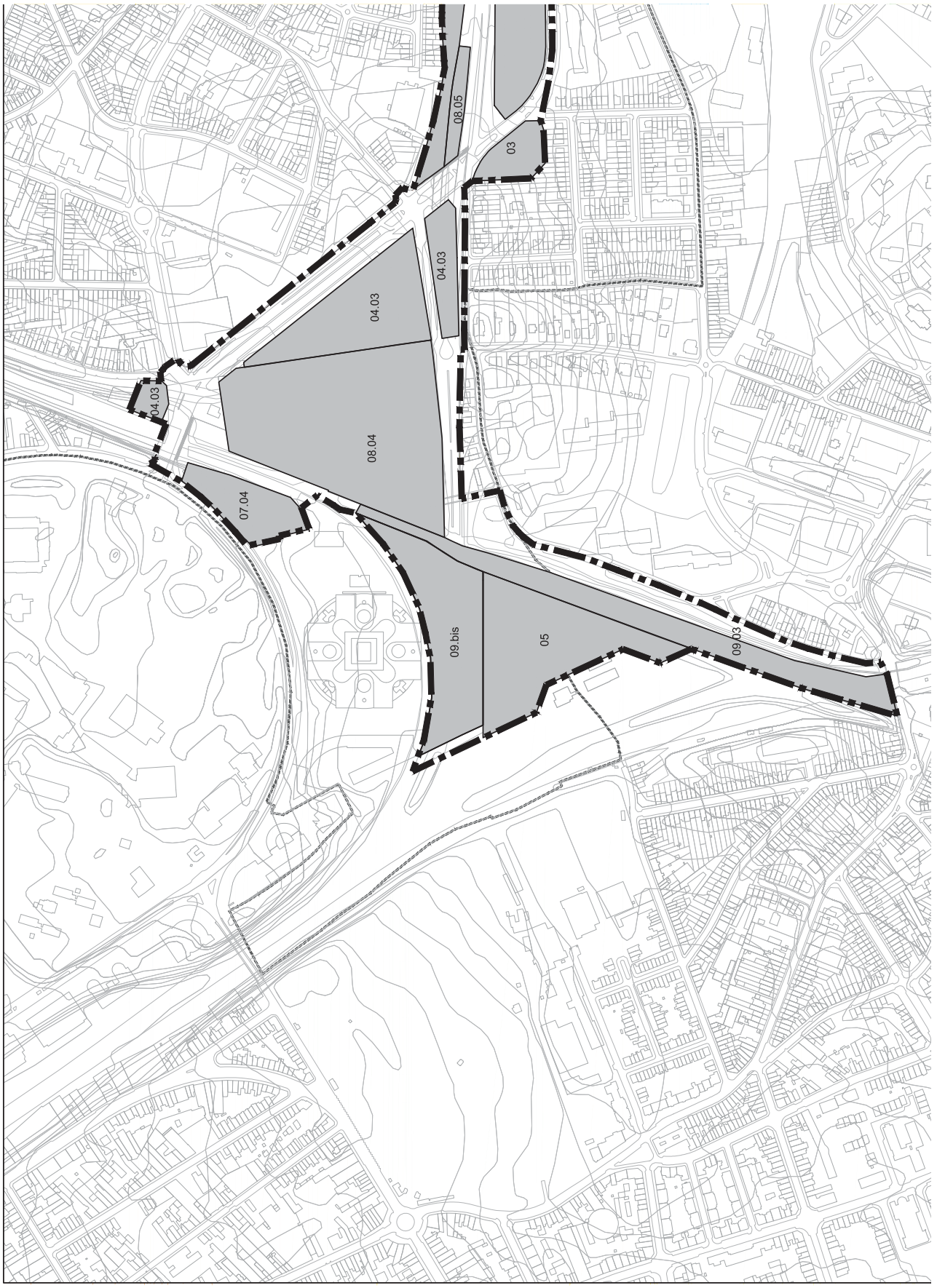
Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

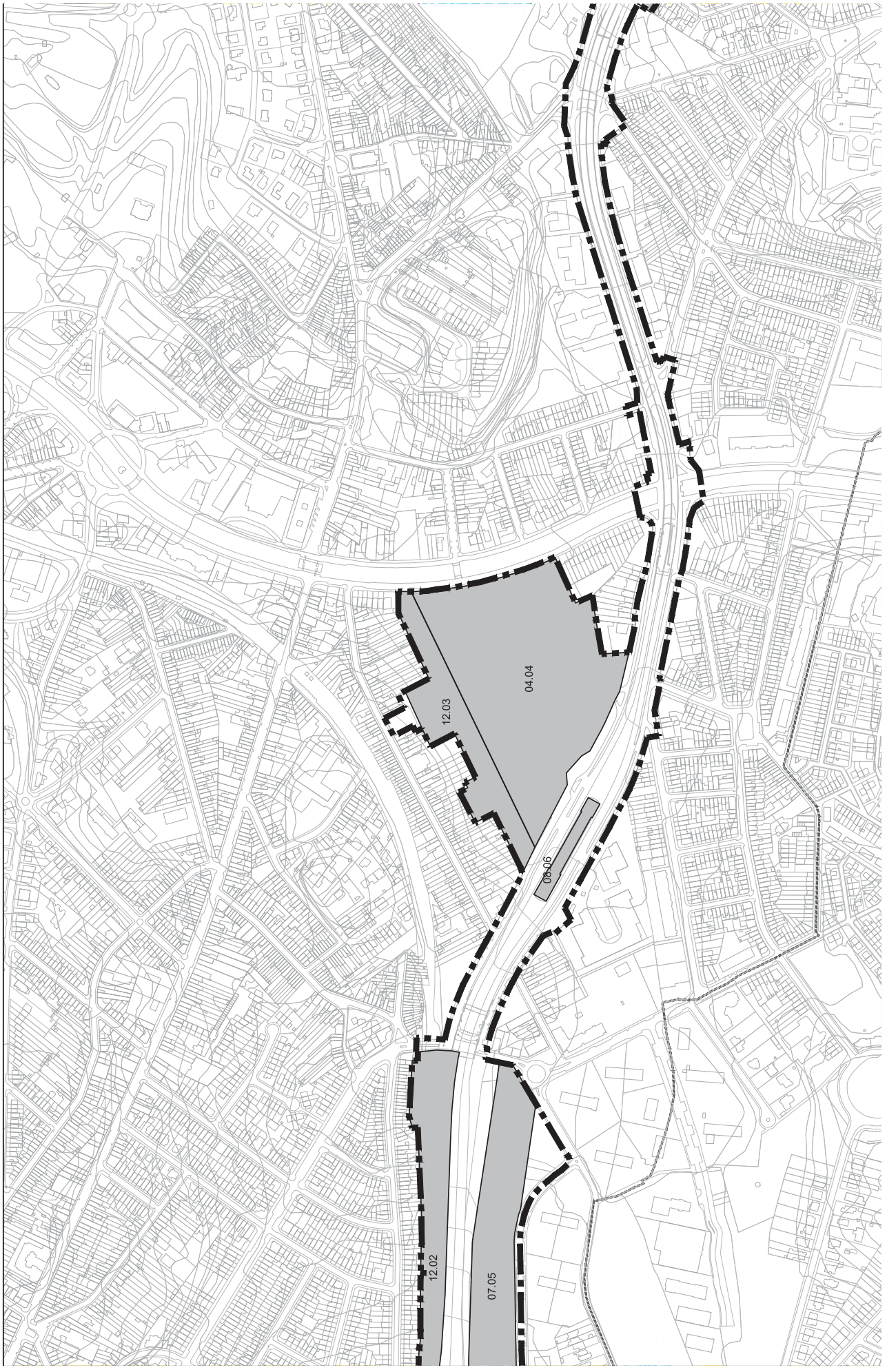
Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

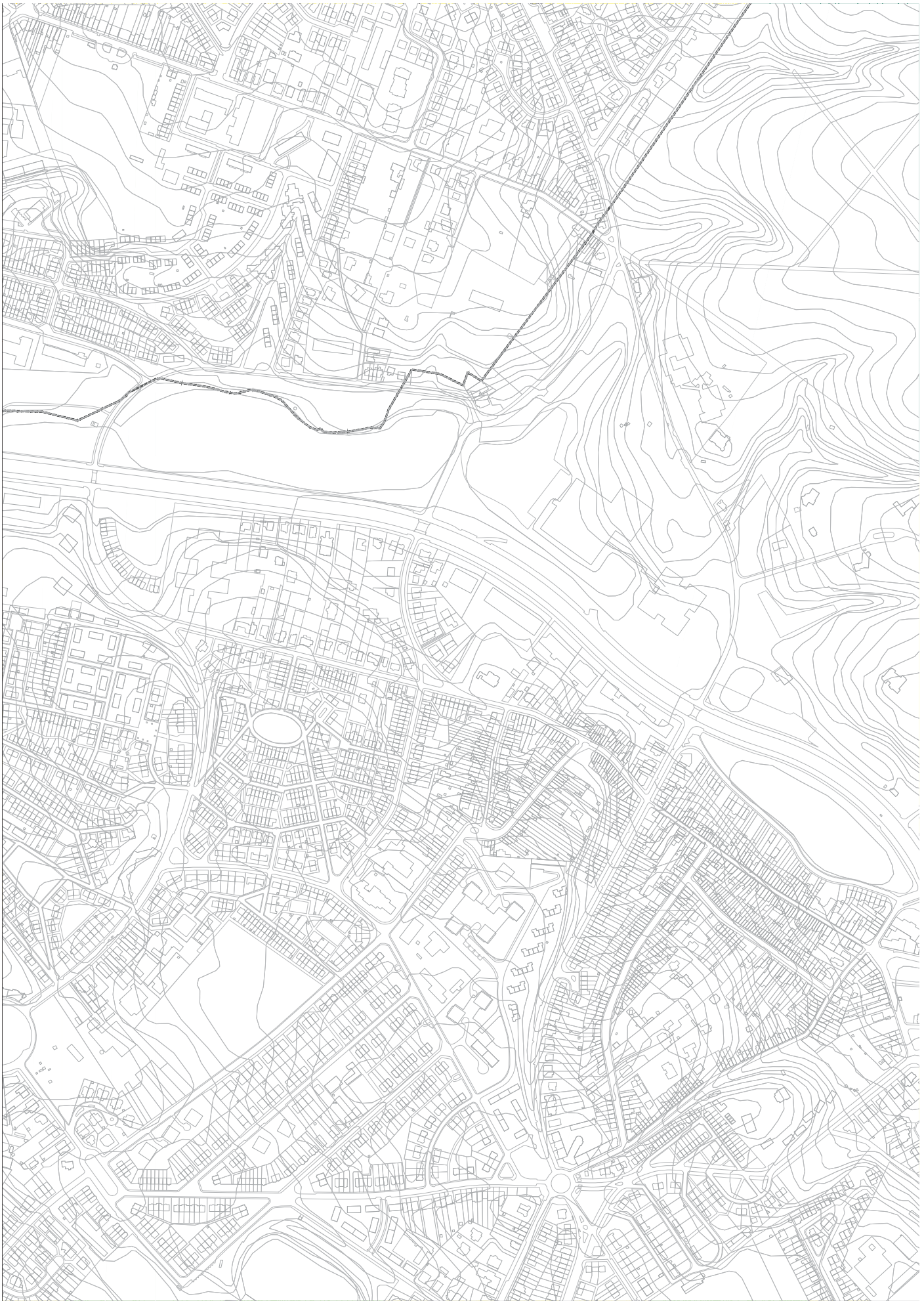
De Minister-President

Rudi VERVOORT


08.05
03
04.03
04.03
04.03
08.04
07.04
09.bis
05
09.03

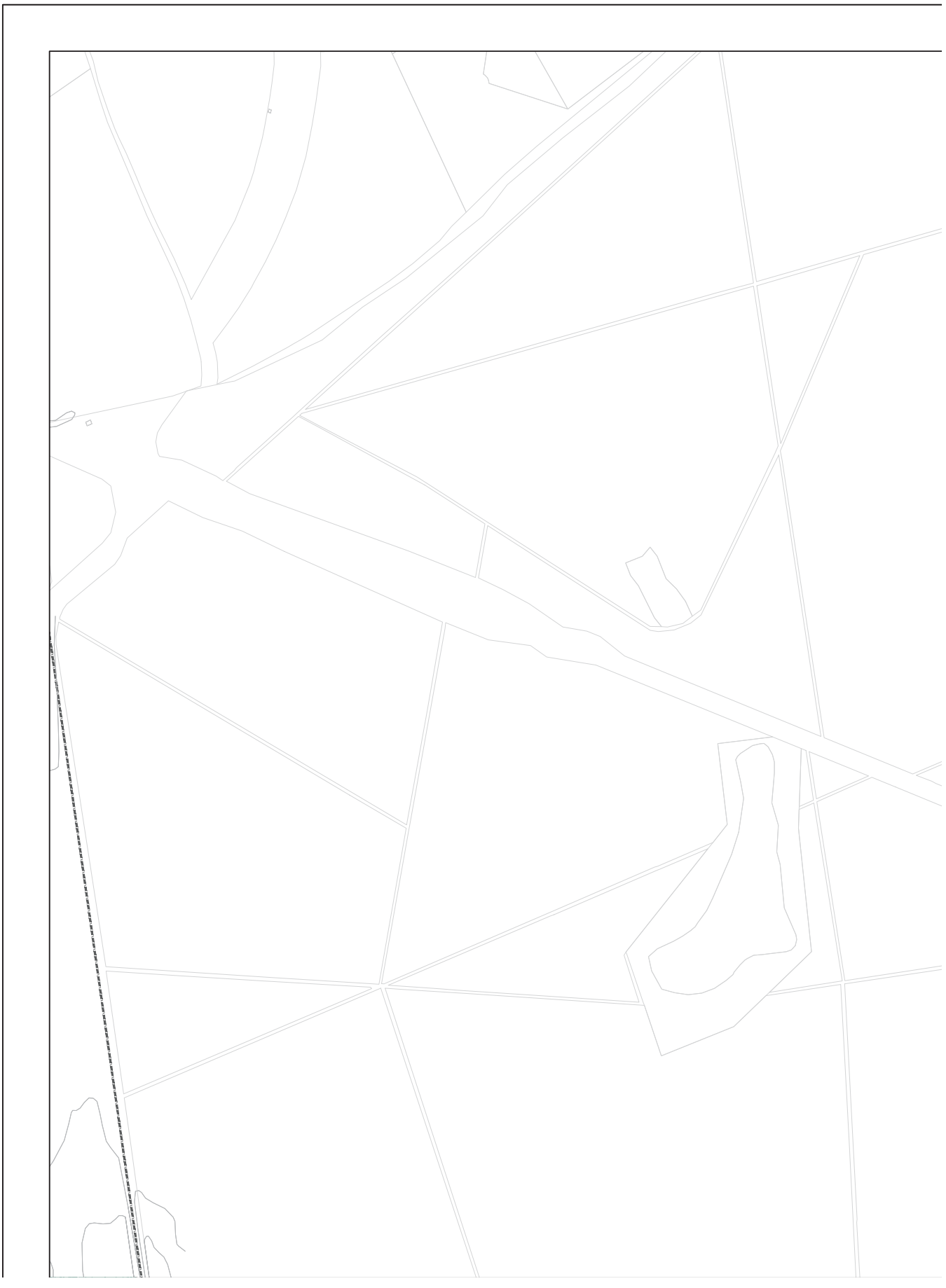



04.04
12.03
08.06
12.02
07.05



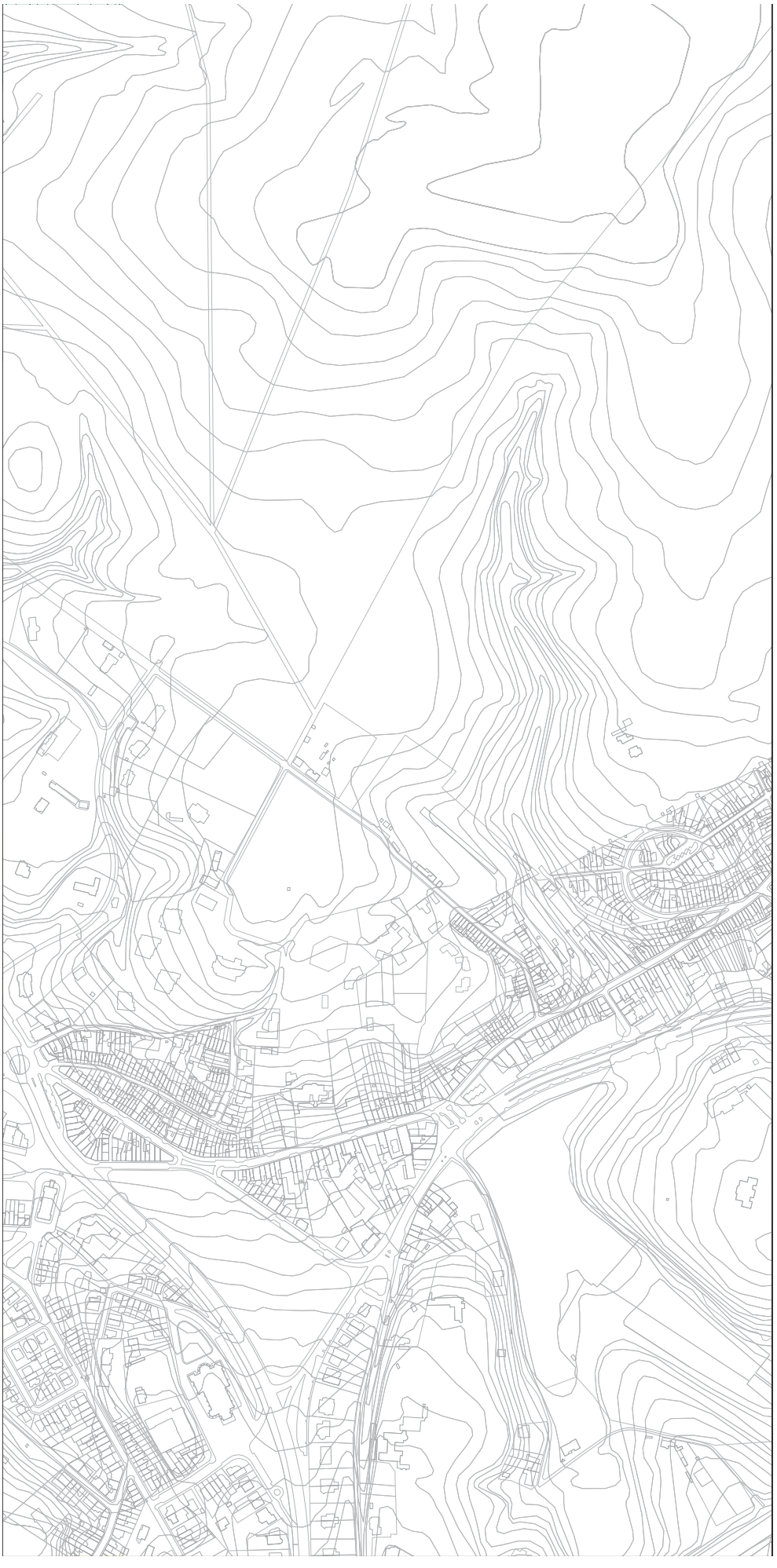

02.06
02.06
02.06
02.06


24.01.01







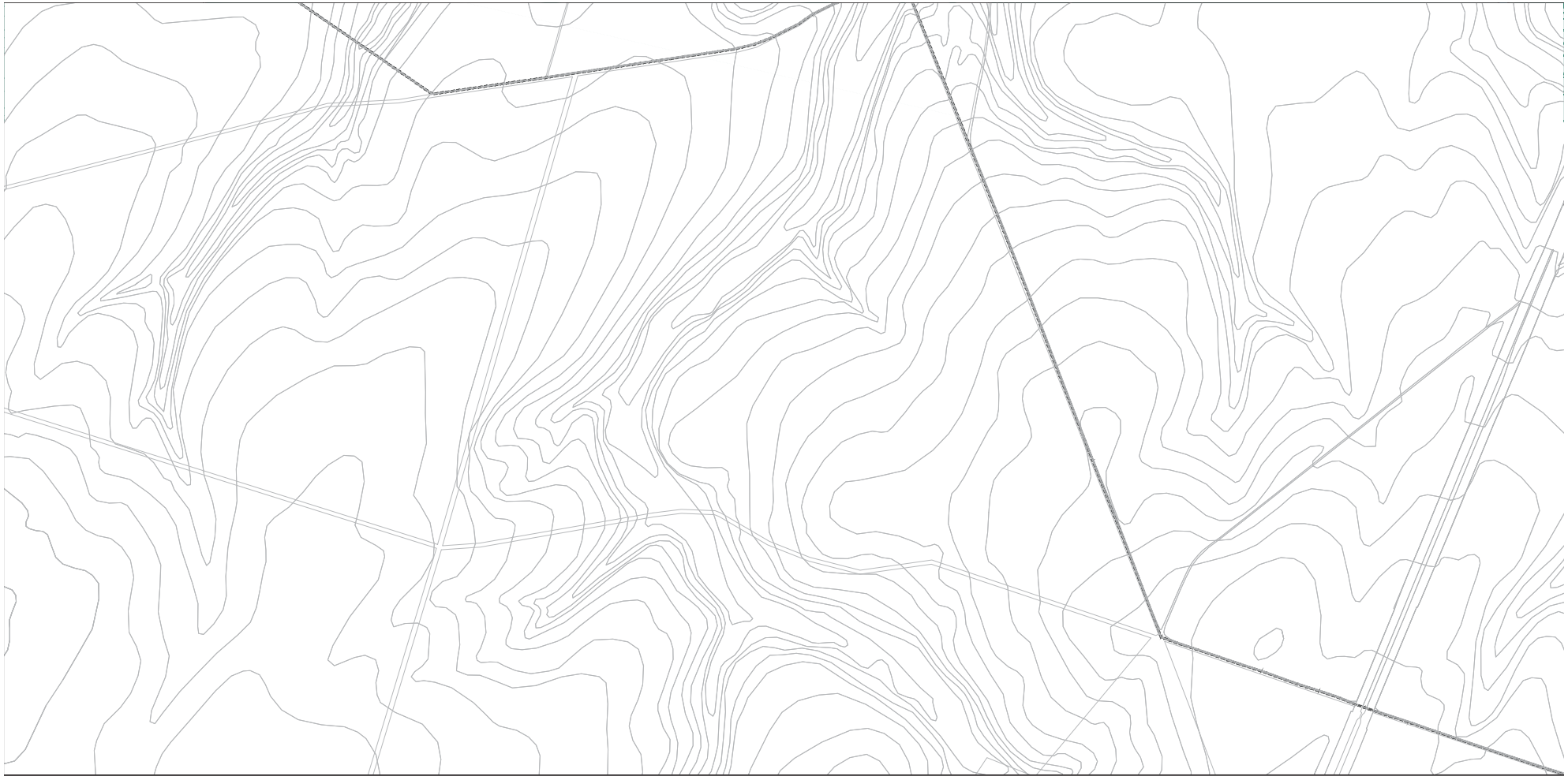


ZONE VAN VOORSC
K

Centre

Zone d'ind

II



LEGENDE

HRIFTEN M.B.T. INPLANTING EN ENMERKEN VAN CONSTRUCTIE

Zone d'habition Stade-ADEPS (Site Stade-ADEPS)

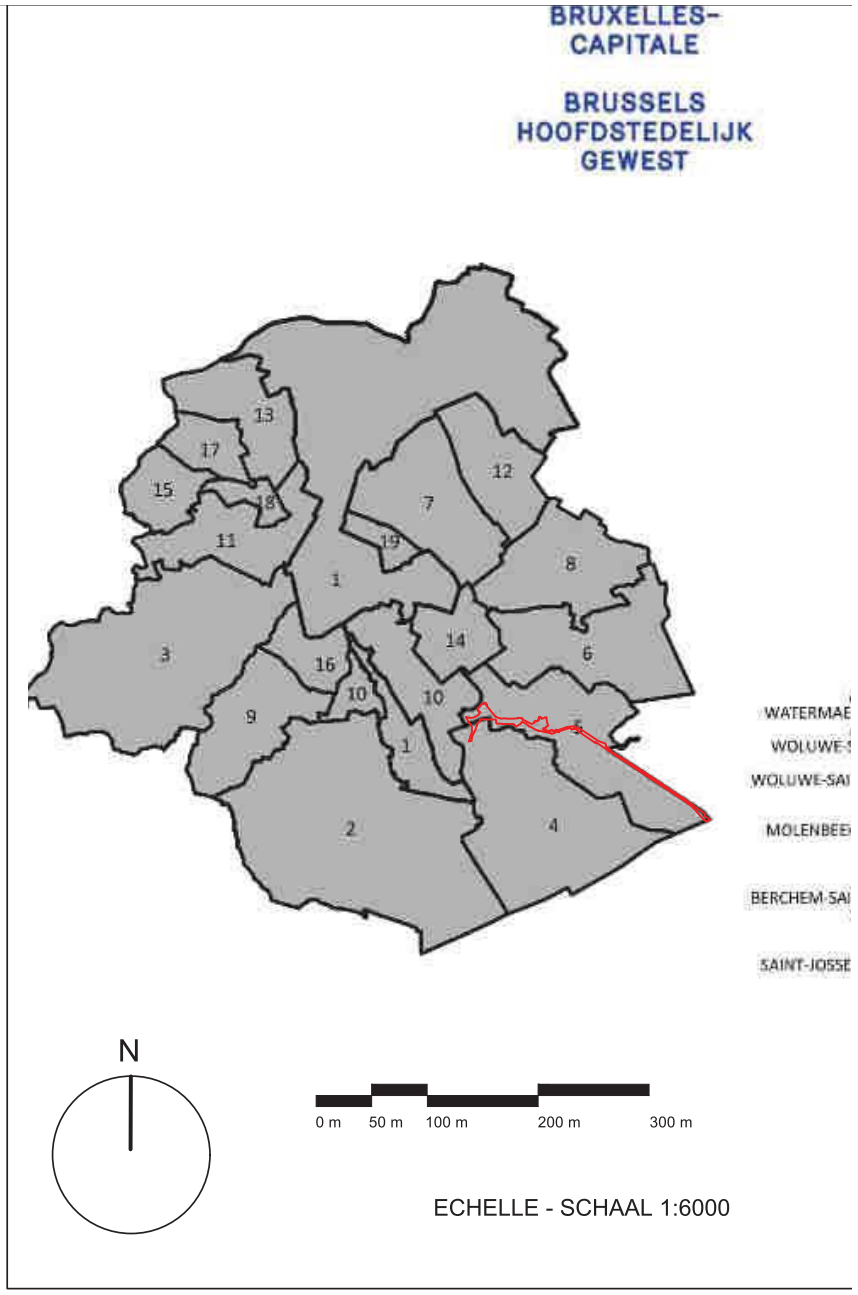
02.06

ZONES DE PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX IMPLANTATIONS ET CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

Typische woongebieden Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)

RÉGION DE

Zone mixte Herrmann-Debroux	03	Gemengd gebied van Herrmann-Debroux
Quartier Jules Cockx Nouveaux immeubles (Site Delta)	04.03	Jules Cockxwijk Nieuwe gebouwen (Site Delta)
urbain habité et commercial Demey (Site Demey)	04.04	Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (Site Demey)
ustries urbaines Herrmann-Debroux	05	Gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux
mmeubles singuliers mixteTriomphe (Site Triomphe)	07.04	Bijzondere gemengde gebouwen (Site Triomf)
Quartier de bureaux et logements (Site Beaulieu)	07.05	Kantoor- en woonwijk (Site Beaulieu)
Dépôt STIB (Site Delta)	08.04	Stelplaats MIVB (Site Delta)
Station de métro Beaulieu (Site Beaulieu)	08.05	Metrostation Beaulieu (Site Beaulieu)
Station de métro Demey (Site Demey)	08.06	Metrostation Demey (Site Demey)
Zone de chemin de fer Triangle (Site Triangle)	09.03	Spoorweggebied Driehoek (Site Driehoek)
Zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux	09bis	Ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux
Zone de parc Beaulieu (Site Beaulieu)	12.02	Parkgebied Beaulieu (Site Beaulieu)
Zone de parc Demey (Site Demey)	12.03	Parkgebied Demey (Site Demey)
Espace structurant entrée de ville Herrmann-Debroux	24.01.01	Structurerende ruimte stadtoegang Herrmann-Debroux



PAD numéro - PAD nummer

PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
RICHTPLAN VAN AANLEG

HERRMANN-DEBROUX

BRUXELLES	1 BRUSSEL
UCCLE	2 UKKEL
ANDERLECHT	3 ANDERLECHT
L-BOITSFORT	4 WATERMAAL-BOSVOORDE
AUDERGHEM	5 OUDERGEM
SAINT-PIERRE	6 SINT-PIETERS-WOLUWE
SCHAERBEEK	7 SCHAARBEEK
NT-LAMBERT	8 SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
FOREST	9 VORST
IXELLES	10 ELSENE
-SAINT-JEAN	11 SINT-JANS-MOLENBEEK
EVERE	12 EVERE
JETTE	13 JETTE
ETTERBEEK	14 ETTERBEEK
NTE-AGATHE	15 SINT-AGATHA-BERCHEM
SAINT-GILLES	16 SINT-GILLIS
GANSHOREN	17 GANSHOREN
KOEKELBERG	18 KOEKELBERG
-TEN-NOODE	19 SINT-JOOST-TEN-NODE

9

PLAN D`IMPLATION ET DES CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS - illustration

PLAN VAN INPLANTING EN KENMERKEN VAN CONSTRUCTIES - illustratie

A la demande de/
op verzoek van

perspective .brussels

Dressé par l'autuer de projet/
Opgemaakt door de ontwerper

ORG

Quai des Charbonnages 30-34
1080 Bruxelles

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
du

Le Ministre-Président

Gezien om te worden bijgevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
van

De Minister-President

Rudi VERVOORT

Doc 20067-1991 AD

crd-goc
perspective.brussels
commission régionale de développement
gewestelijke ontwikkelingscommissie

PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR (PAD)

HERRMANN-DEBROUX

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

9 JUILLET 2020

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

Doc 20067-1991 AD

TABLE DES MATIERES

I. CONTEXTE 7
1 LA CRISE SANITAIRE LIEE AU COVID-19 7
2 RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD 7
3 RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD 8
4 DESCRIPTION DU PROJET 9
Localisation : 9
Les enjeux du PAD : 9
Buts et objectifs du projet : 10
II. AVIS 11
1 GENERALITES 11
A REMARQUES GENERALES SUR LA GOUVERNANCE 11
1 GOUVERNANCE ET PARTICIPATION 11
2 ÉVOLUTION DES PROJETS EN COURS 11
B APPRÉCIATION GÉNÉRALE 11
1 PRINCIPES GÉNÉRAUX 11
2 COOPERATION AUX DIFFERENTS NIVEAUX (Y COMPRIS INTERMÉTROPOLITAIN) 12
a Coopération institutionnelle 12
b Participation citoyenne 14
3 HIÉRARCHIE / LISIBILITÉ/COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PLANS 14
4 PAYSAGE URBAIN / TOURS 15
a Tours 15
b Beeldkwaliteitsplan 15
2 VOLET STRATÉGIQUE 16
A PÉRIMETRE 16
1 TENIR COMPTE DES PROJETS EN RÉGION FLAMANDE 16
2 TENIR COMPTE DES CONNEXIONS 16
3 TENIR COMPTE DU SITE DELTA NORD 17
B RIE 17
1 PERTINENCE DES RIE 17
2 PÉRIMÈTRE OPERATIONNEL PROPOSÉ 17
3 LES EFFETS SUR LE TRAFIC – modèle Musti (voir RIE p 848) 18
4 RISQUE DE REPORT DE CONGESTION DE HERRMANN DEBROUX VERS ET AU-DELÀ DU CARREFOUR LÉONARD, LE RING EST ET DE L'E411, ENTRE LE CARREFOUR LÉONARD ET LA RÉGION WALLONNE 18
5 RÉGION BRUXELLOISE ET FONCTIONNEMENT DU RING ET DE L'E411 18
6 MANQUE D'ALTERNATIVE POUR LA SECTION DU PROJET POUR LA E411 ENTRE ADEPS ET CARREFOUR LÉONARD 18

Secrétariat Commission Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-Commissie Secretariaat
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel
T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

7 SOLUTIONS P+R ET MULTIMODALITÉ 19
C VISION D'ENSEMBLE - OBJECTIFS 19
1 INFRASTRUCTURE ET ESPACE PUBLIC 19
a Environnement 19
b Connexions paysagères 20
c Maillage vert et bleu 21
d Gestion intégrée des eaux pluviales 21
e Durabilité 21
f Résilience en lien avec le climat / lutte contre les îlots de chaleur 21
g Impact de la démolition du viaduc sur la circulation 22
2 STRATEGIE DE MOBILITE 22
a Cohérence avec les autres plans 22
1 Projet de plan régional de mobilité - Good Move 22
2 Deux stratégies de mobilité sont envisagées : 22
1. Une stratégie de mobilité à l'échelle intermétropolitaine 22
2. Une stratégie de mobilité à l'échelle du projet de PAD et des quartiers alentours. 22
3 Centre de distribution urbaine (CDU) 23
b Accessibilité pour tous 23
1 Accessibilité générale (SIAMU) 23
2 PMR 23
3 Parking 23
4 Modes actifs : distinguer et préciser les usages, concrétiser l'axe structurant pour le vélo 24
c Ligne de Tram 8 & Connexion directe au réseau-S 24
1 Dépôt de tram 24
d Hub de mobilité P+R et connexion de qualité aux transports publics 25
1 Prolongement du métro 25
2 Transports publics de surface 26
1. Le tram 26
2. Le bus de rocade 26
3. Le train / RER 27
3 Alternatives au P+R, ... 27
4 Mutualisation du stationnement 27
5 Vélos 27
3 LOGEMENTS PUBLICS 28
4 SERVICES Et EQUIPEMENTS COLLECTIFS 28
5 OPTION STRATEGIQUE PAR SITE 29
a Densification /tours 29
b Site Delta 29

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

1 Site Triomphe 29
1. Concours d'architecture 29
2 Indications et prescriptions 29
1. Affectations 29
2. Implantation 29
3. Gabarits 30
4. Porosité cyclo-piétonne et liseré de façades actives 30
3 Environnement 31
Eaux de pluie 31
4 Tour 31
5 Activités productives 31
c Site Triangle 31
1 Périmètre 31
2 Implantation des constructions 32
3 Accessibilité du site 32
1. Voirie périphérique 32
2. Connexions 32
4 Espaces verts 33
5 Agriculture urbaine 33
6 Patrimoine 33
d Site Beaulieu 33
1 Patrimoine 33
2 Promenade verte 33
3 Densité/Mixité 34
e Site Demey 34
1 Densification/gabarits 34
2 Environnement 35
1. Site Bergoje 35
2. Parc 35
6 Volet réglementaire 36
7 Volet opérationnel / Mise en oeuvre 36
a Occupation temporaire 36
b Phasage 36
c Mesures d'accompagnement 37
d Phasage du Volet réglementaire 37
e Taxation de la plus-value résultant du PAD 37

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

III. CONCLUSION DE L'AVIS DE LA CRD 37
1. Coopération 37
2. Périmètre 38
3. Mobilité 38
4. Formes urbaines et gabarits 38
5. Maillage vert et bleu 38
6. Promenade verte 38
7. Prescriptions 38
8. Logement 38
9. Brocante 39
10. CDU 39
11. Biométhanisation et Recypark 39
12. Dimension patrimoniale 39
Recommandations : 39
1. Suivi et opérationnalisation 39
2. Espaces verts et espaces publics 39
3. Quartier Latin 39

Secrétariat Commission Régionale de Développement Gewestelijke Ontwikkelings-Commissie Secretariaat
Rue de Namur 59 1000 Bruxelles Naamsestraat 59 1000 Brussel
T +32 2 435 43 56 F +32 2 435 43 99 crd-goc@perspective.brussels ici www.crd-goc.brussels ici

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le projet d'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles - Capitale, adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Herrmann-Debroux" ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

Après avoir entendu les représentants du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort, la Commission émet à l'unanimité l'avis suivant :

I. CONTEXTE

1 LA CRISE SANITAIRE LIEE AU COVID-19

Les travaux de la Commission ont été perturbés en raison de l'impossibilité d'organiser des réunions physiques à la suite du confinement opéré au niveau national dès la mi-mars.

Le GRBC a adopté un arrêté du 2 avril 2020, publié au Moniteur Belge le 9 avril 2020 suspendant les délais du CoBAT depuis le 16 mars, qui a ensuite été renouvelé. Cela étant, la Commission a tout mis en œuvre, avec l'assistance technique de Perspective, pour tenir des réunions virtuelles, ce qui a permis une audition des représentants du Gouvernement et la délivrance du présent avis malgré le confinement et la suspension des délais.

2 RAPPEL DU CONTEXTE URBAIN TEL QUE DÉFINI DANS LE PRDD ET DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PAD

Le PRDD s'emploie à mobiliser le territoire :

1. *Pour **construire l'armature du développement territorial** et développer de nouveaux quartiers. Ceci, selon une armature polycentrique et aux différentes échelles en mobilisant les ressources foncières, en maîtrisant et répartissant la croissance démographique au sein du territoire, tout en privilégiant le logement public.*
2. *Pour **développer un cadre de vie agréable**, durable et attractif, tout en préservant l'équilibre entre les quartiers et au travers de nouveaux équipements, d'espaces publics et espaces verts de qualité, tout en promouvant le patrimoine, en renforçant, préservant et améliorant le paysage naturel, le maillage vert et bleu.*
3. *Pour le **développement de l'économie urbaine**, en renforçant les axes économiques, (pôles de compétitivité à rayonnement international), tout en soutenant l'économie de proximité.*
4. *Pour **favoriser le déplacement multimodal** en renforçant les portes d'entrée dans la région (échelle internationale et nationale), en renforçant l'infrastructure des transports en commun et les corridors de mobilité (échelle intermétropolitaine – régionale et locale qui met l'accent sur les nœuds multimodaux (ferroviaire, transports en commun, routier, les modes actifs), y compris pour la logistique intra-régionale en réduisant les besoins de mobilité (voir Plan Régional de Mobilité).*
5. *Pour **créer une mobilité métropolitaine efficace**, il est essentiel de mobiliser les offres de transport public existantes au bénéfice des navetteurs mais aussi des déplacements intra-bruxellois. À cet effet, il faut renforcer les synergies entre le réseau routier, les réseaux STIB, DE LIJN, TEC, l'infrastructure ferroviaire (INFRABEL) et l'offre ferroviaire (SNCB).*

6. *La **concertation avec les différents acteurs aux différentes échelles**, des instruments régionaux qui permettent une planification dynamique et cohérente pour un développement régional qui associe le citoyen font partie du processus de réussite du PRDD. En l'occurrence, la gouvernance métropolitaine est essentielle dans ce type de projet.*

   *Les Régions, toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et des Provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon sont membres de droit de la **Communauté métropolitaine**, de même que l'autorité fédérale. Les communes du Brabant flamand et du Brabant wallon sont libres d'y adhérer. Les Régions devront conclure un Accord de coopération pour fixer les modalités et l'objet de cette concertation.*

   Quelle que soit la forme choisie pour la mise en place de la Communauté métropolitaine, le fait métropolitain est ainsi consacré et prend une dimension réelle pour qu'au-delà des enjeux partagés, il soit possible de passer aux actes.

   *Un programme de développement territorial réunit les acteurs concernés pertinents pour établir un programme d'actions commun. Il s'agit d'un processus intensif de partage et de renforcement des connaissances qui s'ajoute à l'organisation d'un **forum interrégional pour l'aménagement du territoire**, dont les trois régions font partie.*

3 RAPPEL DE L'AVIS DE LA CRD SUR LES PAD

De manière générale, l'ensemble des objectifs et prescriptions régionaux tels que définis dans les différents plans (PREC, Plan Nature, Energie Climat, Plan Bruit, Good Move, etc) doivent être intégrés de manière transversale dans toutes les réflexions stratégiques et opérationnelles et leurs modalités (appels d'offre, concours, etc) et donc dans les PAD.

La Commission suggère d'établir un glossaire commun pour tous les PAD de manière à clarifier tous les concepts utilisés.

La Commission reprend la plus large partie de l'avis général rendu par la Commission précédente du 24/10/2019 sur les PAD tout en l'adaptant en fonction des nécessités pour ce PAD.

Elle en rappelle les grandes lignes :

***Périmètre** : importance d'en distinguer deux, un stratégique et un réglementaire. Le périmètre stratégique doit veiller à prendre en compte le contexte urbain ainsi que les projets situés aux alentours et leurs liens avec le PAD.*

***Volet opérationnel** : il est trop souvent absent du projet. Les questions de gouvernance et de participation citoyenne à toutes les étapes du processus, de mise en œuvre et de temporalité (phasage) doivent être abordées, ainsi qu'une (meilleure) première approche des coûts de viabilisation et des montages financiers envisageables (PPP, etc.).*

***Logement public** : maintenir le caractère public du foncier (emphytéoses, superficies etc..) pour éviter la spéculation et avoir une production conséquente de logements à finalité sociale et de logement moyen.*

***Occupation temporaire** : elle doit faire partie intégrante du projet et peut concerner les espaces bâtis comme non bâtis.*

***Espaces verts** : la protection de la nature et de la biodiversité, comme le demande le PRDD, doit être une priorité des PAD, de même que la réalisation des maillages verts et bleus, ce qui implique notamment un diagnostic préalable approfondi de la situation existante et des mesures de préservation et de développement de la nature (comme entre autres le Coefficient de Biotope par Surface, qui n'y apparaît pas clairement).*

***Durabilité** : faiblesse des aspects de développement durable dans les objectifs et développements proposés par les PAD, de même que la résilience face aux changements climatiques. La Commission recommande*

d'intégrer clairement le référentiel « quartiers durables » (Be Sustainable) mis au point par Perspective, Bruxelles Environnement et Urban, tant pour les PAD que pour les futurs projets dans leurs périmètres.

***Mobilité** : dans un territoire polycentrique et multipolaire, l'accessibilité doit aussi être multipolaire et multi modale. La Commission demande l'inscription dans les PAD de principes tenant compte de l'évolution des pratiques de mobilité (mutualisation des parkings, partage de voitures, accessibilité pour les PMR, priorité aux modes actifs…).*

***Volet règlementaire :** ce qui n'est pas indispensable doit figurer dans le volet stratégique qui reste contraignant pour les autorités délivrantes, vu la rigidité des prescriptions règlementaires auxquelles il n'est pas possible de déroger lors de l'examen de projets concrets.*

4 DESCRIPTION DU PROJET

Localisation :

Le site se situe sur un territoire entre la Forêt de Soignes (inscrite au Patrimoine de l'Humanité), aux abords de l'autoroute E 411 et le tracé concentrique du boulevard Général Jacques, qui marque l'entrée de ville. Le périmètre inclut 7 sites "en accroche" : Delta (avec le site Triomphe : bâtiments à l'angle du boulevard du Triomphe et de l'avenue de Beaulieu, un nœud de transports publics, Dépôt Stib et P+R) , le TRIANGLE (ancienne voie de chemin de fer reconvertie en promenade), BEAULIEU (bâtiments de la Commission européenne), DEMEY, (avec l'hyper marché), HERRMANN DEBROUX (espaces publics sour le viaduc) , Adeps, un centre sportif (entre la chaussée de Wavre et le viaduc des Trois Fontaines), la Forêt de Soignes (infrastructure routière entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard).





Les enjeux du PAD :

- *Repenser le rôle des infrastructures routières avec le défi de la diminution de l'usage de la voiture : transformer l'autoroute E411 en boulevard urbain accompagnée d'une mobilité multimodale.*
- *Assurer une fluidité entre les quartiers avec une reconnexion des espaces verts et des cours d'eau : articuler les échelles métropolitaines, régionales et locales.*

- *Valoriser les grands paysages visibles depuis Delta et la Forêt de Soignes.*
- *Requalifier l'entrée de ville pour développer une mixité urbaine mêlant activités économiques, sociales et résidentielles tout en insufflant une plus grande convivialité et un vivre-ensemble.*
- *Anticiper et accompagner les changements de manière graduelle et évolutive pour encourager les changements de comportement plutôt que de les contraindre.*

Buts et objectifs du projet :

- *Améliorer la qualité de vie grâce à la réduction du trafic de la E411*
- *Passer d'une infrastructure routière à une infrastructure paysagère qualifiante (modes doux, espaces continus pour la végétation…)*
- *Considérer les logiques locales transversales en retrouvant des cohérences et continuités paysagères*
- *Faire la ville en développant des mixités programmatiques et sociales (logements accessibles et adaptés, reconnexion des quartiers, nouveaux espaces publics)*
- *Adapter le développement urbain à la nouvelle infrastructure paysagère en gardant une cohérence*
- *Allier les programmes autour d'espaces publics et paysagers structurants*
- *Avoir un phasage flexible pour réaliser ces changements sur le long terme*

Une stratégie de mobilité complète la vision d'ensemble. Elle doit être mise en place à l'échelle métropolitaine et à celle du périmètre opérationnel avec la démolition du viaduc Herrmann-Debroux, la création d'un boulevard de 2X2 bandes, la réduction de l'infrastructure routière et une nouvelle politique de stationnement. Un Hub intermodal est prévu sur le tronçon séparant l'actuel viaduc Herrmann-Debroux et celui des Trois-Fontaines.

II. AVIS

1 GENERALITES

A REMARQUES GENERALES SUR LA GOUVERNANCE

1 GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

Un réclamant propose pour l'avenir un processus de planification par étapes :

1. Six mois de participation et de construction d'une vision.

2. Une enquête publique sur le premier document de vision, sur les effets qui doivent être étudiés plus avant et sur les modifications.

3. L'agence qui développe la vision et l'agence qui étudie les effets travaillent ensemble pour finaliser le document.

4. Présentation publique de la vision définitive et de la partie réglementaire avant l'enquête publique.

5. Enquête publique sur la conception du PAD. L'administration motive ses décisions lorsqu'elle ne prend pas en compte les objections des citoyens.

6. Une mise en œuvre progressive du PAD avec, au fil du temps, une évaluation des premières étapes et éventuellement un lancement du volet réglementaire pour une 2ème sous-zone.

La Commission estime qu'il y a lieu d'améliorer le processus, en particulier en matière de participation.

2 ÉVOLUTION DES PROJETS EN COURS

La Commission s'est posée la question de l'évolution du projet globalement et par site étant donné qu'un certain laps de temps a passé depuis le début du processus (mai 2019) jusqu'à ce jour (juillet 2020).

Les représentants du Gouvernement ont expliqué que ce long délai est lié à plusieurs facteurs :

1. *Le projet avait été approuvé en 1ère lecture le 16 mai 2019 et l'enquête publique a débuté en octobre pour éviter les vacances scolaires.*
2. *Le renouvellement de la CRD et la crise du Covid-19.*

Les projets concernant la voirie et les 5 sites auraient peu évolué ; Perspective resterait cependant en contact permanent avec les propriétaires et l'évolution éventuelle du projet se ferait après la remise de l'avis de la Commission et l'approbation du texte en 2ème lecture.

B APPRÉCIATION GÉNÉRALE

1 PRINCIPES GÉNÉRAUX

La Commission partage l'avis de nombreuses instances, dont la Commission royale des Monuments et de Sites (CRMS), la Commission régionale de Mobilité (CRM), Urban, les autres administrations régionales et communales, qui souscrivent positivement aux grands principes généraux du PAD, visant le réaménagement de l'axe E411 en boulevard urbain en support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et cyclistes. Ce nouvel aménagement permet aussi de traiter de manière plus ambitieuse certains sites stratégiques présents dans le périmètre du projet, en demandant qu'un soin particulier soit apporté à la concrétisation des objectifs affirmés « d'ancrage », et « d'urbanisation en complément » et de « paysage », ce que le document actuel permet difficilement de mesurer voire de garantir.

La Commission constate que les communes bruxelloises sont globalement très positives :

La commune d'Auderghem souligne la qualité du travail de conception et de rédaction du PAD Delta-Herrmann-Debroux pour l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique.

La commune de Watermael-Boitsfort rejoint globalement l'ambition de démolir le viaduc et ses infrastructures connexes pour aménager un boulevard urbain avec des sites en accroche tournés vers ce nouveau boulevard.

La commune d'Etterbeek se réjouit de la mise en avant de la mobilité active et d'une meilleure desserte en transports en commun qui pourra ainsi limiter la part d'automobiles accédant au territoire etterbeekois.

La Ville de Bruxelles soutient volonté de la Région de diminuer le trafic entrant sur Bruxelles, d'améliorer la qualité de vie des habitants, et soutient le projet du PAD dans son ensemble.

Par contre, les communes de la périphérie sont très inquiètes de l'impact du projet sur leur propre territoire, essentiellement en termes de mobilité, de qualité de vie et de sécurité routière.

Le département Mobilité et Travaux publics de la Région flamande souscrit aux objectifs du PAD, malgré de nombreuses remarques (v. infra).

La Commission, comme plusieurs réclamants, estime que le projet de PAD va dans le bon sens avec la transformation de l'axe E411 en boulevard urbain.

Cependant, elle souligne, comme eux, que le projet devra être accompagné de mesures :

- *La concrétisation de l'augmentation prévue de l'offre de transports publics (RER, bus haute capacité, haut niveau de services)*
- *Le RIE a montré que c'est surtout dans le sens de la sortie de Bruxelles que la congestion se fait sentir (plus que dans le sens vers Bruxelles)*
- *La coopération et coordination à l'échelle de la métropole principalement pour les problèmes de mobilité mais aussi pour les enjeux de développement territorial (Ring, RER, etc)*

La Commission souligne que le PAD, étant un instrument régional, n'a la maîtrise que sur son territoire. Néanmoins, la Commission insiste sur la nécessité de garantir la cohérence de la planification (notamment sur les questions de mobilité), en instaurant un échange interrégional et métropolitain.

2 COOPERATION AUX DIFFERENTS NIVEAUX (Y COMPRIS INTERMÉTROPOLITAIN)

a COOPERATION INSTITUTIONNELLE

Comme les communes et organismes concernés, la Commission soutient la nécessité d'un dialogue approfondi entre les communes de Bruxelles et les communes limitrophes de notre périphérie en vue d'assurer une meilleure coordination en matière de mobilité, ainsi qu'un dialogue interrégional et avec l'Etat fédéral.

La Commune d'Auderghem attire cependant l'attention sur le risque d'immobilisme en termes de mise en œuvre du projet de PAD.

La Commission constate, avec Woluwe-Saint-Lambert, la commune de Hoeilaart et la Région flamande que celle-ci étudie, actuellement, par l'entremise de « De Werkvennootschap » (DWV), le réaménagement des tronçons Nord et Est du Ring, et de manière plus large à l'aménagement des voiries à l'interface entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Dans ce cadre, Perspective plaide pour une concertation intermétropolitaine qui permettre d'appréhender à cette échelle les solutions cohérentes et concertées pertinentes pour apaiser l'entrée de ville et renforcer comme le propose le projet de PAD la qualité de vie dans les quartiers couverts par le périmètre du projet urbain.

La Commission a entendu DWV, laquelle a exposé l'état d'avancement de ses projets de réaménagement sur le Ring et de connexion RER vélo et d'un certain nombre de quick wins (Eco-connexion Trois Fontaines, RER vélo F204 Wavre-Bruxelles, éventuellement RER vélo R0, ...) qui chevauchent ou sont en connexion avec le périmètre du PAD. Les projets sont complémentaires à ceux de la Région bruxelloise.

La Commission a pris acte que DWV a bien intégré dans ses modélisations et ses projets tant les objectifs du PAD que ceux du PRM (Good Move). Elle constate cependant que les projets de réaménagement du Ring diffèrent selon les tronçons : pour la partie Nord, le projet prévoit une extension de capacité avec la séparation du trafic de transit et de destination et donc de nouvelles bandes de circulation latérales, pour la partie Est, ils visent principalement à améliorer la fluidité du trafic et non à le réduire : les projets pour les carrefours des Quatre Bras et Groenendael visent une amélioration de l'aménagement, sans bandes supplémentaires. Par contre, au carrefour Léonard, le projet prévoit 2 viaducs pour faciliter les « tourne-à-gauche » depuis le Ring vers l'E 411. Si l'aménagement futur peut, grâce à ces ouvrages, relier davantage les 4 « pétales » de la Forêt de Soignes qui sont en dessous des viaducs, la Commission estime qu'il est impératif, au cas où ce projet est retenu, d'en profiter pour organiser des bandes bus en site propre pour une desserte « à haut niveau de service » sur le Ring, car les efforts en termes de transports publics sont très limités, contrairement aux nouvelles lignes de tram radiales et tangentielles prévues dans la partie Nord (Brabantnet).

Pour cette zone du Ring Est, ils comptent principalement sur le RER pour avoir un impact en termes de transfert modal. Le seul parking P+R prévu par DWV se situe à Jezus-Eik, mais ne comprend que 70 places, destinées à libérer le stationnement en voirie dans le centre du village. C'est évidemment très décevant : la Commission a fait valoir qu'il est indispensable d'organiser des capacités de stationnement P+R en nombre suffisant à proximité du domicile de départ des navetteurs, si l'on veut obtenir un transfert modal significatif.

La Commission demande au Gouvernement de prendre l'initiative d'une coopération avec les régions, les communes concernées, les provinces des Brabant flamand et wallon et la SNCB pour obtenir l'aménagement de parkings « de persuasion » le long de la ligne Bruxelles Namur (un parking important de 4 000 places a bien été réalisé à LLN) mais aussi l'offre de bus nécessaire à un bon rabattement vers le chemin de fer. Ce n'est qu'avec une offre alternative efficace en transports publics, y compris le TEC et De Lijn, que l'on peut espérer réduire la pression automobile entrante à Bruxelles.

D'autre part, il est nécessaire d'envisager de réduire les besoins de déplacements domicile/travail en particulier aux heures de pointe. A cet égard, la RBC peut être initiatrice de coopérations avec le secteur public et privé pour créer des espaces de travail intermédiaires et différents services permettant de réduire ces besoins.

Les mesures envisagées ayant un impact significatif sur le flux de trafic de l'E411 et le RO, les Régions doivent se concerter au préalable sur les mesures proposées. A cet égard, la Commission constate que contrairement à la Région flamande, la Région wallonne n'a pas réagi lors de l'enquête publique.

Les communes de la périphérie (dont Hoeilaart et Overijse en particulier) et la Région flamande estiment qu'une concertation plus grande et constante serait appropriée et regrettent de ne pas avoir été impliquées, ni aucun autre acteur de la Région flamande (voire de la Région wallonne) dans le processus du PAD dès ses débuts (octobre 2017), alors que De Lijn a été consulté pour des workshops.

La Région flamande demande que les projets prévus par DWV soient inclus dans le PAD. La zone autour du carrefour Leonard, ainsi que la zone autour du centre de Jezus-Eik, seraient utilisées différemment à la lumière des plans proposés pour le R0 Est.

Le réaménagement du carrefour Leonard lui-même (qui se trouve juste à la frontière régionale), le réaménagement de la E411 entre Leonard et Adeps et l'impact sur les complexes adjacents sur le R0 (complexe Groenendael, carrefour des Quatre bras) nécessiteront également une concertation et la coordination nécessaire.

La Région flamande demande de tenir compte d'autres plans flamands en dehors du périmètre du PAD (par exemple le déclassement éventuel de la N3).

Enfin, elle estime que pour les P+R et les solutions multimodales prévues, une étude alternative plus large doit être réalisée, une consultation suffisante doit avoir lieu et des accords clairs doivent être conclus.

La Commission prend acte qu'en ce qui concerne l'écoduc, des discussions ont eu lieu avec la Région flamande pour discuter des meilleurs emplacements possibles pour les connexions écologiques.

La Commission estime que le dossier de l'écoduc est en évolution et nécessite une adaptation permanente.

b PARTICIPATION CITOYENNE

Plusieurs associations, dont l'ARAU, regrettent le manque de participation et de concertation avec les habitants (que l'on retrouve dans tous les projets de PAD et, plus généralement, dans tous les projets d'urbanisme et de mobilité).

Des associations, dont PADBeton, comme certaines instances, déplorent le fait que quatre PAD (Loi, Josaphat, Heyvaert et Delta Herrmann-Debroux) aient été mis à l'enquête publique concomitamment en octobre-novembre-décembre 2019. Chacun de ces PAD représente un projet d'envergure, cela correspond donc à plusieurs milliers de pages de documents très techniques à devoir décortiquer. Cela rend la tâche de réponse impossible pour le citoyen ordinaire, et extrêmement difficile pour les organisations.

PADBeton estime anormal que (a) les sociétés propriétaires des sites en accroche aient eu la préséance sur les habitants, que (b) seules certaines associations/comités aient été consultés, et que (c) les réunions avec les promoteurs restent opaques car sans PV, contrairement aux réunions avec les habitants. Cela pousse à craindre que lors de sa conception, le PAD a de facto mis en avant les intérêts des propriétaires des « sites en accroche », au détriment des autres parties. En conséquence, au minimum, Perspective doit publier les PV des réunions bilatérales et des workshops qui ont eu lieu en 2017 avec les propriétaires des sites en accroche.

La Commission soutient la transparence totale du processus car elle estime qu'elle est justifiée dans la mesure du possible.

3 HIÉRARCHIE / LISIBILITÉ/COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PLANS

Le volet règlementaire du PAD comporte des cartes des affectations, qui affectent les différentes parties du territoire concerné en zones d'activités (administrative, d'habitation, parc, etc.) et qui prévoient différents éléments en surimpression (porosités, liserés de façades actives, ...).

Ces cartes reprennent en fait la carte des affectations du PRAS, mais en y apportant des modifications, ce qui prête éminemment à confusion :

- *Certaines zones changent d'affectation par rapport au PRAS, sans que ces modifications ne soient clairement mises en évidence (avenue Beaulieu, une partie de la zone administrative du PRAS devient une zone de parc dans le PAD ; dans la zone Triomphe, la zone administrative est légèrement rognée, etc.); en conséquence, lorsque l'on regarde la carte, l'on ne sait pas si l'affectation du PAD est la même que celle du PRAS, ou différente*
- *A certains endroits, la carte du PAD utilise exactement les mêmes couleurs et les mêmes noms de zones que celle du PRAS (exemple : zone administrative), alors que les prescriptions du PRAS et du PAD ne sont pas exactement les mêmes*
- *La carte utilise parfois la même couleur que le PRAS, mais pour tout autre chose (exemple : le liseré de façades actives du PAD est exactement le même que le liseré de noyau commercial du PRAS, alors que les deux notions sont différentes)*

Or, le PAD ne vient pas remplacer le PRAS, les deux continuent à s'appliquer et, pour chaque élément, il faut à chaque fois se demander si le PAD est contraire au PRAS, auquel cas seul le premier prévaut.

Avec la carte du PAD telle qu'elle se présente aujourd'hui, il est malaisé de savoir si on est face à une imposition du PAD ou du PRAS. Cela est source d'insécurité.

Plusieurs réclamants, dont la Commission européenne, demandent que le PAD indique clairement dans son volet règlementaire quelles dispositions du PRAS, RRU (et éventuellement du PPAS, RCUZ, RRUZ, ...) sont abrogées.

Les représentants du Gouvernement ont expliqué ce choix fait pour l'ensemble des PAD pour que le PAD se suffise à lui-même et éviter des allers-retours entre le volet réglementaire du PAD et le PRAS. Un volet complémentaire explicatif pour l'application des règles sera élaboré.

La Commission prend acte de ce choix. Elle estime qu'il y a un problème de cohérence et de compréhension par rapport au PRAS, tant au niveau des cartes qu'au niveau des prescriptions. Même quand les modifications sont marginales ou ambiguës, cela pose des problèmes de compréhension et de sécurité juridique.

La Commission s'est également interrogée, lors de l'audition des représentants du Gouvernement, sur la raison pour laquelle l'ordre des prescriptions particulières du PRAS n'ont pas été suivies dans le PAD. Ceux-ci l'ont informée que les prescriptions particulières seront réorganisées d'ici la 2ème lecture et qu'une grille de lecture complète des prescriptions et de leurs modifications sera annexée au PAD.

Pour plus de clarté, la Commission demande d'intégrer au PAD, une liste des prescriptions qui dérogent aux règles actuelles, ainsi qu'une simplification dans la rédaction des prescriptions qui doivent suivre l'ordre du PRAS.

4 PAYSAGE URBAIN / TOURS

a TOURS

Pour l'ARAU, l'autorisation de tours (ou « émergences » dans le langage de la Région) viendrait gâcher les efforts de recomposition urbaine, de même que l'implantation de certains bâtiments en ordre ouvert (immeubles isolés ne formant pas de front bâti).

La Commission a demandé si une étude des vues lointaines avait été réalisée en ce qui concerne les émergences. Les représentants du Gouvernement ont précisé que, même si les vues lointaines n'avaient pas à proprement parler été modélisées, le RIE avait cependant étudié l'impact des nouvelles constructions en ce qui concerne les ombres et l'ensoleillement. De plus, chaque site fera l'objet d'un projet architectural et d'un permis d'urbanisme avec une étude d'incidence qui se focalisera sur les incidences du projet en fonction de la hauteur définitive des bâtiments.

La Commission estime que la question des tours est beaucoup plus globale, il ne s'agit pas seulement des vues lointaines mais également du choix d'implanter ou non des tours. Plusieurs paramètres sont à prendre en compte, comme la scénographie par exemple, mais aussi une série de paramètres liés à la localisation (accessibilité en transports publics, présence d'espaces verts, zone de recul, équipements, animation du socle, etc.).

Les représentants du Gouvernement ont justifié le choix par rapport à des endroits bien desservis en transport public. Toutefois il n'y a pas de justification quant aux autres critères, et, par exemple, la tour prévue sur le site de Carrefour aurait pu tout aussi bien se trouver sur le boulevard du Souverain plutôt que av Demey.

La Commission demande une réflexion approfondie sur les tours. Le RIE doit étudier plus que les ombres portées. Une analyse multi critères sur le choix de la localisation des tours doit être réalisée et ensuite sur les conséquences liées aux tours. La Commission renvoie à cet égard à son avis sur le RRU.

b BEELDKWALITEITSPLAN

La Commission constate qu'il y a un problème de qualité paysagère dans le PAD. Alors que l'on note dans les objectifs d'ensemble du PAD, volet stratégique, des points importants pour la qualité paysagère (ancrage territorial/affirmer les paysages traversés ; structure/une armature d'espaces publics ; urbanité/compléter la ville, corriger les rives ; transversalité des espaces publics plus liants), on ne retrouve pas d'éléments concrets dans le document. Le couloir traité demanderait quasi un Beeldkwaliteitsplan à l'instar de celui du canal.

La partie Rouge Cloître et Forêt de Soignes est importante. Cet aspect est trop faible dans le PAD. Un travail doit être fait sur la limite, la lisère étagée de la forêt. Il y a différents périmètres, ici la vision est axiale alors qu'il y a les quartiers en accroche de cet axe et notamment au niveau paysager.

2 VOLET STRATÉGIQUE

A PÉRIMETRE

Certains réclamants estiment que le périmètre est trop grand, d'autres qu'il devrait être élargi.

Le PAD Herrmann-Debroux semble être un cas d'école en la matière puisque le plan relie deux zones différentes :

- *La première, la zone Delta, est à la fois une entrée de ville et une zone de service ferroviaire. Il s'agit de requalifier ces espaces afin d'ériger un nouveau quartier urbain dense. La zone n'est que très indirectement reliée au viaduc. Par ailleurs, Citydev étant propriétaire de certains terrains, il est prévisible que ces derniers soient bâtis indépendamment de la destruction du Viaduc. Le Plan vise donc ici à changer les affectations du sol pour permettre le développement immobilier de la zone*
- *La deuxième zone entre Beaulieu et Rouge Cloitre vise à requalifier des espaces urbains pour donner suite à la suppression de l'autoroute. Il est important de noter que le seul élément que relie ces quartiers entre eux, c'est bel et bien l'axe routier. Les quartiers sont très hétérogènes puisque la route traverse une zone Natura 2000, un quartier de bureaux, un centre commercial et des quartiers d'habitations. Dès lors, IEB craint que l'espace soit trop diversifié et trop vaste pour être appréhendé par un seul plan à visée réglementaire*

Par ailleurs, l'objectif est de requalifier des espaces à la suite de la destruction d'une infrastructure autoroutière lourde et d'ériger de nouveaux projets conformes aux visions urbanistiques contemporaines (en opposition au projet urbain moderniste).

La Commission estime que le périmètre d'étude doit faire l'objet d'un suivi rapproché de la même manière que le périmètre opérationnel.

1 TENIR COMPTE DES PROJETS EN RÉGION FLAMANDE

La Région flamande demande que les projets prévus par DWV soient inclus dans le PAD et de tenir compte d'autres plans flamands en dehors du périmètre du PAD (par exemple, déclassement éventuel de la N3).

La Commission s'étonne que dans les plans du RIE, les habitats naturels de la Région flamande (faune et flore) ne soient pas repris, alors que l'ensemble de la Forêt a été désignée en Zone Natura 2000 avec la cartographie de ses habitats.

La Commission demande de poursuivre la collaboration avec DWV dans le cadre du suivi du PAD.

2 TENIR COMPTE DES CONNEXIONS

La Commission soutient l'avis d'URBAN qui estime que le raccourcissement du périmètre est regrettable car il n'assure plus les connexions des cheminements au niveau du centre Adeps. Afin d'assurer les liaisons, une extension jusqu'en bordure de la Forêt de Soignes devrait être envisagée en prenant en compte le carrefour et permettant l'ouverture et les connexions des cheminements. Cette vision élargie permettrait également le positionnement d'un P+R de transit plus en amont afin de compléter l'offre de délestage, recommandé par le RIE. Celui-ci pourrait également inclure le projet (en cours d'étude par la région wallonne) de la réservation d'une bande de la E411 au covoiturage. Cet agrandissement de périmètre permettrait également l'introduction d'un écoduc plus en amont de l'entrée de ville, souhaitable afin de reconnecter la forêt en son centre. Un léger élargissement du périmètre du côté ouest pourrait également être bénéfique

par l'intégration des éléments stratégiques du carrefour du boulevard du Souverain que sont l'entrée du métro et le parvis de la 'coulée verte'.

3 TENIR COMPTE DU SITE DELTA NORD

Un réclamant s'interroge sur les raisons de la non-intégration du site Delta Nord dans le périmètre du PAD, ou, à tout le moins dans son « périmètre d'observation territoriale » étant donné que le développement concret de Delta Nord aura des effets non négligeables sur l'ensemble du périmètre envisagé actuellement dans le PAD (extension possible de l'hôpital, développement de l'affectation logement, modification du trafic).

La Commission demande que le site Delta Nord (en tout cas sa partie Ouest qui comprend le développement multifonctionnel) soit à tout le moins intégré dans le périmètre d'observation territoriale du PAD.

B RIE

1 PERTINENCE DES RIE

Plusieurs réclamants, parmi lesquels des associations, regrettent que les RIE consistent souvent en une compilation de données préexistantes non suffisamment réactualisées.

Ils soulignent l'impact potentiel du nouvel outil PAD qui, une fois adopté, nécessitera un monitoring très serré pour tenir compte des évolutions territoriales (démographie, impacts cumulés…).

Ils constatent qu'un nombre important de PAD sont réalisés en même temps à Bruxelles. Le RIE étudie les incidences du chaque PAD, mais ne prend aucunement en compte le cumul des incidences négatives. Les études d'incidences n'offrent donc que des visions parcellaires. L'impact global de ces projets de grande ampleur qui seront près d'une quinzaine pose question, car ils ne font pas l'objet d'études appropriées à l'échelle de la région. Il est essentiel d'évaluer le cumul des incidences des projets en cours et à venir tel qu'inscrit dans le PRDD. Ces prérequis prennent ici toute leur importance puisque le PAD Herrmann-Debroux s'étend sur 43.5 ha, 6 km de long et trois communes successives.

La Commission estime que la question du cumul des incidences ne se pose pas pour ce dossier car justement son périmètre est assez large et il n'y a pas de projets d'envergure aux alentours, au contraire des dossiers Josaphat et Reyers qui ont évidemment un impact cumulé sur le boulevard Reyers/Lambermont. Elle a posé la question de savoir quelles recommandations du RIE n'ont pas été suivies et pour quelle raison. Les représentants du Gouvernement ont précisé que le PAD s'inscrivait dans les recommandations du RIE et les a intégrées sauf les aspects qui ne relevaient pas du degré de détail du projet de plan et qui seront examinés lors des demandes de permis.

2 PÉRIMÈTRE OPERATIONNEL PROPOSÉ

Bruxelles-Environnement souligne que le périmètre opérationnel du PAD se trouvant en partie dans un site Natura 2000, une évaluation appropriée des incidences a été réalisée conformément aux dispositions de l'ordonnance Nature. Cette évaluation a été intégrée au chapitre faune flore du RIE.

La nécessité d'une réflexion et d'un échange interrégional et intermétropolitain, comme précisé plus haut par la Commission, notamment sur les questions de mobilité, vient appuyer le constat de certains réclamants, dont l'administration de la mobilité et des travaux publics de la région flamande qui estiment que le périmètre pris en compte pour l'évaluation des incidences sur l'environnement, (figure 9, p. 14 ; figure 119, p. 110) est relativement petit et limité au territoire de la région de Bruxelles-Capitale. Pour eux, un périmètre plus large serait approprié, en particulier pour les impacts sur la mobilité et le trafic. La modélisation du trafic et les graphiques différentiels (par exemple, p. 848) montrent clairement que l'impact concerne une zone plus vaste que le périmètre proposé.

La Commission a constaté que le RIE prend en compte un périmètre beaucoup plus large avec notamment la totalité du Brabant Flamand et Wallon et tous les projets de plans et de programmes connus à l'époque de son élaboration.

3 LES EFFETS SUR LE TRAFIC – MODÈLE MUSTI (VOIR RIE P 848)

La Région flamande soulève un certain nombre de questions supplémentaires notamment sur la modélisation du trafic en heures de pointe du soir, la non prise en compte des études de DWV et des plans élaborés par la Région flamande pour optimaliser les aiguillages du trafic sur le RO. La Commission constate que conformément à la législation, la modélisation s'est faite sur base des modèles et outils disponibles les plus récents possibles. Le modèle MUSTI, contesté par la Région flamande, fonctionne bien à un niveau macro et est effectivement moins performant au niveau local. La Commission constate que le RIE fait de fait mention d'un problème quant à l'absorption du trafic de sortie en heure de pointe du soir.

4 RISQUE DE REPORT DE CONGESTION DE HERRMANN DEBROUX VERS ET AU-DELÀ DU CARREFOUR LÉONARD, LE RING EST ET DE L'E411, ENTRE LE CARREFOUR LÉONARD ET LA RÉGION WALLONNE

Cette question est absolument cruciale et essentielle pour la Région flamande, qui estime ne pas trouver de réponse dans le RIE. En d'autres termes, elle s'interroge sur un probable embouteillage sur les autoroutes flamandes dans la périphérie sud-est de la Flandre, autour de Bruxelles. Selon elle, cet aspect doit faire l'objet d'une enquête extrêmement approfondie, et une consultation à ce sujet lui semble absolument nécessaire avant de pouvoir valider le projet.

La Commission estime que l'impact et la réduction de capacité en entrée de ville sont bien étudiées dans le RIE, qui modalise la répartition des véhicules excédentaires. C'est une stratégie volontariste. Il convient d'étudier plus la sortie de Bruxelles. Comme la Commission l'a déjà dit, on pourrait souhaiter qu'un transport modal ait lieu si l'offre combinée de différents opérateurs de transport public augmente sensiblement.

5 RÉGION BRUXELLOISE ET FONCTIONNEMENT DU RING ET DE L'E411

La Région flamande rappelle que le bon fonctionnement du Ring et de l'E411 est également dans l'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale :

1. Peu de navetteurs passeront au P+R Adeps s'il est situé derrière les embouteillages du Ring et de la E411.

2. Good Move indique que le Ring offre la possibilité de "limiter le trafic interne qui traverse la région et pourrait éventuellement être partiellement transféré vers le Ring" (Good Move, p. 79). Cet objectif ne sera réalisable que si le Ring lui-même fonctionne plus facilement que les itinéraires alternatifs passant par la Région bruxelloise elle-même.

3. La nécessité du bon fonctionnement du Ring est implicitement confirmée dans le RIE (p. 853), qui indique qu'il y aura des changements dans le trafic et que le Ring devra gérer davantage de trafic. À la page 851, il est indiqué que "la mobilité dans le quadrant sud-est de Bruxelles est menacée".

À la page 852 du RIE, il est également proposé d'optimiser le train et le bus. L'utilisation d'alternatives dans les environs est nécessaire, mais celles-ci doivent également être concrétisées.

Comme plusieurs réclamants, dont la CRM, la Commission estime que le P+R doit se trouver le plus en amont possible avec une accessibilité sur les réseaux de transports publics (par ex à Jezus-Eik).

6 MANQUE D'ALTERNATIVE POUR LA SECTION DU PROJET POUR LA E411 ENTRE ADEPS ET CARREFOUR LÉONARD

La Région flamande constate qu'aucune alternative n'est examinée dans le cadre du RIE. Les différentes alternatives devraient être examinées (par exemple, les alternatives pour le covoiturage, les formes de transport public, ...). Une concertation approfondie entre Bruxelles, la Région flamande et éventuellement

la Région wallonne sur la conception de l'E411 semble souhaitable afin de clarifier davantage cette question. Idéalement, une stratégie pour l'E411 sera recherchée entre les trois régions.

La Commission estime que le RIE a étudié les alternatives au transport et que les restrictions à la voiture doivent être compensées par une nouvelle offre de transport public.

7 SOLUTIONS P+R ET MULTIMODALITÉ

La Région flamande estime que :

- *Une étude alternative plus large doit être menée avec une consultation suffisante*
- *Des accords clairs doivent être conclus en ce qui concerne les solutions prévues et à trouver pour le P+R et les solutions multimodales. L'ancrage des projets de RO Oost dans le PAD est souhaitable*
- *L'impact du présent projet sur la RO, la E411, le réseau routier sous-jacent et la Région flamande devrait être étudié plus en détail*

Elle se dit prête à engager le dialogue et estime essentiel que la Région flamande et les communes périphériques concernées ne subissent aucun impact négatif de la présente proposition de plan.

La Commission estime que le problème n'est pas seulement la localisation du parking P+R mais surtout sa mise en œuvre. Elle rappelle une fois de plus l'urgence de diminuer les besoins de circuler et d'avoir une concertation intermétropolitaine.

C VISION D'ENSEMBLE - OBJECTIFS

1 INFRASTRUCTURE ET ESPACE PUBLIC

BE appuie la nécessité de requalifier l'entrée de Ville en boulevard urbain, reprise dans le PRDD et dans Goodmove. D'autres axes pénétrants Bruxelles ont déjà fait l'objet de modification de statut, comme la E40 et l'entrée de l'A12. La transformation de l'autoroute E411 en entrée de Ville en axe apaisé et dédié en premier lieu aux transports en commun et aux modes actifs s'inscrit dans une démarche de transition.

BE demande le maintien du viaduc des Trois Fontaines, la démolition du viaduc Herrmann-Debroux et la démolition partielle du viaduc de Watermael.

a ENVIRONNEMENT

Le maintien avec restructuration du viaduc des Trois Fontaines permettra, entre autres, de placer un bassin d'épuration en amont des étangs du Rouge Cloître, ce qui évitera à l'avenir que l'étang RC 1 ne soit pollué par ces eaux.

Bien que non prévu dans les esquisses du PAD, Perspective et le comité d'accompagnement ont répondu à la demande de BE de proposer un passage à grande faune entre le viaduc des Trois Fontaines et le carrefour Léonard. Cet écoduc sera une première étape à la défragmentation de la forêt, résultante de la mise en place du carrefour Léonard.

La remise à niveau de la circulation au niveau d'Herrmann-Debroux aura des incidences positives en termes de qualité paysagère et de reconnexion des quartiers et permettra à certains quartiers de voir leur niveau sonore baisser.

La création d'un Hub de mobilité à Adeps permettant de lâcher sa voiture pour prendre le tram, le vélo, la voiture partagée aura également comme impact positif la possibilité d'interdire à moyen terme toute circulation dans le Rouge-Cloître.

URBAN estime que la logique des espaces publics est assez claire, malgré des discontinuités regrettables dans les espaces verts, mais le positionnement des émergences pose question. Etant donné que l'intégration

de ces éléments dans le tissu urbain environnant n'est pas évidente, Urban se demande si leurs rôles/ affectations justifient leurs implantations.

Pour l'ARAU, le réaménagement de l'espace public doit se faire sans attendre. Réduire l'emprise du trafic automobile est synonyme de diminution de ses nuisances comme la pollution de l'air et le bruit. Des aménagements peuvent être réalisés sans attendre la finalisation des travaux de transformation, comme le passage de la limitation de vitesse de 70 à 50 km/h, par exemple, qui ne coûte pas grand-chose et qui a des effets non négligeables sur le niveau de bruit.

Biodiversité

Concernant la zone « Forêt de Soignes », IEB rejoint entièrement les remarques de Natagora sur l'importance de préserver et de renforcer la biodiversité au sein de la Forêt de Soignes. Dès lors, si le projet de placer une berme centrale arborée a bien un intérêt paysager, il lui semble préférable de la supprimer tout en restreignant la largeur de la route et les sols imperméabilisés au sein de cet espace.

Tout comme Natagora, IEB insiste sur la nécessité pour le volet réglementaire du PAD d'imposer un bassin de décantation ainsi qu'un séparateur d'hydrocarbure afin d'éviter des incidences fâcheuses sur le régime hydrique de la zone.

Le projet de PAD souligne l'importance paysagère de la vallée de la Woluwe. Des réclamants estiment cependant que sous l'angle écologique et de la biodiversité, elle n'est pas suffisamment prise en compte.

La Commission soutient la demande des réclamants de reconnecter le Watermaelbeek à la Woluwe, comme préconisé par l'étude d'impact et de l'ancrer dans le volet réglementaire. Elle estime que cela permettrait de garantir le renforcement du maillage bleu.

La Commission constate que DWV y porte une attention particulière.

b CONNEXIONS PAYSAGERES

A la suite de la CRMS, la Commission recommande d'approfondir la question des connexions paysagères, ce point étant l'un des enjeux majeurs de ce PAD. Notamment, l'articulation avec les espaces verts existants, des "forces patrimoniales et paysagères » que sont la Forêt de Soignes et vallée de la Woluwe. Elle vise ainsi la reconnexion du site de Rouge-Cloître, et plus loin, celle du Jardin Massart.

La Commission rejoint les craintes de la CRMS que le Hub projeté, avec son parking et la prolongation de l'actuelle ligne de tram 8, soit de nature à maintenir un effet barrière, là où un lien paysager est essentiel.

Elle souligne ainsi, tout comme la CRMS :

- *Que le périmètre opérationnel du PAD intègre le tronçon de l'actuelle E411 jusqu'au carrefour Léonard. De même, elle recommande des plantations en alignements rythmés et structurants afin d'assurer la continuité/le lien avec la forêt, mais aussi de recréer la structure paysagère de la nouvelle voie d'entrée de ville*
- *Un manque de réflexion quant à l'intégration, l'implantation et la volumétrie des immeubles monofonctionnels pour le tronçon longeant le Parc du Bergoje*
- *La nécessité de reconnecter les espaces existants, et s'interroge quant à l'accès à la forêt sous le viaduc des Trois Fontaines et au jardin Massart*
- *La volonté étant de créer une entité paysagère, elle s'interroge quant à l'accès à la forêt sous le viaduc des Trois Fontaines et au jardin Massart*
- *Le peu de prise en compte de l'ancienne promenade du chemin de fer aménagée par Bruxelles-Environnement. Quant au Parc Seny, l'articulation entre le boulevard et le parc paraît non traitée*
- *Un risque de conflits d'usages, de tensions (terrasses, déambulations etc.) du fait de l'inscription d'un liseré de façades actives face au petit parc qui prendra place dans le site Demey. Le parc doit au contraire être un lieu de quiétude, ceci d'autant plus que son tracé linéaire laisse peu de marge de manœuvre pour créer un espace d'apaisement, de mise en valeur du végétal et de l'eau*

La recréation de la vallée du Watermaelbeek est une perception quelque peu tronquée : elle s'interroge sur le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée uniquement sur la parcelle Demey.

La Commission estime que le traitement cohérent du Boulevard et de ses abords est fondamental pour la protection de la Zone Natura 2000, mais aussi pour le redéploiement d'une lisière paysagère et écologique. Les profils présentés actuellement se limitent aux aspects de circulation et ne font pas appel à des principes d'aménagement paysager et naturel. Les propositions reprises de la page 215 à 219 de faire un passage entre la Forêt de Soignes et le carrefour Léonard ne sont pas assez détaillées. Les reconnexions entre les deux côtés de la forêt ne peuvent être des alibis a minima, elles doivent être réfléchies avec plus d'ambition et être en cohérence avec les projets du Plan de structure tri-régionale pour la Forêt de Soignes ainsi qu'avec le Plan de gestion de la Forêt de Soignes.

c MAILLAGE VERT ET BLEU

Selon BRAL, les PAD ne font pas de la protection de la nature et de la biodiversité une priorité, alors que le PRDD prévoit le renforcement des maillages bleu et vert.

La Commission fait mention d'un problème relatif aux connexions du maillage vert et bleu. Les documents évoquent des connexions, mais elles manquent de continuités pertinentes en dehors du périmètre traité. Les connexions avec le parc de la Héronnière et le parc Tercoigne ne sont pas suffisantes et pas confortables pour la continuité des promenades.

Les continuités bleues entre les étangs de ces deux parcs et du futur parc en liaison avec la Woluwe devraient être plus élaborées, ne fût-ce qu'au niveau des principes.

Le parc de la ligne 26 doit être vu dans la continuité de la voie verte le long de la Ligne 26 depuis Uccle. Il s'agit plus d'une continuité verte peu valorisable en termes de récréation mais qui peut abriter un cheminement et de la nature sauvage. Il ne s'agit donc pas d'un parc.

d GESTION INTEGREE DES EAUX PLUVIALES

La Commune de Watermael-Boitsfort demande qu'une gestion intégrée des eaux pluviales soit prévue lors de la mise en œuvre du plan (démolition du viaduc, aménagement du boulevard urbain et des sites en accroche) et que des dispositifs adéquats d'évacuation des eaux de pluie soit prévus (études à réaliser et dimensionnement des dispositifs permettant de faire face aux fortes pluies de plus en plus fréquentes)

La Commission soutient la demande de la commune.

e DURABILITE

URBAN estime qu'un volet plus étoffé sur la durabilité et le réemploi des matériaux pourrait être développé dans le volet stratégique (cf. Heyvaert).

Un réclamant rappelle qu'un PAD a un rôle d'exemple à jouer en termes de durabilité pour rencontrer les ambitions du PRDD.

Pour la Commission, les recommandations du RIE devraient être mieux intégrées dans les volets stratégique et réglementaire. Il s'agit notamment d'ambitions en termes de performance énergétique, d'adaptabilité des bâtiments, d'économie circulaire, de développement de l'activité économique, de dynamique sociale, d'écologisation et de protection de la biodiversité, de mise en œuvre d'objectifs en matière d'agriculture urbaine, de gestion de l'eau et des déchets.

Dans cet esprit également, il serait bien de pouvoir faire évoluer un PAD après un monitoring de suivi.

f RESILIENCE EN LIEN AVEC LE CLIMAT / LUTTE CONTRE LES ILOTS DE CHALEUR

Dans le contexte du changement climatique, les PAD devraient contribuer à minimiser leurs effets, notamment en régulant les températures urbaines.

Un réclamant suggère que ce point soit approfondi et propose d'ajouter un chapitre sur la résilience climatique, qui permettrait de proposer des mesures visant à minimiser les effets du changement climatique,

comme, par exemple, des mesures de lutte contre les îlots de chaleur (végétation, infrastructures urbaines, comme le choix des matériaux, la gestion des eaux de pluie, etc.).

La Commission rejoint ce réclamant.

g IMPACT DE LA DEMOLITION DU VIADUC SUR LA CIRCULATION

Certains réclamants, dont BE et la commune d'Ixelles, craignent le report de trafic dès les travaux de démolition du viaduc. Plusieurs communes et des réclamants insistent dès lors sur l'importance de combiner ce projet de réaménagement avec :

- *Le développement d'un Hub de mobilité (P+R) de qualité, proposant une connexion forte aux transports en commun tant vers la Ville que vers la périphérie*
- *Le développement d'un réseau cyclable de qualité et traversant les frontières régionales*
- *L'avancement des travaux du RER sur la ligne 161 Bruxelles-Namur, afin que la Région soit facilement accessible*

La Commission soutient la mise en place d'une cellule de communication sur le modèle de Reyers pour gérer au mieux les aléas du chantier.

2 STRATEGIE DE MOBILITE

a COHERENCE AVEC LES AUTRES PLANS

1 *Projet de plan régional de mobilité - Good Move*

Selon un réclamant, pour que le potentiel de l'intermodalité puisse être atteint, il faudrait une intégration des services et des tarifs à l'échelle intermétropolitaine (= un vrai réseau RER). C'est d'ailleurs l'un des objectifs majeurs du Plan régional de « Mobilité GoodMove » : « Mobility as a Service» (MAAS).

Pour que le service soit attractif et concurrentiel à la voiture, il faudrait par exemple développer une grande carte du réseau TC à l'échelle intermétropolitaine, promouvoir ce réseau et proposer un seul ticket de transport pour rejoindre la zone métropolitaine en TC depuis la périphérie et inversement.

De nombreux réclamants insistent sur la nécessité de développer et de renforcer l'offre de transports en commun eu égard à la réduction de la capacité actuelle qui sera engendrée par la requalification de l'infrastructure et qui aura donc pour conséquence un report modal important vers les transports publics.

La Commission relève que le projet de PAD précise lui-même (p.76) que « Comme repris dans le PRDD et le PRM, de nombreuses solutions sont à développer à des échelles dépassant celle du projet de PAD (RER, taxation, réseau cyclable étendu, P+R en dehors de la RBC) ».

2 *Deux stratégies de mobilité sont envisagées :*

1. Une stratégie de mobilité à l'échelle intermétropolitaine

Celle-ci vise à favoriser le report modal en amont de l'entrée de ville. Vu que les mesures spécifiques envisagées ne sont pas du seul ressort de la Région de Bruxelles-Capitale et que de nombreux obstacles empêchent leur concrétisation rapide, le CES s'interroge sur les conséquences en termes de mobilité de la non mise en place ou du retard dans la mise en œuvre de ces solutions sur cet axe de pénétration majeur de la Région.

2. Une stratégie de mobilité à l'échelle du projet de PAD et des quartiers alentours.

Considérant l'ampleur du programme de ce PAD et sa temporalité très longue, la Commission souligne, comme la Commission régionale de Mobilité, que cela nécessitera une programmation évolutive, en fonction notamment des budgets disponibles, avec des mesures transitoires. Elle souligne ainsi, l'importance des bus en site propre dans les 2 sens, comme moyen de transport alternatif à la voiture, facile à mettre en œuvre et peu coûteux qui nécessite la coordination des sociétés de transport régionales respectives.

La Commission recommande que ces lignes de bus puissent se prolonger de part et d'autre (jusque Louvain-La-Neuve et vers la gare d'Etterbeek et Chaussée de Wavre).

De nombreux réclamants estiment que l'emplacement prévu pour le P+R n'est pas adéquat et demandent d'étudier d'autres lieux en consultation avec DWV et les communes concernées.

3 *Centre de distribution urbaine (CDU)*

Le CES s'interroge quant à l'opportunité de créer un centre de distribution urbaine (CDU) dans le périmètre du PAD.

La Commission constate que la question du centre de distribution urbaine n'est pas abordée dans le PAD alors qu'elle se trouvait dans le PRDD. Elle demande d'affiner ce concept du CDU et de chercher la meilleure localisation.

b ACCESSIBILITE POUR TOUS

1 *Accessibilité générale (SIAMU)*

De manière générale pour l'ensemble du projet, il y aura lieu de tenir compte de l'accessibilité des véhicules de secours telle que prévue dans la réglementation. Une partie du projet prévoit des zones apaisées et des dessertes locales. Vu la densification de certaines zones, il ne sera pas acceptable pour le SIAMU que les voiries d'accès soient entravées par des dispositifs amovibles. Un réclamant soulève l'importance que le Parkway intègre bien les contraintes liées à l'accès pompier indispensable à l'arrière de l'hôpital qui est du reste également une servitude grevant Delta Sud.

La Commission soutient la demande.

2 *PMR*

La CRM demande d'inscrire les moyens pour une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Elle demande d'imposer des seuils de logements adaptés et adaptable aux personnes en fauteuil roulant et de permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible.

La Commission soutient la demande.

3 *Parking*

Un réclamant fait référence au RIE (p.39) dans lequel l'hypermarché Carrefour est considéré comme "un /une marque d'importance régionale". Il demande donc afin de pouvoir garantir ce "point de repère" à l'avenir, de préserver les 1589 places de stationnement actuelles, une réduction par rapport à la situation actuelle n'est pas souhaitable à cet égard.

En effet, le parking Carrefour d'Auderghem a une utilisation très diversifiée qui va au-delà de sa fonction première, qui est de fournir un espace aux clients sur le site. Cela est confirmé dans le RIE comme suit : "Sur la base de cette première analyse de la structure de la demande, le parking du site Carrefour d'Auderghem semble donc avoir une forte mixité d'utilisation pendant la journée, puisqu'il est utilisé à la fois comme destination par les utilisateurs en se rendant dans les magasins du site, et par les navetteurs en transit ou comme destination pour les lieux de travail à proximité et également par quelques résidents locaux. "

Le parking en plein air est également utilisé comme parking de transit, entre autres pour les déplacements domicile-travail. Le RIE confirme une utilisation élevée et fréquente du parking.

Ce réclamant estime donc que garantir le nombre actuel (1589) de places de parking utilisées par les visiteurs de Carrefour contribue à l'ambition du PAD de parvenir à un développement urbain qualitatif de ce site. En aucun cas, selon lui, une réduction des places de stationnement ne peut être acceptée.

La Commission demande d'envisager des utilisations mixtes de ces espaces.

4 *Modes actifs : distinguer et préciser les usages, concrétiser l'axe structurant pour le vélo*

Afin de concrétiser sa vocation d'axe structurant vélo (axe RER-vélo n°11), la CRM demande que le PAD précise le type d'aménagement attendu (aménagement cyclable séparé du trafic motorisé et du flux piéton.

BE estime que la prise en compte des modes actifs dans le projet du PAD Herrmann-Debroux constitue un point fort du projet de requalification de cette entrée de ville. Conformément aux engagements et aux actes forts que le gouvernement exprime, ces aspects selon BE soutiendront les modifications des pratiques de chacun pour ses déplacements en ville.

BE souligne que le retour d'expérience des gestionnaires des espaces verts montre qu'il s'avère compliqué de faire cohabiter deux fonctions apparemment complémentaires mais en réalité en conflit permanent (promeneurs et cyclistes). Les espaces verts, souligne BE, doivent jouer un rôle dans ces nouvelles formes de mobilité et participer à l'expansion du réseau. Mais l'ensemble du réseau doit intégrer les nouvelles formes de mobilité. Or, la mobilité active est reportée sur les espaces verts (principalement la promenade de l'ancien chemin de fer et le Parc Bergoje). Ceci pose problème dans l'équilibre des fonctions des espaces verts qui doivent encore permettre des lieux de quiétude, des fonctions calmes, des espaces propices à la biodiversité, la possibilité de jouer en toute sécurité.

Concrètement, BE suggère que :

- *Les espaces verts ne soient pas repris en piste cyclable mais en « promenade verte » et que les liens soient établis avec le projet PAD par des « liaisons promenade verte »*
- *D'étudier et de faire apparaitre les modes actifs sur les boulevards et voiries afin d'affirmer une politique volontariste conforme au changement de paradigme en termes de mobilité voulu par le gouvernement*

Pour ce qui est des sites en accroche, et de manière générale, BE salue la place faite aux modes actifs, aux espaces publics que qualité, à la mise en valeur du maillage vert et bleu, à l'amélioration du cadre de vie, à la mixité des fonctions.

La Commission rejoint l'avis de BE et insiste sur la séparation du réseau "Promenade" de celui de la piste cyclable. Il faudrait en termes de réseaux être plus attentif à développer en parallèle le réseau promenade douce avec le maillage vert et bleu et le réseau mobilité cyclable. Les vitesses et les comportements des usagers deviennent incompatibles vu la difficulté de cohabitation entre les cyclistes. On ne sent pas dans le PAD une volonté de séparer le réseau rapide de celui de la promenade.

c LIGNE DE TRAM 8 & CONNEXION DIRECTE AU RESEAU-S

Vu la saturation actuelle et le report de trafic prévu sur l'axe du boulevard du Souverain, la ligne 8 doit être renforcée rapidement (fréquences, capacité, performance).

Une étude avait été réalisée par Bruxelles Mobilité pour améliorer la vitesse commerciale sur le tronçon entre Watermael/Boitsfort et le carrefour Roosevelt/Forest/La Hulpe. Il y a donc lieu de reprendre cette étude.

A défaut du prolongement du métro, la Ville de Bruxelles et d'autres réclamants soutiennent le projet lié au prolongement et à la scission de la ligne de tram qui desservirait le Hub de mobilité au niveau de l'Adeps.

1 *Dépôt de tram*

Étant donné la création prochaine de lignes nouvelles de tramways et le renforcement de l'offre sur les lignes existantes, il devient crucial pour la Commune d'Ixelles d'envisager la création d'un nouveau dépôt de tram.

Pour Ixelles, le site du triangle Delta en cuvette est idéalement situé pour accueillir un tel dépôt : en bout de lignes 71 /95 et à proximité du dépôt de métro et bus (économie de gestion, notamment des bureaux et locaux sociaux de la STIB). Un dépôt de trams renforcerait un pôle d'activité secondaire de grande intensité de main d'œuvre qualifiée, ce qui devient rare dans le sud de Bruxelles. L'exemple du protocole d'accord entre la RATP et la Ville de Paris démontre, en outre, qu'un dépôt est compatible avec le logement (référence https://www.paris.fr/pages/protocole-daccord-ratp-ville-de-paris-creation-de-2000-logements-d-ici-2024-5646).

La Commission demande d'examiner attentivement ces propositions.

d HUB DE MOBILITE P+R ET CONNEXION DE QUALITE AUX TRANSPORTS PUBLICS

Aujourd'hui, l'axe de l'E411 constitue une des principales voies de pénétration à l'échelle de la Région, que ce soit en transport en commun, par le biais de la SNCB ou en voiture. Il ressort du RIE qu'une partie importante des navetteurs utilise les parkings Delta, Herrmann-Debroux et de l'hypermarché Carrefour pour se rendre dans le centre-ville.

Le CES et de nombreuses communes insistent sur le fait d'avoir un accès aisé à Bruxelles, que ce soit en transport en commun via les réseaux SNCB et STIB, mais aussi en voiture avec une connexion de qualité aux transports en commun qui pourrait se faire au niveau du parking de dissuasion prévu à la hauteur de l'Adeps.

De nombreux réclamants estiment que pour pouvoir fonctionner, un P+R doit répondre à toute une série de conditions, dont une des principales est sa localisation le plus loin possible de la ville : au plus près de l'origine des déplacements et en amont des zones de congestion. Le RIE reconnaît l'importance de ce critère, de même que le projet de Plan Régional de Mobilité. Or la localisation projetée pour le P+R du PAD est beaucoup trop proche de la ville (puisqu'elle est dans la ville) et de plus en aval des congestions.

Le CES insiste également sur la nécessité de réaliser l'étude complémentaire qui doit déterminer la capacité et la programmation exacte du Hub de mobilité.

Un autre critère indispensable est la connexion du P+R à un transport en commun efficace menant directement vers les zones de destination importantes. Or ce n'est pas le cas, les principales zones de destination (comme le centre-ville ou le quartier européen) ne seraient pas directement connectées. La correspondance pour emprunter la ligne 5 du métro allongerait le temps de parcours et la pénibilité par rapport à une connexion directe).

Un réclamant souligne, par ailleurs, en plus des coûts exorbitants, le bilan environnemental de la construction, sur lequel le RIE fait l'impasse, mais qui doit être considérable, d'autant plus que les possibilités de reconversion sont quasi nulles. Le Plan Régional de Mobilité insiste pourtant sur la nécessité de prévoir la « reconvertibilité » des P+R dès leur conception ; le RIE recommande quant à lui que les parkings liés aux développements immobiliers soient construits dans des bâtiments, et pas en sous-sol, afin d'assurer une reconversion future.

Pour ce réclamant, la création d'un parking de transit, système dont l'inefficacité et les effets pervers ont été démontrés, et le prolongement/scission de la ligne de tram 8 pour le desservir engendreraient des chantiers lourds, longs, très coûteux mais surtout inutiles.

La Commission demande, comme la CRM, Parking Brussels, les communes de la périphérie et plusieurs autres réclamants, d'étudier la possibilité d'implanter le Hub de mobilité et le P+R le plus en amont possible et non sur le site de l'Adeps, une partie du terrain faisant encore partie de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce parking devrait être mis en liaison avec le tram et nécessitera une concertation et des accords avec la région flamande et la commune d'Overijse. Une collaboration intermétropolitaine est essentielle.

1 *Prolongement du métro*

Le CES s'interroge sur la manière dont ce Hub de mobilité sera relié au métro qui est le transport en commun avec la plus grande capacité d'absorption en termes de personnes transportées.

Plusieurs communes, dont la Ville de Bruxelles, regrettent que le P+R ne soit pas connecté directement à la ligne de métro 5, ce qui risque de réduire fortement son attractivité pour les automobilistes (impact non-négligeable des correspondances sur la durée des trajets). Pour la Ville, il serait intéressant de prolonger la ligne de métro jusqu'au stade d'Auderghem ou de connecter le P+R au métro au niveau d'Herrmann-Debroux et d'en faire un véritable Hub de mobilité (métro, tram, bus, vélos et voitures partagées, voitures de location, co-voiturage, ...). En plus d'être un moyen de transport très efficace (rapidité, grande capacité, ...), le métro permet également d'éviter une rupture de charge non seulement pour les personnes rentrant en Ville (en voiture, en bus, à vélo, ...) mais également pour les bruxellois qui souhaitent se rendre facilement

à l'Adeps, au Rouge Cloitre ou qui, tout simplement, souhaitent quitter la ville. De plus, les infrastructures souterraines liées au métro permettraient de dégager de l'espace public en surface pour le dédier à d'autres infrastructures (agora space, ...). De plus, il est clair que les différents projets prévus dans les sites d'accroches créeront de la demande en mobilité, que ce soit en voiture ou en transport en commun.

BRAL demande une solution de qualité pour les transports publics vers l'arrière-pays, qui, entre-temps, peut également desservir un P+R près de Jezus-Eik. Ce réclamant demande d'examiner les alternatives : prolongation du métro, le tram, liaison par bus de haute qualité.

La Commission note que les coûts d'un prolongement du métro seraient excessifs, vu les contraintes techniques, et que les besoins réels en déplacement ne le justifient pas.

2 *Transports publics de surface*

Le développement des transports publics, en coordination avec le site de P+R, est crucial.

La Commune de Woluwe-Saint-Lambert estime, comme le souligne le RIE, que l'offre en transports en commun telle qu'elle existe actuellement ne peut répondre complètement aux besoins suite au réaménagement de l'entrée de ville de l'E411.

Il parait indispensable que l'offre De Lijn, TEC, la STIB et la SNCB soit améliorée et prête en amont des travaux, afin de proposer une alternative aux automobilistes en compensation immédiate de la réduction des possibilités d'entrée/sortie en voiture de Bruxelles.

Le PAD propose deux éléments :

1) le prolongement et la séparation de la ligne 8 du tramway à l'Adeps ;

2) Séparer les voies de bus le long de la E411 lorsque cela est possible.

1. Le tram

Dans le cas où l'option du prolongement du métro n'est pas retenue, la Ville de Bruxelles ne peut que soutenir le projet lié au prolongement et à la scission de la ligne de tram qui desservirait le Hub de mobilité au niveau de l'Adeps. La Ville de Bruxelles profite de l'occasion pour rappeler l'ambition du PRDD qui est de prolonger la ligne 8 vers Bordet (depuis le Bd du Souverain qui desservirait l'hôpital Saint-Luc, le Cora de Woluwe et Media Park). Cette ambition est une grande priorité pour la Ville qui souhaiterait d'une part, offrir plus de possibilités aux Harenois dans leurs déplacements et d'autre part, de penser encore plus loin, en étudiant la possibilité de créer une ligne de transport en commun de haute capacité depuis Bordet en direction de la Prison et du site de Schaerbeek-Formation, qui est appelé à se développer dans les années à venir.

Kraainem demande des TC efficaces (tram ou bus à haut niveau de service pour desservir les parkings à Jezus-Eik et Maleizen. L'exploitation des trams 39 et 44 devraient être renforcée, la ligne 39 prolongée jusque Tervuren (un mobipunt a déjà été prévu à hauteur du Musée d'Afrique).

2. Le bus de rocade

La Commission rejoint la Ville, qui soutient la mise en place de lignes de bus de rocade sur le Ring et desservant les P+R en lien avec celui-ci. Il est important naturellement qu'il s'agisse de lignes de bus à haut niveau de service.

Même si l'étude signale que le report de trafic sur le Ring est acceptable, et qu'il n'y a pas de risque de report vers d'autres entrées de ville comme la N3/av. de Tervuren ou la E40/Loi, il est important que cette alternative soit développée. La Ville est d'ailleurs demandeuse que des lignes de transport en commun puisse utiliser le Ring nord dans le cadre du dossier de son élargissement.

Pour le BRAL, des voies de bus séparées peuvent constituer une solution à court terme. Ils peuvent être rapidement remplacés, sur toute la longueur à Delta, tant vers l'intérieur que vers l'extérieur. Actuellement, il n'existe qu'une seule voie de bus vers la ville jusqu'au site de l'Adeps. Cette partie de la E411 est en fait située sur le territoire flamand, et le Gouvernement flamand prévoit son aménagement pour les bus de De

Lijn. Cependant, l'E411 est situé en dehors de la ville jusqu'à Jezus-Eik sur le territoire bruxellois. Il n'y a donc pas de voie de bus à cet endroit.

3. Le train / RER

Des réclamants posent la question de la vision de la SNCB au sujet du projet RER.

Des réclamants estiment que la SNCB pourrait sans problème augmenter son offre de trains S durant les heures de pointe, de même que les bus Conforto des TEC (Wavre-Bruxelles) et plusieurs lignes de De Lijn, certes moins capacitaires que le train, pourraient également être renforcées sans trop de « sacrifices ».

3 *Alternatives au P+R,*

Un réclamant s'interroge sur des alternatives plus efficaces au P+R nécessitant moins d'investissement et aucun chantier et demande d'examiner le train et les lignes de bus. Il propose également de limiter le nombre d'emplacements de parking liés aux développements immobiliers du projet de PAD en-deçà de ce qui est actuellement autorisé par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), les « sites en accroche » du projet de PAD étant en effet très bien desservis par les transports en commun.

Un autre réclamant demande de réduire le trafic entrant et sortant proportionnellement à la création d'une offre équivalente de mobilité alternative.

La Commission estime qu'il faudra examiner la situation au cas par cas lors de l'examen des projets.

4 *Mutualisation du stationnement*

Le projet de PAD préconise de « favoriser une offre de stationnement en dehors des voiries dans des immeubles reconvertibles plutôt qu'en sous-sol, tout en respectant les prescriptions relatives aux liserés de façades actives, pour faciliter la mutualisation, la diminution et la reconversion de ces infrastructures ».

A ce sujet, Parking Brussels souhaite rappeler que la mutualisation du stationnement entre logements et autres activités n'est pas a priori une piste à privilégier car cela contraint les habitants à prendre leur véhicule en journée afin de libérer les places au profit des visiteurs. Au regard du projet de PAD, une mutualisation peut être envisagée, mais il semble préférable que celle-ci s'effectue dans la mesure du possible entre les différentes autres fonctions, et que le stationnement à destination des habitants soit séparé. La mutualisation du stationnement est limitée entre des affectations différentes (logement et équipements) portées par différents acteurs (propriétaires, développeurs, public, privé, etc....).

Par ailleurs, le projet de PAD pourrait, dans son volet réglementaire, imposer que les futurs parkings disposent d'un accès distinct afin que d 'autres usagers y accèdent sans interagir avec les parties privatives des futurs immeubles. Ces accès facilitent ainsi les mutualisations, à destination de différents modes. Pour les parkings existants, cela serait également à réaliser dans la mesure du possible.

Enfin, le volet stratégique du projet de PAD préconise une réflexion sur l'offre en véhicules partagés au sein des parkings du périmètre. On rappellera la nécessité d'offrir des places visibles et accessibles pour les stations fixes de type CAMBIO alors que le freefloating ne nécessitera que des places dites « classiques » mais dont les possibilités de parcage devraient être cadrées au sein des parkings du périmètre.

La Commission partage cet avis.

5 *Vélos*

La piste cyclable qui longe actuellement le côté nord de l'autoroute a une largeur de 1,6 m. La Ville de Bruxelles soutient le projet du PAD qui prévoit d'élargir cette piste à une largeur de 4 ,5 m, ce qui rendra les cheminements pour les cyclistes beaucoup plus confortables. Il est en effet important de développer un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle intermétropolitaine, traversant les frontières régionales pour encourager la pratique du vélo.

La CRM souligne l'absence de référence au stationnement sécurisé vélo aux principaux nœuds intermodaux (P+R "Hub" et stations de métro/tram). Il s'agit d'un point essentiel pour favoriser les pratiques

intermodales, la Commission demande donc à ce que le PAD s'assure de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de tels parkings vélos.

Un réclamant demande de veiller à la cohérence des emplacements de parking vélo pour éviter le développement du stationnement sauvage au niveau du mobilier urbain (à proximité des lieux de destination).

La Commission estime que la capacité des parkings vélos devra être suffisante et évolutive pour tenir compte de l'évolution de la part modale du vélo à Bruxelles.

3 LOGEMENTS PUBLICS

La Commission constate, comme un réclamant, que même si "le projet de PAD vise le développement de mixités programmatiques et sociales (par la construction de logements accessibles et adaptés) », le volet réglementaire, quant à lui, ne contient aucune prescription portant sur des quotas de logements sociaux ou moyens.

La Commission suit la proposition de Perspective, du CES et d'autres réclamants d'inscrire, au minimum pour les sites Triangle et Delta qui relèvent du foncier public, aux mains de la Région, des objectifs en termes de logements publics, avec une proportion clairement définie de logements sociaux.

Elle souligne en effet, que la demande de la SISP reste très forte dans les communes sud-est avec 24.516 demandeurs pour Auderghem et 23.175 demandeurs pour Watermael-Boitsfort.

Par contre elle ne peut suivre un réclamant qui demande de prévoir 100% de logements publics sur les terrains publics, afin de permettre une certaine rentabilité pour les pouvoirs publics. Les terrains privés (Triomphe, Beaulieu, Demey) devraient par contre accueillir un minimum de 20% de logements sociaux. Les logements sociaux ou moyens qui seraient produits via les charges d'urbanisme viendraient s'ajouter à ces 20%.

La Commission soutient le CES en ce que la mixité ne soit pas envisagée uniquement à l'échelle du périmètre mais le soit aussi au sein même des différents projets développés.

Un autre réclamant insiste pour que les PAD, en général, clarifient le type de logements prévus et propose que :

- *les projets privés de logements de plus de 1000 m² doivent comporter 15% de logements sociaux*
- *les projets privés de logements de plus de 10.000 m² doivent comporter 25% de logements sociaux*
- *La totalité du terrain public reste propriété publique et mécanismes mis en place pour garantir cette propriété non-spéculative à long terme*
- *Pour tous les logements construits sur le terrain, des droits réels soient utilisés pour séparer la propriété du terrain de la propriété du bâti, quel que soit l'opérateur (public, commun ou privé)*

Vu la crise généralisée du logement accessible, la Commission est d'avis, comme le CES et IEB que les PAD, de manière générale, prescrivent et intègrent le type de logements spécifiques attendus et la proportion de logements sociaux ou à finalité sociale prévue, à l'instar de ce qui a été conçu pour le PAD Heyvaert (20% de logements sociaux ou assimilés pour tout projet de logement de plus de 2.000m²).

4 SERVICES ET EQUIPEMENTS COLLECTIFS

La Commission suit le CES qui insiste pour que des équipements et des services collectifs (crèches, écoles, services de soins de type centre ou cabinet médical ...) soient développés en suffisance pour répondre aux besoins.

A cet effet, la Commission a pris note, lors de l'audition des représentants du Gouvernement, de la possibilité d'implanter une école sur le site Delta.

Un réclamant souligne que les infrastructures sportives du site 6 « Stade-Adeps » sont complètement saturées à ce jour.

La Commission demande de tenir compte de l'évolution de la demande.

Ainsi une demande existe en équipements sportifs par exemple pour le développement de la pratique de sports de niche, pour des structures plus accessibles et/ou destinées aux habitants et ASBL de la commune.

5 OPTION STRATEGIQUE PAR SITE

a DENSIFICATION /TOURS

Un réclamant soutient la volonté de densification présente dans le projet de PAD. Les sites concernés sont pour la plupart peu denses (à l'exception du site Beaulieu), voire « inoccupés », sont situés dans des quartiers peu densément habités et bénéficient d'une très bonne accessibilité en transports en commun (ligne de métro 5, ligne de tram 8, gare de chemin de fer de Delta, bus des TEC et de De Lijn). Ce principe de densification ne doit néanmoins pas se traduire par l'augmentation de superficie de toutes les fonctions: c'est le logement, et en particulier le logement « abordable », qui doit être la priorité; les fonctions de commerces et de bureaux ne doivent être considérées que comme « complément ».

Les hauteurs autorisées dans les « sites en accroche » sont relativement élevées par rapport à la situation existante et aux gabarits des constructions environnantes avec des maximums de 11 niveaux sur le site Demey, 40 mètres sur le site Beaulieu et même 80 mètres sur le site Triomphe. Cela peut s'expliquer par la volonté du projet de PAD d'introduire de la mixité fonctionnelle sur les différents sites tout en maintenant, voire en augmentant, les superficies pour les fonctions déjà présentes.

b SITE DELTA

1 *Site Triomphe*

1. Concours d'architecture

Un concours a été organisé pour le site Triomphe visant à définir une esquisse du projet. Le gagnant du concours a proposé une tour qui a été reprise dans le projet de PAD.

Des réclamants tiennent à souligner la grande qualité architecturale de ce projet qu'ils souhaitent développer, grâce au concours, ce qui permet la création d'un véritable signal urbain.

La Commission estime délicat la participation de la Région à un concours sans fixer au préalable, dans le PAD, des règles urbanistiques applicables.

Les représentants du Gouvernement n'ont pas apporté de réponse à la question de savoir si le PAD avait été influencé par le concours. La Commission estime que cela pose question. Même s'il est vrai que tous les projets ne peuvent être gelés en attendant que la procédure du PAD aboutisse, ils doivent toutefois respecter les procédures. Les concours doivent être faits en respect de la législature existante.

Cela pose également la question de l'effet utile des enquêtes publiques qui interviennent quand tout est déjà décidé et fixé.

2 *Indications et prescriptions*

1. Affectations

La prescription 3.4.1 pose problème, dans la mesure où tous les commerces sont interdits aux étages, puisqu'ils ne sont autorisés qu'au rez-de-chaussée, avec possibilité d'extension au 1er étage. Cette prescription empêche la réalisation de nombreux commerces qui peuvent avantageusement se situer aux étages, tels un horeca (rooftop, par exemple), un spa ou un fitness.

Un réclamant demande donc que cette prescription soit à tout le moins nuancée quant à la localisation des commerces aux étages/sous-sol, mais aussi déplacée dans le volet indicatif.

2. Implantation

Un réclamant souligne que le volet stratégique du projet de PAD indique des « zones de bâtisses » qui posent deux questions :

- *La surface constructible est réduite côté rue Jules Cockx, mais l'échelle du plan rend sa lecture difficile ; de même, le schéma n°6- p.74 du volet stratégique semble montrer que la zone constructible serait également réduite le long du chemin de fer*
- *Par ailleurs, les zones hachurées sur le plan semblent indiquer que l'assiette de la porosité cyclo-piétonne n'est pas constructible ; or le fait que la porosité doive avoir une hauteur de minimum 12m implique qu'il puisse y avoir des constructions au-dessus ; ceci devrait absolument être précisé*

Le volet règlementaire ne comporte quant à lui pas d'indications en ce qui concerne l'implantation, ce qui laisse croire qu'elle est libre. Mais à nouveau, la zone administrative semble avoir été rognée dans le plan des affectations, diminuant ainsi la zone constructible. Or, ces modifications de la zone constructible ne sont pas clairement identifiées.

Plus fondamentalement, ce réclamant conteste l'interdiction de toute construction à ces endroits.

Par ailleurs, en l'absence de prescription à cet égard, le titre I du RRU, et notamment son article 13 (surface de pleine terre) resteront applicables. Or, l'application de celui-ci pourrait s'avérer problématique compte tenu de la configuration des lieux (terrain bordé par des espaces publics des 3 côtés). Le volet règlementaire devrait donc préciser que le titre I du RRU ne s'applique pas.

3. Gabarits

Un réclamant souligne que le site Triomphe pose question, notamment quant à la manière de mesurer les hauteurs maximales :

- *La PG 4 indique que le niveau de référence correspond au niveau moyen du trottoir au droit du bâtiment, mais leur site est bordé par 3 espaces publics. Lequel faut-il prendre en compte ?*
- *La prescription 3.4.3. dit que la hauteur maximale de 40 m peut être dépassée pour permettre un raccord harmonieux au repère paysager. Cette formulation ne leur semble toutefois pas du tout claire et sera source de discussions au moment des demandes de permis*

La topographie est particulièrement propice à l'implantation de tours, la zone étant un des sommets de Bruxelles (102m d'altitude).

Sur le site Triomphe, c'est également l'introduction de fonctions commerciales (jusqu'à 7.500 m²) qui pose problème en venant s'ajouter à la fonction bureaux existante (18.246 m²) et à la création de logements. La programmation est à revoir, de même que le choix de la forme urbaine : ce faisant, la tour de 80 mètres pourra être sérieusement rabotée, voire transformée en un immeuble créant un front bâti le long du boulevard du Triomphe.

La Commission estime que le principe d'une tour dans cette zone n'est pas à exclure, vu la situation d'entrée de ville, la station de métro et le chemin de fer.

4. Porosité cyclo-piétonne et liseré de façades actives

La prescription 3.4.4., impose la réalisation d'une porosité cyclo-piétonne dans l'axe du pont qui devrait être élargi.

Cependant, l'élargissement du pont risque de ne pas pouvoir se réaliser, en tous cas à court terme, compte tenu de la complexité de l'opération (cet élargissement impliquera la STIB, la SNCB, Infrabel, la Région, etc.) et son coût élevé.

D'une manière générale, le PAD est plutôt un instrument qui s'inscrit dans le long terme. Il est donc absolument nécessaire que les prescriptions du PAD permettent la réalisation des projets sans qu'ils dépendent les uns des autres, au risque de voir apparaitre des blocages en cascade. Ceci plaide à nouveau pour le maintien des prescriptions en matière de façades actives et de porosités cyclo-piétonnes dans le volet stratégique.

P. 117, le PAD parle du traitement « des premiers niveaux » en façades actives. Cette imposition ne concerne pourtant que le rez-de-chaussée. Il faudrait corriger cette incohérence.

De manière générale, la Commission estime cruciale la faisabilité des projets inscrits dans le PAD et rend le Gouvernement attentif à la nécessité de garantir l'opérationnalité du projet.

3 *Environnement*

Eaux de pluie

BE demande de créer des noues et fossés afin de renvoyer les eaux de pluies vers le Watermaelbeek.

4 *Tour*

Concernant le site Delta, IEB demande que la tour de 80 mètres (R+25) soit ramenée à une hauteur maximale de 60 mètres afin d'être conforme avec les objectifs climatiques de la Région. En effet, une étude a démontré les problèmes écologiques et économiques engendrés avec des tours d'une hauteur supérieure à vingt étages. Par ailleurs, la densification verticale du site devrait être imaginée dans sa globalité. Un projet de PPAS avait pour projet d'ériger une tour en lieu et place du SIAMU sur le site du « campus de la plaine ». Le projet a été abandonné tout en étant confié à Perspective afin de définir une nouvelle stratégie urbaine pour le campus. Il aurait été souhaitable, en raison de la proximité des deux espaces, de présenter une stratégie globale pour les deux territoires, plutôt que d'approuver deux plans séparément.

La Commission estime que le triangle ferroviaire ne pose pas de problème pour l'installation de tours.

5 *Activités productives*

Comme s'en félicitent plusieurs réclamants, construire des immeubles à la place du parking à ciel ouvert Delta, adossé au dépôt de la STIB, est une plus-value pour le cadre urbain. Prévoir des espaces pour l'implantation d'activités productives sur la friche ferroviaire du « Triangle » (Bruxelles-Propreté sous la dalle et de l'agriculture urbaine en toiture) répond à des besoins fondamentaux de la ville.

La Commission prend note que l'agrandissement du dépôt de la STIB est toujours prévu dans le PAD (extension de 30 %).

c SITE TRIANGLE

1 *Périmètre*

Concernant le périmètre retenu pour le site en accroche du Triangle, que cela soit dans le volet stratégique ou le volet règlementaire, Perspective propose de réduire le périmètre dans sa partie nord :

"En vue de faciliter l'utilisation du PAD et de clarifier la concordance du PAD avec le PPAS « Delta Partim 13 », il apparaît préférable d'adapter légèrement son périmètre afin de le faire concorder parfaitement avec celui du PPAS, ou de prévoir la prescription générale suivante dans son volet réglementaire : « Les présentes prescriptions abrogent les prescriptions littérales et graphiques du PPAS Delta applicables dans le périmètre du plan ».

Perspective indique que le site en accroche du Triangle Delta, propriété de la SAU, a déjà fait l'objet d'un concours d'architecture et de différents marchés publics en vue de sa viabilisation.

L'instruction du projet de PAD et la définition plus précise des projets sur le Triangle intervenant de manière parallèle, il convient de garantir à tout moment que ces derniers restent compatibles avec le cadre général fixé par le projet de PAD.

Perspective demande également que les études en cours sur le RER vélo, pilotées par Bruxelles-Environnement prennent en compte les propositions formulées par le projet de PAD.

Perspective propose d'intégrer au projet de PAD un schéma illustrant la proposition d'aménagement de la L26 au cas où le déclassement de l'infrastructure ferroviaire s'avérait impossible.

La SAU souligne que les volets stratégique et règlementaire du PAD Herrmann-Debroux concernant ce site ont été élaborés, notamment, en tenant compte des projets en cours de réflexion sur celui-ci ; à savoir un nouveau mail center pour l'entreprise BPost et un nouveau centre administratif et de nettoiement pour l'Agence Régional pour la Propreté (ARP). Ces projets ne sont encore, à ce stade, qu'hypothétiques et aucun

engagement n'a été pris de la part de ces sociétés pour une occupation de notre terrain. En conséquence, la SAU demande de retirer toute mention de ces projets dans les documents du PAD et ce, afin de laisser la plus grande liberté par rapport à l'accueil d'éventuels autres acteurs qui souhaiteraient développer des activités dans le respect de la vision et de la réglementation défini dans le projet de PAD Herrmann-Debroux pour ce site en accroche.

2 *Implantation des constructions*

Le projet de PAD prévoit la création de 5 émergences sur le front nord du futur quartier mixte d'activités et de logements, dont une (l'émergence la plus à l'ouest) pourra dépasser de 20 mètres la hauteur du Chirec (40 mètres). En l'état, dans les schémas proposés, le projet semble envisager la construction de ces 5 émergences sur le même alignement.

Ils suggèrent que le projet de PAD prévoie la construction de l'émergence la plus à l'ouest plus avancée que les autres émergences, dans l'axe de l'esplanade du Chirec.

Cela aurait un impact positif sur le microclimat du site, notamment en constituant un obstacle pour le vent.

La Commission estime que l'implantation doit encore faire l'objet d'études.

3 *Accessibilité du site*

1. Voirie périphérique

Un réclamant demande une grande vigilance et la mise en place d'actions concrètes pour que la nouvelle voirie périphérique prévue dans le PAD ne soit utilisée que par le trafic à destination du futur site du Triangle ou du Chirec et ne permette pas au trafic routier de relier le carrefour Beaulieu au boulevard du Triomphe. Il est à noter que ce by-pass a d'ailleurs été clairement interdit par le PPAS Delta Partim.

La SAU estime que le tracé de la voie périphérique prévu dans le PAD est trop restrictif et va créer des problèmes de mobilité (notamment pour les questions de giration et de circulation du gros charroi). Elle demande de ne pas indiquer de manière précise le tracé et de compléter les prescriptions réglementaires pour les rendre conformes aux contraintes opérationnelles et financières inhérentes au site.

2. Connexions

La Commune d'Ixelles demande de créer une passerelle cyclo-piétonne entre le triangle Delta et le site du centre sportif d'Ixelles de la rue Volta au-dessus des infrastructures de chemin de fer. Cette passerelle permettrait, d'une part, de désenclaver le quartier Volta en le reliant au métro, à l'hôpital Chirec, à la promenade verte, au shopping d'Auderghem et, d'autre part, offrirait une offre sportive diversifiée aux nouveaux habitants du triangle Delta. Le Triangle et le centre sportif sont distants à vol d'oiseau de moins de 100m alors qu'aujourd'hui le détour pour relier le Chirec et le centre sportif est de 1,5 km.

La Commune de Watermael-Boitsfort demande de suivre les recommandations du RIE en matière de connexion du site Triangle et de créer, entres autres, une liaison entre la rue des Brebis et Delta-Triangle.

La Commission a estimé que la réponse des représentants du Gouvernement en ce qui concerne le raccord vers la rue des Brebis est insuffisante.

Le projet de voirie circulaire n'ayant pas encore été étudié sous un angle technique détaillé, Perspective propose de prévoir une soupape de sécurité concernant sa localisation. Toutefois, cette voirie doit rester localisée en priorité en limite de la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux et ne doit pas entraver la mise en œuvre de cette zone.

Pour cette raison, Perspective propose d'étendre, dans les prescriptions graphiques du volet réglementaire, la zone d'entreprises en milieu urbain Herrmann-Debroux et la zone d'industries urbaines Herrmann-Debroux en vue de recouvrir la zone de voirie. De plus, Perspective suggère l'ajout des prescriptions littérales suivantes :

• « 10. 7 La voirie carrossable à double sens, prévue à la prescription 11 .6, peut traverser tout ou partie de la zone, sans toutefois entraver la mise en œuvre de celle-ci »

• « 11. 6 Une voirie carrossable à double sens doit relier le passage sous le pertuis au droit du prolongement de l'avenue Charles d'Orjo de Marchovelette, à la voirie en attente située sur la dalle de l'hôpital Delta : cette voirie ne peut entraver la mise en œuvre de la zone et sera localisée prioritairement en limite de zone, étant entendu qu'elle peut, le cas échéant, traverser tout ou en partie de la zone d'industrie urbaine limitrophe »

4 *Espaces verts*

La Commune de Watermael-Boitsfort soutient l'aménagement du parc L26 le long de la zone de chemin de fer participant au maillage vert ainsi que la réalisation d'une porosité cyclo-piétonne (passage non-couvert) traversant la zone de chemin de fer Triangle et rejoignant la gare Arcades.

La Commission constate que le raccord ferroviaire L26/3 est supprimé et récupéré pour une piste cyclable, ce qui crée une différence de niveau considérable entre les deux extrémités.

Les représentants du Gouvernement précisent que cette option devra faire l'objet d'une étude approfondie et de relevés topographique et qu'elle est intégrée à l'étude de BE en cours concernant le RER vélo entre Moensberg et Delta.

5 *Agriculture urbaine*

La Commune de Watermael-Boitsfort soutient le principe d'agriculture urbaine sur la dalle, au Sud du Delta-triangle.

6 *Patrimoine*

La CRMS demande dans un souci patrimonial et de manière insistante :

• de ne pas construire des tours « émergences » d'une telle hauteur sur le site Triangle et d'apprécier soigneusement l'impact paysager du bâti envisagé par rapport aux quartiers environnants (Ixelles et Watermael-Boitsfort, en particulier la vue longue dans l'axe de l'E411)

• de mesurer l'impact que ce PAD pourrait avoir sur le remarquable ensemble classé des cités du Logis-Floréal et sur les vues vers et depuis celui-ci

La Commission rejoint la CRMS et a fait par ailleurs la demande d'avoir une vision paysagère globale des immeubles élevés du PAD.

d SITE BEAULIEU

1 *Patrimoine*

La CRMS demande de ne pas démolir les immeubles de bureaux repris à l'inventaire du patrimoine situés avenue de Beaulieu (n° 1 à 11), en tant que témoins postmodernes réalisés dans les années 1980, ou du moins d'avoir une réflexion par rapport au principe de maintien/ou de démolition et une attitude durable visant à tirer part des ressources existantes.

La Commission a interrogé les représentants du Gouvernement quant à d'éventuelles mesures de protection pour ces immeubles.

Elle prend note qu'il n'existe pas de mesures particulières, le PAD ne se substituant pas aux procédures de classement. Toutefois, le PAD maintient la clause de sauvegarde et n'impose nullement la destruction de ces bâtiments.

La Commission insiste sur le fait qu'à côté du classement d'immeubles qui reste marginal, tous les plans doivent avoir une dimension patrimoniale. Cela devrait être stipulé dans le volet réglementaire et explicatif. La démolition devrait venir en dernière solution, l'auteur du projet devant justifier pourquoi il n'a pas envisagé la transformation du bâtiment plutôt que sa démolition.

2 *Promenade verte*

La Commission prend acte que le nouveau dessin de la promenade sera à étudier avec BE et qu'elle sera élargie par un parc suite au transfert de l'assiette routière.

3 *Densité/Mixité*

Comme le suggère un réclamant, la Commission est favorable à l'introduction de mixité, en particulier de logements. Elle doute cependant de la pertinence de la programmation :

• Le site Beaulieu pourrait compter plus de 90.000 m² de superficie de plancher si le maximum de bureaux autorisé (75.000 m²) est construit et que le minimum de logements (15.000 m²) voit le jour. En situation existante, le site compte 80.000 m² de bureaux occupés par la Commission européenne ; est-il nécessaire d'en maintenir 75.000 ? La Commission européenne est opaque sur sa politique immobilière : bien qu'elle affiche une volonté de « rationalisation » (c.-à-d. d'occuper moins d'espace au total tout en se recentrant sur le quartier européen), sa stratégie reste secrète et, pour le peu qu'on en sait, contestable

• Si les logements sont créés à la place d'une partie des bureaux et pas en supplément, le PAD peut prescrire des gabarits et une forme plus urbaine

La Commission plaide pour qu'en cas de démolition reconstruction, l'équilibre soit différent, maintenir la densité et augmenter la mixité.

e SITE DEMEY

Le site Demey de l'hypermarché Carrefour, composé aujourd'hui de « boîtes à chaussures » posées au milieu d'une mer de parkings, est typiquement périurbain : lui donner un caractère plus urbain et plus mixte par l'implantation de logements est une évolution positive selon ce réclamant.

1 *Densification/gabarits*

Un réclamant souligne que sur le site Demey, les prescriptions autoriseraient jusqu'à 36.000 m² de commerces alors qu'il y en a aujourd'hui moins de 30.000 : ces 6.000 m² supplémentaires ne se justifient pas étant donné la suroffre commerciale actuelle au niveau régional, qui pourrait encore s'aggraver avec le projet Neo au Heysel ou l'extension du Woluwe Shopping. Ces centres commerciaux sont d'un autre âge et ne répondent à la demande ni des clients, ni des enseignes.

En limitant les superficies commerciales, ce réclamant pense qu'il est tout à fait possible de respecter le quota minimum de 50% de logements prévu par le projet de PAD tout en « tempérant » les gabarits qui peuvent être jugés trop élevés dans la partie ouest du site (11 niveaux).

La Commune d'Auderghem demande :

- *De fixer les hauteurs des immeubles du site en accroche Demey (grande surface Carrefour) en fonction du quartier dans lequel il devra s'insérer; de supprimer la zone d'habitation Herrmann-Debroux entre les n°70 et 78 rue de la Vignette ; de prévoir pour le parc Demey, une largeur minimale de 30 m et une superficie minimale de 2,4 ha hors terrain sis en bordure de la rue de la Vignette 70 à 78 (potager collectif)*
- *De réduire certains gabarits excessifs par des prescriptions réglementaires adaptées*
- *Que la place publique appartienne à une autorité publique*

Un réclamant considère que le projet souffre de deux problèmes principaux :

- *Le premier d'entre eux est le choix de ne pas détruire le viaduc de Watermael. Cette orientation est justifiée par la présence de la ligne métro sur le viaduc. Cependant puisque le PAD a décidé d'en finir avec l'autoroute urbaine, il opère un arbitrage et perce un nouvel axe routier (4 bandes) au sud-ouest de l'ouvrage d'art. Ce faisant, les habitants du quartier le plus densément peuplé de la zone, le quartier Pinoy, devront subir la majorité des nuisances générées par la nouvelle infrastructure. Ce choix est opéré uniquement en raison des coûts engendrés par la destruction du pont. La Région n'ayant pas les moyens de repenser intégralement la mobilité au sein de cette espace, le PAD envisage de percer une voirie fortement dénivelée proche des habitations tout en laissant quasiment le viaduc adjacent dans son état initial*

- *Le deuxième problème sur le site Demey est le gabarit des bâtiments envisagés pour la réaffectation du site. Le PAD autorise de construire des immeubles d'une hauteur moyenne de 7 niveaux en lieu et place de l'hypermarché. Ces hauteurs dérogent à certaines études et réglementations :*
  - *Le RRU, d'abord, puisque les hauteurs sont supérieures aux hauteurs maximales prévues pour ce quartier*
  - *Le volet stratégique du PAD, ensuite, puisqu'il définit la vallée du Watermaelbeek comme une « urbanisation plus paysagère »*
  - *Si la notion paysagère reste relativement floue, elle n'est pas conforme à un bâti en R+8*

Le projet tel qu'étudié dans le RIE ne correspond pas au volet réglementaire du PAD. Il étudie en effet l'ensoleillement de la zone en partant d'une distance de 50 m entre les habitations et le nouveau projet immobilier. Dans son volet réglementaire, le PAD quant à lui prévoit une largeur de 27 mètres.

Cette hauteur induit que le nouvel espace public, conçu le long du Watermaelbeek, ne sera pas assez ensoleillé pour en faire un parc de qualité. Par ailleurs, le PAD prévoit la possibilité de dépasser la hauteur : « Moyennant enquête publique et avis de la Commission de concertation, un dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis aux conditions suivantes : il est compatible avec les objectifs du volet stratégique du PAD en termes de composition, de distribution et de perspectives spatiales- il présente un impact limité sur le microclimat ».

La Commission partage la demande de la commune de revoir les gabarits et demande comme le dit le RIE d'avoir un espace vert de 50m de large.

2 *Environnement*

1. Site Bergoje

BE estime qu'il n'est pas compatible d'intégrer un axe cyclable à utilisation intensive dans cette zone Natura 2000, espace vert et zone calme.

2. Parc

La Commission s'étonne de la présence d'un liseré de façades actives face au petit parc qui prendra place dans le site réaménagé alors qu'il devrait être un lieu de quiétude. Le risque de conflits d'usage est présent. Elle demande de garantir la quiétude de l'espace vert.

Les réponses des représentants du Gouvernement sont les suivantes :

- *Le PAD doit prendre en compte les différents usages mais l'objectif n'est aucunement de créer une rue commerçante face au parc*
- *L'objectif est donc d'éviter que les rez-de-chaussée ne créent un sentiment d'insécurité et une absence de contrôle social dans le parc*
- *Le volet règlementaire indique, concernant le liseré de façades actives : « Les rez-de-chaussée des immeubles donnant sur un liseré de façades actives, participent à l'animation de l'espace public et sont affectés aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements d'intérêt collectif ou de service public, tout en assurant un accès direct aux logements des étages. L'animation de l'espace public est matérialisée par la présence d'accès aux différentes fonctions des immeubles et la visibilité des activités développées aux rez-de-chaussée est réalisée par la présence de baies ou vitrines. Sont interdits les dépôts, les commerces de gros, les locaux servant au stockage et à la fabrication, les rez-de-chaussée aveugles, l'obturation des baies, les vitrages réfléchissants ou non-transparents et les verres fumés »*

La Commission estime que le PAD pourrait être plus imaginatif en ce qui concerne la géométrie du futur parc pour lui donner des espaces de confort et de vrais espaces verts. Il s'agirait de lui donner une forme moins rectangulaire et régulière afin d'augmenter le confort d'usage du parc et gagner localement en largeur ce qui pourrait être bénéfique à la biodiversité et à la gestion de l'eau. En ce qui concerne la vallée

du Watermaelbeek, la Commission ne comprend pas le sens de recréer un morceau de paysage de la vallée uniquement sur la parcelle Demey. Le Gouvernement a souhaité mettre en valeur le cours d'eau sur la parcelle Demey suite à une étude de BE et d'encourager la restauration du réseau hydrographique avec une gestion optimale des eaux de pluie.

6 VOLET RÉGLEMENTAIRE

En ce qui concerne les prescriptions réglementaires, la Commission laisse au Gouvernement le soin de répondre aux réclamants en tenant compte des positions générales et des recommandations faites par la Commission. D'autant que le détail et l'importance des réclamations nécessiteraient un examen très pointu et approfondi, ces réclamations étant introduites par des cabinets d'avocats spécialisés qui ont argumenté chaque point par de longs développements.

La Commission constate la nécessité d'adapter le cadre réglementaire pour rendre les prescriptions compréhensibles et cohérentes.

7 VOLET OPÉRATIONNEL / MISE EN OEUVRE

Pour un réclamant, les objectifs du PAD devraient être concrétisés dans un volet opérationnel à joindre au plan. Il serait logique, par exemple, qu'un PAD indique au moins le type de logement à réaliser et, idéalement, par qui. Lorsqu'il s'agit d'un projet privé, la répartition de la charge d'urbanisme devrait faire partie du PAD de manière transparente.

Il serait également important de savoir quels sont les engagements de la STIB et de Bruxelles Mobilité (développement du tram par exemple), quels sont les engagements de Bruxelles-Environnement sur les zones vertes, etc…

Etant donné l'ampleur du PAD, la Commission estime indispensable un suivi opérationnel et une association des parties prenantes pour garantir la cohérence de la mise en œuvre. Un planning doit être joint au plan.

La Commission rejoint la demande de la Commune d'Auderghem que le PAD s'accompagne d'un volet opérationnel pour toutes les actions en matière d'espaces publics et de sites en accroche (budget, planning, autorité publique en charge des réalisations, comité de pilotage...) permettant d'assurer le suivi de sa bonne exécution.

Tout comme le CRDT, Perspective attirent l'attention sur la nécessité de prévoir les moyens financiers et humains afin de mettre en œuvre une gouvernance efficace du projet urbain qui implique et engage les acteurs bruxellois.

Certains aspects des futurs projets seront analysés lors des demandes de permis d'environnement. BE se prononcera définitivement sur ces aspects sur base des informations complémentaires et des études réalisées à la suite des procédures prévues pour les projets.

a OCCUPATION TEMPORAIRE

Pour un réclamant, l'occupation temporaire devrait être mieux développée et donner plus de temps à la phase expérimentale.

Dans le principe, la Commission estime que l'occupation temporaire doit être examinée mais en l'occurrence trouve peu de place ici.

b PHASAGE

En vue d'entamer le travail opérationnel que représente la mise en place des propositions reprises dans le projet de PAD, Perspective souhaite qu'une note reprenant le phasage, la liste des études techniques à réaliser, l'estimation des budgets et des timings soit proposée lors de la deuxième lecture du projet de PAD par le gouvernement.

La Commune de Watermael-Boitsfort demande également que le suivi du plan, tel que prévu à article 30/11 du CoBAT, soit réalisé et que les communes concernées par le plan soient informées de l'état d'avancement et du résultat de ce suivi.

Les Communes d'Auderghem, d'Ixelles et de Woluwe-Saint-Lambert et des réclamants demandent :

- *Que la concrétisation du projet de PAD débute par la réalisation d'un vaste P+R (au moins 1.500 places) accompagné de la mise en place de transports publics adéquats et de liaisons sûres pour les modes actifs*
- *Que l'aménagement du boulevard urbain entre le carrefour Léonard et ce P+R se réalise de manière concomitante au P+R afin d'en assurer le succès et de permettre la réalisation ultérieure des autres infrastructures prévues*
- *Que la réalisation de ces aménagements (P+R, Transports publics et boulevard urbain) précède tout développement des sites en accroche*

c MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Région flamande et de nombreux réclamants demandent de veiller à la gestion de la mobilité durant la période des travaux qui sera fort impactante.

La Commission suggère d'avoir la même attention que pour la démolition du Viaduc Reyers qui semble s'être bien déroulé.

Des réclamants s'interrogent sur le financement des aménagements prévus par le PAD (espace vert, place publique, Place Demey).

Il est clair pour eux que les charges d'urbanisme qui peuvent être imposées aux nouvelles constructions dans le centre urbain et commercial habité ne seront pas suffisantes pour couvrir tous ces développements et s'interrogent sur le statut juridique de ces espaces ouverts et qui en assurera l'entretien et la gestion ?

La Commission estime que les questions de sécurité et de gestion des espaces ouverts sont fondamentales et doivent être éclaircies.

d PHASAGE DU VOLET REGLEMENTAIRE

Plusieurs réclamants estiment utile d'élaborer et de mettre en œuvre le volet réglementaire par étapes. En d'autres termes : d'abord les règles pour une sous-zone où les travaux commenceront dans un avenir proche et seulement plus tard pour les autres zones. Cela facilite le suivi, l'évaluation et les ajustements efficaces, tout en éviter des biais spéculatifs.

e TAXATION DE LA PLUS-VALUE RESULTANT DU PAD

Un réclamant insiste sur la nécessité de prévoir une taxation sur les plus-values résultant d'un PAD.

III. CONCLUSION DE L'AVIS DE LA CRD

La Commission estime à l'unanimité que le projet de PAD est nécessaire pour transformer l'axe E411 en boulevard urbain et support de mobilité multimodale capable de reconnecter les quartiers et de faciliter les déplacements pour les piétons et cyclistes. Elle apprécie la qualité de l'objectif de revalorisation d'entrée de ville.

Cependant, elle émet les remarques suivantes :

1. Coopération

La Commission met l'accent sur la nécessité de dépasser la seule concertation (voir supra p.11) en entamant une démarche de véritable coopération avec les différentes parties concernées.

2. Périmètre

Comme indiqué dans le PAD Casernes, la Commission est d'avis que le périmètre du projet ne permet pas de faire valoir les liens et connexions qu'il y a lieu de créer avec les quartiers voisins. La Commission plaide pour la prise en compte de la carte 1 du PRDD dans le volet stratégique du projet de PAD. En effet, on peut constater que sur cette carte, le projet est repris au sein d'une zone plus étendue qui rend compte de la place et du rôle du projet dans la structure urbaine régionale aux différentes échelles. Au-delà du Site Caserne Usquare, la dynamique de « quartier universitaire » intégrant les différents campus doit être connectée à Delta, comme à Flagey ou au Cimetière d'Ixelles, maillon d'un ensemble du projet urbain.

3. Mobilité

- *Le projet se réalisera conjointement avec une 'offre améliorée de transports publics (RER, bus haute capacité, tram 8) qu'il convient de garantir*
- *Les capacités de flux d'entrée et de sortie de Bruxelles ont été réduites mais le problème de mobilité se pose essentiellement à la sortie, cela a été démontré dans le RIE : cette question mérite un approfondissement*
- *Il est urgent et indispensable de mettre en place une meilleure collaboration intermétropolitaine et interrégionale pour garantir la cohérence de la planification générale et des projets de mobilité*
- *Mettre le parking de dissuasion le plus en amont possible et en liaison avec des transports en commun à haut niveau de service*
- *Prévoir un terminus de bus à la gare d'Etterbeek*

4. Formes urbaines et gabarits

La Commission souhaite que le RIE approfondisse la réflexion sur la création de tours dans le périmètre, avec une analyse multicritère du choix de leurs emplacements et des conséquences qui en résultent notamment en termes de perspectives urbaines. La Commission plaide pour la réduction de certains gabarits notamment pour les immeubles bordant le nouveau parc sur le site Demey qui doivent avoir un gabarit plus compatible avec l'ensoleillement nécessaire de cet espace vert.

5. Maillage vert et bleu

La Commission demande à veiller à la qualité des espaces verts et bleus et leurs connexions.

Au niveau de la Forêt de Soignes, un écoduc digne de ce nom doit être d'une largeur conséquente, et non a minima.

Le parc sur le site Demey doit avoir la largeur préconisée dans le RIE (50 m).

6. Promenade verte

Etant donné la difficulté de cohabitation entre les cyclistes et les piétons, il est important de séparer le réseau Promenade de celui de la piste cyclable rapide. Il faudrait en termes de réseaux être plus attentif à développer en parallèle le réseau promenade douce avec le maillage vert et bleu et le réseau mobilité cyclable rapide.

7. Prescriptions

Aligner les prescriptions du PAD sur celles du PRAS : avoir une rédaction simplifiée suivant l'ordre de celles du PRAS, une liste des prescriptions dérogeant aux règles actuelles et un volet explicatif.

8. Logement

Prévoir un quota de logements sociaux et moyens.

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels ici
www.crd-goc.brussels ici

La Commission estime que cette problématique doit faire l'objet d'une réflexion à l'échelle de la Région, pour arriver à un certain équilibre de la charge de logements sociaux dans toutes les communes.

9. Brocante

Ce point doit apparaître dans le PAD étant donné son importance régionale et sa valeur d'usage.

10.CDU

Le concept et la localisation des CDU doivent être affinés.

11.Biométhanisation et Recypark

Ces questions devraient être discutées lors de la révision du PRAS, il faut une stratégie régionale et intermétropolitaine pour déterminer où les localiser.

12.Dimension patrimoniale

Tous les plans devraient en tenir compte et la mentionner dans le volet réglementaire et explicatif. Le classement des bâtiments reste marginal et les auteurs de projets devraient envisager la démolition de bâtiments en dernier recours ou à tout le moins justifier pourquoi ils n'ont pas envisagé d'abord la transformation. La Commission est attentive au sort des immeubles inscrits à l'inventaire.

2 RECOMMANDATIONS :

1. Suivi et opérationnalisation

Vu l'ampleur du périmètre, la Commission recommande un processus de suivi très complet, dans l'ensemble du « périmètre d'observation » : il est indispensable de sortir de la logique de l'axe routier pour intégrer correctement les quartiers avoisinants et les nombreux projets aux alentours de cet axe de pénétration (projets Bd du Souverain, nouvelle place communale, etc..). Il s'agira également de veiller à la cohérence de l'aménagement au travers des permis d'urbanisme privés et publics.

2. Espaces verts et espaces publics

La Commission recommande d'élaborer complémentairement au PAD un « Beeldkwaliteitsplan » pour les espaces publics sur le modèle de ce qui a été fait pour la zone Canal. Il est important dans ce cadre de préciser notamment le rôle et le fonctionnement et les connexions des divers « Parkways ».

3. Quartier Latin

La Commission estime qu'il y a un chaînon manquant entre le projet Usquare (Caserne Toussaint) et le PAD Herrmann-Debroux : une stratégie linéaire (contrat de chaussée ?) serait utile pour compléter la vision stratégique de cette partie du territoire régional ; qui prendrait en compte des éléments déterminants comme la gare d'Etterbeek, l'élargissement du pont Fraiteur aux piétons et transports publics et le lien avec le Solbosch, les projets de restructuration des campus universitaires , les projets résidentiels et le réaménagement des boulevards de la Plaine et du Triomphe.

Doc 20067-1991 AD

crd-goc
perspective.brussels
commission régionale de développement
gewestelijke ontwikkelingscommissie

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA)

HERRMANN-DEBROUX

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

9 JULI 2020

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels hier
www.crd-goc.brussels hier

Doc 20067-1991 AD

INHOUDSOPGAVE

I. CONTEXT 7
1 DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS 7
2 HERINNERING AAN DE STEDELIJKE CONTEXT DIE IS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN HET RPA PAST 7
3 HERINNERING AAN HET ADVIES VAN DE GOC OVER DE RPA'S 8
4 PROJECTBESCHRIJVING 9
Ligging: 9
De uitdagingen van het RPA: 9
Doelen en doelstellingen van het project: 10
II. ADVIEZEN 11
1 ALGEMEEN 11
A ALGEMENE OPMERKINGEN OVER HET BESTUUR 11
1 BESTUUR EN PARTICIPATIE 11
2 EVOLUTIE VAN DE LOPENDE PROJECTEN 11
B ALGEMENE BEOORDELING 11
1 ALGEMENE PRINCIPES 11
2 SAMENWERKING OP DE VERSCHILLENDE NIVEAUS (INCLUSIEF OP INTERGROOTSTEDELIJK NIVEAU) . 12
a Institutionele samenwerking 12
b Burgerparticipatie 14
3 HIËRARCHIE/LEESBAARHEID/COHERENTIE MET DE ANDERE PLANNEN 14
4 STADSLANDSCHAP/TORENS 15
a Torens 15
b Beeldkwaliteitsplan 16
2 STRATEGISCH GEDEELTE 16
A PERIMETER 16
1 REKENING HOUDEN MET DE PROJECTEN IN HET VLAAMS GEWEST 16
2 REKENING HOUDEN MET DE VERBANDEN 16
3 REKENING HOUDEN MET DE SITE DELTA NOORD 17
B MER 17
1 RELEVANTIE VAN DE MER'S 17
2 VOORGESTELDE OPERATIONELE PERIMETER 18
3 GEVOLGEN VOOR HET VERKEER - Musti-model (zie MER p. 848) 18
4 RISICO VAN VERSCHUIVING VAN DE FILES VAN HERRMANN DEBROUX TOT EN VOORBIJ HET LEONARDKRUISPUNT, DE RING OOST EN DE E411, TUSSEN HET LEONARDKRUISPUNT EN HET WAALS GEWEST 18
5 BRUSSELS GEWEST EN WERKING VAN DE RING EN DE E411 18

Secrétariat Commission Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-commissie Secretariaat
Rue de Namur 59 1000 Bruxelles
Naamsestraat 59 1000 Brussel
T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels hier
www.crd-goc.brussels hier

6 GEBREK AAN EEN ALTERNATIEF VOOR HET GEDEELTE VAN HET PROJECT VOOR DE E411 TUSSEN ADEPS EN HET LEONARDKRUISPUNT 19
7 P+R-OPLOSSINGEN EN MULTIMODALITEIT 19
C TOTAALVISIE - DOELSTELLINGEN 19
1 INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE 19
a Milieu 20
b Landschapsverbindingen 20
c Groen en blauw netwerk 21
d Geïntegreerd regenwaterbeheer 21
e Duurzaamheid 22
f Klimaatbestendigheid / strijd tegen hitte-eilanden 22
g Impact van de sloop van het viaduct op het verkeer 22
2 MOBILITEITSSTRATEGIE 22
a Samenhang met de andere plannen 22
1 Ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move 22
2 Er worden twee mobiliteitsstrategieën overwogen: 23
1. Een mobiliteitsstrategie op intergrootstedelijke schaal 23
2. Een mobiliteitsstrategie op de schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken. 23
3 Stedelijk distributiecentrum (SDC) 23
b Toegankelijkheid voor iedereen 23
1 Algemene toegankelijkheid (DBDMH) 23
2 PBM's 23
3 Parkeren 24
4 Actieve modi: de toepassingen onderscheiden en verduidelijken, de structurerende as voor de fiets concreet vormgeven 24
c Tramlijn 8 & rechtstreekse aansluiting op het S-net 25
1 Tramremise 25
d P+R-mobiliteitsknooppunt en goede aansluiting op het openbaar vervoer 25
1 Uitbreiding van de metro 26
2 Bovengronds openbaar vervoer 26
1. Tram 27
2. Ringbus 27
3. Trein / GEN 27
3 Alternatieven voor de P+R 27
4 Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen 28
5 Fietsen 28
3 OPENBARE HUISVESTING 28
4 COLLECTIEVE DIENSTEN EN VOORZIENINGEN 29

Secrétariat Commission Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-commissie Secretariaat
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel
T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels hier
www.crd-goc.brussels hier

5 STRATEGISCHE OPTIE PER SITE 29
a Verdichting / torens 29
b Site Delta 30
1 Site Triomf 30
1. Architectuurwedstrijd 30
2 Indicaties en voorschriften 30
1. Bestemmingen 30
2. Ligging 30
3. Bouwprofielen 31
4. Porositeit voor fietsers en voetgangers en lint van actieve gevels 31
3 Milieu 31
Regenwater 31
4 Toren 32
5 Productieactiviteiten 32
c Site Driehoek 32
1 Perimeter 32
2 Ligging van de bouwwerken 33
3 Toegankelijkheid van de site 33
1. Randwegen 33
2. Aansluitingen 33
4 Groene ruimten 34
5 Stadslandbouw 34
6 Erfgoed 34
d Site Beaulieu 34
1 Erfgoed 34
2 Groene promenade 35
3 Dichtheid/gemengd gebruik 35
e Site Demey 35
1 Verdichting/bouwprofielen 35
2 Milieu 36
1. Site Bergoje 36
2. Park 36
6 Reglementair luik 37
7 Operationeel luik / Uitvoering 37
a Tijdelijke invulling 38
b Fasering 38
c Begeleidende maatregelen 38
d Fasering van het reglementair luik 38

e Belasting op de meerwaarde die voortvloeit uit het RPA 38

III. CONCLUSIE VAN HET ADVIES VAN DE GOC 39

1. Samenwerking 37
2. Perimeter 39
3. Mobiliteit 39
4. Stedelijke vormen en bouwprofielen 39
5. Groen en blauw netwerk 39
6. Groene promenade 40
7. Voorschriften 40
8. Huisvesting 40
9. Rommelmarkt 40
10. SDC 40
11. Biomethanisatie en Recypark 40
12. Erfgoeddimensie 40

Aanbevelingen: 40

1. Follow-up en operationalisering 40
2. Groene ruimten en openbare ruimten 40
3. Quartier Latin 41

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels hier
www.crd-goc.brussels hier

Gelet op de adviesaanvraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over het ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het ontwerp van richtplan van aanleg 'Herrmann-Debroux';

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Na de vertegenwoordigers van het kabinet van de minister-president Rudi Vervoort te hebben gehoord, brengt de Commissie unaniem het volgende advies uit:

I. CONTEXT

1 DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS

De werkzaamheden van de Commissie werden verstoord omdat het na de nationale lockdown vanaf midden maart niet mogelijk was om fysieke vergaderingen te organiseren.

De BHR heeft een besluit van 2 april 2020 aangenomen, dat op 9 april 2020 in het Belgisch Staatsblad is gepubliceerd en dat de termijnen van het BWRO vanaf 16 maart opschort en dat vervolgens verlengd werd. De Commissie heeft echter met de technische bijstand van Perspective alles in het werk gesteld om virtuele vergaderingen te houden waardoor, ondanks de lockdown en de opschorting van de termijnen, de vertegenwoordigers van de regering konden worden gehoord en dit advies kon worden uitgebracht.

2 HERINNERING AAN DE STEDELIJKE CONTEXT DIE IS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN HET RPA PAST

Het GPDO beoogt de mobilisering van het gebied om:

1. **het kader voor territoriale ontwikkeling op te bouwen** en nieuwe wijken te ontwikkelen. *Dit dient te gebeuren in het kader van een polycentrische structuur en op verschillende schaalniveaus, door het mobiliseren van het vastgoedpatrimonium en het beheersen en verdelen van de bevolkingsgroei binnen het grondgebied, waarbij voorrang wordt gegeven aan openbare huisvesting.*
2. een **aantrekkelijke, duurzame en aangename leefomgeving te ontwikkelen**, met behoud van het evenwicht tussen de wijken en door middel van nieuwe voorzieningen, hoogwaardige openbare ruimten en groene ruimten, en terzelfder tijd het erfgoed te promoten door het natuurlijke landschap en het groene en blauwe netwerk te versterken.
3. de **stedelijke economie te ontwikkelen**, door het versterken van de economische assen, (concurrentiepolen met internationale uitstraling), en tegelijk de lokale economie te ondersteunen.
4. het **multimodale vervoer te bevorderen** door de toegangspoorten tot het gewest te verbeteren (internationale en nationale schaal) en door de infrastructuur van het openbaar vervoer en de mobiliteitsdoorgangen te versterken (grootstedelijk, gewestelijk en lokaal niveau, met de nadruk op multimodale knooppunten (spoor, *openbaar vervoer*, weg, actieve vervoerswijzen)), inclusief voor de intraregionale logistiek door het verminderen van de mobiliteitsbehoeften (zie Gewestelijk Mobiliteitsplan).
5. *Om **een efficiënte grootstedelijke mobiliteit te creëren**, is het essentieel om het bestaande openbaarvervoeraanbod te mobiliseren ten voordele van zowel de pendelaars als de verplaatsingen binnen Brussel. Daartoe moeten de synergieën tussen het wegennet, de*

Secrétariat Commission Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-commissie Secretariaat
Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel
T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
crd-goc@perspective.brussels hier
www.crd-goc.brussels hier

netwerken van de MIVB, DE LIJN, TEC, de spoorweginfrastructuur (INFRABEL) en het spoorwegaanbod (NMBS) worden versterkt.

6. *Het **overleg met de verschillende actoren op verschillende niveaus**, gewestelijke instrumenten die een dynamische en samenhangende planning mogelijk maken voor een gewestelijke ontwikkeling die de burgers verbindt, zijn belangrijke elementen voor het welslagen van het GPDO. In dit geval is het grootstedelijk bestuur essentieel voor dit type van projecten.*

   *De Gewesten, alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant zijn ambtshalve lid van de **Hoofdstedelijke Gemeenschap**, evenals de federale overheid. De gemeenten van Vlaams-Brabant en Waals-Brabant zijn vrij om zich aan te sluiten. De Gewesten zullen een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten om de voorwaarden en het doel van dit overleg te bepalen.*

   Ongeacht de vorm die voor de oprichting van de Hoofdstedelijke Gemeenschap wordt gekozen, wordt het hoofdstedelijke karakter zo bekrachtigd en krijgt het een echte dimensie om, afgezien van de gemeenschappelijke uitdagingen, actie te kunnen ondernemen.

   *Een programma voor territoriale ontwikkeling brengt de relevante belanghebbenden samen om een gezamenlijk actieplan op te stellen. Dit is een intensief proces van kennisdeling en kennisopbouw in aanvulling op de organisatie van een **intergewestelijk forum voor ruimtelijke ordening**, waarvan de drie gewesten deel uitmaken.*

3 HERINNERING AAN HET ADVIES VAN DE GOC OVER DE RPA'S

In het algemeen moeten alle gewestelijke doelstellingen en voorschriften zoals gedefinieerd in de verschillende plannen (GPCE, Natuurplan, Energie- en klimaatplan, Geluidsplan, Good Move enz.) transversaal worden geïntegreerd in alle strategische en operationele overwegingen en hun modaliteiten (aanbestedingen, wedstrijden enz.) en dus ook in de RPA's.

De Commissie stelt voor een gemeenschappelijke verklarende woordenlijst voor alle RPA's op te stellen om alle gebruikte begrippen te verduidelijken.

De Commissie neemt het grootste deel van het algemene advies van de vorige Commissie van 24 oktober 2019 over de RPA's over, maar past het aan de behoeften van dit RPA aan.

Ze herinnert aan de belangrijkste punten:

***Perimeter**: het is belangrijk er twee te onderscheiden, een strategische en een reglementaire. De strategische perimeter moet rekening houden met de stedelijke context en met de projecten in de omgeving en hun banden met het RPA.*

***Operationeel deel**: ontbreekt te vaak in het project. Aspecten zoals bestuur en burgerparticipatie in alle fasen van het proces, uitvoering en fasering moeten worden aangekaart, net als een (betere) eerste benadering van de kosten voor het bouwrijp maken en de mogelijke financiële constructies (PPP, enz.).*

***Openbare huisvesting**: het openbare karakter van de grond (erfpacht, oppervlakte enz.) behouden om speculatie te vermijden en een hoge productie van sociale woningen en gemiddelde woningen te realiseren.*

***Tijdelijke invulling**: moet een integraal onderdeel zijn van het project en kan betrekking hebben op zowel bebouwde als onbebouwde ruimten.*

***Groene ruimten**: de bescherming van de natuur en de biodiversiteit, zoals gevraagd door het GPDO, moet een prioriteit zijn van de RPA's, net als de implementatie van groene en blauwe netwerken, wat met name een voorafgaande grondige diagnose van de bestaande situatie en maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van de natuur (zoals de biotoopoppervlaktefactor, waarnaar niet duidelijk verwezen wordt) impliceert.*

***Duurzaamheid**: zwakte van de aspecten met betrekking tot duurzame ontwikkeling van de doelstellingen en ontwikkelingen die door de RPA's worden voorgesteld, net als de veerkracht ten aanzien van de*

klimaatverandering. De Commissie beveelt aan het door Perspective, Leefmilieu Brussel en URBAN ontwikkelde referentiekader voor 'duurzame wijken' (Be Sustainable) duidelijk te integreren, zowel voor de RPA's als voor toekomstige projecten in hun perimeters.

***Mobiliteit**: in een polycentrisch en multipolair gebied moet de bereikbaarheid ook multipolair en multimodaal zijn. De Commissie dringt erop aan dat in de RPA's principes worden opgenomen die rekening houden met veranderingen in de mobiliteitspraktijken (delen van parkeerplaatsen, autodelen, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, voorrang voor actieve vervoerswijzen enz.).*

***Reglementair luik:** wat niet essentieel is, moet worden opgenomen in het strategisch luik, dat bindend blijft voor de afgevende instanties. Dit gezien de rigiditeit van de regelgeving, waarvan niet kan worden afgeweken bij het onderzoek van specifieke projecten.*

4 PROJECTBESCHRIJVING

Ligging:

De site ligt in een gebied tussen het Zoniënwoud (opgenomen op de werelderfgoedlijst), aan de rand van de autosnelweg E411 en het concentrische tracé van de Generaal Jacqueslaan, dat de toegang tot de stad vormt. De perimeter omvat 7 'aangrenzende' sites: Delta (met de site Triomf: gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieulaan, een openbaarvervoerknooppunt, MIVB-remise en P+R), DRIEHOEK (voormalige spoorlijn die werd omgebouwd tot een promenade), BEAULIEU (gebouwen van de Europese Commissie), DEMEY, (met de hypermarkt), HERRMANN DEBROUX (openbare ruimten op het viaduct), Adeps, een sportcentrum (tussen de Waversesteenweg en het Drie Fonteinenviaduct), het Zoniënwoud (weginfrastructuur tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt).





De uitdagingen van het RPA:

- *De rol van de weginfrastructuur herzien met de uitdaging om het gebruik van de auto te verminderen: de E411 omvormen tot een stadsboulevard met een multimodale mobiliteit.*

- *Een vlotte doorgang tussen de wijken bewerkstellingen door het groene en het blauwe netwerk weer met elkaar te verbinden en dit op grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal.*
- *De grote landschappen die zichtbaar zijn vanuit Delta en het Zoniënwoud valoriseren.*
- *De stadstoegang herkwalificeren om een stedelijke omgeving te creëren waarin economische, sociale en residentiële activiteiten door elkaar lopen, wat de gezelligheid vergroot en het lokale samenleven stimuleert.*
- *Veranderingen voorzien en op een geleidelijke en evolutieve manier begeleiden zodat gedragsveranderingen worden aangemoedigd en niet worden afgedwongen.*

Doelen en doelstellingen van het project:

- *De levenskwaliteit verbeteren door het verkeer op de E411 te verminderen*
- *Omschakelen van weginfrastructuur naar een kwalificerende landschapsinfrastructuur (zachte vervoerswijzen, doorlopende ruimten voor vegetatie ...)*
- *Rekening houden met de lokale transversale logica door te zoeken naar een landschappelijke samenhang en continuïteit*
- *Aanzetten tot de stad door het ontwikkelen van gemengde en sociale programma's (toegankelijke en aangepaste huisvesting, wijken opnieuw verbinden, nieuwe openbare ruimten)*
- *De stedelijke ontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschapsinfrastructuur met behoud van de samenhang*
- *Programma's rond structurerende openbare en landschappelijke ruimten samenbrengen*
- *Een flexibele fasering invoeren om deze veranderingen op lange termijn door te voeren*

Een mobiliteitsstrategie vervolledigt de totaalvisie. Ze moet op grootstedelijke schaal en op het niveau van de operationele perimeter uitgevoerd worden met de sloop van het Herrmann-Debrouxviaduct, de aanleg van een laan met 2x2 rijstroken, de vermindering van de weginfrastructuur en een nieuw parkeerbeleid. Op het traject tussen het huidige Herrmann-Debrouxviaduct en het Drie Fonteinenviaduct is een intermodaal knooppunt gepland.

II. ADVIEZEN

1 ALGEMEEN

A ALGEMENE OPMERKINGEN OVER HET BESTUUR

1 BESTUUR EN PARTICIPATIE

Een reclamant stelt voor de toekomst een stapsgewijs planningsproces voor:

1. Zes maanden van participatie en opbouw van een visie.

2. Een openbaar onderzoek over het eerste visiedocument, de gevolgen die verder moeten worden bestudeerd en de veranderingen.

3. Het bureau dat de visie ontwikkelt en het bureau dat de gevolgen bestudeert, werken samen om het document af te ronden.

4. Openbare presentatie van de definitieve visie en het reglementaire deel vóór het openbaar onderzoek.

5. Openbaar onderzoek over het ontwerp van het RPA. De administratie rechtvaardigt haar beslissingen wanneer zij geen rekening houdt met de bezwaren van de burgers.

6. Een geleidelijke uitvoering van het RPA met, in de loop der tijd, een evaluatie van de eerste stappen en eventueel een lancering van het reglementair luik voor een 2de subgebied.

De Commissie is van mening dat het proces moet worden verbeterd, met name wat de participatie betreft.

2 EVOLUTIE VAN DE LOPENDE PROJECTEN

De Commissie heeft vragen bij de evolutie van het project in zijn geheel en per site, aangezien er sinds het begin van het proces (mei 2019) tot nu (juli 2020) enige tijd is verstreken.

De vertegenwoordigers van de regering hebben uitgelegd dat deze lange termijn te wijten is aan diverse factoren:

1. *Het project werd op 16 mei 2019 in eerste lezing goedgekeurd en het openbaar onderzoek is in oktober begonnen om de schoolvakantie te vermijden.*
2. *De vernieuwing van de GOC en de COVID-19-crisis.*

De projecten met betrekking tot het wegennet en de vijf sites zouden nauwelijks zijn gevorderd; Perspective zou echter voortdurend in contact blijven met de eigenaars en de mogelijke evolutie van het project zou plaatsvinden nadat het advies van de Commissie is uitgebracht en de tekst in tweede lezing is goedgekeurd.

B ALGEMENE BEOORDELING

1 ALGEMENE PRINCIPES

De Commissie deelt de mening van veel instanties, waaronder de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), Urban, andere gewestelijke en gemeentelijke overheden, die positief zijn over de belangrijkste algemene principes van het RPA, gericht op de omvorming van de E411-as tot een stadsboulevard ter ondersteuning van multimodale mobiliteit om zo de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers te vergemakkelijken. Deze omvorming laat ook toe om ambitieuzere plannen op te stellen voor bepaalde strategische sites binnen de perimeter van het project door te verzoeken om bijzondere aandacht te besteden aan de concrete uitwerking van de vastgelegde doelstellingen van 'verankering' en 'aanvullende verstedelijking' en 'landschap', wat in het huidige document moeilijk te meten of zelfs te garanderen is.

De Commissie stelt vast dat de gemeenten in Brussel over het algemeen zeer positief zijn:

De gemeente Oudergem onderstreept de kwaliteit van het ontwerp en de redactie van het RPA Delta-Herrmann-Debroux voor alle documenten die aan het openbaar onderzoek worden onderworpen.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde sluit zich over het algemeen aan bij de ambitie om het viaduct en de bijbehorende infrastructuur af te breken om zo een stadsboulevard te creëren met aangrenzende sites die aansluiten op deze nieuwe boulevard.

De gemeente Etterbeek verwelkomt de nadruk op actieve mobiliteit en een betere dienstverlening van het openbaar vervoer, waardoor het aandeel van de auto's op het grondgebied van Etterbeek zal kunnen worden beperkt.

De Stad Brussel steunt de wens van het Gewest om het instromend verkeer naar Brussel te verminderen en de levenskwaliteit van haar inwoners te verbeteren, en steunt het ontwerp van RPA in zijn geheel.

Aan de andere kant zijn de randgemeenten zeer bezorgd over de impact van het project op hun eigen grondgebied, vooral op het vlak van mobiliteit, levenskwaliteit en verkeersveiligheid.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest steunt de doelstellingen van het RPA, ondanks talrijke opmerkingen (zie hieronder).

De Commissie is, net als meerdere reclamanten, van mening dat het ontwerp van RPA de goede kant op gaat met de omvorming van de E411-as in een stadsboulevard.

Ze benadrukt echter, net als zij, dat het project gepaard moet gaan met maatregelen:

- *De concrete uitvoering van de geplande uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod (GEN, bussen met hoge capaciteit, een hoog niveau van dienstverlening)*
- *Het MER heeft aangetoond dat de files vooral gevoeld worden bij het buitenrijden van Brussel (meer dan bij het binnenrijden van Brussel)*
- *Samenwerking en coördinatie op grootstedelijk niveau, vooral voor mobiliteitsproblemen, maar ook voor uitdagingen inzake territoriale ontwikkeling (Ring, GEN, enz.)*

De Commissie benadrukt dat het RPA, dat een gewestelijk instrument is, alleen controle heeft over zijn grondgebied. Desalniettemin benadrukt de Commissie de noodzaak om te zorgen voor samenhang in de planning (met name voor de mobiliteitskwesties), door intergewestelijke en grootstedelijke uitwisseling tot stand te brengen.

2 SAMENWERKING OP DE VERSCHILLENDE NIVEAUS (INCLUSIEF OP INTERGROOTSTEDELIJK NIVEAU)

a INSTITUTIONELE SAMENWERKING

Net als de betrokken gemeenten en instanties steunt de Commissie de noodzaak van een diepgaande dialoog tussen de Brusselse gemeenten en de aangrenzende gemeenten in onze rand, met het oog op een betere coördinatie op het vlak van mobiliteit, alsook een dialoog met de gewesten en de federale overheid.

De gemeente Oudergem vestigt echter de aandacht op het risico van verstarring bij de uitvoering van het ontwerp van RPA.

De Commissie stelt vast, samen met Sint-Lambrechts-Woluwe, de gemeente Hoeilaart en het Vlaams Gewest, dat ze momenteel via 'De Werkvennootschap' (DWV) de heraanleg van het noordelijke en oostelijke tracé van de Ring bestudeert en, meer in het algemeen, de aanleg van wegen op de grens met het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest. In deze context pleit Perspective voor een intergrootstedelijk overleg om op deze schaal de nodige coherente en gecoördineerde oplossingen te vinden om de stadstoegang te ontlasten en, zoals voorgesteld in het ontwerp van RPA, de levenskwaliteit te verbeteren in de wijken die binnen de perimeter van het stadsproject vallen.

De Commissie heeft DWV gehoord, die een stand van zaken heeft gegeven over haar plannen voor de heraanleg van de Ring en de aansluiting van het fiets-GEN en een aantal quick wins (ecoviaduct Drie

Fonteinen, fiets-GEN F204 Waver-Brussel, eventueel fiets-GEN R0, ...) die overlappen of verbonden zijn met de perimeter van het RPA. De projecten zijn complementair aan die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Commissie merkt op dat DWV zowel de doelstellingen van het RPA als die van het GMP (Good Move) heeft geïntegreerd in de modellen en projecten. Zij merkt echter op dat de plannen voor de heraanleg van de Ring verschillen naargelang de tracés: voor het noordelijke deel voorziet het project in een uitbreiding van de capaciteit met de afscheiding van het doorgaand verkeer en het lokale verkeer en dus in nieuwe laterale rijstroken, voor het oostelijke deel zijn ze vooral gericht op een betere doorstroming van het verkeer en niet op een vermindering ervan: de projecten voor het Vierarmenkruispunt en het Groenendaalkruispunt zijn gericht op een verbetering van de inrichting, zonder extra rijstroken. Aan de andere kant voorziet het project op het Leonardkruispunt 2 viaducten om vlotter 'links af te slaan' vanaf de Ring naar de E 411. Als de toekomstige inrichting dankzij deze bouwwerken de vier 'bloemblaadjes' van het Zoniënwoud, die zich onder de viaducten bevinden, beter met elkaar kan verbinden, is de Commissie van mening dat het, als dit project wordt goedgekeurd, absoluut noodzakelijk is om hier gebruik van te maken om busrijstroken in eigen bedding aan te leggen voor een 'hoog niveau van dienstverlening' op de Ring, omdat de inspanningen op het gebied van openbaar vervoer zeer beperkt zijn, in tegenstelling tot de nieuwe radiale en tangentiële tramlijnen die in het noordelijk deel (Brabantnet) zijn gepland.

Voor dit gebied van de Ring Oost rekenen ze vooral op het GEN om een impact te hebben op de modal shift. De enige door DWV geplande P+R-parking bevindt zich in Jezus-Eik, maar heeft slechts 70 plaatsen, bedoeld om parkeerplaatsen op straat vrij te maken in het centrum van het dorp. Dit is uiteraard zeer teleurstellend: de Commissie heeft betoogd dat voldoende P+R-parkeercapaciteit in de buurt van de woningen van pendelaars essentieel is om een significante modal shift te bereiken.

De Commissie vraagt aan de regering het initiatief te nemen om samen met de gewesten, de betrokken gemeenten, de provincies Vlaams- en Waals-Brabant en de NMBS te zorgen voor de aanleg van 'overtuigende' parkings langs de lijn Brussel-Namen (in LLN is een grote parking met 4.000 plaatsen aangelegd) en ook voor een voldoende aanbod aan bussen voor een goede verbinding met het spoor. Alleen met een efficiënt alternatief aanbod aan openbaar vervoer, waaronder TEC en De Lijn, kunnen we hopelijk de druk van de auto's die Brussel binnenkomen verminderen.

Aan de andere kant moet worden overwogen om de noodzaak van het woon-werkverkeer te verminderen, met name tijdens de spitsuren. In dit opzicht kan het BHG de aanzet geven tot een samenwerking met de publieke en private sector om tussenliggende werkplekken en verschillende diensten te creëren om deze noodzaak te verminderen.

Aangezien de beoogde maatregelen een aanzienlijke invloed hebben op de verkeersstroom op de E411 en de RO, moeten de gewesten elkaar vooraf raadplegen over de voorgestelde maatregelen. In dit verband merkt de Commissie op dat het Waals Gewest, in tegenstelling tot het Vlaams Gewest, niet heeft gereageerd tijdens het openbaar onderzoek.

De gemeenten in de rand (Hoeilaart en Overijse in het bijzonder) en het Vlaams Gewest zijn van mening dat ruimer en continu overleg aangewezen zou zijn en betreuren dat zij, noch enige andere actor uit het Vlaams Gewest (of zelfs het Waals Gewest), van bij het begin (oktober 2017) bij het RPA-proces betrokken zijn geweest, terwijl De Lijn voor de workshops werd geraadpleegd.

Het Vlaams Gewest vraagt dat de door DWV geplande projecten worden opgenomen in het RPA. Het gebied rond het Leonardkruispunt, evenals het gebied rond het centrum van Jezus-Eik, zou anders worden benut in het licht van de voorgestelde plannen voor de R0-Oost.

Ook de herinrichting van het Leonardkruispunt zelf (dat net op de gewestelijke grens ligt), de herinrichting van de E411 tussen Leonard en Adeps en de gevolgen voor de aangrenzende complexen op de R0 (Groenendaalcomplex, Vierarmenkruispunt) zullen overleg en de nodige coördinatie vergen.

Het Vlaams Gewest vraagt om rekening te houden met andere Vlaamse plannen buiten de perimeter van het RPA (bv. de mogelijke deklassering van de N3).

Ten slotte is zij van mening dat voor de P+R's en de geplande multimodale oplossingen een bredere alternatieve studie moet worden uitgevoerd, dat er voldoende overleg moet plaatsvinden en dat er duidelijke afspraken moeten worden gemaakt.

De Commissie merkt op dat er, wat het ecoduct betreft, gesprekken met het Vlaams Gewest hebben plaatsgevonden om de best mogelijke locaties voor de ecologische verbindingen te bespreken.

De Commissie is van mening dat het ecoduct-dossier evolueert en voortdurend moet worden aangepast.

b BURGERPARTICIPATIE

Verschillende verenigingen, waaronder ARAU, betreuren het gebrek aan participatie en overleg met de bewoners (dat in alle ontwerpen van RPA en, meer in het algemeen, in alle stedenbouwkundige en mobiliteitsprojecten terug te vinden is).

Sommige verenigingen, waaronder PADBeton, en bepaalde instanties betreuren dat er vier RPA's (Wet, Josaphat, Heyvaert en Delta Herrmann-Debroux) tegelijkertijd aan een openbaar onderzoek werden voorgelegd in oktober-november-december 2019. Elk van deze RPA's vertegenwoordigt een groot project, dat zijn dus enkele duizenden pagina's zeer technische documenten die moeten worden uitgeplozen. Dit maakt het voor de gewone burger onmogelijk en voor de organisaties uiterst moeilijk om te reageren.

PADBeton vindt het abnormaal dat a) de bedrijven die eigenaar zijn van de aangrenzende sites voorrang hebben op de bewoners, dat b) alleen bepaalde verenigingen/comités geraadpleegd werden en dat c) de vergaderingen met de promotoren ondoorzichtig blijven omdat er, in tegenstelling tot de vergaderingen met de bewoners, geen notulen zijn. Zo ontstaat de vrees dat bij het ontwerp van het RPA de facto de belangen van de eigenaars van de 'aangrenzende sites' naar voren werden geschoven, ten nadele van de andere partijen. Daarom moet Perspective ten minste de notulen publiceren van de bilaterale vergaderingen en workshops die in 2017 met de eigenaars van de aangrenzende sites hebben plaatsgevonden.

De Commissie is voorstander van volledige transparantie van het proces, aangezien zij dit in de mate van het mogelijke gerechtvaardigd acht.

3 HIËRARCHIE/LEESBAARHEID/COHERENTIE MET DE ANDERE PLANNEN

Het reglementair luik van het RPA bevat kaarten van de bestemmingen die de verschillende delen van het grondgebied indelen in activiteitengebieden (administratiegebied, woongebied, parkgebied, enz.) en die verschillende elementen in overdruk bevatten (porositeiten, linten van actieve gevels, enz.).

Deze kaarten zijn in feite een kopie van de kaart van de bestemmingen van het GBP, maar met enkele aanpassingen, wat zeer verwarrend is:

- *Sommige gebieden krijgen een andere bestemming dan in het GBP, zonder dat deze veranderingen duidelijk worden aangegeven (Beaulieulaan, een deel van het administratiegebied van het GBP wordt een parkgebied in het RPA; in het gebied Triomf is het administratiegebied licht ingekrompen, enz.); bij het lezen van de kaart is dus niet duidelijk of de bestemming van het RPA overeenstemt met die van het GBP of niet*
- *Op sommige plaatsen gebruikt de kaart van het RPA precies dezelfde kleuren en dezelfde namen voor de gebieden als de kaart van het GBP (bv. administratiegebied), terwijl de voorschriften van het GBP en het RPA niet precies dezelfde zijn*
- *De kaart gebruikt soms dezelfde kleur als het GBP, maar voor iets anders (voorbeeld: het lint van actieve gevels van het RPA is precies hetzelfde als het lint van handelskern van het GBP, terwijl de twee begrippen verschillen)*

Het RPA vervangt het GBP echter niet, beide plannen blijven van toepassing en voor elk element moet altijd de vraag worden gesteld of het RPA in strijd is met het GBP, in welk geval alleen het eerste plan geldt.

Met de kaart van het RPA zoals die nu wordt weergegeven, is het moeilijk om te weten of we te maken hebben met een verplichting van het RPA of het GBP. Dit leidt tot onduidelijkheid.

Verschillende reclamanten, waaronder de Europese Commissie, vragen dat het RPA in zijn reglementair luik duidelijk aangeeft welke voorschriften van het GBP, de GSV (en eventueel het BBP, ZGSV, GGSV ...) worden ingetrokken.

De vertegenwoordigers van de regering hebben uitgelegd dat deze keuze gemaakt werd voor alle RPA's opdat het RPA op zich voldoende zou zijn en om over en weer gaan tussen het reglementair luik van het RPA en het GBP te vermijden. Er zal een aanvullende toelichting voor de toepassing van de regels worden opgesteld.

De Commissie neemt nota van deze keuze. Zij is van mening dat er een probleem is op het vlak van coherentie en duidelijkheid ten opzichte van het GBP, zowel op het niveau van de kaarten als op het niveau van de voorschriften. Zelfs als de wijzigingen marginaal of vaag zijn, levert dit problemen op voor de duidelijkheid en de rechtszekerheid.

De Commissie vroeg zich tijdens de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de regering ook af waarom de volgorde van de bijzondere voorschriften van het GBP niet gevolgd werd in het RPA. Zij hebben haar laten weten dat de volgorde van de bijzondere voorschriften voor de tweede lezing zal worden gewijzigd en dat een volledige tekstbenadering van de voorschriften en de wijzigingen ervan bij het RPA zal worden gevoegd.

Voor meer duidelijkheid verzoekt de Commissie een lijst van voorschriften die afwijken van de huidige regels op te nemen in het RPA, alsmede een vereenvoudiging bij het opstellen van de voorschriften die de volgorde van het GBP moeten volgen.

4 STADSLANDSCHAP / TORENS

a TORENS

Voor ARAU zou het toestaan van torens (of 'hoge elementen' om de taal van het Gewest te gebruiken) de inspanningen tot stadsherindeling en de vestiging van bepaalde gebouwen in open bebouwing (alleenstaande gebouwen die geen bouwlijn vormen) tenietdoen.

De Commissie heeft gevraagd of er een vergezichtstudie is verricht met betrekking tot de hoge elementen. De vertegenwoordigers van de regering hebben verduidelijkt dat, hoewel er strikt genomen geen modellen werden opgesteld van de vergezichten, het MER wel de impact van de nieuwe constructies op de schaduw en de bezonning heeft bestudeerd. Bovendien zal voor elke site een architectuurproject en een stedenbouwkundige vergunning worden opgesteld met een impactstudie waarin de impact van het project op de uiteindelijke hoogte van de gebouwen centraal staat.

De Commissie is van mening dat de kwestie van de torens veel ruimer is, het is niet alleen een kwestie van vergezichten, maar ook van de keuze om al dan niet torens te bouwen. Er moet rekening worden gehouden met diverse parameters, zoals de scenografie, maar ook met een reeks parameters die verband houden met de locatie (bereikbaarheid met het openbaar vervoer, aanwezigheid van groene ruimten, wegverbredingsruimten, voorzieningen, animatie van de basis, enz.)

De vertegenwoordigers van de regering hebben de keuze gerechtvaardigd ten opzichte van locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De andere criteria zijn echter niet gerechtvaardigd en zo had bijvoorbeeld de geplande toren op de Carrefour-site evengoed in de Vorstlaan kunnen staan in plaats van in de Demeylaan.

De Commissie vraagt om een grondige reflectie over de torens. Het MER moet meer bestuderen dan alleen maar de beschaduwing. Er moet een multicriteria-analyse worden uitgevoerd over de keuze van de locatie van de torens en vervolgens over de gevolgen met betrekking tot de torens. In dit verband verwijst de Commissie naar haar advies over de GSV.

b BEELDKWALITEITSPLAN

De Commissie merkt op dat er een probleem is met de landschapskwaliteit in het RPA. Hoewel in de algemene doelstellingen van het strategisch luik van het RPA belangrijke punten voor de landschapskwaliteit zijn opgenomen (territoriale verankering / bevestiging van de doorkruiste landschappen; structuur / een raamwerk van publieke ruimten; verstedelijking / vervollediging van de stad, correctie van de randen; transversaliteit van de verbindende publieke ruimten), zijn er geen concrete elementen terug te vinden in het document. Deze gang van zaken zou bijna vragen om een Beeldkwaliteitsplan zoals dat van het kanaal.

Het deel Rood Klooster en Zoniënwoud is belangrijk. Dit aspect komt onvoldoende aan bod in het RPA. Er moet gewerkt worden aan de grens, de terrasgewijze rand van het bos. Er zijn verschillende perimeters, hier is de visie axiaal, terwijl er de wijken aan deze as grenzen en vooral op landschapsniveau.

2 STRATEGISCH LUIK

A PERIMETER

Sommige reclamanten vinden de perimeter te groot, anderen vinden dat deze moet worden uitgebreid.

Het RPA Herrmann-Debroux lijkt in dit opzicht een schoolvoorbeeld, aangezien het plan twee verschillende gebieden met elkaar verbindt:

- *Het eerste, het gebied Delta, is zowel een stadstoegang als een spoorwegdienstgebied. Het doel is om deze ruimten te herkwalificeren om zo een nieuwe dichte stadswijk op te bouwen. Het gebied is slechts zeer indirect verbonden met het viaduct. Bovendien, aangezien Citydev eigenaar is van bepaalde percelen, is het te verwachten dat deze onafhankelijk van de sloop van het viaduct zullen worden bebouwd. Het Plan wil hier dus de bestemmingen wijzigen om vastgoedontwikkeling mogelijk te maken in dit gebied*
- *Het tweede gebied tussen Beaulieu en Rood Klooster wil de stedelijke ruimten herkwalificeren in antwoord op het verdwijnen van de snelweg. Het is belangrijk om op te merken dat het enige wat deze wijken met elkaar verbindt de verkeersader is. De wijken zijn zeer heterogeen omdat de weg door een Natura 2000-gebied, een kantorenwijk, een winkelcentrum en woonwijken loopt. Het IEB vreest daarom dat de ruimte te divers en te uitgestrekt is om onder één reglementair plan te vallen*

Daarnaast is het de bedoeling om na de sloop van een zware weginfrastructuur de ruimten te herkwalificeren en nieuwe projecten op te bouwen in lijn met de hedendaagse stedenbouwkundige visies (in tegenstelling tot het modernistische stadsproject).

De Commissie is van mening dat de studieperimeter, net als de operationele perimeter, nauwlettend moet worden opgevolgd.

1 REKENING HOUDEN MET DE PROJECTEN IN HET VLAAMS GEWEST

Het Vlaams Gewest vraagt om de door DWV geplande projecten op te nemen in het RPA en rekening te houden met andere Vlaamse plannen buiten de perimeter van het RPA (bv. mogelijke deklassering van de N3).

De Commissie is verbaasd dat de natuurlijke habitats van het Vlaams Gewest (fauna en flora) niet zijn opgenomen in de MER-plannen, terwijl het hele Zoniënwoud is aangewezen als Natura 2000-gebied met een kaart van de habitats.

De Commissie verzoekt om verder samen te werken met DWV in het kader van de follow-up van het RPA.

2 REKENING HOUDEN MET DE VERBINDINGEN

De Commissie steunt de mening van URBAN dat de inperking van de perimeter betreurt, aangezien de verbindingen met de paden ter hoogte van het Adeps-centrum niet langer voorzien zijn. Om de verbindingen te verzekeren, moet een verlenging tot aan de rand van het Zoniënwoud worden overwogen, rekening houdend met het kruispunt en zodat de paden kunnen worden opengesteld en verbonden. Deze bredere visie zou ook de aanleg mogelijk maken van een hoger gelegen overstap-P+R om het door het MER aanbevolen ontlastende aanbod te vervolledigen. Dit zou ook het project kunnen omvatten (dat momenteel door het Waals Gewest wordt bestudeerd) om een rijkstrook op de E411 te reserveren voor carpooling. Deze uitbreiding van de perimeter zou het ook mogelijk maken om een ecoduct te bouwen verder stroomopwaarts van de stadstoegang, wat wenselijk zou zijn om het centrum van het woud opnieuw te verbinden. Een lichte verbreding van de perimeter aan de westzijde zou ook nuttig kunnen zijn door de strategische elementen van het kruispunt met de Vorstlaan te integreren, zoals de ingang van de metro en het voorplein van het 'groene gebied'.

3 REKENING HOUDEN MET DE SITE DELTA NOORD

Een reclamant vraagt zich af waarom de site Delta Noord niet is opgenomen in de perimeter van het RPA, of in ieder geval in de 'territoriale observatieperimeter', aangezien de concrete ontwikkeling van Delta Noord aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de gehele perimeter die momenteel in het RPA wordt beoogd (mogelijke uitbreiding van het ziekenhuis, ontwikkeling van de residentiële bestemming, wijziging van het verkeer).

De Commissie vraagt dat de site Delta Noord (in elk geval het westelijke deel ervan, dat de multifunctionele ontwikkeling omvat) ten minste wordt opgenomen in de territoriale observatieperimeter van het RPA.

B MER

1 RELEVANTIE VAN DE MER'S

Verscheidene reclamanten, waaronder verenigingen, betreuren dat de MER's vaak bestaan uit een compilatie van reeds bestaande gegevens die niet voldoende worden bijgewerkt.

Zij benadrukken de potentiële impact van de nieuwe RPA-tool die na goedkeuring zeer nauwlettend zal moeten worden gevolgd om rekening te houden met territoriale veranderingen (demografie, cumulatieve effecten, enz.).

Zij merken op dat een aanzienlijk aantal RPA's tegelijkertijd wordt uitgevoerd in Brussel. Het MER onderzoekt de effecten van elk RPA, maar houdt geen rekening met de cumulatieve negatieve effecten. De impactstudies geven dan ook slechts een gefragmenteerd beeld. De globale impact van deze grootschalige projecten, waarvan er bijna 15 zullen zijn, doet vragen rijzen, aangezien er geen passende studies over worden uitgevoerd op gewestelijk niveau. Het is van essentieel belang om de cumulatieve effecten van de huidige en toekomstige projecten te beoordelen, zoals uiteengezet in het GPDO. Deze vereisten zijn hier des te belangrijker omdat het RPA Herrmann-Debroux zich uitstrekt over 43,5 ha, 6 km lengte en drie opeenvolgende gemeenten.

De Commissie is van mening dat de kwestie van de cumulatieve effecten in dit geval niet aan de orde is, net omdat de perimeter redelijk groot is en er geen grote projecten in de buurt zijn, in tegenstelling tot de dossiers Josaphat en Reyers, die duidelijk een cumulatief effect hebben op de Reyers/Lambermontlaan. Zij heeft gevraagd welke aanbevelingen van het MER niet zijn gevolgd en om welke reden. De vertegenwoordigers van de regering hebben verduidelijkt dat het RPA in overeenstemming is met de aanbevelingen van het MER die hierin zijn opgenomen, met uitzondering van de aspecten die niet aansluiten bij de mate van detail van het ontwerpplan en die bij de vergunningsaanvragen in aanmerking zullen worden genomen.

2 VOORGESTELDE OPERATIONELE PERIMETER

Leefmilieu Brussel wijst erop dat, aangezien de operationele perimeter van het RPA zich deels binnen een Natura 2000-gebied bevindt, er een passende effectbeoordeling werd uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van de Natuurverordening. Deze beoordeling is opgenomen in het hoofdstuk over fauna en flora van het MER.

De behoefte aan intergewestelijke en intergrootstedelijke reflectie en uitwisseling, zoals hierboven vermeld door de Commissie, met name over mobiliteitskwesties, ondersteunt de vaststelling van enkele reclamanten, waaronder het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Gewest, dat de perimeter die in aanmerking wordt genomen voor het milieueffectenrapport (afbeelding 9, blz. 14; afbeelding 119, blz. 110) relatief klein is en beperkt blijft tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor hen zou een ruimere perimeter beter zijn, met name wat betreft de gevolgen voor de mobiliteit en het verkeer. Uit verkeersmodellering en differentiatiegrafieken (bv. blz. 848) blijkt duidelijk dat de effecten betrekking hebben op een gebied dat groter is dan de voorgestelde perimeter.

De Commissie heeft vastgesteld dat het MER een veel grotere perimeter bestrijkt, waaronder heel Vlaams- en Waals-Brabant en alle ontwerpplannen en -programma's die ten tijde van de opstelling ervan bekend waren.

3 GEVOLGEN VOOR HET VERKEER - MUSTI-MODEL (ZIE MER P. 848)

Het Vlaams Gewest stelt een aantal bijkomende vragen, met name over de modellering van het verkeer in de avondspits, het niet in aanmerking nemen van de DWV-studies en de plannen die het Vlaams Gewest heeft opgesteld om de doorstroom van het verkeer op de RO te optimaliseren. De Commissie merkt op dat de modellering, overeenkomstig de wetgeving, is uitgevoerd op basis van de meest recente modellen en instrumenten die beschikbaar zijn. Het MUSTI-model, dat door het Vlaams Gewest wordt betwist, werkt goed op macroniveau en is inderdaad minder efficiënt op lokaal niveau. De Commissie merkt op dat het MER wel degelijk melding maakt van een probleem met de absorptie van het uitgaand verkeer tijdens de avondspits.

4 RISICO VAN VERSCHUIVING VAN DE FILES VAN HERRMANN DEBROUX TOT EN VOORBIJ HET LEONARDKRUISPUNT, DE RING OOST EN DE E411, TUSSEN HET LEONARDKRUISPUNT EN HET WAALS GEWEST

Deze vraag is absoluut cruciaal en essentieel voor het Vlaams Gewest, dat zegt geen antwoord te vinden in het MER. Het stelt zich met andere woorden vragen over een waarschijnlijke file op de Vlaamse autosnelwegen in de zuidoostelijke rand van Vlaanderen, rond Brussel. Volgens het Gewest moet dit aspect zeer grondig worden onderzocht en lijkt overleg hierover absoluut noodzakelijk voordat het project kan worden goedgekeurd.

De Commissie is van mening dat de gevolgen en de capaciteitsdaling aan de stadsingang goed zijn bestudeerd in het MER, dat de verdeling van de overtollige voertuigen moduleert. Het is een weloverwogen strategie. De uitgang uit Brussel moet verder worden bestudeerd. Zoals de Commissie reeds heeft gezegd, zou een modal shift wenselijk zijn indien het gecombineerde aanbod van verschillende openbaarvervoerbedrijven aanzienlijk toeneemt.

5 BRUSSELS GEWEST EN WERKING VAN DE RING EN DE E411

Het Vlaams Gewest wijst erop dat de goede werking van de Ring en de E411 ook in het belang is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

1. Weinig pendelaars zullen de P+R Adeps passeren als deze zich achter de files op de Ring en de E411 bevindt.

2. Good Move stelt dat de Ring de mogelijkheid biedt om "het interne verkeer dat het Gewest doorkruist en mogelijk deels naar de Ring kan worden overgeheveld te beperken" (Good Move, p. 79). Deze doelstelling is alleen haalbaar als de Ring zelf vlotter werkt dan de alternatieve routes die het Brussels Gewest zelf doorkruisen.

3. De noodzaak van de goede werking van de Ring wordt impliciet bevestigd in het MER (p. 853), dat aangeeft dat er veranderingen in het verkeer zullen optreden en dat de Ring meer verkeer zal moeten verwerken. Op pagina 851 staat "de mobiliteit in het zuidoostelijkekwadrant van Brussel komt op de helling te staan".

Op pagina 852 van het MER wordt ook voorgesteld om de trein en de bus te optimaliseren. Het gebruik van alternatieven in de omgeving is noodzakelijk, maar deze moeten ook concreet vorm krijgen.

Net als verschillende reclamanten, waaronder de GMC, is de Commissie van mening dat de P+R zo ver mogelijk stroomopwaarts moet liggen met een aansluiting op de openbaarvervoernetten (bv. in Jezus-Eik).

6 GEBREK AAN EEN ALTERNATIEF VOOR HET GEDEELTE VAN HET PROJECT VOOR DE E411 TUSSEN ADEPS EN HET LEONARDKRUISPUNT

Het Vlaams Gewest stelt vast dat er geen alternatieven worden onderzocht in het kader van het MER. De verschillende alternatieven zouden moeten worden onderzocht (bv. alternatieven voor carpoolen, vormen van openbaar vervoer ...). Een grondig overleg tussen Brussel, het Vlaams Gewest en eventueel het Waals Gewest over het ontwerp van de E411 lijkt aangewezen om deze kwestie verder te verduidelijken. Idealiter wordt er door de drie gewesten samen naar een strategie gezocht voor de E411.

De Commissie is van mening dat het MER de alternatieven voor het vervoer heeft bestudeerd en dat de beperkingen op het autogebruik moeten worden gecompenseerd door een nieuw openbaarvervoeraanbod.

7 P+R-OPLOSSINGEN EN MULTIMODALITEIT

Het Vlaams Gewest is van mening dat:

- *Er een breder alternatief onderzoek moet worden uitgevoerd met voldoende overleg*
- *Er duidelijke overeenkomsten moeten worden afgesloten over de geplande en te vinden oplossingen voor de P+R en de multimodale oplossingen. De verankering van de RO Oost-projecten in het RPA is wenselijk*
- *De impact van dit project op de RO, de E411, het onderliggende wegennet en het Vlaams Gewest nader moet worden bestudeerd*

Het is bereid een dialoog aan te gaan en acht het van essentieel belang dat het Vlaams Gewest en de betrokken randgemeenten geen nadelige gevolgen ondervinden van dit voorgestelde plan.

De Commissie is van mening dat het probleem niet alleen de ligging van de P+R-parking is, maar vooral de uitvoering ervan. Ze herinnert nogmaals aan de dringende noodzaak om de behoefte aan verkeer te verminderen en om een intergrootstedelijk overleg te houden.

C TOTAALVISIE - DOELSTELLINGEN

1 INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

LB bevestigt de noodzaak om de stadsingang te herkwalificeren tot een stadsboulevard, opgenomen in het GPDO en Good Move. Andere assen die Brussel doorkruisen hebben reeds een statuswijziging ondergaan, zoals de E40 en de ingang van de A12. De omvorming van de E411-autosnelweg tot een stadsingang en een rustige as die voornamelijk bestemd is voor het openbaar vervoer en actieve modi, maakt deel uit van een overgangsproces.

LB vraagt het behoud van het Drie Fonteinenviaduct, de sloop van het Herrmann-Debrouxviaduct en de gedeeltelijke afbraak van het Watermaalviaduct.

a MILIEU

Het behoud met herstructurering van het Drie Fonteinenviaduct zal het onder andere mogelijk maken om een zuiveringsbekken stroomopwaarts van de vijvers van Rood Klooster aan te leggen, waardoor de vijver RK 1 in de toekomst niet meer door deze wateren zal worden vervuild.

Hoewel niet voorzien in de schetsen van het RPA, hebben Perspective en het begeleidingscomité gereageerd op het verzoek van LB om een doorgang met veel fauna voor te stellen tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt. Dit ecoduct zal een eerste stap zijn in de defragmentatie van het woud, als gevolg van de aanleg van het Leonardkruispunt.

Een gelijkvloerse verkeersstroom ter hoogte van Herrmann-Debroux zal positieve gevolgen hebben voor de landschapskwaliteit en de herverbinding van de wijken en zal ervoor zorgen dat in sommige wijken het geluidsniveau zal dalen.

De creatie van een mobiliteitsknooppunt bij Adeps, waardoor mensen hun auto kunnen laten staan en de tram, fiets of carpoolwagen nemen, zal ook een positief effect hebben op de mogelijkheid om op middellange termijn alle verkeer in Rood Klooster te verbieden.

URBAN is van mening dat de logica van de openbare ruimten vrij duidelijk is, ondanks de betreurenswaardige onderbrekingen in de groene ruimten, maar de positie van de hoge elementen roept vragen op. Aangezien de integratie van deze elementen in het omringende stedelijk weefsel niet vanzelfsprekend is, vraagt Urban zich af of hun rollen/bestemmingen hun vestigingen rechtvaardigen.

Voor ARAU moet de herinrichting van de openbare ruimte onverwijld plaatsvinden. Het verminderen van het overwicht van het autoverkeer betekent het verminderen van de overlast zoals luchtverontreiniging en lawaai. Er kunnen maatregelen worden genomen zonder te wachten op de voltooiing van de verbouwingswerkzaamheden, zoals het wijzigen van de maximumsnelheid van 70 naar 50 km/u, wat niet veel kost en een aanzienlijk effect heeft op het geluidsniveau.

Biodiversiteit

Wat het gebied 'Zoniënwoud' betreft, is het IEB het volledig eens met de opmerkingen van Natagora over het belang van het behoud en de verbetering van de biodiversiteit in het Zoniënwoud. Hoewel het project voor de aanleg van een met bomen begroeide centrale berm inderdaad van landschappelijk belang is, vindt het IEB het echter beter om deze te schrappen en de breedte van de weg en de ondoordringbare grond binnen dit gebied te beperken.

Net als Natagora benadrukt het IEB de noodzaak om voor het reglementair luik van het RPA een bezinkingsbekken en een koolwaterstofafscheider verplicht te stellen om negatieve effecten op de waterhuishouding in het gebied te voorkomen.

Het ontwerp van RPA onderstreept het landschappelijk belang van de Woluwevallei. Sommige reclamanten vinden echter dat er vanuit ecologisch en biodiversiteitsperspectief onvoldoende rekening mee wordt gehouden.

De Commissie steunt het verzoek van de reclamanten om de Watermaalbeek opnieuw te verbinden met de Woluwevallei, zoals aanbevolen in de impactstudie, en om dit te verankeren in het reglementair luik. Zij is van mening dat dit zou zorgen voor de versterking van het blauw netwerk.

De Commissie merkt op dat DWV hieraan bijzondere aandacht besteedt.

b LANDSCHAPSVERBINDINGEN

In navolging van de KCML beveelt de Commissie aan de kwestie van de landschapsverbindingen, die een van de grootste uitdagingen van dit RPA is, uit te diepen. In het bijzonder de schakel met de bestaande groene ruimten, de 'erfgoed- en landschapskrachten' van het Zoniënwoud en de Woluwevallei. Ze streeft dus naar de herverbinding van de site van Rood Klooster en, verder, die van de tuin Massart.

De Commissie deelt de bezorgdheid van de KCML dat het geplande mobiliteitsknooppunt, met zijn parking en de uitbreiding van de huidige tramlijn 8, een barrière-effect zal behouden daar waar een landschapsverbinding essentieel is.

Ze benadrukt, net als de KCML:

- *Dat de operationele perimeter van het RPA het tracé van de huidige E411 tot aan het Leonardkruispunt omvat. Ook beveelt ze regelmatige en structurerende rijen van aanplantingen aan om de continuïteit/link met het woud te verzekeren, maar ook om de landschapsstructuur van de nieuwe toegangsweg tot de stad te reconstrueren*
- *Een gebrek aan reflectie over de integratie, de ligging en het volume van de monofunctionele gebouwen voor het tracé dat grenst aan het Bergojepark*
- *De noodzaak om de bestaande ruimten opnieuw te verbinden en ze stelt zich vragen bij de toegang tot het woud onder het Drie Fonteinenviaduct en de tuin Massart*
- *Gezien de bedoeling om een landschapsentiteit te creëren, stelt ze zich vragen bij de toegang tot het woud onder het Drie Fonteinenviaduct en de tuin Massart*
- *De geringe aandacht voor de voormalige spoorwegpromenade die door Leefmilieu Brussel werd aangelegd. Wat het Senypark betreft, lijkt de schakel tussen de laan en het Park niet aan bod te komen*
- *Een risico op gebruiksconflicten, spanningen (terrassen, wandelen, enz.) door de integratie van een lint van actieve gevels tegenover het kleine park op de site Demey. Het park moet daarentegen een plek van rust zijn, vooral omdat het lineaire tracé weinig bewegingsvrijheid laat om een ruimte te creëren om tot rust te komen en waar planten en water centraal staan*

De heraanleg van de Watermaalbeekvallei is een ietwat beknotte perceptie: heeft het zin om enkel een stukje van het landschap van de vallei op de site Demey opnieuw aan te leggen.

De Commissie is van mening dat de coherente aanpak van de laan en de omgeving ervan van fundamenteel belang is voor de bescherming van het Natura 2000-gebied, maar ook voor de herinrichting van een landschappelijke en ecologische rand. De profielen die nu voorgesteld worden blijven beperkt tot de verkeersaspecten en maken geen gebruik van principes van landschaps- en natuuraanleg. De voorstellen op pagina 215 tot 219 om een doorgang te maken tussen het Zoniënwoud en het Leonardkruispunt zijn niet gedetailleerd genoeg. De herverbindingen tussen de twee kanten van het woud mogen geen minimumvoorstellen zijn, ze moeten met meer ambitie worden uitgedacht en aansluiten bij de projecten van het intergewestelijk structuurplan voor het Zoniënwoud, evenals bij het Beheerplan voor het Zoniënwoud.

c GROEN EN BLAUW NETWERK

Volgens BRAL is de bescherming van de natuur en de biodiversiteit voor de RPA's geen prioriteit, terwijl het GPDO streeft naar een versterking van het blauw en groen netwerk.

De Commissie wijst op een probleem met de verbindingen van het groen en blauw netwerk. In de documenten wordt verwezen naar verbindingen, maar er is geen relevante continuïteit buiten de behandelde perimeter. De verbindingen met het Reigerbospark en het Tercoignepark zijn niet voldoende en niet comfortabel voor de continuïteit van de wandelingen.

De blauwe continuïteit tussen de vijvers in deze twee parken en in het toekomstige park in verbinding met de Woluwevallei moet verder worden uitgewerkt, al was het maar wat de principes betreft.

Het park van Lijn 26 moet gezien worden in het verlengde van de groene weg langs Lijn 26 vanuit Ukkel. Het is eerder een groene continuïteit die weinig te bieden heeft op het vlak van recreatie, maar wel plaats kan bieden aan een pad en ongerepte natuur. Dus het is geen park.

d GEÏNTEGREERD REGENWATERBEHEER

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om een geïntegreerd beheer van het regenwater tijdens de uitvoering van het plan (afbraak van het viaduct, aanleg van de stadsboulevard en de aangrenzende sites) en om adequate regenwaterafvoersystemen (uit te voeren studies en dimensionering van de systemen om het hoofd te bieden aan de steeds frequentere zware regenval)

De Commissie steunt het verzoek van de gemeente.

e DUURZAAMHEID

URBAN is van mening dat er in het strategisch luik een groter deel uitgewerkt kan worden over duurzaamheid en het hergebruik van materialen (zie Heyvaert).

Een reclamant herinnert eraan dat een RPA een voorbeeldfunctie heeft op het gebied van duurzaamheid om aan de ambities van het GPDO te voldoen.

De Commissie is van mening dat de aanbevelingen van het MER beter moeten worden geïntegreerd in de strategische en reglementaire luiken. Het gaat met name om ambities op het gebied van energieprestaties, aanpassingsvermogen van gebouwen, circulaire economie, ontwikkeling van de economische activiteit, sociale dynamiek, vergroening en bescherming van de biodiversiteit, uitvoering van doelstellingen inzake stadslandbouw, water- en afvalbeheer.

Nog in dit opzicht zou het goed zijn om een RPA te kunnen laten evolueren na een follow-upmonitoring.

f KLIMAATBESTENDIGHEID / STRIJD TEGEN HITTE-EILANDEN

In de context van de klimaatverandering zouden de RPA's moeten bijdragen om de effecten ervan te minimaliseren, met name door de temperatuur in de steden te reguleren.

Een reclamant stelt voor om dit punt verder uit te diepen en stelt voor om een hoofdstuk over klimaatbestendigheid toe te voegen, waarin maatregelen kunnen worden voorgesteld om de gevolgen van de klimaatverandering tot een minimum te beperken, zoals maatregelen in de strijd tegen hitte-eilanden (vegetatie, stedelijke infrastructuur, zoals keuze van materialen, regenwaterbeheer, enz.).

De Commissie is het met deze reclamant eens.

g IMPACT VAN DE SLOOP VAN HET VIADUCT OP HET VERKEER

Sommige reclamanten, waaronder LB en de gemeente Elsene, vrezen dat het verkeer vertraging zal oplopen zodra het viaduct wordt afgebroken. Verschillende gemeenten en reclamanten benadrukken daarom het belang om dit herinrichtingsplan te combineren met:

- *De ontwikkeling van een goed mobiliteitsknooppunt (P+R) dat een vlotte aansluiting biedt op het openbaar vervoer, zowel naar de stad als naar de rand*
- *De ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk dat de gewestgrenzen overschrijdt*
- *De voortgang van de werkzaamheden aan het GEN op lijn 161 Brussel-Namen, om het Gewest gemakkelijk toegankelijk te maken*

De Commissie steunt de oprichting van een communicatiecel op basis van het Reyers-model om de risico's van de bouwplaats zo doeltreffend mogelijk te beheren.

2 MOBILITEITSSTRATEGIE

a SAMENHANG MET DE ANDERE PLANNEN

1 *Ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move*

Om het potentieel van de intermodaliteit optimaal te benutten, zou er volgens een reclamant een integratie van diensten en tarieven op intergrootstedelijk niveau (= een echt GEN-netwerk) moeten komen. Dit is trouwens een van de belangrijkste doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move': 'Mobility as a Service' (MAAS).

Om de dienst aantrekkelijk te maken en te laten concurreren met de auto zou het bijvoorbeeld nodig zijn om een grote kaart van het OV-netwerk op intergrootstedelijk niveau uit te werken, om dit netwerk te promoten en een enkel vervoersbewijs aan te bieden om het grootstedelijk gebied te bereiken met het OV vanuit de rand en vice versa.

Veel reclamanten benadrukken de noodzaak om het openbaarvervoeraanbod uit te breiden en te versterken met het oog op de vermindering van de huidige capaciteit die zal worden veroorzaakt door de herkwalificatie van de infrastructuur en die dus zal leiden tot een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer.

De Commissie merkt op dat het ontwerp van RPA zelf bepaalt (blz. 76): "Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het ontwerp van RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG)".

2 *Er worden twee mobiliteitsstrategieën overwogen:*

1. Een mobiliteitsstrategie op intergrootstedelijke schaal

Die wil aanzetten tot een modal shift stroomopwaarts van de stadsingang. Aangezien de beoogde specifieke maatregelen niet uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoren en tal van obstakels de snelle uitvoering ervan in de weg staan, vraagt de ESR zich af wat de gevolgen voor de mobiliteit zijn indien deze oplossingen niet worden toegepast of met vertraging worden uitgevoerd op deze grote verkeersader van het Gewest.

2. Een mobiliteitsstrategie op de schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken.

Gezien de omvang van het programma van dit RPA en het zeer lange tijdsschema, benadrukt de Commissie, net als de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, dat dit vraagt om een evolutieve programmering, met name in het licht van de beschikbare budgetten, met overgangsmaatregelen. Ze onderstreept dus het belang van bussen in eigen beddingen in beide richtingen, als alternatief voor de auto, eenvoudig te implementeren en goedkoop, wat de coördinatie van de respectieve gewestelijke vervoersbedrijven vereist.

De Commissie beveelt aan dat deze buslijnen aan beide zijden verlengd kunnen worden (naar Louvain-La-Neuve en naar het station van Etterbeek en de Waversesteenweg).

Veel reclamanten vinden de geplande locatie voor de P+R niet geschikt en verzoeken om in overleg met DWV en de betrokken gemeenten alternatieve locaties te bestuderen.

3 *Stedelijk distributiecentrum (SDC)*

De ESR vraagt zich af of het raadzaam is een stedelijk distributiecentrum (SDC) op te richten in de perimeter van het RPA.

De Commissie merkt op dat de kwestie van het stedelijk distributiecentrum niet wordt behandeld in het RPA, terwijl dit wel het geval was in het GPDO. Ze vraagt om dit concept van SDC te verfijnen en te zoeken naar de beste locatie.

b TOEGANKELIJKHEID VOOR IEDEREEN

1 *Algemene toegankelijkheid (DBDMH)*

In het algemeen zal er voor het hele project rekening moeten worden gehouden met de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten, zoals voorzien in de regelgeving. Een deel van het project omvat rustige gebieden en lokale bediening. Gezien de verdichting van bepaalde gebieden zal het voor de DBDMH niet aanvaardbaar zijn dat de toegangswegen worden geblokkeerd door verwijderbare apparatuur. Een reclamant stelt dat het belangrijk is dat de Parkway wel degelijk oog heeft voor de beperkingen in verband met de essentiële toegang van de brandweer tot de achterkant van het ziekenhuis, wat trouwens ook een erfdienstbaarheid is voor Delta Zuid.

De Commissie steunt dit verzoek.

2 *PBM's*

De GMC vraagt om de middelen op te nemen voor een betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ze vraagt om in woningen aangepaste drempels te voorzien voor personen in een rolstoel en om ouderen de mogelijkheid te bieden om zo lang mogelijk thuis te kunnen blijven wonen.

De Commissie steunt dit verzoek.

3 *Parkeren*

Een reclamant verwijst naar het MER (p.39) waarin de hypermarkt Carrefour wordt beschreven als "een merk van gewestelijk belang". Om dit 'herkenningspunt' in de toekomst te kunnen garanderen, wordt daarom gepleit voor het behoud van de huidige 1589 parkeerplaatsen, een vermindering ten opzichte van de huidige situatie is in dit opzicht niet wenselijk.

De parking van Carrefour in Oudergem heeft immers een zeer gediversifieerd gebruik dat verder gaat dan zijn primaire functie, namelijk plaats bieden aan de klanten op de site. Dit wordt in het MER als volgt bevestigd: "Op basis van deze eerste analyse van de vraagstructuur lijkt de parking op de site van de Carrefour van Oudergem dus een hoge gebruiksmix te hebben overdag, aangezien hij zowel wordt gebruikt als bestemming door de gebruikers die kort of middellang parkeren terwijl ze naar de winkels op het terrein gaan, als door pendelaars die 'lang parkeren' als transit of als bestemming voor nabijgelegen werkplekken en ook door enkele omwonenden."

De openluchtparking wordt ook gebruikt als transitparkeerplaats, onder andere voor het woon-werkverkeer. Het MER bevestigt een hoog en frequent gebruik van de parking.

Deze reclamant is dan ook van mening dat het garanderen van het huidige aantal (1589) door Carrefour-bezoekers gebruikte parkeerplaatsen bijdraagt aan de ambitie van het RPA om een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling van deze site te realiseren. In geen geval kan naar zijn mening een vermindering van het aantal parkeerplaatsen worden geaccepteerd.

De Commissie verzoekt om een gemengd gebruik van deze ruimten te overwegen.

4 *Actieve modi: de toepassingen onderscheiden en verduidelijken, de structurerende as voor de fiets concreet vormgeven*

Om zijn functie als structurerende fietsas (as fiets-GEN nr. 11) concreet vorm te geven, wil de GMC dat het RPA het geplande type van inrichting (fietsinrichting gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en de voetgangersstroom) verduidelijkt.

LB is van mening dat de integratie van actieve modi in het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux een sterk punt is in het project om deze stadsingang te herkwalificeren. In overeenstemming met de duidelijke toezeggingen en acties van de regering zullen deze aspecten volgens LB de veranderingen in ieders verplaatsingsgedrag in de stad ondersteunen.

LB benadrukt dat uit de feedback van beheerders van de groene ruimten blijkt dat het ingewikkeld is om twee ogenschijnlijk complementaire maar in werkelijkheid permanent tegenstrijdige functies (wandelaars en fietsers) naast elkaar te laten bestaan. De groene ruimten, zo benadrukt LB, moeten een rol spelen in deze nieuwe vormen van mobiliteit en deelnemen aan de uitbreiding van het netwerk. Maar het hele netwerk moet de nieuwe vormen van mobiliteit integreren. De actieve mobiliteit wordt echter verplaatst naar de groene ruimten (vooral de oude spoorwegpromenade en het Bergoje-park). Dit vormt een probleem in het evenwicht van de functies van de groene ruimten, die nog steeds ruimte moeten bieden aan rustige plekken, rustige functies, plaatsen die bevorderlijk zijn voor de biodiversiteit, de mogelijkheid om in alle veiligheid te spelen.

Concreet stelt LB voor om:

- *De groene ruimten niet om te vormen tot een fietspad, maar tot een 'groene promenade' en om de link te leggen met het ontwerp van RPA via 'groene promenadeverbindingen'*
- *Actieve modi op de boulevards en wegen te bestuderen en te laten verschijnen om een proactief beleid te kunnen voeren in overeenstemming met de door de overheid gewenste paradigmaverschuiving op het gebied van mobiliteit*

Wat de aangrenzende sites betreft en in het algemeen, is LB voorstander van de plaats die wordt gegeven aan actieve modi, aan openbare ruimten, aan kwaliteit, aan de versterking van het groene en blauwe netwerk, aan de verbetering van de leefomgeving, aan de gemengde functies.

De Commissie is het met LB eens en dringt aan op de scheiding van het 'promenade'-netwerk en het fietspad. Op het gebied van netwerken moet meer aandacht worden besteed aan de gelijktijdige ontwikkeling van het zachte promenadenetwerk, het groen en blauw netwerk en het fietsnetwerk. De snelheden en gedragingen van de gebruikers worden onverenigbaar gezien het moeilijk is voor fietsers om de voorzieningen tegelijkertijd te gebruiken. Het RPA lijkt het snelle netwerk niet te willen scheiden van het promenadenetwerk.

c TRAMLIJN 8 & RECHTSTREEKSE AANSLUITING OP HET S-NET

Gezien de huidige verzadiging en de verwachte verkeersverschuiving op de as van de Vorstlaan moet lijn 8 snel worden uitgebreid (frequentie, capaciteit, prestaties).

Brussel Mobiliteit heeft een studie uitgevoerd om de commerciële snelheid op het tracé tussen Watermaal/Bosvoorde en het knooppunt Roosevelt/Vorst/Terhulpen te verbeteren. Deze studie moet daarom worden hervat.

Bij gebrek aan een verlenging van de metro steunen de Stad Brussel en andere reclamanten het project voor de uitbreiding en splitsing van de tramlijn die het mobiliteitsknooppunt van Adeps zou bedienen.

1 *Tramremise*

Aangezien er binnenkort nieuwe tramlijnen worden aangelegd en het aanbod op de bestaande lijnen wordt uitgebreid, wordt het voor de gemeente Elsene van cruciaal belang om de bouw van een nieuwe tramremise te overwegen.

Voor Elsene is de site van de Deltadriehoek ideaal gelegen voor zo'n remise: aan het eindpunt van de lijnen 71 /95 en in de buurt van de metro- en busremise (beheerseconomie, vooral de kantoren en sociale gebouwen van de MIVB). Een tramremise zou een secundaire activiteitenpijler met een sterke concentratie van geschoolde arbeidskrachten versterken, die in het zuiden van Brussel zeldzaam wordt. Het voorbeeld van het ontwerpakkoord tussen de RATP en de stad Parijs toont ook aan dat een remise verenigbaar is met huisvesting (referentie https://www.paris.fr/pages/protocole-daccord-ratp-ville-de-paris-creation-de-2000-logements-d-ici-2024-5646).

De Commissie vraagt dat deze voorstellen zorgvuldig worden onderzocht.

d P+R-MOBILITEITSKNOOPPUNT EN GOEDE AANSLUITING OP HET OPENBAAR VERVOER

Vandaag is de E411-as een van de belangrijkste toegangswegen in het Gewest, zowel met het openbaar vervoer als via de NMBS of met de auto. Uit het MER blijkt dat een aanzienlijk deel van de pendelaars gebruik maakt van de parkings Delta, Herrmann-Debroux en de hypermarkt Carrefour om het centrum van de stad te bereiken.

De ESR en vele gemeenten dringen aan op een vlotte toegang tot Brussel, zowel met het openbaar vervoer via de NMBS- en MIVB-netwerken, als met de auto met een goede aansluiting op het openbaar vervoer, die zou kunnen worden voorzien op de ontradingsparking aan Adeps.

Veel reclamanten zijn van mening dat een P+R, om functioneel te zijn, moet voldoen aan een reeks voorwaarden, waarvan een van de belangrijkste is dat de parking zo ver mogelijk van de stad moet liggen: zo dicht mogelijk bij het beginpunt van de verplaatsing en stroomopwaarts van de verkeersopstoppingen.

Het MER erkent het belang van dit criterium, evenals het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De geplande locatie voor de P+R van het RPA ligt echter veel te dicht bij de stad (namelijk in de stad) en verder stroomafwaarts van de files.

De ESR benadrukt ook de noodzaak van de aanvullende studie om de capaciteit en de exacte programmering van het mobiliteitsknooppunt vast te stellen.

Een ander cruciaal criterium is de aansluiting van de P+R op efficiënt openbaar vervoer dat rechtstreeks naar de belangrijke bestemmingsgebieden leidt. Dit is echter niet het geval, aangezien de belangrijkste bestemmingsgebieden (zoals het stadscentrum of de Europese wijk) er niet rechtstreeks mee verbonden zouden zijn. De overstap om metrolijn 5 te nemen zou de reistijd en het ongemak verlengen ten opzichte van een directe aansluiting.

Een reclamant wijst ook, naast de buitensporige kosten, op de milieueffecten van de bouw, die in het MER niet worden aangepakt, maar die aanzienlijk moeten zijn, vooral omdat de verbouwingsmogelijkheden vrijwel nihil zijn. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt echter benadrukt dat de 'reconversie' van de P+R's al in de ontwerpfase moet worden voorzien; het MER beveelt aan dat parkings die gekoppeld zijn aan vastgoedprojecten in gebouwen worden voorzien en niet ondergronds om die in de toekomst een andere invulling te kunnen geven.

Voor deze reclamant zou de aanleg van een transitparking, een systeem waarvan de inefficiëntie en de nadelige effecten zijn aangetoond, en de verlenging/opsplitsing van tramlijn 8 om deze te bedienen, zware, lange, zeer dure maar vooral nutteloze werkzaamheden meebrengen.

De Commissie vraagt, net als de GMC, Parking Brussels, de randgemeenten en verschillende andere reclamanten, om de mogelijkheid te bestuderen om het mobiliteitsknooppunt en de P+R zo ver mogelijk stroomopwaarts aan te leggen en niet op de Adeps-site, aangezien een deel van het terrein nog steeds deel uitmaakt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze parking zou aangesloten moeten worden op de tram en dat vereist overleg en afspraken met het Vlaams Gewest en de gemeente Overijse. Een intergrootstedelijke samenwerking is essentieel.

1 *Uitbreiding van de metro*

De ESR vraagt zich af hoe dit mobiliteitsknooppunt zal worden aangesloten op de metro, het openbaarvervoersysteem met de grootste absorptiecapaciteit wat het aantal vervoerde personen betreft.

Verschillende gemeenten, waaronder de Stad Brussel, betreuren dat de P+R niet rechtstreeks is aangesloten op metrolijn 5, waardoor die veel minder aantrekkelijk zou kunnen worden voor automobilisten (niet te verwaarlozen impact van de overstappen op de reistijd). Voor de Stad zou het interessant zijn om de metrolijn door te trekken tot aan het stadion van Oudergem of om de P+R aan te sluiten op de metro van Herrmann-Debroux en er een echt mobiliteitsknooppunt van te maken (metro, tram, bus, fietsen en autodelen, huurauto's, carpoolen ...). De metro is niet alleen een zeer efficiënt vervoermiddel (snelheid, grote capaciteit ...), maar vermijdt ook een overslag, niet alleen voor mensen die naar de stad terugkeren (met de auto, bus, fiets ...), maar ook voor Brusselaars die vlot naar Adeps, Rood Klooster willen gaan of die de stad gewoon willen verlaten. Bovendien zouden de ondergrondse infrastructuren van de metro ruimte vrijmaken in de bovengrondse openbare ruimte waar dan andere infrastructuren kunnen worden voorzien (agora space ...). Bovendien is het duidelijk dat de verschillende geplande projecten in de aangrenzende sites een vraag naar mobiliteit zullen creëren, hetzij per auto, hetzij via het openbaar vervoer.

BRAL eist een goede oplossing voor het openbaar vervoer naar het achterland, dat in de tussentijd ook een P+R in de buurt van Jezus-Eik kan bedienen. Deze reclamant vraagt om de alternatieven te bestuderen: uitbreiding van de metro, tram, goede busverbinding.

De Commissie merkt op dat de kosten voor de uitbreiding van de metro buitensporig hoog zouden zijn, gezien de technische beperkingen, en dat de reële verplaatsingsbehoeften dit niet rechtvaardigen.

2 *Bovengronds openbaar vervoer*

De uitbouw van het openbaar vervoer, in coördinatie met de P+R-site, is cruciaal.

De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe is van mening, zoals het MER aangeeft, dat het openbaarvervoeraanbod zoals dat nu bestaat niet volledig kan voldoen aan de behoeften na de herinrichting van de stadstoegang van de E411.

Het lijkt essentieel dat het aanbod van De Lijn, TEC, de MIVB en de NMBS wordt verbeterd en klaar is voor de start van de werkzaamheden, om de automobilisten een alternatief te bieden als onmiddellijke compensatie voor de verminderde mogelijkheden om Brussel in en uit te rijden met de wagen.

Het RPA stelt twee elementen voor:

1) de verlenging en afscheiding van tramlijn 8 naar Adeps;

2) de busbanen langs de E411 waar mogelijk afscheiden.

1. Tram

Als de optie om de metro te verlengen niet wordt gekozen, kan de Stad Brussel alleen het project steunen dat de verlenging en afscheiding beoogt van de tramlijn die het mobiliteitsknooppunt van Adeps zou bedienen. De Stad Brussel maakt van de gelegenheid gebruik om te herinneren aan de ambitie van het GPDO om lijn 8 naar Bordet te verlengen (vanaf de Vorstlaan die het Sint-Lucasziekenhuis, de Cora de Woluwe en het Mediapark zou bedienen). Deze ambitie is een grote prioriteit voor de Stad, die enerzijds aan de inwoners van Haren meer verplaatsingsmogelijkheden wil bieden en anderzijds nog een stap verder wil gaan, door de mogelijkheid te bestuderen om een openbaarvervoerlijn met hoge capaciteit te creëren vanuit Bordet in de richting van de Gevangenis en de site van Schaarbeek-Vorming, die de komende jaren groter zal worden.

Kraainem eist een efficiënt OV (tram of bus met een hoge frequentie) om de parkings in Jezus-Eik en Maleizen te bedienen. De exploitatie van trams 39 en 44 moet worden versterkt, met een uitbreiding van lijn 39 naar Tervuren (er is al een mobipunt gepland ter hoogte van het AfricaMuseum).

2. Ringbus

De Commissie ondersteunt samen met de stad de aanleg van ringbuslijnen op de Ring die de daaraan gelegen P+R's bedienen. Natuurlijk is het belangrijk dat het gaat om buslijnen met een hoge frequentie.

Ook al geeft de studie aan dat de verkeersverschuiving op de Ring aanvaardbaar is en dat er geen risico is op een verschuiving naar andere stadstoegangen zoals de N3/Tervurenlaan of de E40/Wet, toch is het belangrijk om dit alternatief te ontwikkelen. De Stad vraagt ook dat de openbaarvervoerlijnen de Noordring mogen gebruiken in het kader van het uitbreidingsdossier.

Voor BRAL kunnen aparte busbanen een oplossing op korte termijn zijn. Ze kunnen snel worden vervangen, over de hele lengte bij Delta, zowel naar binnen als naar buiten. Momenteel is er slechts één busbaan naar de stad tot aan de Adeps-site. Dit deel van de E411 bevindt zich eigenlijk op Vlaams grondgebied en de Vlaamse regering is van plan om dit in te richten voor de bussen van De Lijn. De E411 ligt echter buiten de stad tot Jezus-Eik op het grondgebied van Brussel. Dus er is daar geen busbaan.

3. Trein / GEN

Reclamanten stellen de vraag over de visie van de NMBS op het GEN-project.

De reclamanten zijn van mening dat de NMBS haar aanbod aan S-treinen tijdens de spitsuren gemakkelijk zou kunnen uitbreiden, evenals de Conforto-bussen van TEC (Waver-Brussel) en een aantal lijnen van De Lijn, hoewel ze minder capaciteit hebben dan de trein, zouden ook kunnen worden versterkt zonder al te veel 'opofferingen'.

3 *Alternatieven voor de P+R*

Een reclamant vraagt of er efficiëntere alternatieven voor de P+R zijn die minder investeringen en geen bouwwerf vergen en vraagt om de trein en buslijnen te bestuderen. Hij stelt ook voor om het aantal parkeerplaatsen in verband met de vastgoedprojecten in het ontwerp van RPA te beperken tot minder dan wat momenteel is toegestaan door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), aangezien de

'aangrenzende sites' van het ontwerp van RPA inderdaad zeer goed worden bediend door het openbaar vervoer.

Een andere reclamant vraagt om het inkomend en uitgaand verkeer terug te dringen naar verhouding tot de creatie van een gelijkwaardig aanbod aan alternatieve mobiliteit.

De Commissie is van mening dat de situatie bij de beoordeling van de projecten per geval moet worden bekeken.

4 *Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen*

Het ontwerp van RPA beveelt aan de "bevordering van een parkeeraanbod buiten de openbare weg, bij voorkeur in geconverteerde gebouwen in plaats van ondergronds, met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de linten van actieve gevels, om het gedeeld gebruik, de vermindering en de reconversie van deze infrastructuren te vergemakkelijken".

In dit verband wil Parking Brussels eraan herinneren dat het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen tussen woningen en andere activiteiten a priori geen optie is die de voorkeur verdient, omdat het de inwoners verplicht om overdag hun auto te nemen om de plaatsen vrij te maken voor de bezoekers. Met betrekking tot het ontwerp van RPA kan een gedeeld gebruik worden overwogen, maar het lijkt beter dat dit zoveel mogelijk tussen de verschillende andere functies gebeurt en dat de parkeerplaatsen voor de bewoners afgescheiden worden. Het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen is beperkt tussen de verschillende bestemmingen (woningen en voorzieningen) die door verschillende actoren (eigenaars, projectontwikkelaars, publiek, privé, enz.) worden gedragen.

Bovendien zou het ontwerp van RPA in zijn reglementair luik kunnen vereisen dat toekomstige parkings een aparte toegang hebben, zodat andere gebruikers er toegang toe hebben zonder interactie met de privégedeelten van de toekomstige gebouwen. Deze toegangen vergemakkelijken dus het gedeeld gebruik voor verschillende modi. Voor bestaande parkings moet dit ook zoveel mogelijk gebeuren.

Ten slotte beveelt het strategisch luik van het ontwerp van RPA een reflectie aan over het aanbod van gedeelde auto's op de parkings binnen de perimeter. Er wordt herinnerd aan de noodzaak om zichtbare en toegankelijke plaatsen aan te bieden voor vaste CAMBIO-stations, terwijl freefloating alleen zogenaamde 'klassieke' parkeerplaatsen vereist, maar waarvan de parkeermogelijkheden moeten worden ingekaderd binnen de parkings van de perimeter.

De Commissie deelt dit standpunt.

5 *Fietsen*

Het fietspad dat momenteel langs de noordkant van de snelweg loopt, is 1,6 m breed. De Stad Brussel ondersteunt het ontwerp van RPA om dit pad te verbreden tot een breedte van 4,5 m, wat de paden voor fietsers veel comfortabeler zal maken. Het is inderdaad belangrijk om een hoogwaardig fietsnetwerk uit te bouwen op intergrootstedelijk niveau, waarbij de gewestgrenzen worden overschreden om het fietsen te stimuleren.

De GMC benadrukt het gebrek aan verwijzingen naar beveiligde fietsenstallingen op de belangrijkste intermodale knooppunten (P+R-knooppunt en metro/tramstations). Dit is een essentieel punt om intermodale praktijken te stimuleren, en de Commissie vraagt daarom dat het RPA de nodige plaatsen voorziet om dergelijke fietsenstallingen aan te leggen.

Een reclamant vraagt om toe te zien op de coherentie van de locaties van de fietsenstallingen om wildparkeren ter hoogte van het stadsmeubilair (in de buurt van de bestemmingen) te voorkomen.

De Commissie is mening dat de capaciteit van de fietsenstallingen voldoende groot en evolutief moet zijn en rekening moet houden met de evolutie van het aandeel van de fiets binnen alle vervoerswijzen in Brussel.

3 OPENBARE HUISVESTING

De Commissie merkt, net als een reclamant, op dat hoewel "het ontwerp van RPA een programmatorische en sociale mix wil creëren (door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen)", het reglementair luik van zijn kant geen enkel voorschrift bevat met betrekking tot quota's voor sociale woningen of woningen voor middeninkomens.

De Commissie volgt het voorstel van Perspective, de ESR en andere reclamanten om ten minste voor de sites Driehoek en Delta die openbare terreinen zijn in handen van het Gewest, doelstellingen voor openbare huisvesting op te nemen, met een duidelijk omschreven aandeel voor sociale woningen.

Ze onderstreept inderdaad dat de vraag van de OVM zeer sterk blijft in de zuidoostelijke gemeenten met 24.516 aanvragers voor Oudergem en 23.175 aanvragers voor Watermaal-Bosvoorde.

Aan de andere kant kan zij een reclamant die vraagt om 100% openbare huisvesting op de openbare terreinen te voorzien niet volgen om een zekere rentabiliteit voor de overheid mogelijk te maken. Aan de andere kant zouden de terreinen in privébezit (Triomf, Beaulieu, Demey) minstens 20% sociale woningen moeten kunnen herbergen. De sociale woningen of woningen voor middeninkomens die gebouwd worden door middel van stedenbouwkundige kosten zouden aan deze 20% worden toegevoegd.

De Commissie is het met de ESR eens dat de mix niet alleen gecreëerd moet worden binnen de perimeter, maar ook binnen de verschillende ontwikkelde projecten zelf.

Een andere reclamant dringt erop aan dat de RPA's in het algemeen duidelijkheid scheppen over de soorten geplande woningen en stelt voor dat:

- *private woningbouwprojecten van meer dan 1.000 m² 15% sociale woningbouw moeten omvatten*
- *private woningbouwprojecten van meer dan 10.000 m² 25% sociale woningbouw moeten omvatten*
- *alle openbare terreinen in handen blijven van de overheid en er mechanismen worden ingevoerd om dit niet-speculatieve bezit op lange termijn te garanderen*
- *voor alle woningen die op het terrein worden gebouwd reële rechten worden gebruikt om de eigendom van het terrein te scheiden van de eigendom van het gebouw, ongeacht de exploitant (openbaar, gemeenschappelijk of privaat)*

Gezien de algemene crisis inzake betaalbare woningen is de Commissie het met de ESR en IEB eens dat de RPA's in het algemeen de soorten specifieke geplande woningen en het aandeel van sociale woningen of woningen met een sociaal doel moeten voorschrijven en integreren, zoals is gebeurd voor het RPA Heyvaert (20% sociale of vergelijkbare woningen voor elk woningbouwproject van meer dan 2.000 m²).

4 COLLECTIEVE DIENSTEN EN VOORZIENINGEN

De Commissie is het eens met de ESR die erop aandringt dat er voldoende collectieve diensten en voorzieningen (kinderopvang, scholen, gezondheidsdiensten, zoals medische centra of dokterspraktijken, enz.) worden ontwikkeld om aan de vraag te voldoen.

Met het oog hierop heeft de Commissie tijdens de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de regering nota genomen van de mogelijkheid om een school op de site Delta te vestigen.

Een reclamant wijst erop dat de sportfaciliteiten van site 6 'Stadion-Adeps' momenteel volledig verzadigd zijn.

De Commissie verzoekt om rekening te houden met de evolutie van de vraag.

Er is dus vraag naar sportvoorzieningen, bijvoorbeeld om de beoefening van nichesporten uit te breiden, naar meer toegankelijke structuren en/of naar structuren bestemd voor de inwoners en de vzw's van de gemeente.

5 STRATEGISCHE OPTIE PER SITE

a VERDICHTING/TORENS

Een reclamant steunt het streven naar verdichting in het ontwerp van RPA. De meeste van de betrokken sites zijn niet erg dicht (met uitzondering van de site Beaulieu), of zelfs 'onbewoond', liggen in dunbevolkte wijken en profiteren van een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (metrolijn 5, tramlijn 8, spoorwegstation Delta, bussen van TEC en De Lijn). Dit principe van verdichting mag echter niet leiden tot een vergroting van de oppervlakte van alle functies: huisvesting, en met name 'betaalbare' huisvesting, moet prioriteit krijgen; commerciële en kantoorfuncties mogen enkel als een 'aanvulling' worden beschouwd.

De toegestane hoogtes in de 'aangrenzende sites' zijn relatief hoog in verhouding tot de bestaande situatie en de profielen van de omliggende bouwwerken, met een maximum van 11 verdiepingen op de site Demey, 40 meter op de site Beaulieu en zelfs 80 meter op de site Triomf. Dit kan worden verklaard door het streven van het ontwerp van RPA om een functionele mix te introduceren op de verschillende sites met een behoud, of zelfs een uitbreiding, van de oppervlaktes voor de reeds aanwezige functies.

b SITE DELTA

1 *Site Triomf*

1. Architectuurwedstrijd

Voor de site Triomf werd een wedstrijd georganiseerd om een schets van het project te maken. De winnaar van de wedstrijd stelde een toren voor die werd overgenomen in het ontwerp van RPA.

De reclamanten willen de hoge architecturale kwaliteit benadrukken van dit project dat ze graag willen ontwikkelen dankzij de wedstrijd, waardoor er een echt stedelijk signaal kan worden gecreëerd.

Voor de Commissie ligt het gevoelig dat het Gewest deelneemt aan een wedstrijd zonder vooraf, in het RPA, de toepasselijke stedenbouwkundige regels vast te leggen.

De vertegenwoordigers van de regering hebben geen antwoord gegeven op de vraag of het RPA werd beïnvloed door de wedstrijd. De Commissie is van mening dat dit vragen oproept. Hoewel inderdaad niet alle projecten kunnen worden bevroren totdat de RPA-procedure is afgerond, moeten zij toch de regels volgen. De wedstrijden moeten verlopen met inachtneming van de bestaande wetgeving.

Dit doet ook de vraag rijzen over het nut van openbare onderzoeken die plaatsvinden wanneer alles al beslist en vastgelegd is.

2 *Indicaties en voorschriften*

1. Bestemmingen

Voorschrift 3.4.1 is problematisch omdat alle handelszaken op de verdiepingen verboden zijn, omdat ze alleen op de begane grond zijn toegestaan, met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping. Dit voorschrift voorkomt de inrichting van tal van handelszaken die heel gunstig gelegen kunnen zijn op de verdiepingen, zoals horeca (rooftop, bijvoorbeeld), een spa of een fitnesscentrum.

Een reclamant vraagt daarom dat dit voorschrift op zijn minst genuanceerd wordt ten aanzien van de ligging van de handelszaken op de verdiepingen/kelder, maar ook wordt verplaatst naar het indicatieve luik.

2. Ligging

Een reclamant wijst erop dat het strategisch luik van het ontwerp van RPA spreekt van "bouwstroken", wat twee vragen oproept:

- *Het bebouwbare oppervlak is beperkt aan de zijde van de Jules Cockxstraat, maar de schaal van het plan maakt dit moeilijk leesbaar; zo lijkt ook diagram nr. 6 op p. 74 van het strategisch luik aan te geven dat de bebouwbare zone ook langs de spoorlijn zou worden beperkt*
- *Bovendien lijken de gearceerde gebieden op het plan aan te geven dat de bedding van de porositeit voor fietsers en voetgangers niet bebouwbaar is; het feit dat de porositeit minstens 12 meter hoog*

moet zijn, impliceert echter dat er bovenop gebouwd kan worden; dit moet absoluut worden verduidelijkt

Het reglementair luik bevat geen indicaties over de ligging, wat doet vermoeden dat die vrij is. Maar ook hier lijkt het administratieve gebied te zijn beknot in het bestemmingsplan, waardoor de bebouwbare zone wordt verkleind. Deze veranderingen in de bebouwbare zone zijn echter niet duidelijk geïdentificeerd.

Meer ten gronde betwist deze reclamant het verbod op alle bouwwerken op deze locaties.

Bovendien blijven bij gebrek aan een voorschrift ter zake titel I van de GSV en met name artikel 13 (doorlaatbare oppervlakte) van toepassing. De toepassing hiervan zou echter problematisch kunnen zijn gezien de configuratie van de plaatsen (terrein aan 3 zijden begrensd door openbare ruimten). In het reglementair luik moet daarom worden gespecificeerd dat titel I van de GSV niet van toepassing is.

3. Bouwprofielen

Een reclamant wijst erop dat de site Triomf vragen oproept, met name over de manier waarop de maximale hoogte moet worden gemeten:

- *AV 4 geeft aan dat het referentieniveau gelijk is aan de gemiddelde hoogte van het trottoir voor het betreffende gebouw, maar deze site wordt omgeven door 3 openbare ruimten. Met welke moet rekening worden gehouden?*
- *Voorschrift 3.4.3. bepaalt dat de maximale hoogte van 40 m mag worden overschreden voor een harmonieuze overgang in het landschappelijk herkenningspunt. Deze formulering lijkt echter helemaal niet duidelijk en zal een bron van discussie zijn op het moment van de vergunningsaanvraag*

De topografie is bijzonder gunstig voor de bouw van torens, aangezien het gebied een van de pieken van Brussel is (102 m hoogte).

Op de site Triomf is ook de introductie van handelsfuncties (tot 7.500 m²) een probleem omdat die een aanvulling vormt op de bestaande kantoorfunctie (18.246 m²) en de creatie van woningen. De programmering moet worden herzien, evenals de keuze van de stedelijke vorm: zo kan de 80 meter hoge toren aanzienlijk worden ingeperkt of zelfs worden omgevormd tot een gebouw dat een bouwlijn langs de Triomflaan vormt.

De Commissie is van mening dat het principe van een toren in dit gebied niet moet worden uitgesloten, gezien de situatie van stadstoegang, het metrostation en de spoorweg.

4. Porositeit voor fietsers en voetgangers en lint van actieve gevels

Voorschrift 3.4.4. vereist een porositeit voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de brug die moet worden verbreed.

Een verbreding van de brug is echter misschien niet mogelijk, althans niet op korte termijn, gezien de complexiteit van de operatie (deze verbreding zal betrekking hebben op de MIVB, de NMBS, Infrabel, het Gewest ...) en de hoge kosten ervan.

In het algemeen is het RPA meer een instrument dat gericht is op lange termijn. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat de voorschriften van het RPA het mogelijk maken om de projecten uit te voeren zonder dat deze afhankelijk zijn van elkaar, met het risico dat er blokkades ontstaan. Dit pleit opnieuw voor het behoud van de voorschriften voor actieve gevels en de porositeit voor fietsers en voetgangers in het strategisch luik.

Op p. 117 spreekt het RPA over het voorzien van actieve gevels op de "eerste bouwlagen". Dit voorschrift geldt echter alleen voor de begane grond. Deze inconsistentie moet worden gecorrigeerd.

In het algemeen acht de Commissie de haalbaarheid van de in het RPA opgenomen projecten van cruciaal belang en ze wijst de regering op de noodzaak om de operationaliteit van het project te waarborgen.

3 *Milieu*

Regenwater

LB vraagt om de aanleg van geulen en sloten om het regenwater terug te voeren naar de Watermaalbeek.

4 *Toren*

Voor de site Delta vraagt IEB om de 80 meter hoge toren (R+25) terug te brengen tot een maximale hoogte van 60 meter om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van het Gewest. Een studie heeft inderdaad de ecologische en economische problemen aangetoond die veroorzaakt worden door torens van meer dan twintig verdiepingen. Bovendien moet de verticale verdichting van de site in zijn geheel worden bekeken. Een ontwerp van BBP had tot doel om een toren te bouwen op de locatie van de DBDMH op de site 'campus Plaine'. Het project werd opgegeven en vervolgens aan Perspective toevertrouwd om een nieuwe stedelijke strategie voor de campus te definiëren. Gezien de nabijheid van de twee ruimten zou het wenselijk zijn geweest om een globale strategie voor beide gebieden voor te stellen, in plaats van twee plannen afzonderlijk goed te keuren.

De Commissie is van mening dat de spoorwegdriehoek geen probleem vormt voor de bouw van torens.

5 *Productieactiviteiten*

De constructie van gebouwen op de plaats van de onoverdekte parking Delta, naast de remise van de MIVB, is een toegevoegde waarde voor het stedelijk kader en veel reclamanten zijn daar verheugd over. Ruimte inplannen voor de vestiging van productieactiviteiten op het braakliggend spoorwegterrein 'Driehoek' (Net Brussel onder het grondniveau en stadslandbouw op het dak) voldoet aan de basisbehoeften van de stad.

De Commissie merkt op dat de uitbreiding van de MIVB-remise nog steeds in het RPA is voorzien (uitbreiding met 30%).

c SITE DRIEHOEK

1 *Perimeter*

Wat betreft de gekozen perimeter voor de aangrenzende site Driehoek, zowel in het strategisch als in de reglementair luik, stelt Perspective voor om de perimeter in het noordelijke deel van de site te verkleinen:

"Om het gebruik van het RPA te vergemakkelijken en de overeenstemming van het RPA met het BBP 'Delta Partim 13' te verduidelijken, lijkt het verkieslijk de perimeter enigszins aan te passen om deze perfect te laten overeenstemmen met die van het BBP of om het volgende algemene voorschrift op te nemen in het reglementair luik: "De huidige voorschriften herroepen de letterlijke en grafische voorschriften van het BBP Delta die binnen de perimeter van het plan van toepassing zijn".

Perspective geeft aan dat voor de aangrenzende site Deltadriehoek, die eigendom is van de MSI, reeds een architectuurwedstrijd en diverse overheidsopdrachten werden uitgeschreven met het oog op de ontwikkeling ervan.

Bij de behandeling van het ontwerp van RPA en de nauwkeurigere definitie van de projecten rond de Driehoek, die op een parallelle manier verlopen, moet te allen tijde worden gegarandeerd dat deze laatste verenigbaar blijven met het algemene kader dat in het ontwerp van RPA is vastgesteld;

Perspective vraagt ook dat de lopende studies over het fiets-GEN, die door Leefmilieu Brussel worden uitgevoerd, rekening houden met de voorstellen in het ontwerp van RPA.

Perspective stelt voor om in het ontwerp van RPA een schema op te nemen ter illustratie van de voorgestelde aanleg van de L26 voor het geval de buitenbedrijfstelling van de spoorweginfrastructuur niet mogelijk is.

De MSI benadrukt dat bij de opstelling van het strategisch en reglementair luik van het RPA Herrmann-Debroux over deze site met name rekening werd gehouden met de projecten die voor deze site worden overwogen; namelijk een nieuw postcentrum voor het bedrijf BPost en een nieuw administratief en reinigingscentrum voor het Gewestelijk Agentschap voor Netheid (GAN). Deze projecten zijn in dit stadium slechts hypothetisch en er zijn door deze bedrijven geen toezeggingen gedaan voor een bezetting van ons terrein. De MSI vraagt dan ook dat alle vermeldingen van deze projecten uit de documenten van het RPA worden verwijderd om de grootst mogelijke vrijheid te laten met betrekking tot een samenwerking met

eventuele andere actoren die activiteiten zouden willen ontwikkelen in overeenstemming met de visie en de voorschriften die in het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux voor deze aangrenzende site zijn vastgelegd.

2 *Ligging van de bouwwerken*

Het ontwerp van RPA voorziet in de bouw van 5 hoge elementen aan de noordzijde van de toekomstige gemengde wijk met activiteiten en woningen, waarvan één (het meest westelijke hoge element) de hoogte van het Chirec met 20 meter (40 meter) zou kunnen overschrijden. De schema's zoals die nu in het ontwerp worden voorgesteld, voorzien in de bouw van deze 5 hoge elementen op dezelfde lijn.

Uit de schema's blijkt dat het ontwerp van RPA het meest westelijke hoge element meer naar voren zal bouwen dan de andere hoge elementen, in de as van de Chirec-esplanade.

Dit zou een positief effect hebben op het microklimaat van de site, met name door een windbreking te vormen.

De Commissie is van mening dat de ligging nog verder moet worden onderzocht.

3 *Toegankelijkheid van de site*

1. Randwegen

Een reclamant roept op tot grote waakzaamheid en de uitvoering van concrete acties om ervoor te zorgen dat de nieuwe randweg voorzien in het RPA alleen wordt gebruikt door het verkeer dat naar de toekomstige site Driehoek of het Chirec gaat en geen verbinding vormt voor het wegverkeer tussen het Beaulieukruispunt en de Triomflaan. Opgemerkt moet worden dat deze bypass duidelijk verboden werd door de BBP Delta Partim.

De MSI is van mening dat het tracé van de randweg voorzien in het RPA te beperkend is en tot mobiliteitsproblemen zal leiden (vooral met betrekking tot bochten en zwaar verkeer). Zij vraagt dat het tracé niet precies wordt aangegeven en dat de reglementaire voorschriften worden aangevuld om ze in overeenstemming te brengen met de operationele en financiële beperkingen die inherent zijn aan de site.

2. Verbindingen

De gemeente Elsene vraagt om de aanleg van een fiets-voetgangersbrug tussen de Deltadriehoek en de site van het sportcentrum van Elsene in de Voltastraat boven de spoorweginfrastructuur. Deze brug zou enerzijds de wijk Volta ontsluiten door deze aan te sluiten op de metro, het Chirec-ziekenhuis, de groene promenade en de shopping van Oudergem en anderzijds een gediversifieerd sportaanbod bieden aan de nieuwe bewoners van de Deltadriehoek. De Driehoek en het sportcentrum liggen in vogelvlucht minder dan 100 meter van elkaar, terwijl de omweg om van het Chirec naar het sportcentrum te gaan momenteel 1,5 km bedraagt.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt om de aanbevelingen van het MER inzake de aansluiting van de site Driehoek te volgen en onder meer een verbinding te creëren tussen de Ooienstraat en de Deltadriehoek.

De Commissie is van mening dat het antwoord van de vertegenwoordigers van de regering over de verbinding met de Ooienstraat ontoereikend is.

Aangezien er nog geen nauwkeurige technische studie werd uitgevoerd van het project van de randweg, stelt Perspective voor om een uitweg te voorzien met betrekking tot de locatie ervan. Deze weg moet echter prioritair aan de rand van de stedelijke industriezone Herrmann-Debroux blijven liggen en mag de uitvoering van deze zone niet in de weg staan.

Daarom stelt Perspective voor om in de grafische voorschriften van het reglementair luik het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving Herrmann-Debroux en het gebied voor stedelijke industrie Herrmann-Debroux uit te breiden tot de zone voor de openbare weg. Daarnaast stelt Perspective voor om de volgende letterlijke voorschriften toe te voegen:

• '10. 7 De in voorschrift 11.6 bedoelde tweerichtingsverkeersweg mag de zone geheel of gedeeltelijk doorkruisen, zonder echter de werking van deze zone te belemmeren'

• '11. 6 Een tweerichtingsverkeersweg moet de doorgang onder de koker rechts van de uitbreiding van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan verbinden met de geplande weg op het grondniveau van het Deltaziekenhuis: deze weg mag de werking van de zone niet belemmeren en zal prioritair aan de rand van de zone liggen, met dien verstande dat de weg indien nodig het naburige gebied voor stedelijke industrie geheel of gedeeltelijk mag doorkruisen'

4 *Groene ruimten*

De gemeente Watermaal-Bosvoorde ondersteunt de aanplanting van het park L26 langs de spoorwegzone die deel uitmaakt van het groene netwerk, alsook de realisatie van een porositeit voor fietsers en voetgangers (onoverdekte doorgang) die het spoorweggebied Driehoek doorkruist en naar het station Arcades leidt.

De Commissie merkt op dat de spoorwegverbinding L26/3 wordt verwijderd en ingenomen voor een fietspad, waardoor er een aanzienlijk hoogteverschil tussen de twee uiteinden ontstaat.

De vertegenwoordigers van de regering verklaren dat deze optie verder onderzoek en topografische enquêtes zal vereisen en dat zij is opgenomen in de lopende studie van LB over het fiets-GEN tussen Moensberg en Delta.

5 *Stadslandbouw*

De gemeente Watermaal-Bosvoorde ondersteunt het principe van stadslandbouw op het grondniveau, ten zuiden van de Deltadriehoek.

6 *Erfgoed*

De KCML vraagt met klem, met het oog op het erfgoed om:

• geen 'hoge elementen' van een dergelijke hoogte te bouwen op de site Driehoek en om de landschappelijke impact van de geplande gebouwen in relatie tot de omliggende wijken (Elsene en Watermaal-Bosvoorde, in het bijzonder het vergezicht langs de E411-as) zorgvuldig te beoordelen

• de impact te meten die dit RPA zou kunnen hebben op de opmerkelijke als monument beschermde wijken Le Logis-Floréal en op het uitzicht van en naar deze wijken

De Commissie sluit zich aan bij de KCML en heeft ook gevraagd om een uitgebreide landschapsvisie van de hoogbouw in het RPA.

d SITE BEAULIEU

1 *Erfgoed*

De KCML vraagt om de kantoorgebouwen die zijn opgenomen in de erfgoedinventaris aan de Beaulieulaan (n° 1 tot 11), als getuigen van het postmodernisme gebouwd in de jaren '80, niet te slopen of om tenminste een studie uit te voeren naar het principe van behoud of afbraak en een duurzame houding bedoeld om gebruik te maken van de bestaande resources.

De Commissie heeft de vertegenwoordigers van de regering gevraagd naar mogelijke beschermingsmaatregelen voor deze gebouwen.

Zij merkt op dat er geen specifieke maatregelen zijn, aangezien het RPA zich niet in de plaats stelt van de beschermingsprocedures. Het RPA handhaaft echter de clausule van bewaring en vereist niet dat deze gebouwen worden gesloopt.

De Commissie staat erop dat, naast de bescherming van gebouwen die marginaal blijft, alle plannen een erfgoeddimensie moeten hebben. Dit moet in het reglementair luik en toelichtend luik worden vermeld. Slopen zou een laatste oplossing moeten zijn, waarbij de ontwerper moet verantwoorden waarom hij niet heeft overwogen het gebouw om te bouwen in plaats van te slopen.

2 *Groene promenade*

De Commissie merkt op dat het nieuwe ontwerp van de promenade samen met LB moet worden bestudeerd en dat deze zal worden uitgebreid met een park na de omvorming van de wegbedding.

3 *Dichtheid/Gemengd gebruik*

Zoals een van de reclamanten voorstelt, is de Commissie voorstander van de invoering van gemengd gebruik, met name op het gebied van huisvesting. Zij betwijfelt echter de relevantie van de programmering:

• De site Beaulieu zou meer dan 90.000 m² vloeroppervlakte kunnen hebben als de maximaal toegestane kantoorruimte (75.000 m²) wordt gebouwd en het minimumaantal woningen (15.000 m²) wordt gecreëerd. In de huidige situatie heeft de site 80.000 m² kantoorruimte ingenomen door de Europese Commissie; is het nodig om 75.000 m² te behouden? De Europese Commissie voert een ondoorzichtig vastgoedbeleid: hoewel zij zich bereid toont om te 'rationaliseren' (d.w.z. in totaal minder ruimte in te nemen door zich opnieuw te focussen op de Europese wijk), blijft haar strategie geheim en, voor zover wij weten, twijfelachtig

• Indien de woningen worden gebouwd in plaats van een deel van de kantoorruimte en niet erbovenop, kan het RPA meer stedelijke bouwprofielen en vormen voorschrijven

De Commissie pleit ervoor om, in geval van sloop-heropbouw, een ander evenwicht te vinden, met een behoud van de dichtheid en een uitbreiding van het gemengd gebruik.

e SITE DEMEY

De site Demey van de hypermarkt Carrefour, die vandaag bestaat uit 'schoendozen' te midden van een zee van parkings, is typisch peristedelijk: deze site een meer stedelijk en gemengd karakter geven door de bouw van woningen is een positieve ontwikkeling volgens deze reclamant.

1 *Verdichting / Bouwprofielen*

Een reclamant wijst erop dat de voorschriften op de site Demey tot 36.000 m² handelsruimte zouden toelaten, terwijl dat momenteel minder dan 30.000 m² is: deze bijkomende 6.000 m² is niet gerechtvaardigd gezien het huidige overaanbod aan handelszaken op gewestelijk niveau, dat nog zou kunnen worden versterkt door het project Neo aan de Heizel of de uitbreiding van Woluwe Shopping. Deze winkelcentra zijn van een andere tijd en voldoen niet aan de vraag van de klanten of merken.

Door de oppervlakte aan handelsruimte te beperken is het volgens deze reclamant zeker mogelijk om het minimumquotum van 50% woningen waarin het ontwerp van RPA voorziet te respecteren en tegelijkertijd de bouwprofielen te 'temperen' die in het westelijke deel van de site (11 verdiepingen) als te hoog kunnen worden beschouwd.

De gemeente Oudergem vraagt om:

- *De hoogte van de gebouwen op de aangrenzende site Demey (supermarkt Carrefour) vast te leggen op basis van de wijk waarin ze zich bevinden; de woonzone Herrmann-Debroux tussen nr. 70 en 78 van de Kleine Wijngaardstraat te schrappen; voor het Demeypark een minimumbreedte van 30 m en een minimumoppervlakte van 2,4 ha te voorzien afgezien van het terrein dat grenst aan de Kleine Wijngaardstraat (gemeenschappelijke moestuin)*
- *Bepaalde buitensporige bouwprofielen te beperken door middel van passende wettelijke voorschriften*
- *Het publieke plein toe te wijzen aan een overheidsinstantie*

Een reclamant is van mening dat het ontwerp met twee grote problemen te kampen heeft:

- *Ten eerste, de keuze om het Watermaalviaduct niet af te breken. Deze beslissing is gerechtvaardigd door de aanwezigheid van de metrolijn op het viaduct. Aangezien het RPA echter besloten heeft om de stadssnelweg af te schaffen, beslist het nu om een nieuwe weg (4 rijstroken) aan te leggen ten zuidwesten van het kunstwerk. Op die manier zullen de bewoners van de dichtstbevolkte wijk in het gebied, de wijk Pinoy, het grootste deel van de overlast van de nieuwe infrastructuur moeten*

dragen. Deze keuze wordt uitsluitend gemaakt vanwege de kosten die gepaard gaan met de sloop van de brug. Aangezien het Gewest niet over de middelen beschikt om de mobiliteit in dit gebied volledig opnieuw uit te tekenen, plant het RPA de aanleg van een weg met een groot hoogteverschil in de buurt van de woningen, terwijl het aangrenzende viaduct bijna volledig in zijn oorspronkelijke staat wordt gelaten

- *Het tweede probleem op de site Demey is het bouwprofiel van de gebouwen die gepland zijn voor de herbestemming van de site. Het RPA staat de bouw toe van gebouwen met een gemiddelde hoogte van 7 verdiepingen in plaats van de hypermarkt. Deze hoogtes wijken af van bepaalde studies en voorschriften:*
  - *De GSV, ten eerste, omdat de hoogtes hoger zijn dan de maximumhoogtes die voor deze wijk zijn voorzien*
  - *Het strategisch luik van het RPA, ten tweede, omdat het de Watermaalbeekvallei definieert als een "meer landschappelijk verstedelijkt gebied"*
  - *Hoewel het begrip landschappelijk relatief vaag blijft, stemt dit niet overeen met een gebouw met R+8*

Het ontwerp zoals dat in het MER wordt bestudeerd, komt niet overeen met het reglementair luik van het RPA. Het bestudeert namelijk de bezonning in het gebied uitgaande van een afstand van 50 m tussen de woningen en het nieuwbouwproject. In zijn reglementair luik voorziet het RPA echter een breedte van 27 meter.

Deze hoogte betekent dat de nieuwe openbare ruimte, ontworpen langs de Watermaalbeek, niet genoeg zonlicht zal krijgen om er een goed park van te maken. Bovendien voorziet het RPA in de mogelijkheid om de hoogte te overschrijden: "Met een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie kan een overschrijding van de in de bijzondere voorschriften toegestane maximumhoogte onder de volgende voorwaarden worden toegestaan: verenigbaarheid met de doelstellingen van het strategisch luik van het RPA op het vlak van compositie, verdeling en ruimtelijke perspectieven, en een beperkte impact op het microklimaat".

De Commissie stemt in met het verzoek van de gemeente om de bouwprofielen te herzien en vraagt, zoals vermeld in het MER, om een 50 meter brede groene ruimte.

2 *Milieu*

1. Site Bergoje

LB is van mening dat het niet verenigbaar is om een intensief gebruikte fietsroute te integreren in dit Natura 2000-gebied, een groene en rustige zone.

2. Park

De Commissie is verbaasd over de aanwezigheid van een lint van actieve gevels tegenover het kleine park dat zal worden aangelegd in de herontwikkelde site terwijl dit een plaats van rust zou moeten zijn. Dit houdt een risico van gebruiksconflicten in. Ze vraagt om de rust in de groene ruimte te garanderen.

De vertegenwoordigers van de regering reageren als volgt:

- *Het RPA moet rekening houden met de verschillende gebruiken, maar het is zeker niet de bedoeling om een handelsstraat te creëren tegenover het park*
- *Het is dus de bedoeling om te voorkomen dat de begane grond een gevoel van onveiligheid en een gebrek aan sociale controle in het park creëert*
- *Het reglementair luik geeft aan, wat het lint van actieve gevels betreft: "De benedenverdiepingen van de gebouwen die uitkomen op een lint van actieve gevels, dragen bij tot de animatie van de publieke ruimte en zijn bestemd voor handelszaken, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, terwijl de directe toegang tot de woningen op de bovenverdiepingen*

verzekerd blijft. De publieke ruimte wordt tot leven gebracht door de aanwezigheid van toegangen tot de verschillende functies van de gebouwen en etalages maken de activiteiten die plaatsvinden op de benedenverdiepingen, zichtbaar. Stelplaatsen, groothandelszaken, ruimtes die dienen voor opslag en fabricage, blinde benedenverdiepingen, het afdichten van gevelopeningen, ruiten van spiegelend of niet-transparant glas en rookglas zijn verboden"

De Commissie is van mening dat het RPA meer verbeeldingskracht had mogen gebruiken met betrekking tot de geometrie van het toekomstige park om comfortabele zones en echte groene ruimten in te plannen. Daarbij zou het park een minder rechthoekige en gelijkmatige vorm krijgen om het gebruikscomfort van het park te verhogen en de breedte ervan lokaal te vergroten, wat gunstig zou kunnen zijn voor de biodiversiteit en het waterbeheer. Wat de Watermaalbeekvallei betreft, ziet de Commissie de zin er niet van in om een deel van het valleilandschap alleen op het Demey-perceel te reconstrueren. De regering wilde de nadruk leggen op de waterloop op het Demey-perceel na een studie van LB en het herstel stimuleren van het hydrografische netwerk met een optimaal regenwaterbeheer.

6 REGLEMENTAIR LUIK

Wat de reglementaire voorschriften betreft, laat de Commissie het aan de regering over om te reageren op de reclamanten, rekening houdend met de algemene standpunten en aanbevelingen van de Commissie. Temeer daar de details en het belang van de klachten een zeer gericht en diepgaand onderzoek vereisen, aangezien deze klachten werden ingediend door gespecialiseerde advocatenkantoren die elk punt met uitgebreide uiteenzettingen hebben beargumenteerd.

De Commissie merkt op dat het regelgevingskader moet worden aangepast om de voorschriften begrijpelijk en consistent te maken.

7 OPERATIONEEL LUIK / UITVOERING

Volgens een reclamant moeten de doelstellingen van het RPA concreet worden omgezet in een operationeel luik dat bij het plan moet worden gevoegd. Zo zou het bijvoorbeeld logisch zijn om in een RPA op zijn minst aan te geven welke soorten woningen moeten worden gebouwd en, idealiter, door wie. In het geval van een particulier project moet de verdeling van de stedenbouwkundige kosten op een transparante manier beschreven worden in het RPA.

Het zou ook belangrijk zijn om te weten wat de verbintenissen van de MIVB en Mobiel Brussel zijn (ontwikkeling van de tram bijvoorbeeld), wat de verbintenissen van Leefmilieu Brussel zijn op het gebied van groene ruimten, enz.

Gezien de omvang van het RPA is de Commissie van mening dat een operationele opvolging en een betrokkenheid van de belanghebbenden van essentieel belang zijn om de consistentie van de uitvoering te waarborgen. Aan het plan moet een planning worden toegevoegd.

De Commissie stemt in met het verzoek van de gemeente Oudergem om in het RPA een operationeel luik op te nemen voor alle maatregelen met betrekking tot openbare ruimten en aangrenzende sites (budget, planning, met de uitvoering belaste overheidsinstantie, stuurgroep, enz.) om de correcte uitvoering ervan te kunnen opvolgen.

Net als het GCTO vestigt Perspective de aandacht op de noodzaak om financiële en human resources ter beschikking te stellen voor de uitvoering van een doeltreffend bestuur van het stadsproject waarbij de Brusselse actoren betrokken zijn en zich engageren.

Sommige aspecten van de toekomstige projecten zullen tijdens de aanvragen van de milieuvergunning worden geanalyseerd. LB zal zich definitief uitspreken over die aspecten op basis van de bijkomende inlichtingen en de studies die zullen worden uitgevoerd naar aanleiding van de procedures voorzien voor de projecten.

a TIJDELIJKE BEZETTING

Volgens een reclamant moet de tijdelijke bezetting beter ontwikkeld worden en meer tijd geven aan de experimentele fase.

In principe is de Commissie van mening dat een tijdelijke bezetting moet worden onderzocht, maar dat er hier weinig ruimte voor is.

b FASERING

Om van start te gaan met de operationele werkzaamheden die de uitvoering van de voorstellen in het ontwerp van RPA meebrengen, wil Perspective dat er tijdens de tweede lezing van het ontwerp van RPA door de regering een nota wordt voorgesteld met de fasering, de lijst van uit te voeren technische studies, de geraamde begrotingen en de tijdschema's.

De gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt ook om de in artikel 30/11 van het BWRO bedoelde opvolging van het plan uit te voeren en de bij het plan betrokken gemeenten op de hoogte te stellen van de voortgang en de resultaten van deze opvolging.

De gemeenten Oudergem, Elsene en Sint-Lambrechts-Woluwe en reclamanten vragen:

- *Dat de concrete uitvoering van het ontwerp van RPA begint met de aanleg van een grote P+R (ten minste 1.500 plaatsen), gepaard gaande met de voorziening van adequaat openbaar vervoer en veilige verbindingen voor actieve modi*
- *Dat de inrichting van de stadsboulevard tussen het Leonardkruispunt en deze P+R gelijktijdig met de P+R wordt uitgevoerd om het succes ervan te garanderen en achteraf de andere geplande infrastructuren te kunnen realiseren.*
- *Dat de voltooiing van deze inrichtingen (P+R, openbaar vervoer en stadsboulevard) voorafgaat aan elke ontwikkeling van de aangrenzende sites*

c BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Het Vlaams Gewest en tal van reclamanten vragen om toe te zien op het mobiliteitsbeheer tijdens de werkzaamheden die een enorme impact zullen hebben.

De Commissie stelt voor om hier dezelfde aandacht aan te besteden als aan de sloop van het Reyers-viaduct, die goed lijkt te zijn verlopen.

Enkele reclamanten stellen de financiering van de in het RPA geplande inrichtingen (groene ruimte, openbaar plein, Demeyplein) ter discussie.

Het is voor hen duidelijk dat de stedenbouwkundige kosten die kunnen worden opgelegd aan de nieuwe constructies in het bewoonde stads- en handelscentrum niet voldoende zullen zijn om al deze ontwikkelingen te dekken en zij vragen zich af wat het juridisch statuut van deze open ruimten is en wie zal instaan voor het onderhoud en het beheer ervan?

De Commissie is van mening dat de kwesties van veiligheid en beheer van de open ruimte van fundamenteel belang zijn en moeten worden verduidelijkt.

d FASERING VAN HET REGLEMENTAIR LUIK

Diverse reclamanten zijn van mening dat het nuttig zou zijn om het reglementair luik stapsgewijs uit te werken en uit te voeren. Met andere woorden: eerst de regels voor een subgebied waar de werkzaamheden in de nabije toekomst zullen beginnen en pas later voor de andere gebieden. Dit vergemakkelijkt de doeltreffende opvolging, evaluatie en aanpassingen, terwijl speculatieve vooringenomenheid wordt vermeden.

e BELASTING OP DE MEERWAARDE DIE VOORTVLOEIT UIT HET RPA

Een reclamant benadrukt de noodzaak om een belasting te voorzien op de meerwaarde die voortvloeit uit een RPA.

III. CONCLUSIE VAN HET ADVIES VAN DE GOC

De Commissie is unaniem van mening dat het ontwerp van RPA noodzakelijk is om de E411-as om te vormen tot een stadsboulevard en ter ondersteuning van de multimodale mobiliteit die de wijken opnieuw met elkaar kan verbinden en de verplaatsingen voor voetgangers en fietsers kan vergemakkelijken. Ze waardeert de kwaliteit van de doelstelling om de stadstoegang op te waarderen.

Zij maakt echter de volgende opmerkingen:

1. Samenwerking

De Commissie benadrukt de noodzaak om verder te gaan dan louter overleg (zie hoger blz. 11) door een proces van echte samenwerking met de verschillende betrokken partijen op gang te brengen.

2. Perimeter

Zoals in het RPA Kazernes is aangegeven, is de Commissie van mening dat de perimeter van het ontwerp niet toelaat om de aansluitingen en verbindingen die met de aangrenzende wijken moeten worden gecreëerd optimaal te benutten. De Commissie pleit ervoor om in het strategisch luik van het ontwerp van RPA rekening te houden met kaart 1 van het GPDO. Op die kaart kan men immers vaststellen dat het ontwerp opgenomen is in een meer uitgestrekte zone, die rekening houdt met de plaats en de rol van het ontwerp in de gewestelijke stedelijke structuur op verschillende schalen. Afgezien van de site Kazerne Usquare moet de dynamiek van een 'universitaire wijk' die de verschillende campussen omvat, verbonden worden met Delta, zoals in Flagey of op het kerkhof van Elsene, een schakel in het globale stadsproject.

3. Mobiliteit

- *Het project zal worden uitgevoerd in combinatie met een verbeterd openbaarvervoeraanbod (GEN, bus met hoge capaciteit, tram 8), dat gegarandeerd moet worden*
- *De capaciteit van de binnen- en buitenrijdende verkeersstroom in Brussel is verminderd, maar het mobiliteitsprobleem ligt vooral bij het buitenrijden, zoals blijkt uit het MER: deze kwestie verdient nader onderzoek*
- *Er is een dringende en cruciale nood aan een betere intergrootstedelijke en intergewestelijke samenwerking om de coherentie van de algemene planning en mobiliteitsprojecten te waarborgen*
- *De ontradingsparking zo ver mogelijk stroomopwaarts aanleggen en met een aansluiting op het openbaar vervoer met een hoge frequentie*
- *Een buseindstation voorzien aan het station van Etterbeek*

4. Stedelijke vormen en bouwprofielen

De Commissie zou graag zien dat het MER de reflectie over de bouw van torens binnen de perimeter verdiept, met een multicriteria-analyse van de keuze van de ligging ervan en de daaruit voortvloeiende gevolgen, met name op het gebied van stedelijke perspectieven. De Commissie pleit voor een beperking van bepaalde bouwprofielen, met name voor de gebouwen aan de rand van het nieuwe park op de site Demey die een bouwprofiel moeten hebben dat beter verenigbaar is met de noodzakelijke bezonning in deze groene ruimte.

5. Groen en blauw netwerk

De Commissie vraagt aandacht voor de kwaliteit van de groene en blauwe ruimten en hun verbindingen.

In het Zoniënwoud moet een ecoduct dat deze naam waardig is, een aanzienlijke breedte hebben, en niet een minimum.

Het park op de site Demey moet de breedte hebben die wordt aanbevolen in het MER (50 m).

6. Groene promenade

Aangezien het moeilijk is voor fietsers en voetgangers om naast elkaar te bestaan, is het belangrijk om het Promenadenetwerk te scheiden van de snelle fietsroute. Op het gebied van netwerken moet meer aandacht worden besteed aan de gelijktijdige ontwikkeling van het zachte promenadenetwerk met het groen en blauw netwerk en het snelle fietsroutenetwerk.

7. Voorschriften

De voorschriften van het RPA op één lijn brengen met die van het GBP: een vereenvoudigde opstelling in dezelfde volgorde als in het GBP, een lijst van voorschriften die afwijken van de huidige regels en een verklarend gedeelte.

8. Huisvesting

Een quotum van sociale woningen en woningen voor middeninkomens voorzien.

De Commissie is van mening dat deze kwestie op het niveau van het Gewest moet worden bekeken om een zeker evenwicht te bereiken in de prijzen voor sociale woningen in alle gemeenten.

9. Rommelmarkt

Dit punt moet aan bod komen in het RPA gezien het gewestelijke belang en de gebruikswaarde ervan.

10.SDC

Het concept en de ligging van de SDC's moeten worden bijgestuurd.

11.Biomethanisatie en Recypark

Deze kwesties moeten worden besproken bij de herziening van het GBP, er is een gewestelijke en intergrootstedelijke strategie nodig om te bepalen waar ze moeten worden gevestigd.

12.Erfgoeddimensie

Alle plannen zouden hiermee rekening moeten houden en dit zou vermeld moeten staan in het reglementair en toelichtend luik. De bescherming van de gebouwen blijft marginaal en projectontwerpers moeten de sloop van gebouwen als laatste redmiddel overwegen of op zijn minst rechtvaardigen waarom zij niet eerst een verbouwing hebben overwogen. De Commissie heeft aandacht voor het lot van de gebouwen die op de inventaris staan.

2 AANBEVELINGEN:

1. Opvolging en operationalisering

Gezien de omvang van de perimeter beveelt de Commissie een zeer uitgebreid opvolgingsproces aan binnen de hele 'observatieperimeter': het is essentieel om af te stappen van de logica van de verkeersader om de aangrenzende wijken en de vele projecten in de omgeving van deze invalsweg goed te integreren (projecten in de Vorstlaan, het nieuwe gemeenteplein ...). Het zal er ook op aankomen om de coherentie van de inrichting te waarborgen door middel van particuliere en publieke stedenbouwkundige vergunningen.

2. Groene ruimten en openbare ruimten

De Commissie beveelt aan om naast het RPA een 'Beeldkwaliteitsplan' voor de openbare ruimten te ontwikkelen, zoals dat gebeurd is voor de Kanaalzone. In dit verband is het belangrijk om met name de rol en de werking en de aansluitingen van de verschillende 'Parkways' te verduidelijken.

3. Quartier Latin

De Commissie is van mening dat er een ontbrekende schakel bestaat tussen het Usquare-project (Kazerne Toussaint) en het RPA Herrmann-Debroux: een lineaire strategie (wegencontract?) zou nuttig zijn om de strategische visie voor dit deel van het gewestelijk grondgebied te vervolledigen, rekening houdend met sleutelelementen zoals het station van Etterbeek, de verbreding van de Fraiteurbrug voor voetgangers en het openbaar vervoer en de verbinding met het Solbosch, de herstructureringsprojecten van de universiteitscampus, de residentiële projecten en de heraanleg van de Pleinlaan en de Triomflaan.

Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel. – Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53, 1000 Bruxelles.
Directeur : Wilfried VERREZEN