

DELTA – HERRMANN DEBROUX

workshop participatif #1
avec la société civile et les citoyens

—
participatieworkshop #1
met middenveld en burgers

20/11/2017

—
CONCLUSIONS PRÉLIMINAIRES
EERSTE CONCLUSIES

Images d'une situation future possible
Beelden van een mogelijke toekomstige situatie



bestaande situatie
situation existante



bestaande situatie
situation existante

FR

Plan d'aménagement directeur Delta–Herrmann Debroux

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a mandaté Perspective pour l'élaboration d'un plan d'aménagement directeur (PAD) « Herrmann-Debroux ».

Ce PAD proposera une vision stratégique pour le réaménagement du territoire allant de la forêt de Soignes jusque Delta, en passant par Herrmann-Debroux.

Une équipe pluridisciplinaire autour de ORG² a été désignée afin d'élaborer ce PAD. Ses missions? Réfléchir à l'avenir de l'axe métropolitain constitué par l'E411, et proposer un cadre urbanistique pour les projets d'urbanisation sur les sites en accroche.

Une stratégie d'aménagement gagne en qualité si elle arrive à croiser l'expertise du bureau d'études et la connaissance du citoyen. C'est la raison pour laquelle Perspective associe des représentants de la société civile et des citoyens au processus de réflexion.

Des initiatives d'information à destination du grand public suivront plus tard dans le processus.

[continuer en français](#)

NL

Richtplan van aanleg Delta–Herrmann Debroux

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering gaf Perspective de opdracht om de uitwerking op te starten van een richtplan van aanleg « Herrmann Debroux ».

Dat richtplan moet een strategische visie voorstellen voor de herinrichting van het gebied dat start aan het Zoniënwoud, en via Herrmann-Debroux tot aan Delta loopt.

Voor de uitwerking van het richtplan werd een multidisciplinair team aangesteld rond ORG². Hun opdracht? Nadenken over de toekomst van de E411, én een stedenbouwkundig kader naar voor schuiven voor de stedelijke ontwikkelingen op de sites die zich langs de E411 bevinden.

Een stedelijke planningsstrategie wint aan kwaliteit als ze erin slaagt om de expertise van het ontwerpteam samen te brengen met de kennis van burgers. Daarom betreft Perspective vertegenwoordigers van het middenveld en burgers in deze denkoefening.

Later in het proces volgen nog initiatieven om de brede bevolking te informeren.

[lees verder in het nederlands](#)

FR

Workshop participatif #1 conclusions préliminaires



Le 20 novembre dernier, un premier workshop a eu lieu sur le PAD Delta-Herrmann Debroux, réunissant des représentants de la société civile, des citoyens et des riverains. Après une présentation du cadre et des objectifs du PAD par la maîtrise d'ouvrage et des grandes orientations de la vision pour le territoire par le bureau d'étude, des tables rondes interactives ont été organisées selon le concept du world café pour échanger sur une question centrale:

Imaginez ce territoire dans 20 ans. Si on a l'ambition d'améliorer le cadre de vie d'ici là en pensant la mobilité autrement et en aménageant le paysage et l'espace public autrement, quels sont les projets prioritaires pour que cela se concrétise?



Ci-après nous reprenons quelques conclusions générales que nous avons retenues du premier workshop. Ce document ne prétend pas être complet. Il constitue une synthèse et ne reprend pas toutes les suggestions qui ont été évoquées lors de la soirée. Il va de soi que l'entièreté des idées et des suggestions a été transmise au bureau d'études et à la maîtrise d'ouvrage, qui étudieront si et comment celles-ci peuvent être intégrées dans la suite du processus.

Workshop participatif #1 conclusions préliminaires

Ambiance générale

L'ambiance lors du premier workshop a été très constructive. Les participants semblaient – sans exception – favorables à la requalification de l'entrée de ville. Par contre, ils ont évoqué plusieurs conditions préalables à la réalisation de la vision.

—

Importance de la dimension métropolitaine de la mobilité

Les participants ont mis en avant la dimension métropolitaine que représente le défi de la réduction des flux, à des échelles qui dépassent largement l'échelle locale. Aussi, beaucoup de suggestions ont porté sur les conditions préalables à la mise en oeuvre de la vision présentée. Remarquons que ces conditions ne relèvent pas toujours de la compétence de la maîtrise d'ouvrage:

- Réalisation d'un P+R (le plus en amont possible) connecté au métro/aux autres transports en commun
- Amélioration des nœuds multimodaux
- Développement d'alternatives efficaces à la voiture
- Nécessité d'un péage urbain
- Besoin d'associer les communes limitrophes aux politiques de mobilité qui seront développées à l'échelle de la région Bruxelles-Capitale
- Modification des politiques fiscales existantes (voitures de société,...)
- Généralisation du homeworking comme réponse à la problématique de la mobilité

—

Gouvernance

Cette importance de la dimension métropolitaine de la mobilité a incité beaucoup de participants à souligner la nécessité d'une concertation avec les autres régions (flamande et wallonne).

—

Vision présentée: opportunité pour lever les barrières existantes

La majorité des participants ressent l'entrée de ville de l'E411 comme une barrière importante. Une requalification de cette entrée de ville en boulevard urbain et la destruction du viaduc permettraient certes d'y répondre, mais plusieurs participants indiquent que le métro restera une barrière. La proposition d'enterrer le métro entre Beaulieu et Demey a été évoquée à plusieurs tables.

—

Vision présentée : opportunité pour créer des espaces publics et pour relier les quartiers

Pour plusieurs participants, la vision présentée formule une réponse au manque d'espaces publics sur le territoire d'intervention, et au manque de connexions entre les quartiers. Ils ont suggéré la création d'espaces publics intergénérationnels et le désenclavement des quartiers existants.

—

Workshop participatif #1 conclusions préliminaires

Répartition boulevard urbain – espaces publics

Plusieurs participants s'interrogent sur la meilleure répartition à donner au nouveau boulevard urbain et aux espaces publics gagnés sur l'empreinte de l'E411 actuelle. Boulevard au Sud et espaces publics au nord de l'autoroute actuelle, l'inverse ou une alternance?

—

Un P+R le plus en amont possible

La plupart des participants localise le P+R en dehors du centre d'Auderghem (plusieurs participants le localisent même en dehors de la région de Bruxelles-Capitale).

—

Financement

Plusieurs participants – en tant qu'usagers de voitures sur le territoire – semblent accepter l'instauration d'un péage urbain en échange d'une requalification de l'entrée de ville. Les revenus du péage urbain pourraient, selon eux, servir à financer les travaux.

—

Deux horizons temporels

Les participants ont été sensibilisés au fait que la vision présentée est une vision à long terme. Par contre, pour plusieurs participants, plusieurs mesures constituant des "gains rapides" peuvent d'ores et déjà être réalisées sans remettre en cause la vision à long terme: parkings de vélo sécurisés, vélos électriques et chargeurs, voitures partagées, une bande bus à la sortie de l'E411, animation des espaces sous le viaduc 3 fontaines,...

—

Participatieworkshop #1 eerste conclusies



Op 20 november laatstleden vond een eerste workshop plaats over het richtplan van aanleg Delta-Herrmann Debroux, met vertegenwoordigers van het middenveld, burgers en omwonenden. De opdrachtgever lichtte er het kader en de doelstellingen toe van het richtplan van aanleg, en het studiebureau stelde de krijtlijnen voor van haar visie voor het gebied. Daarna werden deelnemers ingedeeld in kleinere groepen voor een « world café »-workshop. Deelnemers kregen de opdracht te overleggen over volgende vraag:

Beeld je even dit stadsdeel in over 20 jaar. Als we de ambitie hebben om tegen dan de leefkwaliteit hier te verbeteren door anders te gaan nadenken over mobiliteit en door groenruimtes en publieke ruimtes anders te gaan inrichten, op welke projecten moeten we dan prioritair inzetten om deze ambitie waar te maken?



Hieronder lijsten we een aantal algemene conclusies op van de eerste workshop. Dit document claimt niet volledig te zijn. Het is een synthese en bevat lang niet alle suggesties die aan bod kwamen tijdens de avond. Uiteraard gaven we alle ideeën en suggesties die we verzamelden, door aan het ontwerpbureau en de opdrachtgever. Zij bestuderen nu of en hoe hier rekening mee gehouden kan worden in het verdere proces.

Participatieworkshop #1 eerste conclusies

Algemene indruk

De sfeer tijdens de eerste workshop was bijzonder constructief. De deelnemers leken het idee van een herinrichting van de stadstoegang allemaal goed gezind. Wél formuleerden ze verschillende randvoorwaarden die hen noodzakelijk lijken om de visie te kunnen uitvoeren.

—

Belang van de metropolitane dimensie van mobiliteit

De deelnemers benadrukten dat de uitdaging om het autoverkeer te reduceren het lokale niveau overstijgt en een belangrijke metropolitane dimensie heeft. Vele suggesties gaan dan ook over de randvoorwaarden die vervuld moeten worden om de visie te kunnen realiseren. Daarbij merken we op dat niet alle voorwaarden vallen onder de bevoegdheid van de opdrachtgever:

- Realisatie van een park & ride (zo ver mogelijk van het centrum), met goede overstapmogelijkheden naar de metro/ander openbaar vervoer
 - Verbetering van multimodale knopen
 - Ontwikkeling van efficiënte alternatieven voor de wagen
 - Noodzaak van een stedelijke tolheffing
 - Noodzaak om ook de randgemeenten te betrekken bij het mobiliteitsbeleid dat uitgetekend wordt op schaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 - Wijziging van bestaande fiscale beleidsmaatregelen (vb. bedrijfswagens,...)
 - Veralgemenen van thuiswerk als antwoord op het mobiliteitsprobleem
-

Governance

Het belang van de metropolitane dimensie van mobiliteit bewoog vele deelnemers ertoe om ook het belang te onderstrepen van overleg met het Vlaamse en het Waalse Gewest.

—

Voorgestelde visie: kans om bestaande barrières op te heffen

Een meerderheid van deelnemers ervaart de E411-stadstoegang als een belangrijk obstakel. De herinrichting van dit stadsdeel als een stedelijke boulevard en de afbraak van het viaduct kunnen dit deels verhelpen, maar meerdere deelnemers geven aan dat de metro dan nog een belangrijke barrière blijft. Aan meerdere tafels werd het voorstel gelanceerd om de metro ondergronds te maken tussen Beaulieu en Demey.

—

Voorgestelde visie: kans om publieke ruimte te creëren en wijken te verbinden

Voor meerdere deelnemers formuleert de voorgestelde visie een antwoord op het gebrek aan publieke ruimte in het gebied, en op het gebrek aan linken tussen de wijken. Zij sugereerden om voldoende publieke ruimte te voorzien waar verschillende generaties elkaar kunnen ontmoeten, en om bestaande wijken sterker met elkaar te verbinden.

Participatieworkshop #1 eerste conclusies

Indeling stadsboulevard – publieke ruimte

Meerdere vragen van deelnemers gaan over waar de nieuwe stadsboulevard en de publieke ruimte die teruggewonnen wordt van de huidige E411, best komen. Een stadsboulevard ten zuiden en publieke ruimte ten noorden van de huidige auto-snelweg, een omgekeerd scenario, of een combinatie van beide?

—

Een park & ride zo ver mogelijk van het centrum

Een merendeel van deelnemers situeert de park & ride buiten het centrum van Oudergem (meerdere deelnemers zouden de park & ride zelfs buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorzien).

—

Financiering

Meerdere deelnemers - die zelf gebruik maken van de wagen in dit gebied - lijken te aanvaarden dat er een stedelijke tolheffing in het leven geroepen zou worden, in ruil voor een herinrichting van de stadstoegang. De inkomsten van de tolheffing zouden voor hen gebruikt kunnen worden om de werken te financieren.

—

Een dubbele tijdshorizon

Er werd de deelnemers meegegeven dat de voorgestelde visie een langetermijnvisie is. Toch zijn er voor meerdere deelnemers maatregelen ("quick wins") mogelijk die nu al gerealiseerd kunnen worden, en die toch geen afbreuk doen aan de visie: denk maar aan beveiligde fietsparkings, elektrische fietsen en laders, deelwagens, een afzonderlijke rijbaan voor bussen aan de afrit van de E411, invulling van de ruimte onder het Drie Fonteinenviaduct...

—