

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



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.

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 multiscair 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.

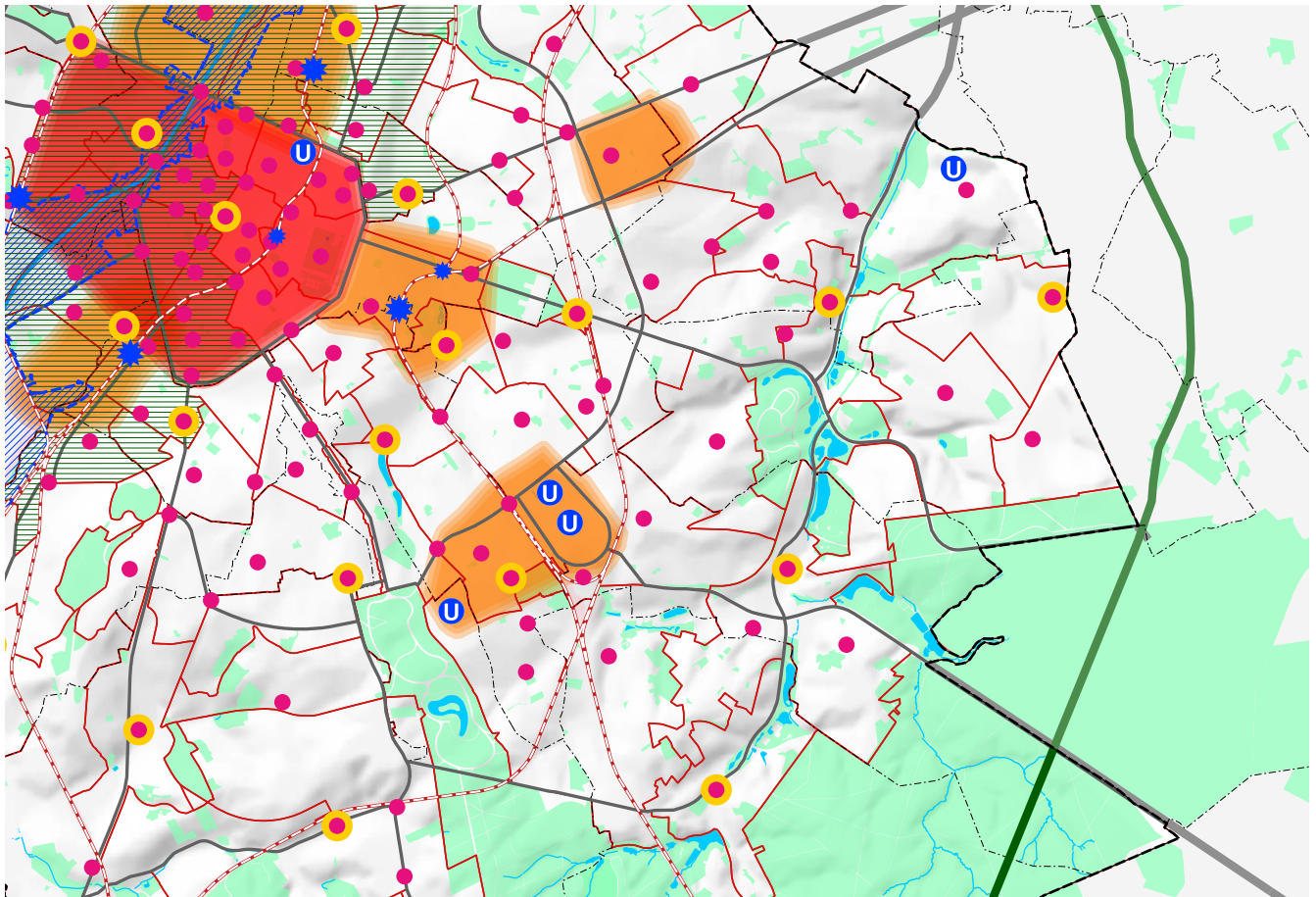
Als zuidoostelijke toegangspoort tot het Gewest is het gebied Herrmann-Debroux binnen de cluster Delta-Vorstlaan opgenomen als "prioritaire territoriale ontwikkelingspool" en is het sinds mei 2018 het voorwerp van een planning via een RPA. Het belang van het grondgebied is door de Gewestelijke Beleidsverklaring (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 structurend stedelijk geheel voor het Gewest en zijn ontwikkeling.

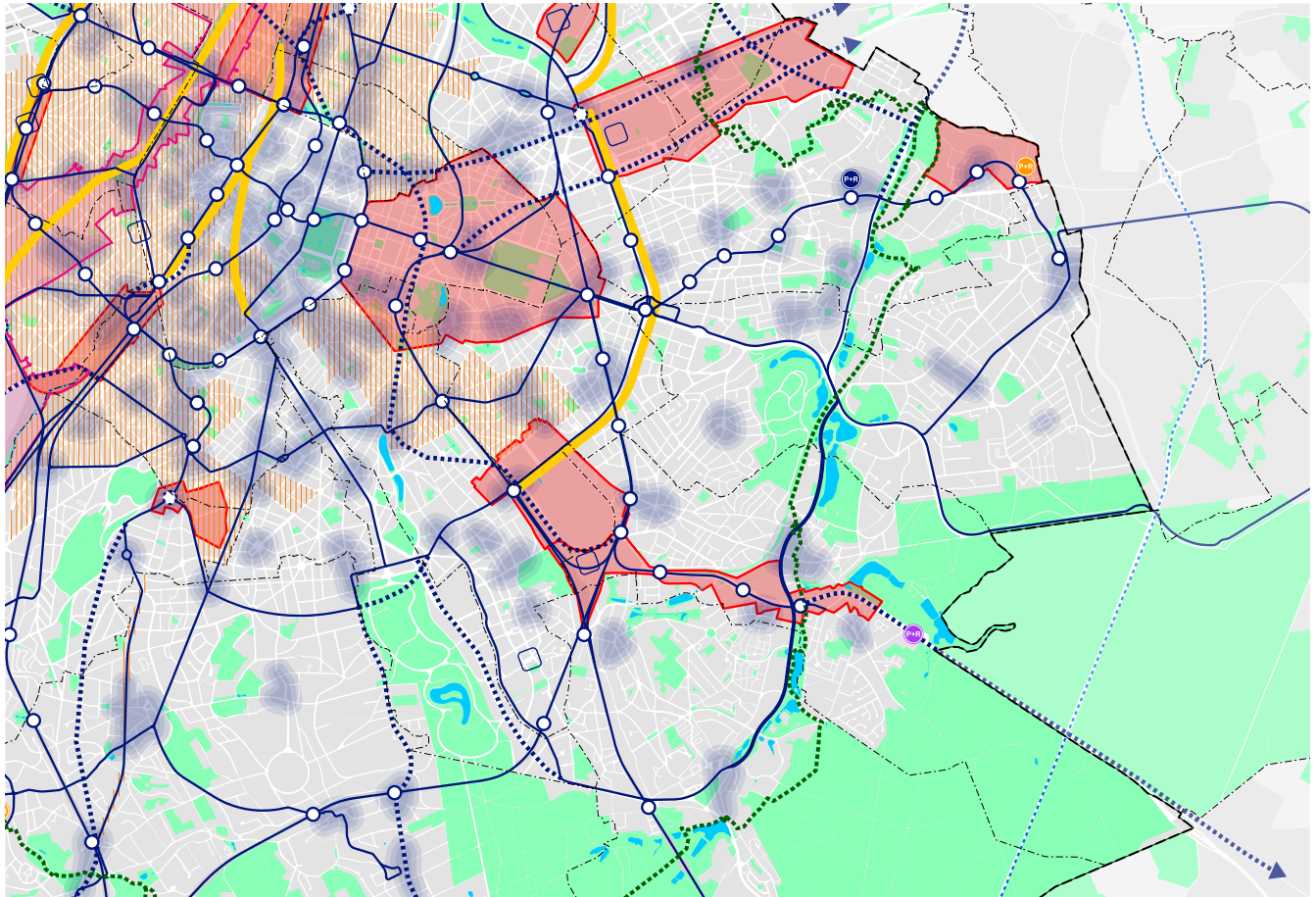
↓ Kaart 1 van het GPDO: ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel



Légende Legende

<p>Echelle territoriale</p> <ul style="list-style-type: none"> Limite régionale Limite communale Monitoring des Quartiers 	<p>Ruimtelijke schaal</p> <ul style="list-style-type: none"> Gewestsgrens Gemeentegrens Wijkmonitor 	<p>Accessibilité multimodale</p> <ul style="list-style-type: none"> Grande voirie urbaine Axe pénétrant Ring Canal Ligne de chemin de fer Grande Gare Gare 	<p>Multimodale bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> Grote stedelijke weg Invalsweg Ring Kanaal Spoorlijn Groot station Station
<p>Structure morphologique</p> <ul style="list-style-type: none"> Relief Vert Eau Chemin de fer 	<p>Morfologische structuur</p> <ul style="list-style-type: none"> Relief Groen Water Spoorweg 	<p>Structure socio-géographique à développer</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace socio-économiquement faible Territoire du canal Pôle universitaire 	<p>Te ontwikkelen sociaal-geografische structuur</p> <ul style="list-style-type: none"> Sociaal-geografisch zwakke ruimte Kanaalgebied Universitaire pool
<p>Armature spatiale</p> <ul style="list-style-type: none"> Centre de quartier Centre interquartier Centre urbain Hypercentre ville 	<p>Ruimtelijke ruggengraat</p> <ul style="list-style-type: none"> Wijkcentrum Interwijken centrum Stedelijk centrum Hyperstadscentrum 		

↓ Kaart 8 van het GPDO: het stadsproject



Légende		Legende	
Généralités		Algemeen	
Limite régionale		Gewestsgrens	
Limite communale		Gemeentegrens	
Réseau viarie		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	
Zone de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016)		Stadsvernieuwinggebied 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: tuinstreken, 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.

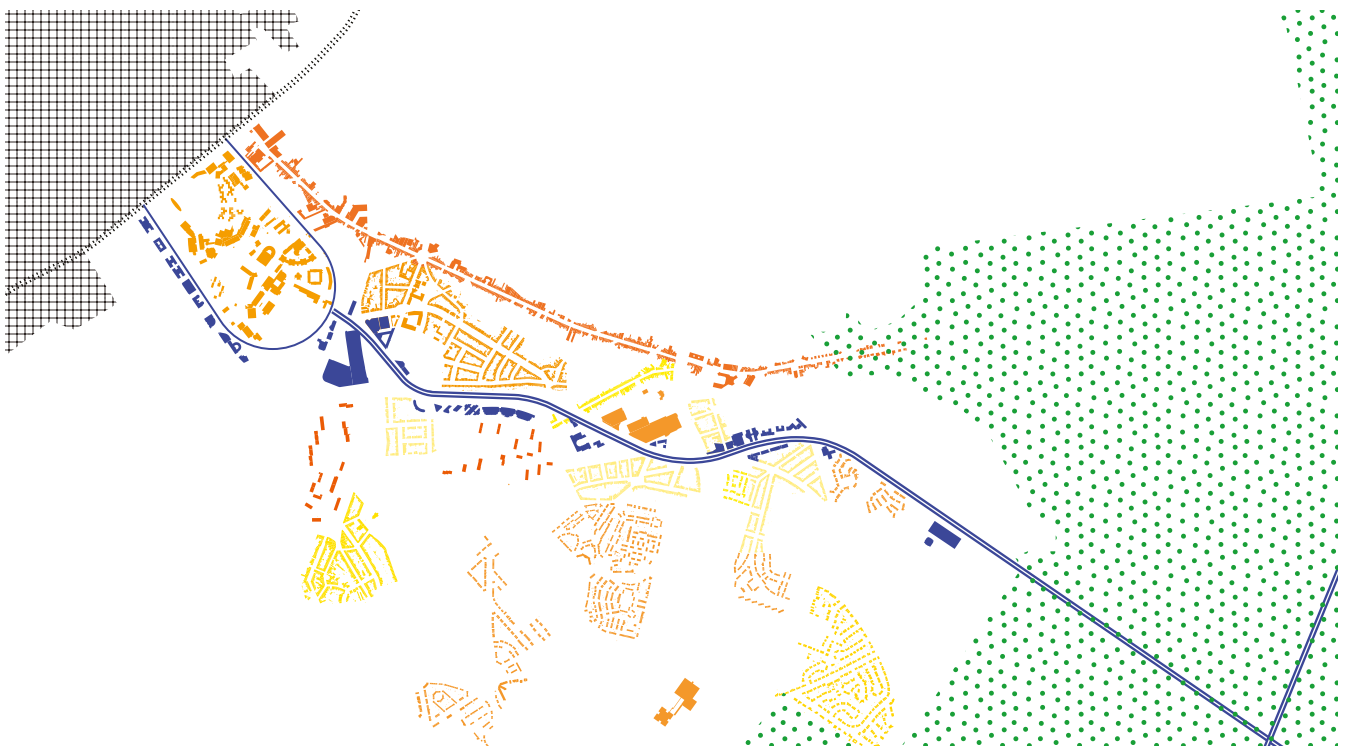
De dorpen Oudergem, langs de Waversesteenweg, en Watermaal, waren de eerste kernen die zich hebben ontwikkeld. In het begin van de 19e eeuw was het Rood Klooster, tussen de Tervurensesteenweg en de Waversesteenweg, belangrijk voor de streek als katoenspinnerij. Tot halverwege de 19e

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 tuinstreken. 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; BHC: 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



↓ Waverssteenweg



↓ Adeps



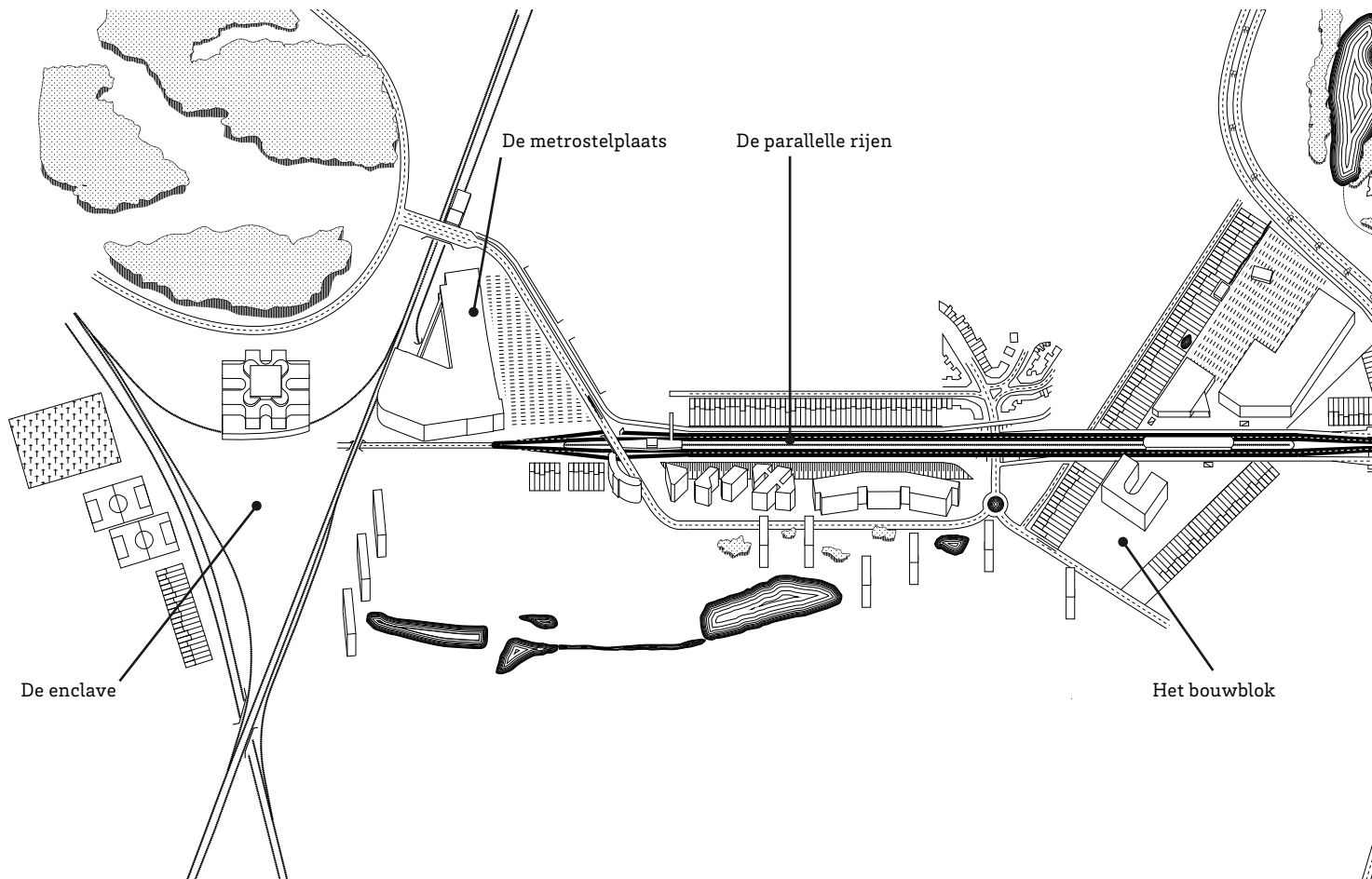
EEN REEKS AUTONOME SITUATIES

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.

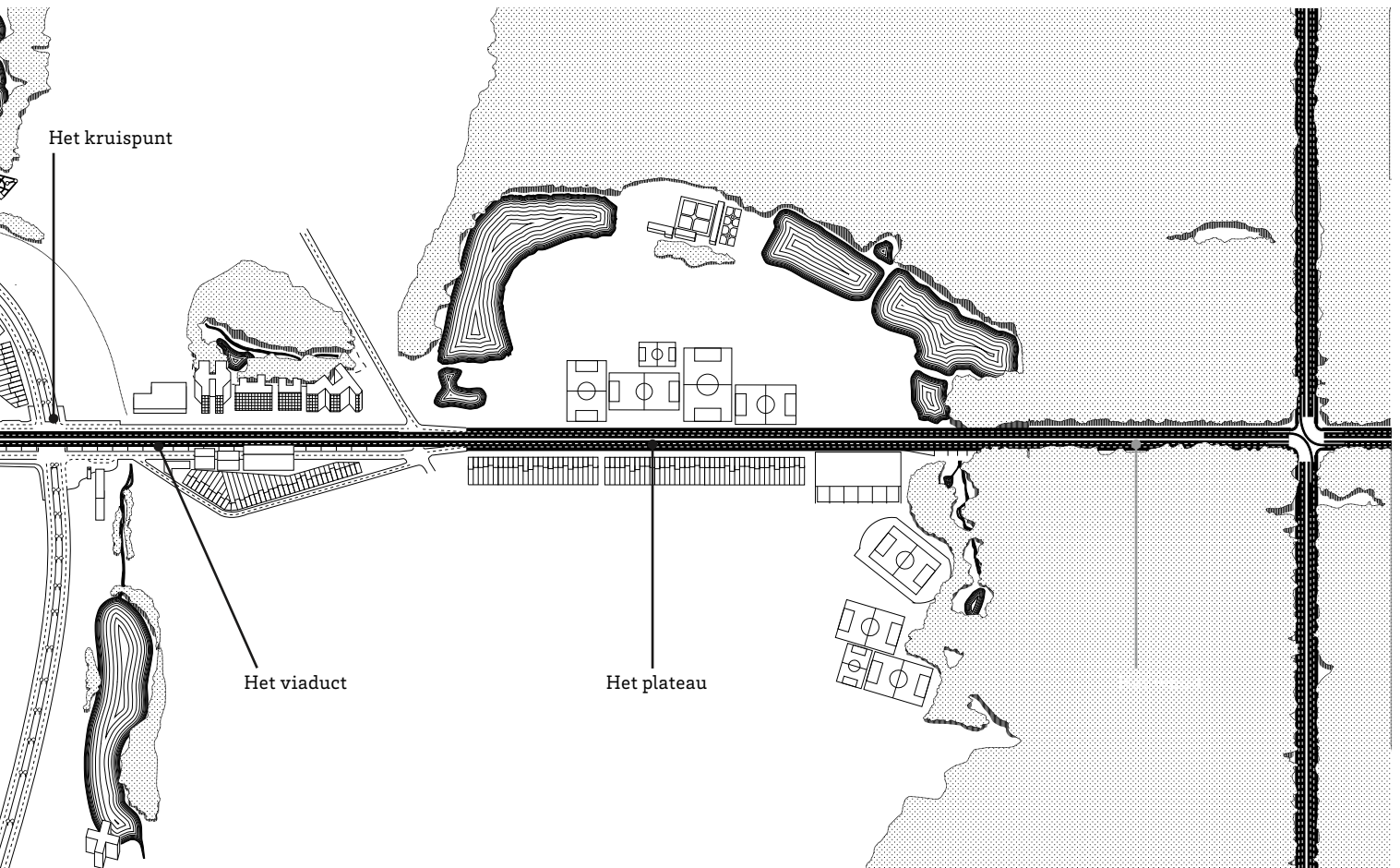


↑ Het viaduct



↑ 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 stadstoeegang, maar maakt het verkeer niet minder druk.



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 Redevo 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

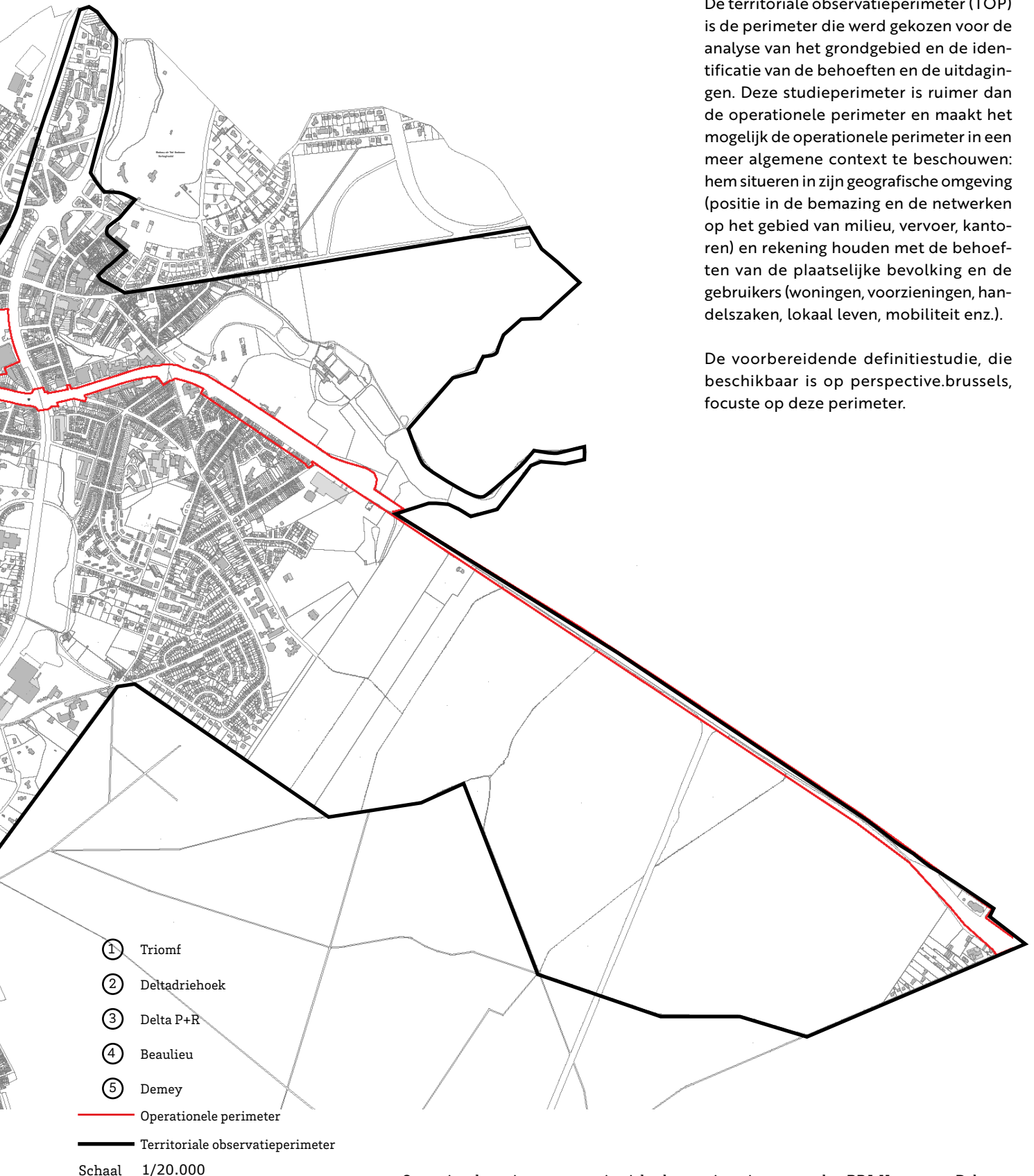


↑ Ligging in het Gewest (operationele perimeter)

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.

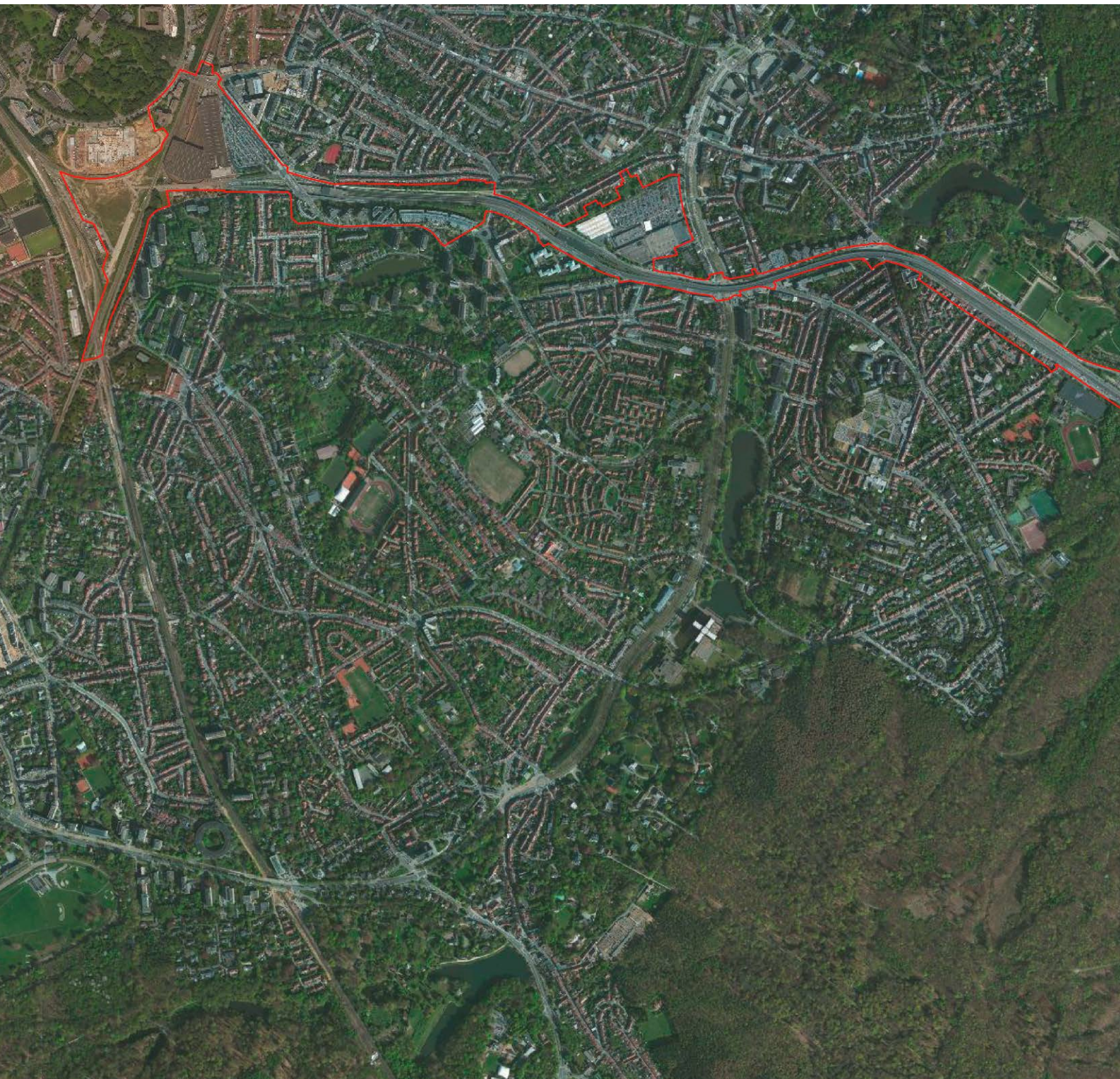


↑ Operationele perimeter en territoriale observatieperimeter van het RPA Herrmann-Debroux





↑ Satellietfoto van de operationele perimeter van RPA Herrmann-Debroux, zoom op het stadsdeel





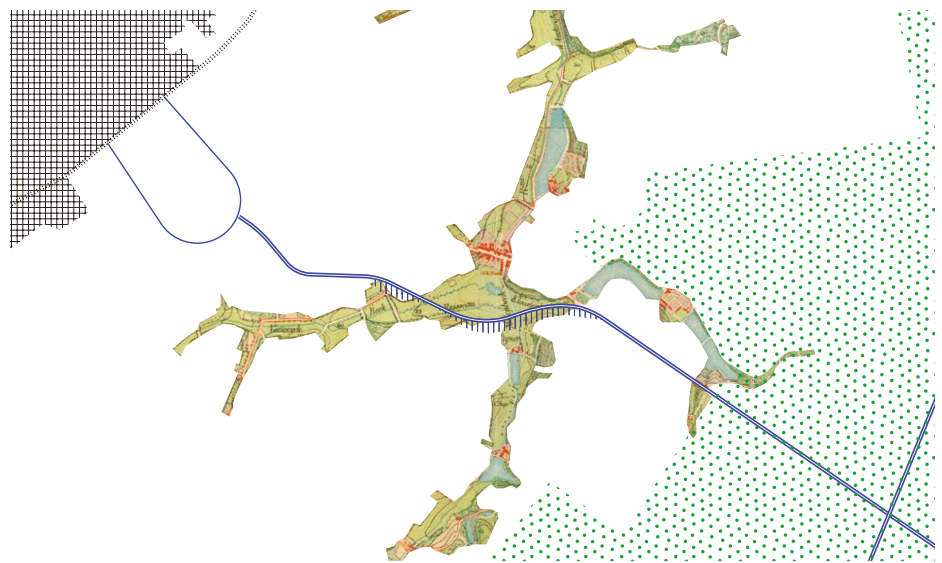
↑ Satellietfoto van de operationele perimeter van RPA Herrmann-Debroux, totaalvisie

Structurerende landschappen

Verschillende landschappelijke elementen markeren de stadstoegang. De perimeter omvat van het Zoniënwood 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 Zoniënwood, 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 Zoniënwood. De ruimtelijke relaties tussen de landschappen en de stedelijke omgevingen worden aldus gefragmenteerd door de infrastructuur.

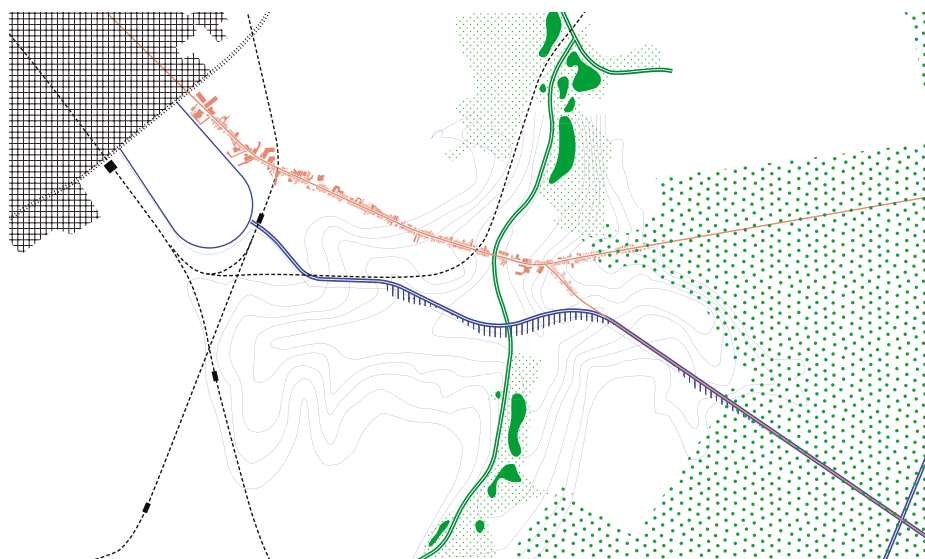


↑ Schema: structurerende landschappen

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

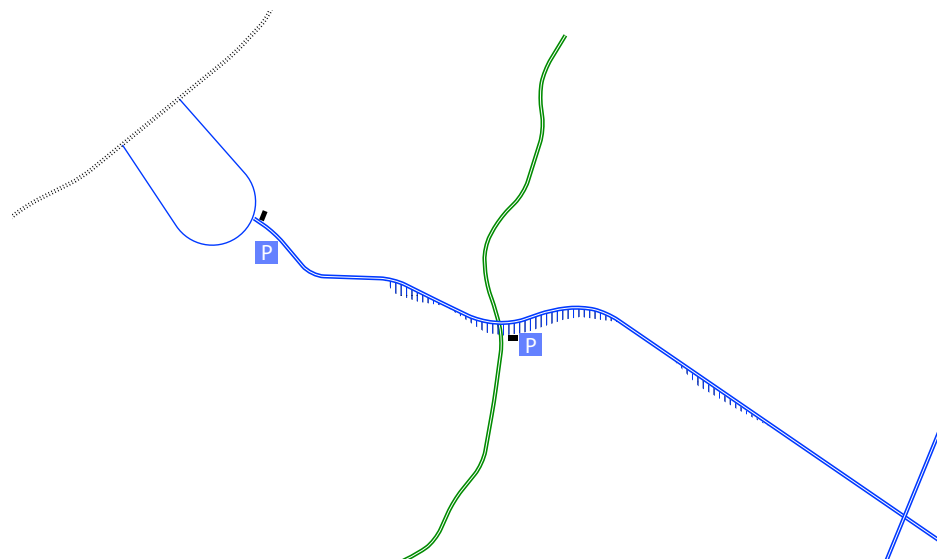
Weginfrastructuur

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

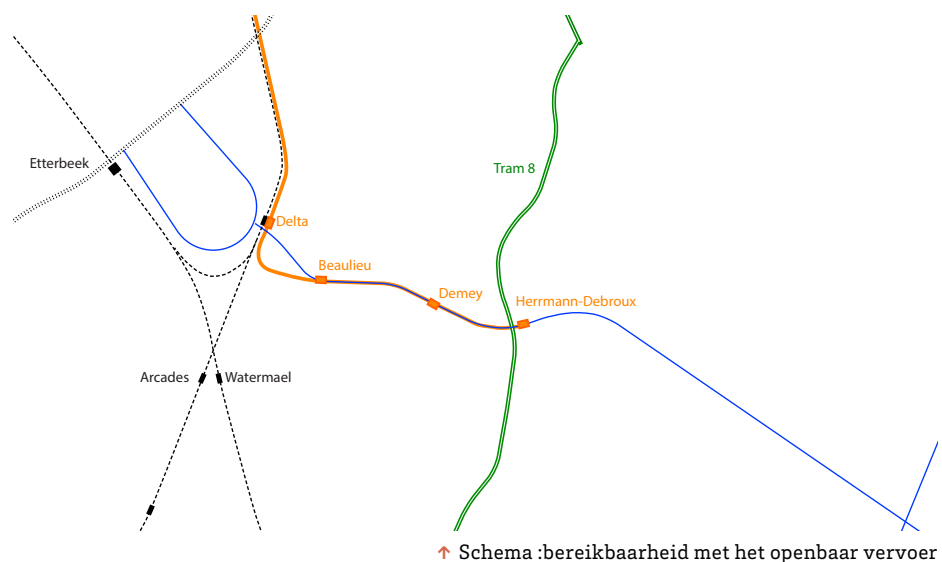
Metrolijn 5 en de 4 haltes in het gebied (Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux) staan garant voor een efficiënte verbinding met het stadscentrum. De toegankelijkheid en zichtbaarheid van de metrostations worden echter beperkt door de aanwezigheid van de E411, met name in Beaulieu en Demey, waar de 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 Arcades 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, Genva, 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.





Beaulieu



Beaulieu



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.

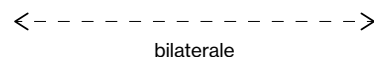
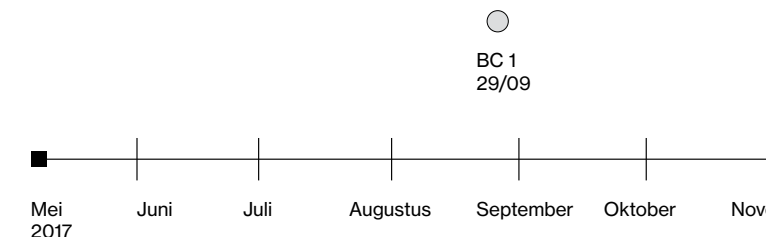
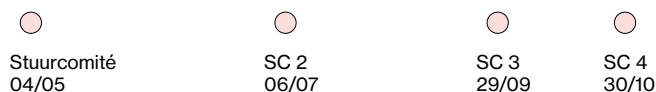
Begeleidingscomité

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.



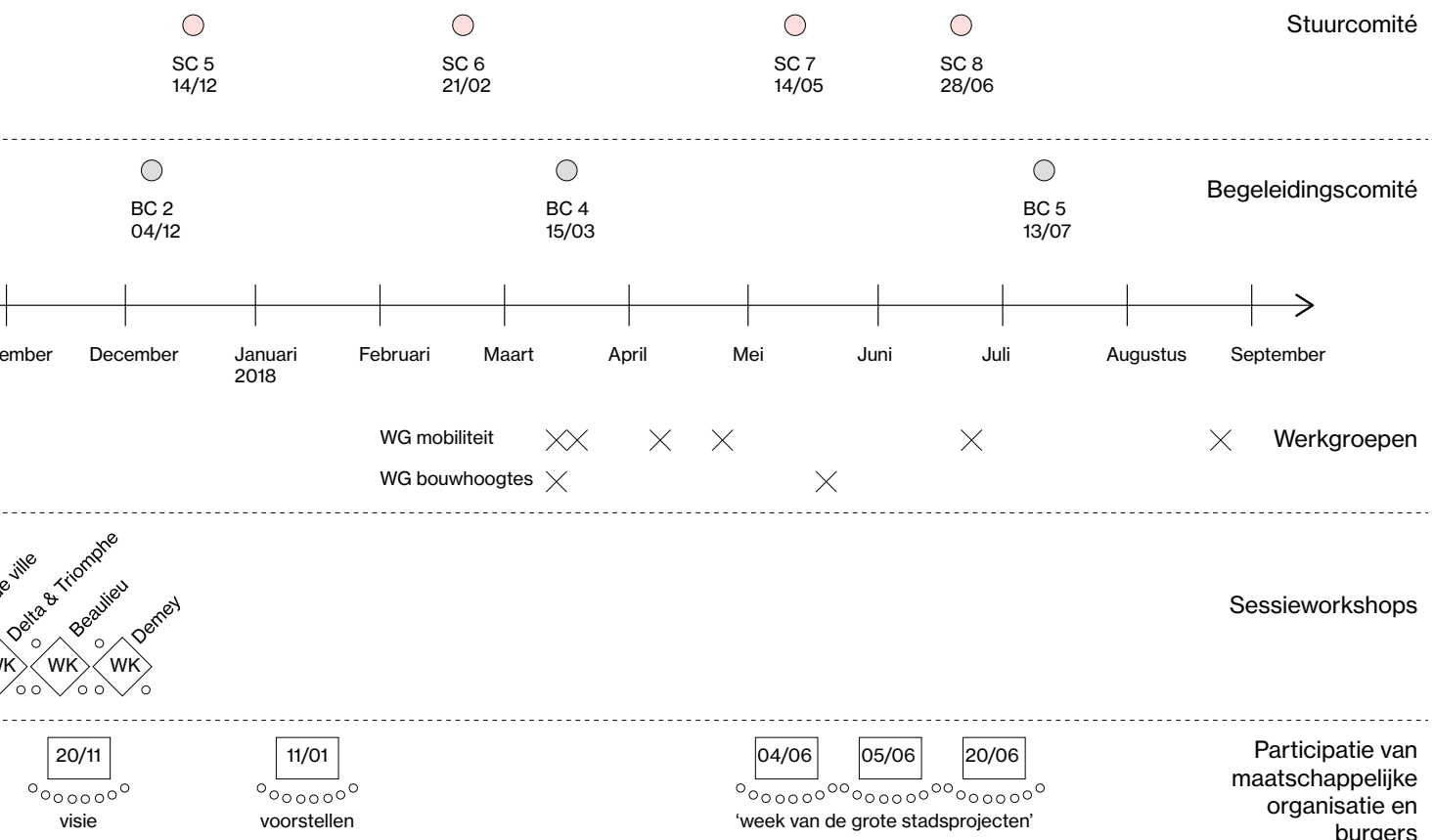
brussels, Brussel Mobiliteit, de gemeente Oudergem, de MIVB, MSI

- › 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 studie-bureau 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 & Triomfplan), 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 Zoniënwood. 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.

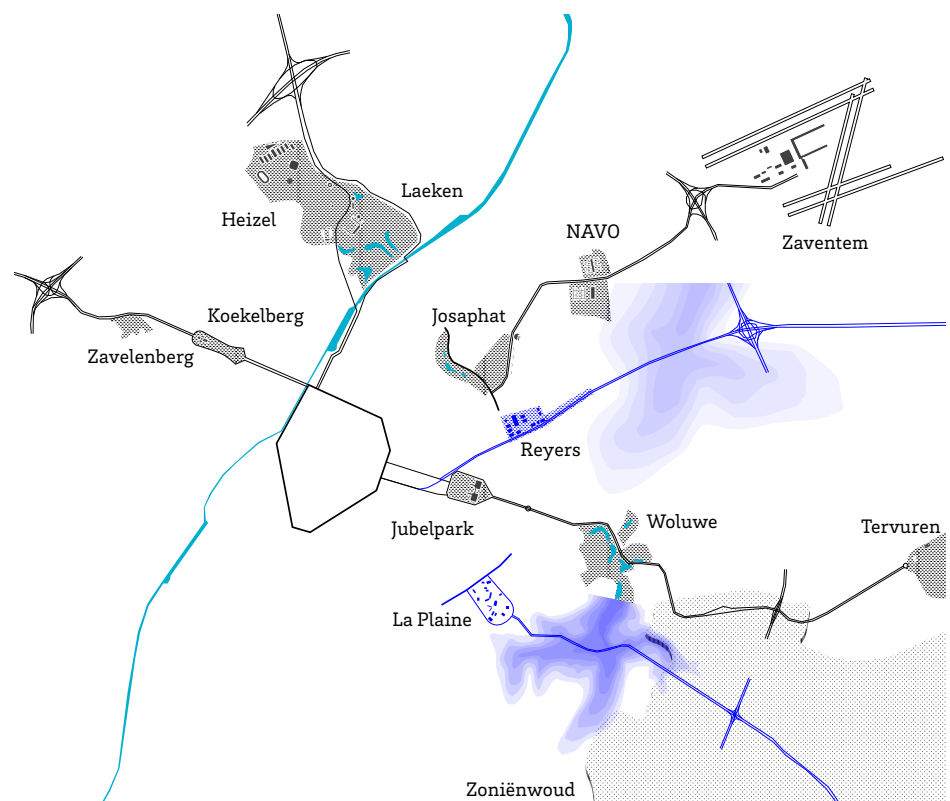
Dit Is Geen Boulevard

Er is van oudsher een nauwe band tussen de stadsontwikkeling en de ontwikkeling van infrastructuur. Steenwegen vormden directe verbindingen tussen de steden. Hun rechte 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 infrastructuur gevestigd.

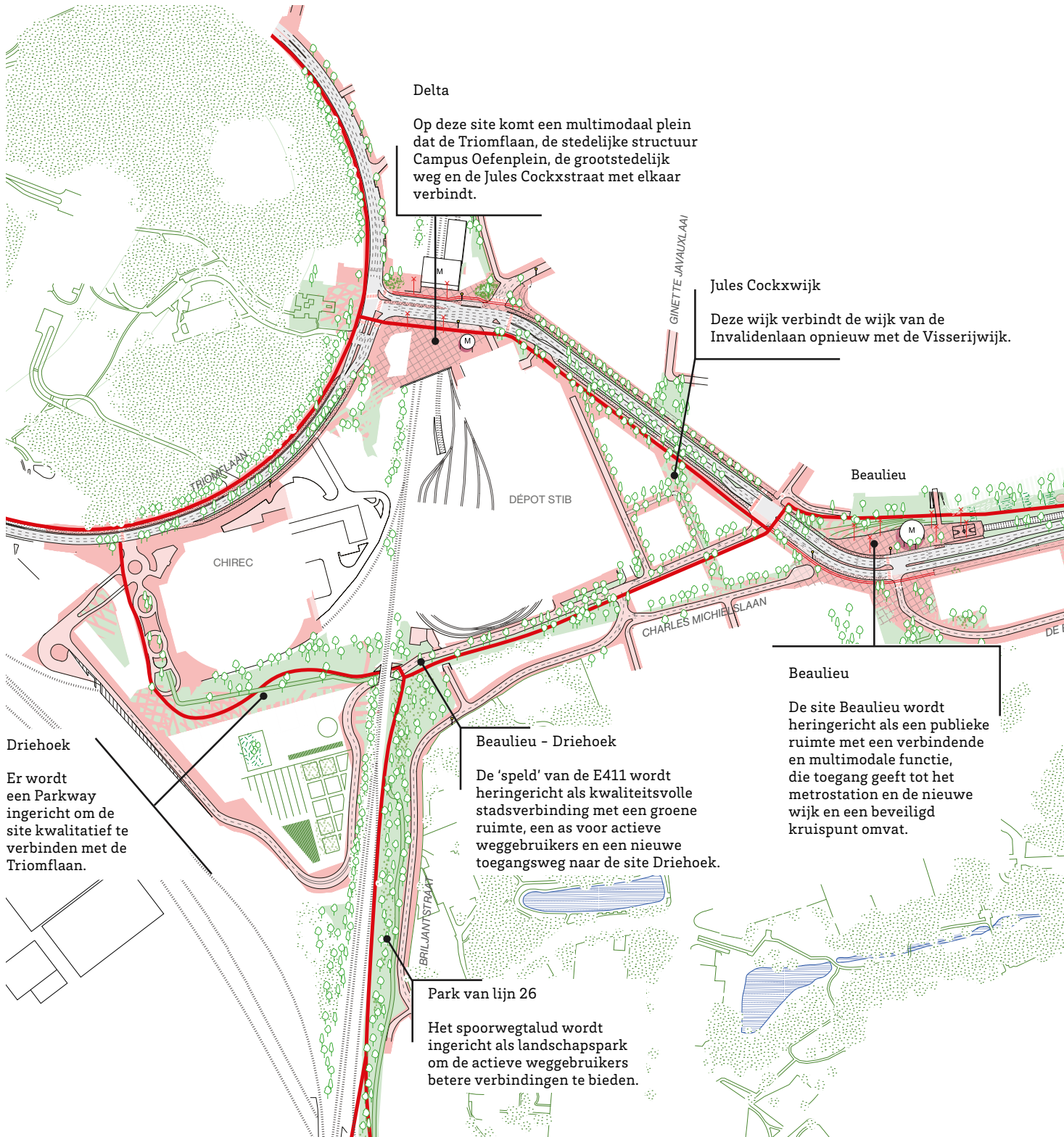
Bij de herkwalificatie van de stadstoegang Delta moeten we rekening houden met de typische kenmerken van een dergelijke infrastructuur en de specifieke relatie die ze heeft met de stad. Er moet één bijzondere figuur ontstaan die de wijken die ze doorkruist, samenbrengt. Deze bijzondere figuur, die zich 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.



Delta
Op deze site komt een multimodaal plein dat de Triomflaan, de stedelijke structuur Campus Oefenplein, de grootstedelijk weg en de Jules Cockxstraat met elkaar verbindt.

Jules Cockxwijk
Deze wijk verbindt de wijk van de Invalidenlaan opnieuw met de Visserijwijk.

Driehoek
Er wordt een Parkway ingericht om de site kwalitatief te verbinden met de Triomflaan.

Beaulieu - Driehoek
De 'speld' van de E411 wordt heringericht als kwaliteitsvolle stadsverbinding met een groene ruimte, een as voor actieve weggebruikers en een nieuwe toegangsweg naar de site Driehoek.

Beaulieu
De site Beaulieu wordt heringericht als een publieke ruimte met een verbindende en multimodale functie, die toegang geeft tot het metrostation en de nieuwe wijk en een beveiligd kruispunt omvat.

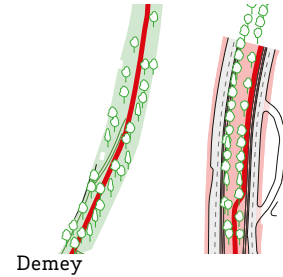
Park van lijn 26
Het spoorwegtalud wordt ingericht als landschapspark om de actieve weggebruikers betere verbindingen te bieden.

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.

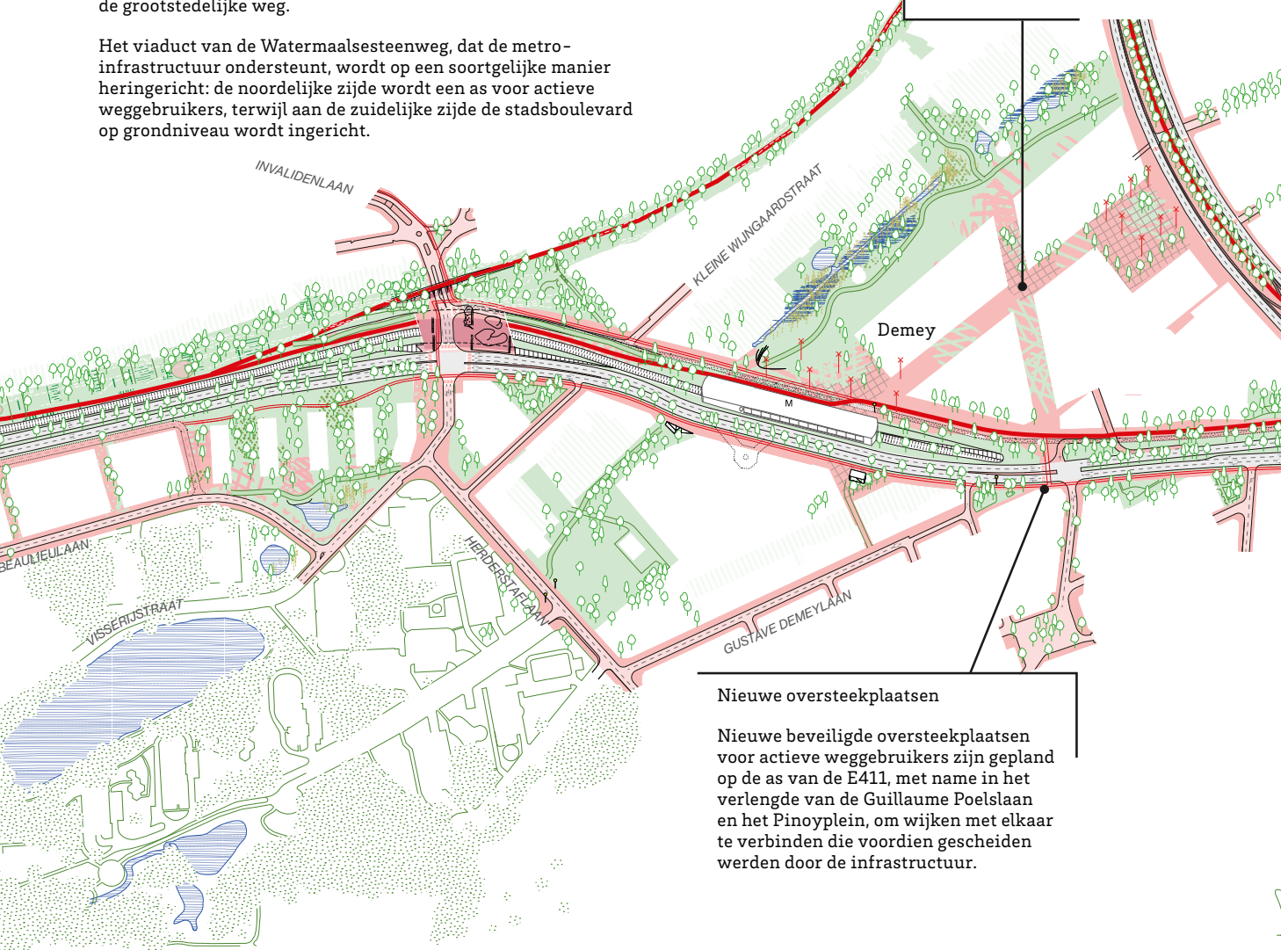
In de zuidelijke zone komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weg.

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.



Demey

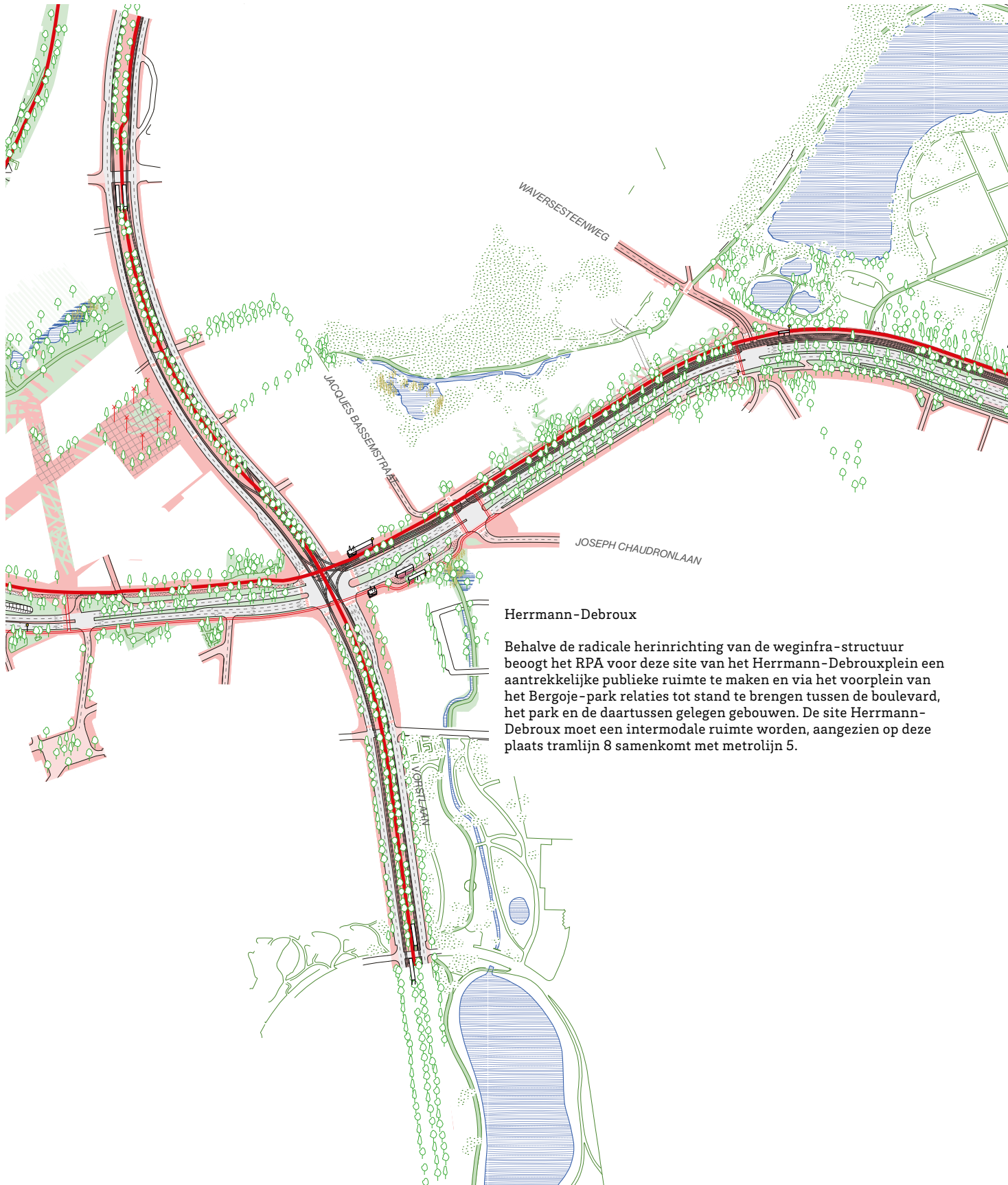
Er worden nieuwe verbindingen door de site gecreëerd, evenals een openbaar plein en een park.



Nieuwe oversteekplaatsen

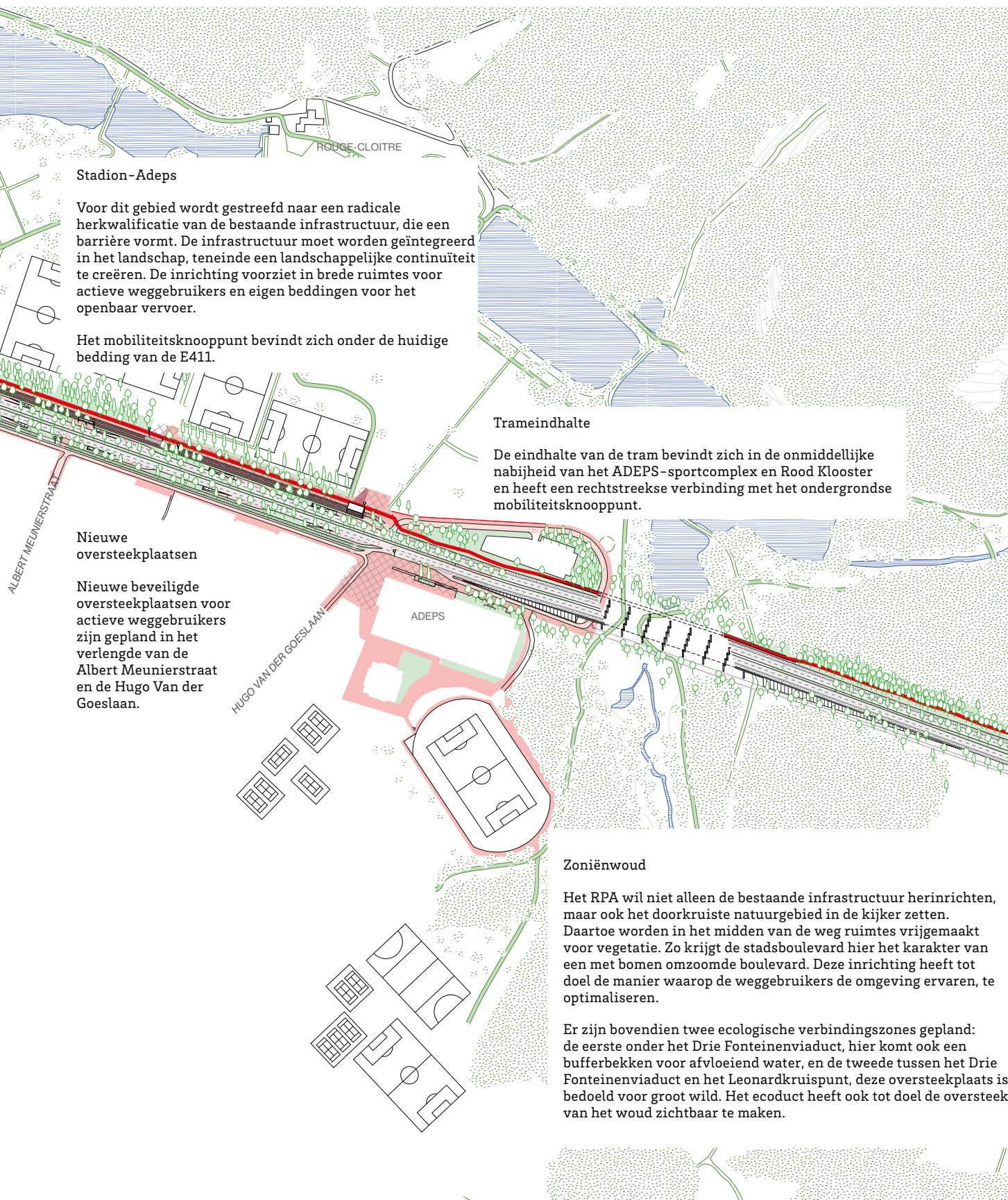
Nieuwe beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers zijn gepland op de as van de E411, met name in het verlengde van de Guillaume Poelslaan en het Pinooplein, om wijken met elkaar te verbinden die voordien gescheiden werden door de infrastructuur.

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

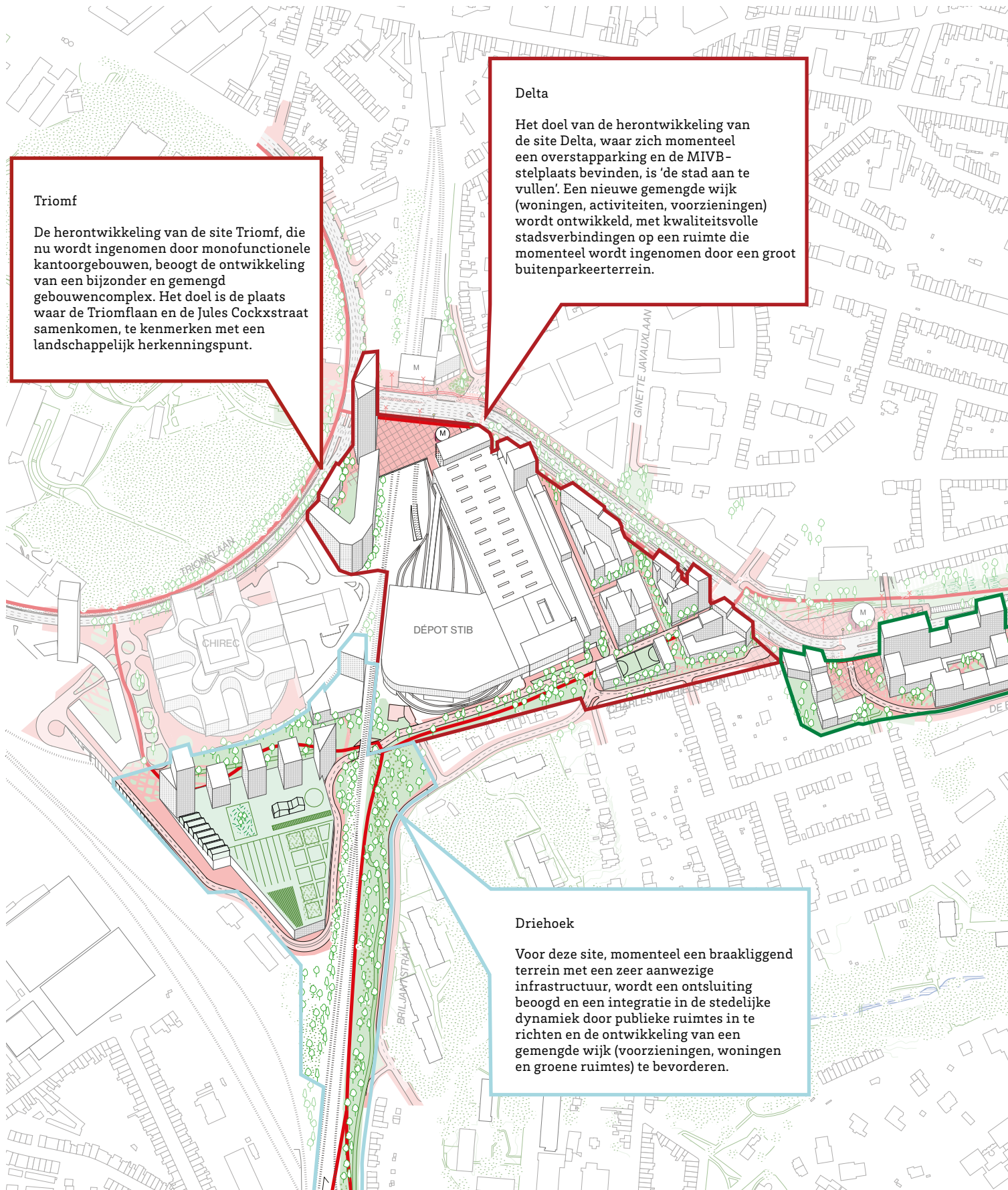
Nieuwe beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers zijn gepland in het verlengde van de Albert Meunierstraat en de Hugo Van der Goeslaan.

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 verbindingzones 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 ecodeuct heeft ook tot doel de oversteek van het woud zichtbaar te maken.

Doelstellingen per aangrenzende site



Triomf

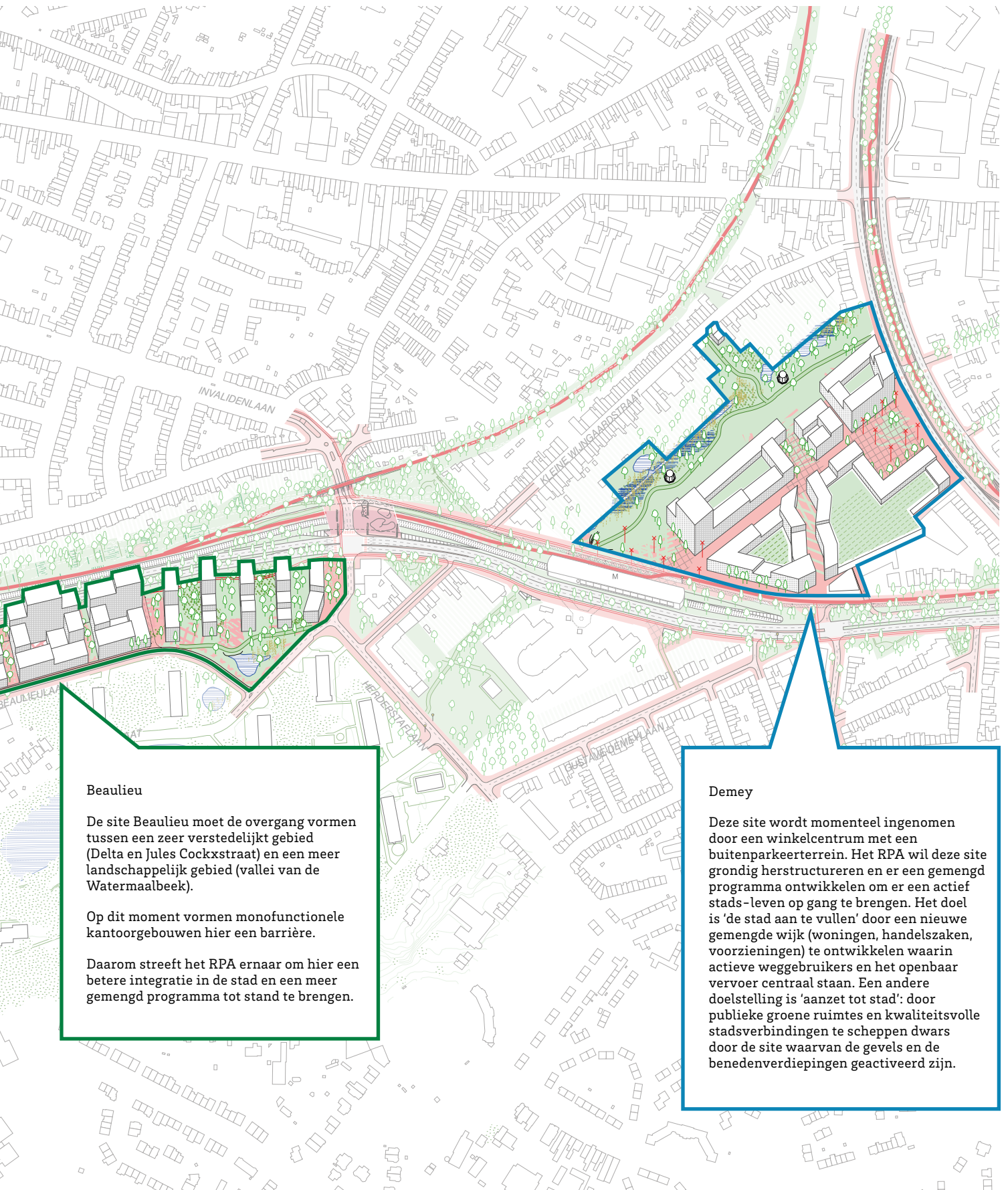
De herontwikkeling van de site Triomf, die nu wordt ingenomen door monofunctionele kantoorgebouwen, beoogt de ontwikkeling van een bijzonder en gemengd gebouwencomplex. Het doel is de plaats waar de Triomfplein en de Jules Cockxstraat samenkomen, te kenmerken met een landschappelijk herkenningspunt.

Delta

Het doel van de herontwikkeling van de site Delta, waar zich momenteel een overstapparking en de MIVB-stelplaats bevinden, is 'de stad aan te vullen'. Een nieuwe gemengde wijk (woningen, activiteiten, voorzieningen) wordt ontwikkeld, met kwaliteitsvolle stadsverbindingen op een ruimte die momenteel wordt ingenomen door een groot buitenparkeerterrein.

Driehoek

Voor deze site, momenteel een braakliggend terrein met een zeer aanwezige infrastructuur, wordt een ontsluiting beoogd en een integratie in de stedelijke dynamiek door publieke ruimtes te richten en de ontwikkeling van een gemengde wijk (voorzieningen, woningen en groene ruimtes) te bevorderen.



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.

