



EUROPESE WIJK

GEDEELDE VISIE

Verslag van workshop nr. 2
Openbare ruimte en mobiliteit

NOVEMBER 2021

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Agenda van workshop nr. 2: Openbare ruimte en mobiliteit	4
3.	Presentatie door de experts	6
3.1.	Diagnose van de waargenomen evoluties tussen 2008 en 2021	6
3.2.	Landschappen en territoria: welke richting gaan we uit? Vegetalisatie en waterbeheer	9
3.3.	Tactisch urbanisme - nieuwe gebruiksvormen, nieuw gedeeld gebruik	11
3.4.	Gewestelijke projecten die aan de gang of in voorbereiding zijn	13
3.5.	Stedenbouw en veiligheid - de dimensie 'veiligheid' in de aanleg van de Europese wijk	15
4.	Samenvatting van de rondetafels	18
5.	Bijlagen	22
5.1	Bijlage 1: Diagnose van de waargenomen evoluties tussen 2008 en 2021	22
5.2	Bijlage 2: Landschappen en territoria: welke richting gaan we uit? Vegetalisatie en waterbeheer	23
5.3.	Bijlage 3: Tactisch urbanisme - nieuwe gebruiksvormen, nieuw gedeeld gebruik	24
5.4.	Bijlage 4: Gewestelijke projecten die aan de gang of in voorbereiding zijn	25
5.5.	Bijlage 5: Stedenbouw en veiligheid - de dimensie 'veiligheid' in de aanleg van de Europese wijk	26

COLOFON

Auteur

perspective.brussels
Naamsestraat 59 - 1000 Brussel

Voltooiingsdatum

November 2021

Contactgegevens

Pierre Lemaire – plemaire@perspective.brussels

1. INLEIDING

De opmerkingen en adviezen van instanties die tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van RPA Wet zijn ontvangen en de nieuwe tendensen op het vlak van telewerk nopen tot een nieuwe evaluatie van het stadsproject Wet.

Perspective heeft het initiatief genomen om de aandachtspunten in verschillende thema's te behandelen: huisvesting en lokale dienstverlening; kantoren en vastgoedbeleid van de Europese instellingen; openbare ruimten/groene ruimten; mobiliteit; aanpassing aan de klimaatverandering en ecosysteemdiensten; circulariteit en tijdelijke bezetting; erfgoed en historisch perspectief.

Naar aanleiding van steeds terugkerende opmerkingen over participatie is elk thema verder uitgewerkt en geactualiseerd in overleg met alle betrokken actoren: experts; gewestelijke en gemeentelijke (Europese) overheidsdiensten; vertegenwoordigers van de verenigingswereld.

Liever dan een zoveelste diagnose te stellen, wordt elk thema geëvalueerd en worden de doelstellingen geactualiseerd op basis van de recente tendensen in vergelijking met de tendensen die werden vastgesteld ten tijde van het richtschema voor de Europese wijk van 2008.

Uit alle opmerkingen en adviezen kunnen wel twee belangrijke lessen worden getrokken:

1. de stadsvorm die is gebaseerd op het concept van een open huizenblok en hoogbouw (en dus op projecten van afbraak met wederopbouw), wordt om diverse redenen sterk bekritiseerd. Daarom zullen andere stadsmodellen worden bestudeerd als alternatief voor die specifieke stadsvorm.
2. In overeenstemming met een aantal opmerkingen en adviezen zou de perimeter kunnen worden gewijzigd om te zorgen voor een meer geïntegreerde aanpak van de Leopoldwijk.

De verschillende thema's zijn dus bestudeerd met inachtneming van deze essentiële nieuwe oriëntaties. Net als bij het proces dat tot nu toe is gevoerd voor het ontwerp van RPA Wet, zal de perimeter van het richtschema van de Europese wijk de observatieperimeter vormen voor een contextualisering van de waargenomen ontwikkelingen.

Er is een samenvattende nota opgesteld met de onderling vergeleken conclusies van elk thema. In het licht van deze bijgewerkte visie wordt een voorstel gedaan voor de meest relevante planologische instrumenten.

Deze denkoefening wordt afgerond met het openbare debat over de samenvattende nota.

Tot slot wordt de herziene visie voorgelegd aan de Regering zodat die, indien van toepassing, perspective.brussels het mandaat kan geven voor de uitvoering ervan.

2. AGENDA VAN WORKSHOP NR. 2: OPENBARE RUIMTE EN MOBILITEIT

De workshop vond plaats op 8.11.2021 tussen 14.00 en 18.00 uur in Stam Europa, Aarlenstraat 104 in 1000 Brussel.

De workshop verliep als volgt:

- > 14.00-14.15 uur – Onthaal van de deelnemers
- > 14.15-14.30 uur – Inleiding – Pierre Lemaire, perspective.brussels
- > 14.30-15.15 uur – Algemene presentatie van de tendensen en evoluties en voorstel van geactualiseerde doelstellingen (in de vorm van vragen en gericht op de prioriteiten) – Gilles Ledent, ARIES
 - Overzicht van de evoluties tussen 2008 en 2021
 - Visie en prognose
 - Voorstel van geactualiseerde doelstellingen
- > 14.15-16.30 uur – Toelichting door de experts
 - Landschappen en territoria, Bas Smet – BBS (integratie van de Europese wijk in het Brusselse landschap: Wat doen we met deze vaststelling? Welke richting gaan we uit? Kunnen we vergroenen? Onder welke voorwaarde? Waterbeheer in een zeer ondoorlatende wijk)
 - Tactisch urbanisme – Christophe Mercier, Suède 36 (nieuwe gebruiksvormen, nieuw gedeeld gebruik, inclusieve openbare ruimte (design for all), Leopoldwijk = prioriteit? Welk wegennet krijgen we morgen, op welke termijn? Met welke beperkingen? Feedback)
 - Project in uitvoering of in voorbereiding – Davide Pinto, Brussel Mobiliteit – Koers van de projecten voor de wegen
 - Stedenbouw en veiligheid – Benoit Moritz, MSA (integratie van de dimensie 'veiligheid' in de aanleg van de Europese wijk: Hoe kunnen we veiligheid en een aangename sfeer het best verzoenen?)
- > 16.30-16.45 uur: Pauze
- > 16.45-18.00 uur: Rondetafelgesprek

De volgende personen werden uitgenodigd op de workshop: Sophie de Crombrugghe (Stad Brussel), Tin Meylemans (Stad Brussel), Anne Winterberg (Gemeente Sint-Joost), Yves Rouyet (Gemeente Elsene), Astrid Lassoie (Gemeente Etterbeek), Géraldine Lacasse (BMA), Jean-Pierre Boublal (ECIO), Antoine Struelens (Urban), Christian Frisque (KCML), Catherine de Zuttere (KCML), Olivia Goffin (BPV), Renaud Prioux (BM), Véronique Franchioly (LB), Patrick Andres (MIVB), Christiane Gerlach-Schröder (OIB), Lorenzo de Simone (JRC), Thomas de Bethune (EC), Ovidiu Gheorghita (Raad), Ivana Lazanja (Raad), François Gabriel (EP), Jean-Pierre Brouhon (ACCJM), Marco Schmitt (Coördinatie Brussel-Europa), Malte Arhelger (EUCG), Alain Deneef (FEW), Carolien Zandbergen (GAQ), Marion Wolfers (Schumansquare).



3. PRESENTATIE DOOR DE EXPERTS

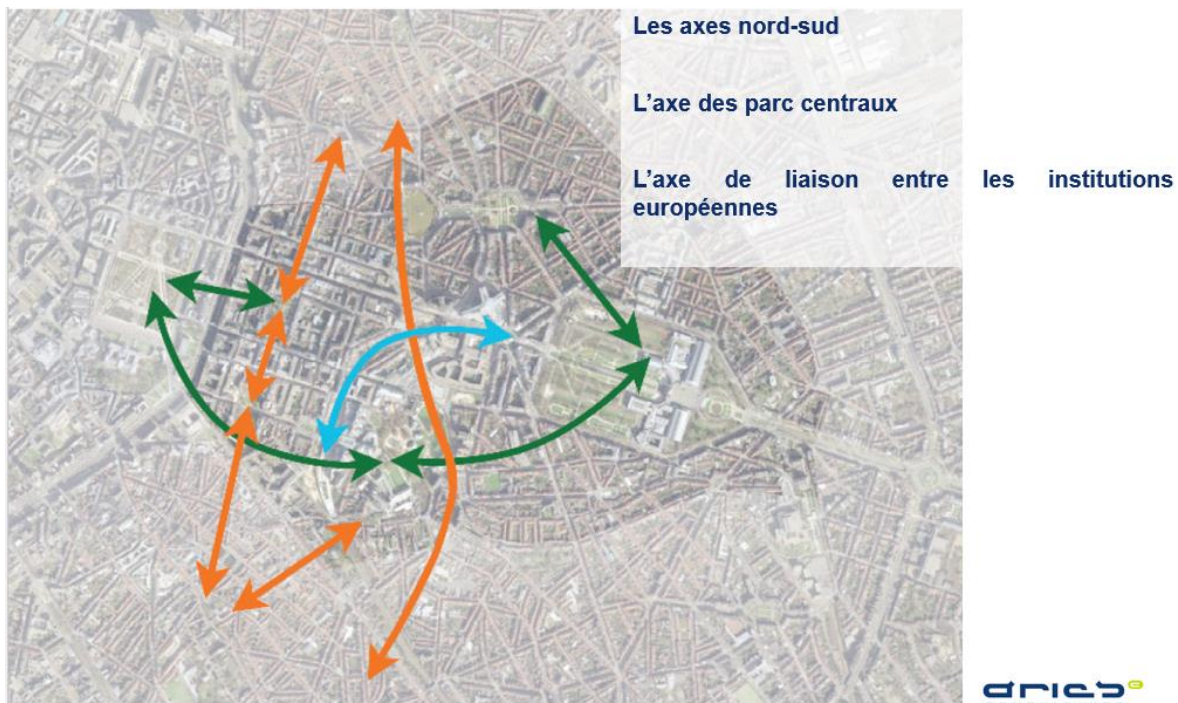
De presentaties van de experts vindt u in de bijlage bij de nota.

3.1. DIAGNOSE VAN DE WAARGENOMEN EVOLUTIES TUSSEN 2008 EN 2021

Samenvatting van de uiteenzetting door Gilles LEDENT – Zie de presentatie in bijlage 1

3.1.1. Herinnering aan de inhoud van het richtschema:

3.1.1.1. 3 ontwikkelingsassen:



1. De assen van noord naar zuid:

> Etterbeeksesteenweg:

- Creatie van woningen + benedenverdiepingen die zijn uitgerust met handelszaken en voorzieningen
- Omvorming van de steenweg tot een stadsboulevard (eigen bedding voor het openbaar vervoer, ruimte voor fietsers (fietspad) en voetgangers)
- Verbinding Wet # Etterbeek met een weinig comfortabel niveaoverschil
- Toegankelijkheid van het multimodale station Schuman (aanleg van een nieuwe toegang via de Etterbeeksesteenweg)
- Creatie van een openbare esplanade voor het Residence Palace
- Het Jean Reyplein bestemmen voor de verlevendiging van de wijk
- De interfaces van het Leopoldpark verbeteren
- Het Jourdanplein aanleggen

> De verbindingen met de wijken van Elsene versterken

- Het orthogonale plan van de Leopoldwijk (Frère-Orbansquare, De Meeûssquare, Luxemburgplein en voormalig station Luxemburg) verbinden met de wijken Matongé - Sint-Bonifatius (Londenplein, park van de Parijsstraat, Sint-Bonifatiusplein, hart van Elsene);
 - De zuidelijke punt van de dreef en de esplanade van het Museum voor Natuurwetenschappen herstructureren in verbinding met de wijken Viaduct-Waver
 - Het concept van de stadsboulevard van de Etterbeeksesteenweg aanpassen aan het gedeelte Gray-Flagey
- > De verbindingen met de wijken van Sint-Joost versterken
- Een nieuwe verbinding tot stand brengen door het huizenblok 130 heen
- 2. De as van de centrale parken**
- > De as van de centrale parken
- De verbindingen verbeteren tussen:
 - o Park van Brussel - Troonplein
 - o Luxemburgplein - Leopoldpark
 - o Leopoldpark - Maalbeekvallei
 - o Leopoldpark - Jubelpark
 - De toegangen tot de parken verbeteren
- 3. De verbindingsas tussen de Europese instellingen**
- > Het Luxemburgplein verbinden met de Schumanrotonde via een sterke as
- ⇒ De tunnelingang Belliard verschuiven
 - Wetenschapsstraat
 - Van Maerlantstraat

3.1.1.2. Naar een Europese ecowijk

De doelstellingen van het richtschema zijn:

- > Vermindering van het globale verkeer met -20% in 2010 (ten opzichte van 1999) (doelstelling van het GewOP)
- > Toepassing van de criteria inzake hoge milieukwaliteit op architecturaal en stedenbouwkundig vlak
- > Toepassing van het criterium inzake energieprestaties met het oog op een vermindering van de BKG

3.1.1.3. Opties op mobiliteitsvlak

- > Aanleg van het multimodale station Brussel-Schuman
- > Aanleg van de toegangen tot het station Brussel-Schuman vanaf de Etterbeeksesteenweg en openstelling tijdens het weekend
- > Verwezenlijking van de GEN-halte Jamblinne de Meux
- > Creatie van een TGV-halte in Brussel-Luxemburg

- > Verbetering van de vervoersverbindingen naar het Europees Parlement en het station Brussel-Luxemburg
- > Schrapping van het doorgaand autoverkeer op de Schumanrotonde
- > Herinrichting van de Belliardstraat
- > Scherpstelling van een parkeerbeleid
- > Prioriteit verlenen aan voetgangers en fietsers

3.1.2. Verwezenlijkingen sinds 2008

1. De grote afzonderlijke 'objecten'

- > Het multimodale station Schuman
- > De spoorwegtunnel Schuman-Josaphat
- > De inrichting van het Leopoldpark
- > De inrichting van het Jubelpark
- > Het Jourdanplein

2. Vooruitgang op het vlak van het delen van het wegennet:

- > De Wetstraat heeft nu drie rijbanen, en dit met het oog op de aanleg van een fietspad
- > Aanleg van het fietspad in de Belliardstraat
- > Aanleg van fietspaden op de Kleine Ring

3. Inrichtingen in verband met de veiligheidsvereisten van de Europese instellingen

- > Schrapping van parkeerplaatsen
- > Privatisering van bepaalde ruimten in de Schumanwijk (Wiertzstraat, binnenplein van het Residence Palace)

4. Gebouwen

Meestal gaat het om (1) grote infrastructuurprojecten, (2) projecten op privédomein, (3) strategische projecten voor de EU, ...

Projecten die een complex openbaar debat vergen omdat ze van invloed zijn op de mobiliteit en de besluitvorming errond gevoelig ligt, blijven vaak onbeantwoord. De kwesties die wel tot een goed einde worden gebracht, worden snel uit het openbare debat gehaald of profiteren van gunstige en uitzonderlijke omstandigheden (bv. de aanleg van het fietspad in de Wetstraat naar aanleiding van de gevolgen van de lockdown).

De situatie in 2021 op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte komt in grote lijnen overeen met die in 2008 en zelfs daarvoor, in 2003. De intensiteit van het autoverkeer is de afgelopen 15 jaar stabiel gebleven, ondanks de zeer goede bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De massale

aanwezigheid van de auto in de openbare ruimte blijft ongewijzigd. Op het vlak van vergroening is geen vooruitgang geboekt, en evenmin op het vlak van de ondoordringbaarheid van de bodems. De luchtkwaliteit is over het algemeen zeer slecht. De geluidsomgeving is erg lawaaierig. De esthetische kwaliteit van de openbare ruimte is middelmatig.

De parkeersituatie is ook niet veranderd. Het aantal parkeerplaatsen in de gebouwen is zeer groot (9.500 plaatsen in de perimeter van het RPA Wet, terwijl het BWLKE er eigenlijk maar 3.000 toestaat). Het lijkt er echter op dat de parkeerplaatsen in de gebouwen minder intensief worden gebruikt dan in 2008. Deze tendens wordt niet waargenomen in de openbare ruimte.

Het grote verschil is het gebruik van de fiets en de zeer sterke groei van het fietsverkeer in Brussel en de Europese wijk (o.a. de as Tervuren-Wet en Kroon-Troon).

Ondanks deze relatieve status quo moet de situatie echter veranderen als wij de aangegane verbintenissen inzake de beperking van broeikasgassen en in het bijzonder CO₂ willen nakomen. We zijn er dus nog lang niet. Of het nu in de wereld, in België of in Brussel is, er zijn overal enorme inspanningen op dit vlak vereist. Europa heeft zich ertoe verbonden tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. België en Brussel sluiten zich ook aan bij die doelstelling. De ambitie is om de CO₂-uitstoot tegen 2050 te delen door 3, of zelfs nog meer, als we mikken op koolstofneutraliteit. En dit binnen 28 jaar! Als we weten dat het vervoer verantwoordelijk is voor ongeveer een derde van de emissies en dat die bijna allemaal het gevolg zijn van de verbranding van fossiele brandstoffen door voertuigen, is het duidelijk dat de kwestie van de aanwezigheid van de auto in Brussel en in de Europese wijk geen onbenullig probleem is. Het valt dan ook moeilijk te begrijpen waarom er niet snel en radicaal maatregelen worden genomen om het gebruik van de auto en dus in de eerste plaats het aantal auto's te beperken.

3.2. LANDSCHAPPEN EN TERRITORIA: WELKE RICHTING GAAN WE UIT? VEGETALISATIE EN WATERBEHEER

Samenvatting van de uiteenzetting door Bas SMET – Zie de presentatie in bijlage 2

Het is mogelijk om in een dichtbevolkte stad groen te planten en kwaliteitsvolle openbare ruimten te creëren die beantwoorden aan de grote uitdagingen op het vlak van de bioklimatologische veerkracht van de territoria. Voor aanplantingen zijn twee zaken cruciaal: grond en water.

De aandacht moet niet langer alleen worden gericht op wat zich boven de grond bevindt, maar zeker ook op wat zich onder de grond bevindt.

De grond vrijmaken om die vruchtbaar te maken. Water opslaan om de grond te irrigeren. Planten zodra het mogelijk is. De natuurlijke landschappen in de verf zetten: de Maalbeekvallei in de noord-zuidas, de bestaande relaties tussen de parken volgens de oost-westas.



3.3. TACTISCH URBANISME - NIEUWE GEBRUIKSVORMEN, NIEUW GEDEELD GEBRUIK

Samenvatting van de uiteenzetting door Christophe MERCIER - Zie de presentatie in bijlage 3

Tactisch urbanisme grijpt in op kleine schaal, in de details van een interventie die gericht is op de behoeften van de gebruikers van de openbare ruimte. Dit vereist een tijd van luisteren en delen, zo mogelijk van gezamenlijke creatie tussen de stedenbouwkundigen en de bewoners.

De interventies zijn erop gericht het gebruik te transformeren door in te spelen op een nieuwe, verschoven perceptie, zodat meer gebruikers die op meer verschillende manieren gebruik maken van de ruimte en die tot verschillende leeftijdscategorieën behoren, erin worden opgenomen.

De ingrepen veranderen de openbare ruimte door te voorzien in nieuwe plekken vol natuur, rustplaatsen, een rustgevende sfeer en esthetische kwaliteit. Er worden tal van voorbeelden van inrichtingen in Brussel en elders voorgesteld.

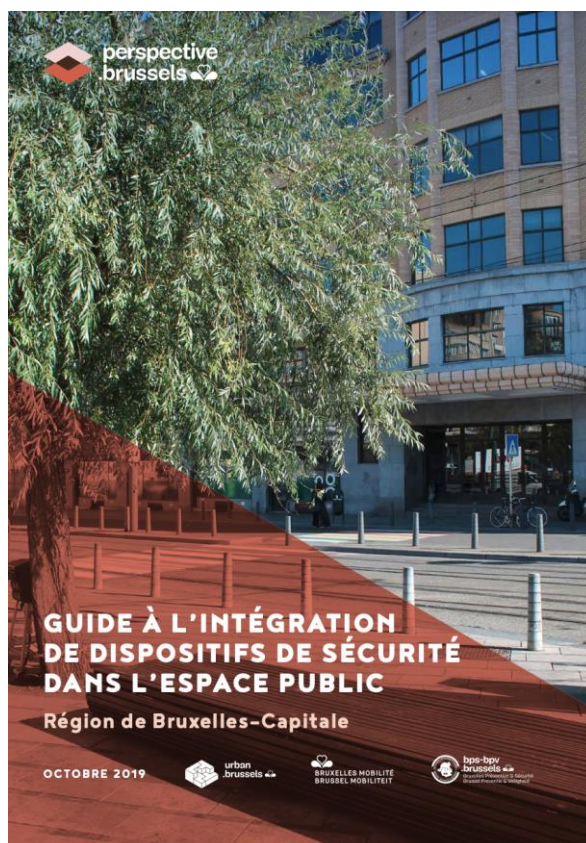


3.4. GEWESTELIJKE PROJECTEN DIE AAN DE GANG OF IN VOORBEREIDING ZIJN

Samenvatting van de uiteenzetting door Davide PINTO – Zie de presentatie in bijlage 3

Drie projecten worden gepresenteerd: de inrichting van de Schumanruimte, de Wetstraat en de Belliardstraat.

Voor deze verschillende projecten presenteert Brussel Mobiliteit de vooruitgang, de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de bestaande toestand op het gebied van mobiliteit en de organisatie van de openbare ruimte.



3.5. STEDENBOUW EN VEILIGHEID - DE DIMENSIE 'VEILIGHEID' IN DE AANLEG VAN DE EUROPESE WIJK

Samenvatting van de uiteenzetting door Benoit MORITZ - Zie de presentatie in bijlage 4

Sinds de jaren negentig merken we in de Europese steden een hernieuwde belangstelling voor de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimten, in het bijzonder door de aandacht die uitgaat naar gebruiks- en mobiliteitskwesties, maar ook naar esthetiek en compositie.

Na de aanslagen met voertuigen vol explosieven of ramvoertuigen in verschillende Europese steden (Oslo - 2011, Nice - 2016, Berlijn - 2016, Londen - 2017) is sindsdien bijzondere aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte, omdat die door middel van specifieke inrichtingen kan bijdragen tot de bescherming van mensen. Er vindt dus een verschuiving plaats van de veiligheidsvoorzieningen, die aanvankelijk in de te beschermen gebouwen waren geïntegreerd, naar de openbare ruimte, die nu ook als eerste beschermingsniveau, of filter, fungeert.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet deze tendens zich vooral voor in de Europese wijk, waar sprake is van een zeer sterke concentratie van besluitvormingsplaatsen en bijbehorende functies en programma's. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is wellicht de regelrechte afsluiting van de Wiertzstraat voor het verkeer en de installatie van fysieke voorzieningen om aanslagen met ramvoertuigen te voorkomen. Een andere, meer tijdelijke vorm is de instelling van een veiligheidsperimeter die de Schumanrotonde en de omgeving ervan ter gelegenheid van de Europese topontmoetingen gewoon ontoegankelijk maakt.

Deze beperking leidt tot een paradoxale situatie in de Europese wijk, waar de wens bestaat voor meer openbare ruimten die door iedereen kunnen worden toegeëigend. Dit streven moet nu worden afgewogen tegen een toenemende behoefte om deze openbare ruimten te beveiligen door er fysieke voorzieningen in op te nemen die bestand zijn tegen schokken en aanvallen. In dit verband is het interessant te kijken naar de aard van de inrichtingen in de openbare ruimte die tot stand zijn gekomen in het kader van de projecten ter uitvoering van het SPW (Stadsproject Wet). Ze hebben meteen volop ingezet op diverse beschermingsobjecten en -hulpmiddelen die elk gebruik ervan belemmeren: plantenbakken, fietsstallingen, betonblokken enz. Het ontwerp van de Schumanrotonde is een treffend voorbeeld: de rotonde werd aanvankelijk, ten tijde van de wedstrijd, ontworpen als een grote doorlopende open ruimte met een luifel, maar wordt in de uiteindelijk te realiseren versie doorsneden door een grote beschermende bank die de geometrie van de luifel volgt en die de mensen moet beschermen tegen een eventuele indringing met een ramvoertuig.

Om te voorkomen dat de openbare ruimte in de Europese wijk wordt gereduceerd tot een ruimte van verkeersstromen en tot openbare verblijfsruimten vol met materiële hulpmiddelen, is het noodzakelijk inrichtingen te ontwerpen waarin deze beperking vanaf het begin van het ontwerp van de projecten is geïntegreerd.

In dit verband heeft perspective een interessant initiatief genomen door de publicatie in 2019 van een 'Gids voor de integratie van veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte', met daarin tal van interessante beschouwingen over dit onderwerp.

In de gids worden verschillende aanbevelingen gedaan, met name het beginsel van 'dubbel gebruik', dat inhoudt dat elke veiligheidsvoorziening, om te kunnen worden geïntegreerd, minimaal twee functies moet vervullen: een beschermende functie en een verwante functie, zoals het dienen als bank, als ruimte die bevorderlijk is voor de begroeiing van de bodem, een voorziening om grond of water vast te houden, enz. Er zijn heel wat aanbevelingen en er worden uiteenlopende voorbeelden van goede praktijken in geïllustreerd.

Idealiter zou deze gids de bestekken van wedstrijden en procedures voor overheidsopdrachten voor elk project voor de aanleg van de openbare ruimte in de Europese wijk moeten vergezellen.



4. SAMENVATTING VAN DE RONDETAfels

4.1. VASTSTELLINGEN

4.1.1. Verbindingen

Alles wordt in het werk gesteld om van en naar het stadscentrum te komen en te gaan, meestal met de auto. Het betreft de oost-westas, die de belangrijkste verkeersstromen wegleidt (Wetstraat, Belliardstraat). De andere wegen van oost naar west stuiten in het westen op de Kleine Ring (Jozef II-straat, Guimardstraat) of op gebouwen die een gemakkelijke doorgang verhinderen (het Paleis der Academieën voor de Luxemburgstraat en de Montoyerstraat, neutrale zone van de Zinnerstraat tegenover de Guimardstraat).

In het oosten worden de barrières gevormd door de spoorweg en de grote vrijstaande gebouwen in de vallei: Berlaymont, Justus Lipsius, Residence Palace, Europees Parlement, ...

Sommige straten zijn tijdelijk (topontmoetingen) of permanent (Wiertzstraat) geprivatiseerd.

De noord-zuidverbindingen zijn evenmin gemakkelijk. Het valt niet mee om de Belliardstraat en de Wetstraat over te steken. Enkele nuttige verbindingen ontbreken (kruising van het huizenblok 130 in het verlengde van de Philippe Le Bonstraat).

4.1.2. De grote openbare ruimten

De parken worden intensief gebruikt. Dit geldt in het bijzonder voor het Jubelpark, waar tal van uiteenlopende en zeer intensieve activiteiten plaatsvinden. Ook het Leopoldpark wordt drukbezocht, net als de parken in de wijk van de Squares.

Andere openbare ruimten functioneren niet naar behoren. Het Jean Reyplein, dat volledig verhard is, slaagt er niet in leven te brengen in de wijk. Het wordt beschouwd als een barrière voor de verplaatsingen te voet en per fiets. De Schuman rotonde is niet veel meer dan een kogelgewricht voor het gemotoriseerd verkeer.

De tussenruimten, die een nuttige aanvulling vormen op de rol van de grote parken, worden niet voldoende benut.

De De Meeûssquare en de Frère-Orbansquare komen niet tot hun recht door het te grote aantal parkeerplaatsen in de omgeving. De aanplantingen moeten opnieuw worden geëvalueerd om ze aantrekkelijker te maken.

4.1.3. De Leopoldwijk

Het orthogonale raster van de Leopoldwijk vormt een dambord dat momenteel niet echt tot zijn recht komt. Dit is vooral te wijten aan de massale aanwezigheid van de auto in de wijk. Parkeren langs de openbare weg staat ter discussie. Kunnen we het terugdringen? Kunnen we in parkeerplaatsen voorzien

in de gebouwen? Door de rijweg vrij te maken van parkeerplaatsen, wordt waardevolle ruimte gewonnen voor actieve verplaatsingen en voor vergroening.

De behoefte aan verkeersluwe buurten komt duidelijk tot uiting.

De openstelling van de benedenverdiepingen voor plaatselijke winkels, diensten en voorzieningen is een van de vastgestelde tekortkomingen.

De voetgangerszone op het Luxemburgplein is een project dat in deze geest moet worden voortgezet. Good Move en het Veiligheidsplan zijn tools die deze doelstelling schragen.

De creatie van super-huizenblokken (cf. Barcelona) lijkt een zeer geschikte ontwikkelingspiste. Die regeling heeft Barcelona in staat gesteld het autoverkeer terug te dringen en het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer te doen toenemen, terwijl tegelijkertijd de gezelligheid van de openbare ruimte en de levenskwaliteit in de betrokken wijken aanzienlijk zijn verbeterd.

Het lijkt erop dat er weinig nutsvoorzieningen zijn in de wegen van de Leopoldwijk (analyse van de ondergrond aan de gang bij de Stad Brussel), wat het gemakkelijker maakt om aanplantingen te overwegen.

4.1.4. Parkeren

Bovengronds parkeren van auto's, in de openbare ruimte, neemt te veel ruimte in. Een deel van die parkeerplaatsen moet verdwijnen ten gunste van andere gebruiksvormen. Fietsparkeren op straat daarentegen maakt het fietsgebruik zichtbaar en is verenigbaar met de doelstelling om de openbare ruimte te vergroenen.

Parkeerplaatsen zijn massaal aanwezig in de gebouwen. De toepassing van het BWLKE vereist een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Zou een deel van dit parkeeroverschot beschikbaar kunnen worden voor voertuigen die momenteel in de openbare ruimte geparkeerd staan? Met name voor de behoeften van de omwonenden die momenteel in de wijk wonen of van toekomstige bewoners?

Deze ruimten zouden ook plaats kunnen bieden aan fiets- en motorparkeerplaatsen om de druk van het fietsparkeren op de openbare ruimte te beperken. Dit zou ook vergroening in de hand werken.

4.1.5. Autoverkeer

De wijk staat onder druk. Het doorgaand verkeer en, in mindere mate, het bestemmingsverkeer naar de parkings, veroorzaken grote overlast die reeds lang wordt vastgesteld en waarvoor geen duidelijke oplossing bestaat.

De voorstellen van het richtschema om het bovengronds verkeer op de Schumanrotonde weg te halen en naar de Wettunnel af te leiden, zullen niet worden uitgevoerd. Het huidige project voor de heraanleg van de Schumanrotonde doet vrezen voor de verschuiving van het verkeer naar de wijken.

Iedereen is het erover eens dat het verkeer in de Europese wijk drastisch moet worden teruggedrongen, maar het is ook duidelijk dat die vermindering moet worden doorgevoerd op de schaal van het Gewest, of zelfs van de metropool. De vermindering van de broeikasgasemissies van het vervoer vergt krachtige maatregelen op dit gebied, die verder reiken dan de perimeter van de Europese wijk. De behandeling van de toegangen tot de stad, de stadstol of de kilometerheffing zijn acties die moeten worden uitgevoerd

om ontwikkelingen zoals het Schumanplein, de vermindering van het verkeer op de Wetstraat en de Belliardstraat te begeleiden.

Tijdens topontmoetingen, wanneer de Schumanrotonde ontoegankelijk is, wordt het verkeer reeds verplaatst naar de noord-zuidas, met name naar de Etterbeeksesteenweg. Veel verkeer tussen de wijken verloopt via deze weg, die ook een grotere rol moet spelen voor actieve verplaatsingen en voor de verplaatsingen van het openbaar vervoer.

De uitvoering van een verkeersplan lijkt noodzakelijk om de doelstellingen en uit te voeren acties te verduidelijken. De vraag wordt gesteld of er een mobiliteitsstudie moet worden uitgevoerd die rekening houdt met de bereikbaarheid per auto van de kantoorgebouwen om een nieuwe visie op mobiliteit te rechtvaardigen.

4.1.6. Fietsverkeer

De verplaatsingen met de fiets nemen voortdurend sterk toe. Met deze tendens, die vooral in de Europese wijk zeer uitgesproken is, moet rekening worden gehouden. De toegangen tot de wijk moeten worden verbeterd (assen Tervuren, Gray- Etterbeek, Oudergem, Kroon-Troon, Belliard).

Binnen de wijk is het verkeer noch comfortabel, noch veilig. Er zijn veel conflicten tussen vervoerswijzen: fiets vs. voetganger, fiets vs. auto, fiets vs. bus. Deze moeilijkheden houden hoofdzakelijk verband met het gebrek aan wegruimte om een veilig en comfortabel traject tot stand te brengen.

De voetgangers- en fietsersbrug ter studie om het Parlement via de Esplanade Solidarnosc en de bermen van de spoorweg te verbinden met de Commissie (Schuman), is een oplossing die doeltreffend wordt geacht om de gewenste doelstelling te bereiken, namelijk beide Europese centra met elkaar te verbinden. Het doorkruisen van bewoonde wijken (Toulousestraat) heeft echter grote gevolgen voor de omwonenden, die toch al veel druk ervaren door de aanwezigheid van de Europese instellingen. Deze voetgangersbrug lost het probleem van de oversteek van de Belliardstraat niet op. Om deze redenen moeten alternatieven voor of aanvullingen op de voetgangersbrug worden bestudeerd om trajecten in de openbare ruimte aan te bieden.

De European Union Cycling Group doet concrete voorstellen voor het fietsen in de Europese wijk in een nota getiteld 'Voorgestelde inrichtingen ter bevordering van het gebruik van de fiets in de Europese wijk'.

4.1.7. Voetgangersverkeer

De vaststellingen betreffende de fietsers zijn in het algemeen ook van toepassing op het voetgangersverkeer. De wijk is niet erg uitnodigend en de plaats die aan de voetgangers wordt toebedeeld, is niet goed, noch qua kwaliteit, noch qua kwantiteit.

4.1.8. Vegetalisatie en waterbeheer

Vegetalisatie van de wijk is wenselijk. De Leopoldwijk en de vallei van de Maalbeek vertonen een aanzienlijk gebrek aan plantengroei.

De Maalbeekvallei wordt vaak overstroomd (Etterbeeksesteenweg, Graystraat, enz.). Er moet worden overwogen de vallei minder ondoordringbaar te maken en te zorgen voor passende begroeiing.

4.1.9. Veiligheid

De veiligheidsperimeter wordt momenteel op een niet-geïntegreerde en niet erg uitnodigende manier toegepast. De tijdelijke voorzieningen zijn van het 'oorlogstype' (Friese ruiters, prikkeldraad, betonblokken, enz.). Er wordt gewezen op de noodzaak om de aanwezigheid (niet de doeltreffendheid) van veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte te verminderen, met name door het principe van dubbel gebruik (veiligheid en aangename sfeer/ecosysteemfunctie) in acht te nemen. Zou een voetgangerszone in dat gebied doeltreffend zijn?

De huidige trend is om de veiligheidsperimeter te vergroten door buiten de perimeter voorafgaande beveiligingsmaatregelen in te voeren.

4.1.10. Stedelijk leven

Er is een groot contrast tussen de overmatige drukte van het Jubelpark, het Leopoldpark en de Squares en de verlatenheid van deze plaatsen buiten de werkuren.

Bepaalde plaatsen zijn nochtans erg actief. Dit zou kunnen worden versterkt.

De functiegemengdheid in de gebouwen met de activering van de benedenverdiepingen is een stap in de goede richting.

Het Berlaymontgebouw zou zich meer moeten openstellen voor het publiek en voor bezoekers.

Langs de Etterbeeksesteenweg zijn er te weinig handelszaken.

De Europese wijk biedt plaats aan gemeenschappen op een zeer discrete manier (Joodse gemeenschap, Aramese gemeenschap). Deze culturele rijkdom zou nog beter kunnen worden benut.

De hallen die thans door de gebouwen van het Jubelpark worden aangeboden, bieden potentieel, dat moet worden bestudeerd en ter discussie gesteld. Ze bieden al plaats aan terugkerende en feestelijke activiteiten. Deze ruimten zouden nuttig kunnen zijn voor andere activiteiten, onder meer op erg warme dagen, omdat ze schaduw en luchtige ruimten bieden.

5. BIJLAGEN

5.1. BIJLAGE 1: DIAGNOSE VAN DE WAARGENOMEN EVOLUTIES TUSSEN 2008 EN 2021

5.2. BIJLAGE 2: LANDSCHAPPEN EN TERRITORIA: WELKE RICHTING GAAN WE UIT? VEGETALISATIE EN WATERBEHEER

5.3. BIJLAGE 3: TACTISCH URBANISME - NIEUWE GEBRUIKSVORMEN, NIEUW GEDEELD GEBRUIK

5.4. BIJLAGE 4: GEWESTELIJKE PROJECTEN DIE AAN DE GANG OF IN VOORBEREIDING ZIJN

5.5. BIJLAGE 5: STEDENBOUW EN VEILIGHEID - DE DIMENSIE 'VEILIGHEID' IN DE AANLEG VAN DE EUROPESE WIJK