

HERRMANN-DEBROUX

RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

JANUARI 2022

STUDIE UITGEVOERD DOOR

ORG Urbanism & Architecture – D'ICI LÀ Paris - Sweco Belgium nv – ARIES Consultants SA – Common Ground
voor de Directie Territoriale Strategie, perspective.brussels

COVERFOTO

© Jonathan Ortegat

LAY-OUT

Tipik

CONTACT

herrmann-debroux@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Antoine de Borman, Directeur-generaal van perspective.brussels – Naamsestraat 59, 1000 BRUSSEL.

De hier gepresenteerde resultaten zijn slechts ter informatie. Ze hebben geen juridisch karakter.

Reproductie toegestaan op voorwaarde van bronvermelding

© 2022 perspective.brussels

D/2022/14.054/05

HERRMANN-DEBROUX

RICHTPLAN VAN AANLEG

Strategisch & verordenend luik

JANUARI 2022



INHOUD

STRATEGISCH LUIK	7
1. TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN	9
1.A. Algemene doelstellingen van het project	9
1.B. Totaalvisie - de stadstoegang herwaarderen	11
1.B.1. Territoriale verankering – bevestiging van de doorkruiste landschappen	14
1.B.2. Structuur – een raamwerk van publieke ruimten	20
1.B.3. Verstedelijking – vervollediging van de stad en/of correctie van de randen	28
1.B.4. Transversaliteit – verbindende publieke ruimten	34
1.C. Mobiliteitsstrategie	38
1.C.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen	38
1.C.2. Herinnering aan de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal	40
1.C.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA	42
1.C.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer	42
1.C.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer	44
1.C.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur	50
1.C.3.4. Parkeren	64
2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE	69
2.1. Site 1: Delta	75
2.1.A. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool	78
2.1.B. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen	82
2.1.C. Jules Cockxstraat	85
2.1.D. Jules Cockxwijk	86
2.1.E. Ruimte Michiels	93
2.2. Site 2: Driehoek	99
2.2.A. Park van Lijn L26	102
2.2.B. Parkway	104
2.2.C. Stadswijk met activiteiten en woningen	106
2.3. Site 3: Beaulieu	113
2.3.A. Beaulieuplein	116
2.3.B. Park van de oude spoorlijn	118
2.3.C. Voorplein van de kantoor- en woonwijk	120
2.3.D. Kantoor- en woonwijk	123
2.3.E. Watermaal viaduct	131
2.4. Site 4: Demey	137
2.4.A. Stadspark Demey	140
2.4.B. Voorplein Demey	142
2.4.C. Stadscentrum met woningen en handelszaken	144
2.4.D. Oversteekplaats Pinoyplein	149
2.5. Site 5: Herrmann-Debroux	155
2.5.A. Herrmann-Debrouxplein	158
2.5.B. Voorplein van her Bergojepark	162
2.6. Site 6: Stadion-Adeps	169
2.7. Site 7: Zoniënwood	181
VERORDENEND LUIK	187
Grafische voorschriften	189
Schriftelijke voorschriften	189



STRATEGISCH LUIK

De tekst van het strategisch luik wordt aangevuld met commentaren, illustraties en architecturale referenties, die louter dienen ter illustratie en als voorbeeld. Aanbevelingen en nuttige referenties kunnen de geest van de tekst van het strategisch luik verduidelijken voor de lezer. Deze elementen mogen de planologische of stedenbouwkundige stappen en procedures niet beïnvloeden.

Dit document schetst de strategische visie op de stedelijke en landschappelijke inschrijving van de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 en de strategische principes voor de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen.

Het document bestaat uit twee grote hoofdstukken:

Het eerste hoofdstuk (Totaalvisie - Ambities, pagina 9) beschrijft de vier grote ambities van het RPA voor de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen. Deze ambities worden individueel voorgesteld en toegelicht op niveau van het hele RPA. De doelstellingen van het RPA worden beschreven volgens de verschillende thema's.

Dit hoofdstuk behandelt verder de oriëntaties die in het RPA werden gekozen voor de mobiliteitsstrategie die de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta moet mogelijk maken en bevorderen.

Het tweede hoofdstuk (Strategische opties per site, pagina 69) beschrijft de principes die gevolgd moeten worden bij ontwikkeling van de terreinen die grenzen aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta.

De perimeter van het strategisch luik verschilt van die van het verordenend luik. Aangezien het gaat om een mobiliteitsstrategie, moet het strategisch luik een groter grondgebied beslaan en met name de doorsteek van de E411 door het Zoniënwoud omvatten, terwijl er voor dit tracé geen verandering van de regelgeving vereist is.

1. TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN

1.A. ALGEMENE DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

De levenskwaliteit verbeteren

De levenskwaliteit in de wijken is een belangrijk aandachtspunt van het Gewest. Het RPA sluit hier mooi bij aan doordat het een verbetering van de levenskwaliteit in de wijken tot doel heeft. Dat vraagt om een matiging en vermindering van het verkeer op de E411 en past dus in de meer globale doelstelling van de Regering om het autoverkeer en de impact ervan op de levenskwaliteit en de veiligheid te verminderen in het hele gewest (met name in het kader van het Good Move-plan). De gewestelijke doelstelling is de doordringbaarheid voor het verkeer te verminderen in het hele gewest door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer dat de stad inrijdt te controleren). De middelen om dat doel te bereiken zijn vrij duidelijk: vermindering van de capaciteit, verbetering van de efficiëntie van de actieve modi en het openbaar vervoer, herinrichting van het Leonardkruispunt om bij de inrichting en signalisatie de ringwegen te bevorderen en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring, creëren van een knooppunt met een goede aansluiting op een openbaarvervoernet met een hoog dienstniveau die de verbinding maakt met het stadscentrum, bevorderen van de modal shift enz. Maar deze middelen moeten gekwalificeerd worden en een ruimtelijke dimensie krijgen. Het RPA kan worden beschouwd als een actieplan dat begeleidt, formaliseert, kwalitatief oriënteert, keuzes maakt en ervoor zorgt dat de acties coherent zijn met deze doelstelling, waarbij ook rekening wordt gehouden met de lopende projecten.

De herkwalificatie van de infrastructuur is een van deze kwalificerende acties. De bedoeling is om de nauwe band die er altijd geweest is tussen stadsontwikkeling en infrastructuur terug te vinden. Er wordt een nieuwe figuur voorgesteld die mobiliteit, landschap en stadsontwikkeling samenbrengt, zodat de infrastructuur weer een belangrijke rol kan spelen in de verduidelijking van het bestaande weefsel en de toekomstige projecten.

Van weginfrastructuur naar kwalificerende landschappelijke infrastructuur

De herkalibrering van de E411 beoogt een verandering van het statuut van deze infrastructuur. Het doel is een dialoog tot stand te brengen tussen de infrastructuur en de stedelijke ruimte. De infrastructuur mag niet meer louter beschouwd worden als een weginfrastructuur, maar moet gezien worden als een multimodale landschappelijke infrastructuur die op lokaal niveau banden smeedt, doorlopende ruimten vrijmaakt voor de vegetatie, de actieve modi en het openbaar vervoer en daarbij het wegverkeer optimaliseert en matigt.

Afstappen van een lineair ontwerp langs de infrastructuur en kijken naar overkoepelende lokale logica's

De herkwalificatie van de E411 is de gelegenheid om niet meer alleen te kijken naar de lineaire logica's die samenhangen met de infrastructuur, maar ook naar de transversale aspecten. De herkalibrering van de infrastructuur en de ontwikkelingsprojecten moeten het mogelijk maken transversale landschappelijke en programmatorische continuïteiten en coherenties te ontdekken of te ontwikkelen. Zij worden momenteel belemmerd door de rijstroken, de hellingbanen van de viaducten en de grondinname van de bovengrondse metro.

Aanzet tot stad

De globale ambitie die richting geeft aan de stedelijke ontwikkelingen bestaat erin om van logica's op suburbaan niveau die enkele huidige ontwikkelingen kenmerken, over te stappen naar logica's op meer stedelijk niveau. Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het RPA een programmatorische en sociale mix creëren (door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen) en bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De stadsontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschappelijke infrastructuur

Deze ontwikkelingen zijn gericht op de nieuwe landschappelijke infrastructuur die wordt voorgesteld. De bedoeling is om de landschappelijke relaties te versterken die worden ingevoerd door de stedelijke ontwikkelingen die de grenzen ervan versterken, ze activeren en duidelijk definiëren. Bij de stadsontwikkeling komt het er ook op aan om de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk af te bakenen. Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

De programma's bundelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten

In samenhang met het streven naar minder verkeer wil het RPA programma's ontwikkelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten, vooral in de gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De bedoeling is om landschappelijke en programmatorische figuren te creëren die een eigen identiteit hebben maar goed geïntegreerd zijn in hun wijk.

Opportunistische strategie - flexibele fasering

Radicale veranderingen realiseren op korte en middellange termijn is een sterk streven van het RPA. De afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct volstaat niet om de infrastructuur over het hele traject te herkwalficeren. Door bepaalde delen te herkalibreren kan van bij de eerste ingrepen een kwaliteitsvolle publieke ruimte worden gecreëerd, als voorbode van de veranderingen die op langere termijn op grote schaal zullen worden gerealiseerd. Het RPA past in het perspectief van een (nader te bepalen) fasering zodat ontwikkelingen die tot een substantiële toename van het aantal verplaatsingen kunnen leiden (zonder ad-hoc mobiliteitsoplossing), pas mogen worden toegestaan nadat de wegeninfrastructuur is bijgestuurd (oa met een parkeeraanbod buiten de openbare weg) en openbaar vervoer en infrastructuur voor actieve modi operationeel zijn, zodat ze een stimulerende rol kunnen vervullen bij de modale verschuiving in overeenstemming met de mobiliteitsvisie die het RPA en het Brussels Gewest uitdragen.

1.B. TOTAALVISIE - DE STADSTOEGANG HERWAARDEREN

De strategische visie van het RPA voor het gebied van de E411 wordt gedetailleerd beschreven op basis van de vier grote ambities:

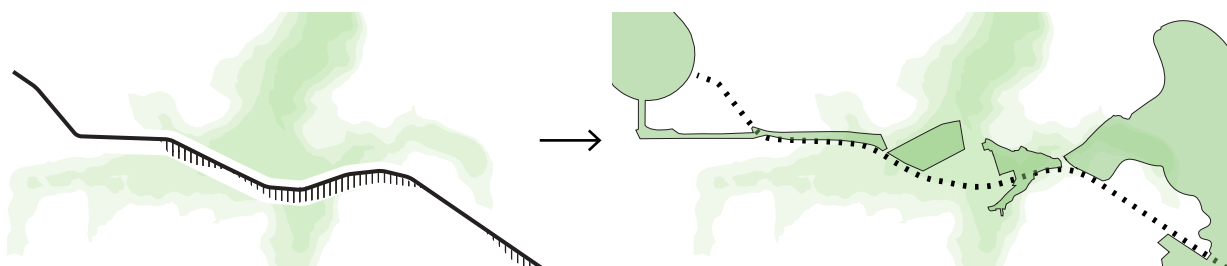
- › territoriale verankering,
- › structuur,
- › verstedelijking,
- › transversaliteiten.

Bij elke ambitie hoort een kaart met de ruimtelijke voorstelling op schaal van het RPA.

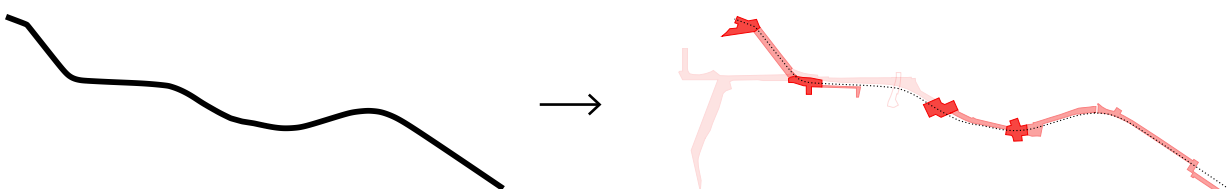
Een begeleidende tekst bij deze kaarten en schema's maken de oriëntaties en strategische doelstellingen van elk van deze ambities binnen het RPA duidelijk.

In het RPA wordt een onderscheid gemaakt tussen oppervlakken en vectoren. Oppervlakken zijn duidelijk afgebakende strategische ruimten waaraan specifieke kwaliteiten zijn verbonden. Vectoren zijn verhoudingen of strategische banden die moeten worden versterkt of gecreëerd, naargelang hun bijzonderheden.

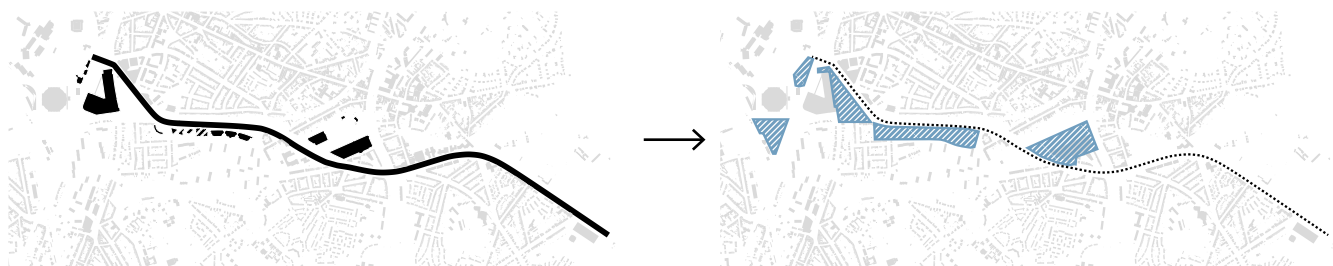
Territoriale verankering: bevestiging van de doorkruiste landschappen



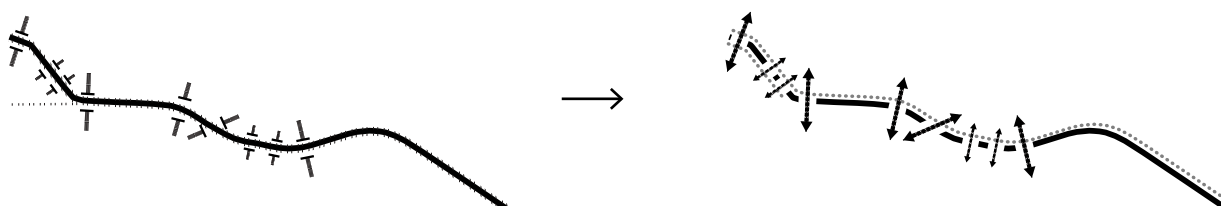
Structuur: een raamwerk van publieke ruimten



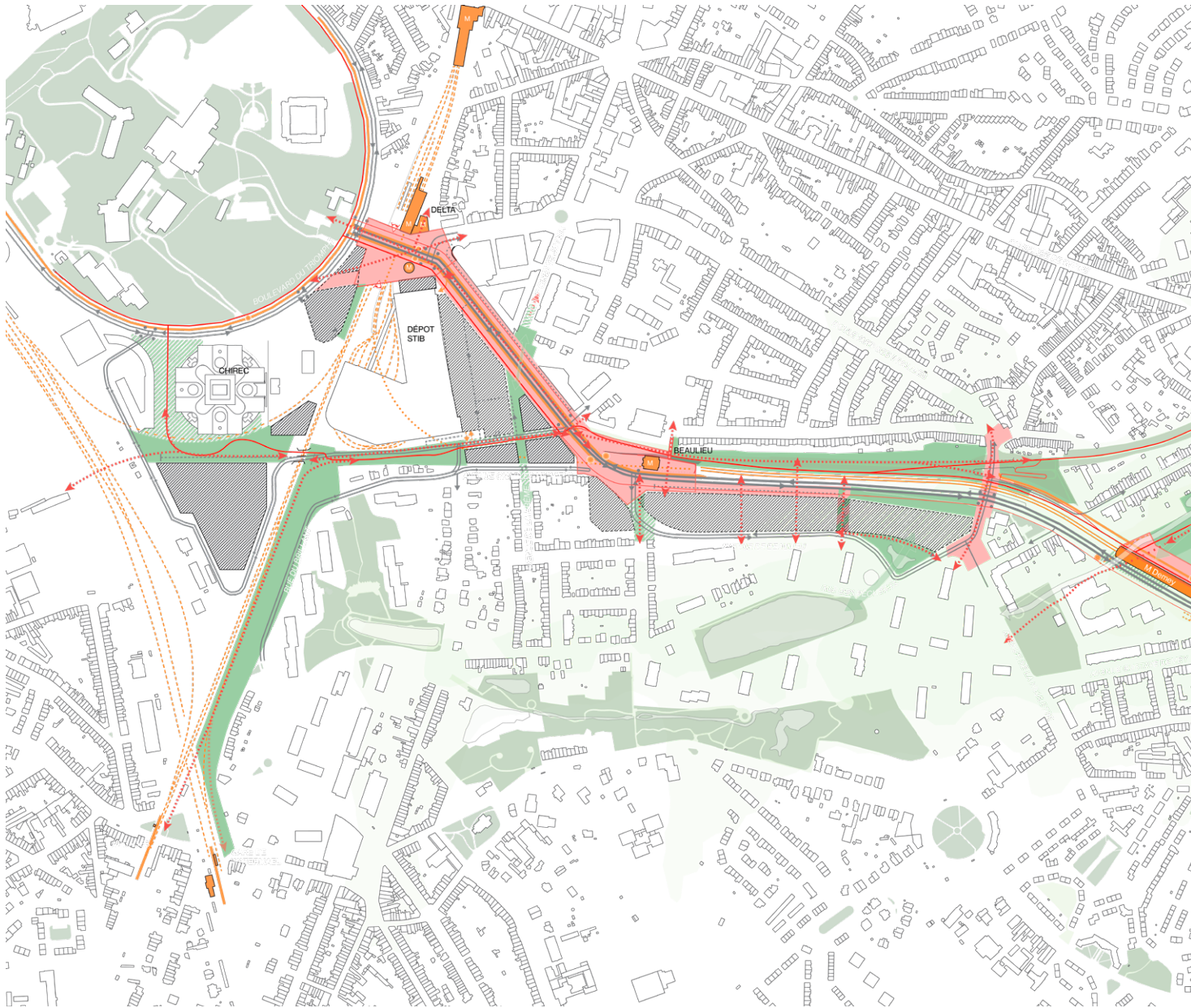
Verstedelijking: aanvullen van de stad en/of correctie van de randen



Transversaliteit: verbindende publieke ruimten



Synthese

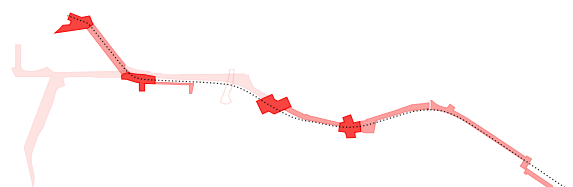
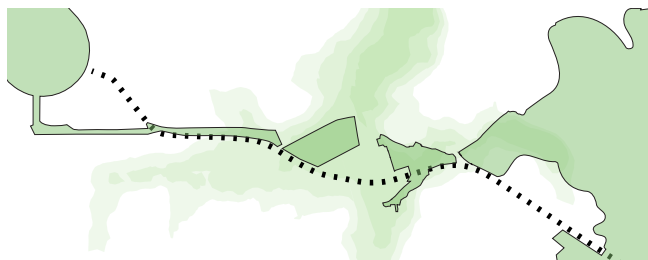


Territoriale verankering: Bepfestiging van de doorkruiste landschappen

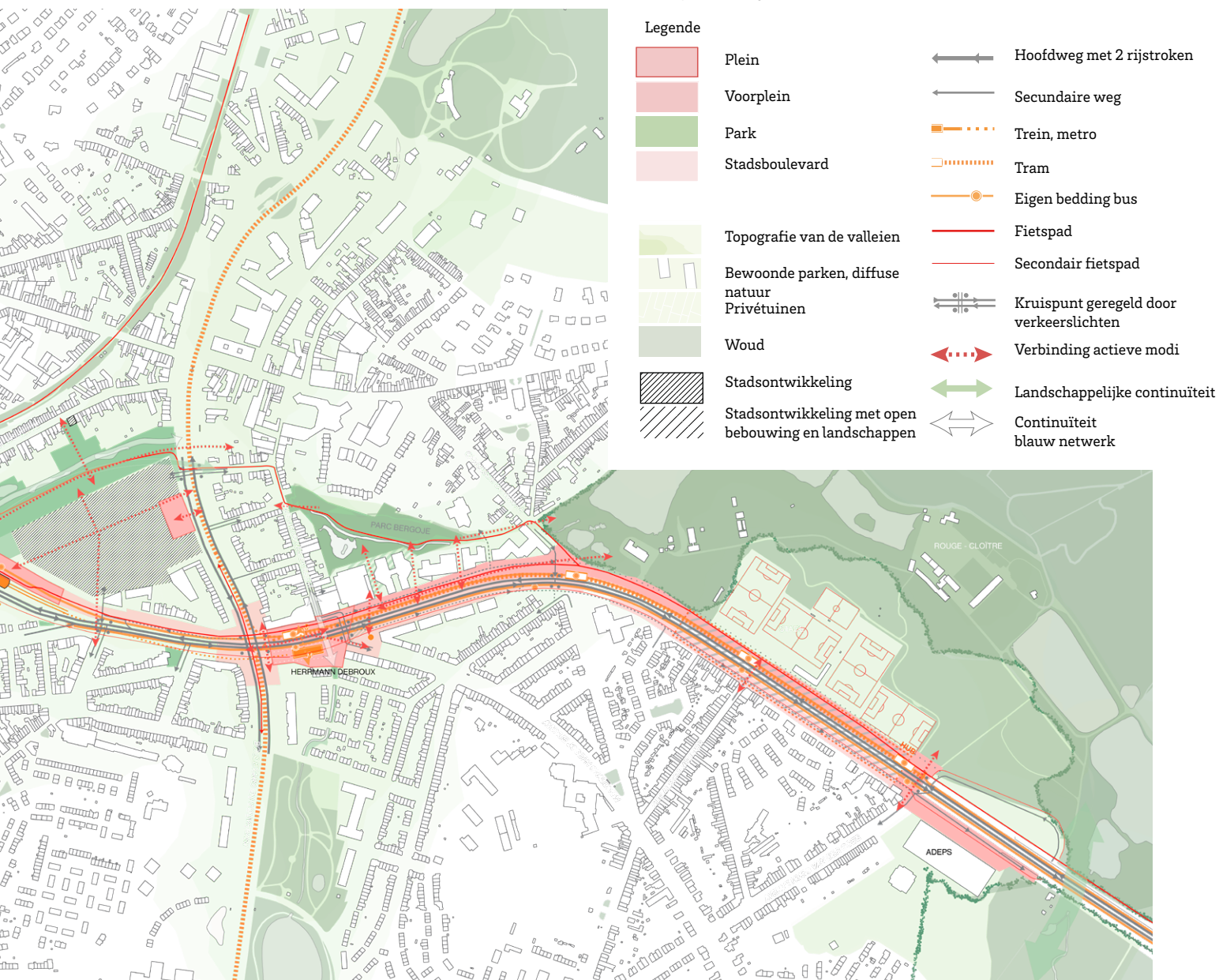
Het stadstoegangsgebied van de E411 wordt gekenmerkt door een bundel lineaire wegen die zich volledig onttrekt aan de omstandigheden en eigenschappen van het gebied dat deze wegen doorkruisen en fragmenteren. Het RPA heeft tot doel de bestaande landschappelijke structuren te versterken en het landschap van de infrastructuur om te vormen tot een verbindend landschap, steunend op de geografie en de inrichting van structurerende transversale figuren.

Structuur: een raamwerk van publieke ruimten

Het RPA beoogt door een raamwerk van publieke ruimten een nieuwe stedelijke structuur te genereren op ruimten die worden gewonnen van de infrastructuur. De uitdaging bestaat erin een bemazing te creëren die de lokale contexten en de gewestelijke omvang van de stadstoegang op elkaar afstemt en ondersteunt. Deze publieke ruimten beantwoorden aan het schrijnende gebrek aan kwaliteitsvolle ruimten langs de E411. Ze verbeteren de leefomgeving en genereren continuïteiten en centrale plaatsen in deze gefragmenteerde stedelijke omgeving.

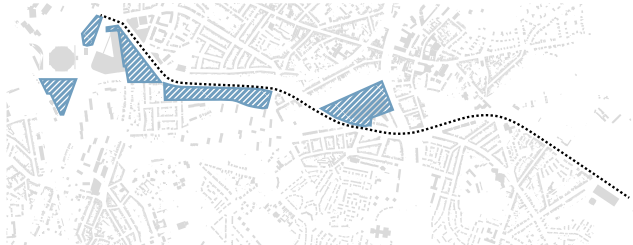


Strategische synthesekaart van het RPA



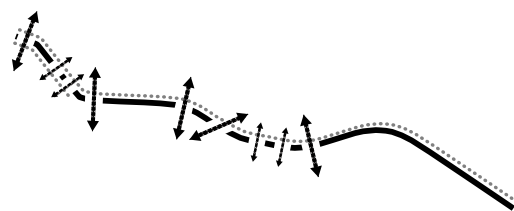
Verstedelijking: aanvulling van de stad en/of correctie van de randen

Het bebouwde landschap langs de E411 wordt nu gekenmerkt door een zekere fragmentering, suburbane elementen en monofunctionaliteit. Een doelstelling van het RPA bestaat erin om een stedenbouwkundig totaal kader te creëren waarbij de bebouwing wordt geïntegreerd in een stedelijke en coherente logica, gearticuleerd rond publieke en landschappelijke ruimten die zijn verbonden aan de her kwalificatie van de infrastructuur, teneinde een bebouwd kader te creëren van actieve gevels rond deze nieuwe ruimten, de wijken met elkaar te verbinden en een actief stedelijk leven op gang te brengen.



Transversaliteit: verbindende publieke ruimten

De E411 vormt nu een breuk met het omliggende gebied. Het RPA heeft dan ook tot doel coherenties en continuïteiten te vinden en te ontwikkelen die de infrastructuur overkoepelen. Door te zorgen voor meer en gevarieerdere verbindingen, zowel aan weerszijden van de E411 als naast deze verkeersader, wil het RPA op lokale en supralokale schaal banden scheppen en de leefomgeving en manier waarop deze gebruikt wordt, duurzaam veranderen.



1.B.1. Territoriale verankering – bevestiging van de doorkruiste landschappen

De herkwalficatie van de E411 betekent een radicale verandering van een van de belangrijkste toeganggebieden van het Brussels Gewest. Het is ook een uitzonderlijke gelegenheid en een conditio sine qua non voor de stedelijke ontwikkeling van de wijken die door de infrastructuur worden gefragmenteerd. Komaf maken met het landschap van de infrastructuur betekent overschakelen van de logica van een lineaire en autonome wegebundel naar een landschap dat de verschillende entiteiten met elkaar verbindt, van Delta tot aan het Leonardkruispunt in het Zoniënwoud. Dit verbindende landschap veronderstelt dat de infrastructuur haar karakter ontleent aan het landschap en de geografie die ze doorkruist, in plaats van aan haar autonome aard.

Het RPA wil steunend op de geografie grote landschappelijke figuren onthullen die een structurende rol spelen: de valleien van de Woluwe en haar bijrivieren de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek, het Zoniënwoud en de naaste omgeving van het Oefenplein.

Het begin van het Herrmann-Debrouxviaduct ligt in de Woluwevallei. De afbraak van het viaduct ten voordele van een herwaardering van de bodem zou een uitgestrekte publieke ruimte creëren, een continu landschap van het Bergojepark in het noorden tot een netwerk van parken langs de Vorstlaan in het zuiden. Dit streven om bijzondere aandacht te besteden aan de geografie en de aard van de bodem wordt ingegeven door de kwetsbaarheid van de geherkwalificeerde gebieden. Op de valleibodem heerst immers een overstromingsrisico, dat alleen maar toeneemt doordat het regenwater tegenwoordig bijna altijd wordt afgevoerd naar een verzadigd rioleringsnet. Rationeel waterbeheer in een natuurlijk milieu is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor de stedelijke ontwikkeling in de vallei.

Het Zoniënwoud is een belangrijk nabijgelegen stuk natuur in het Brussels Gewest. De doorkruising ervan moet worden geïntegreerd in een natuurlijk gebied. Het RPA houdt in dit verband rekening met het Beheerplan van het Zoniënwoud en het plan Horizon+.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- › de doorkruiste landschappen bevestigen door een leesbaarheid van de geografie;
- › ontwikkelen van transversale maatregelen met een positief effect op de natuur en de biodiversiteit;
- › opnieuw landschappelijke continuïteiten aan weerszijden van de E411 tot stand brengen en zo de fysieke breuk die

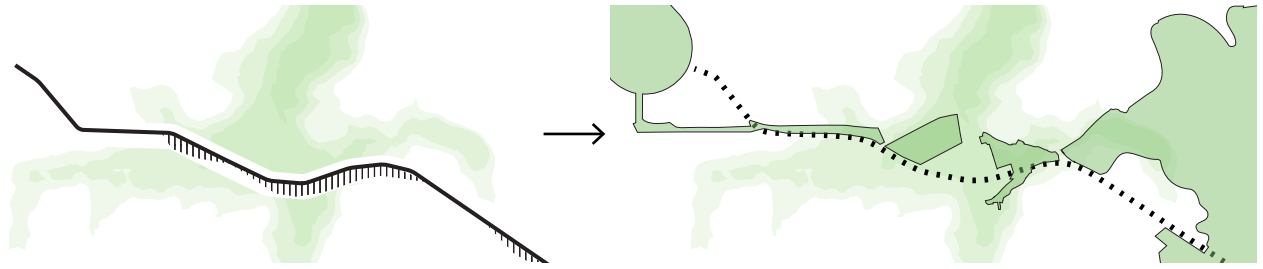
wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur tot het minimum beperken;

- › het groene en het blauwe netwerk, die beide worden onderbroken door de E411, aanvullen, in het bijzonder de Watermaalbeek, stroomopwaarts en stroomafwaarts;
- › maximaliseren van de doorlaatbaarheid en de vergroening van de publieke ruimten;
- › een duurzaam waterbeheer integreren in de inrichting, afgestemd op het valleilandschap
- › lokale groene ruimten creëren die passen bij de geografische omstandigheden, de huidige wijken en de toekomstige ontwikkelingen;
- › de open ruimten zo programmeren dat ze verblijfs-, activiteits- en bestemmingsplaatsen worden op lokale en supralokale schaal;
- › opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwoud.

Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

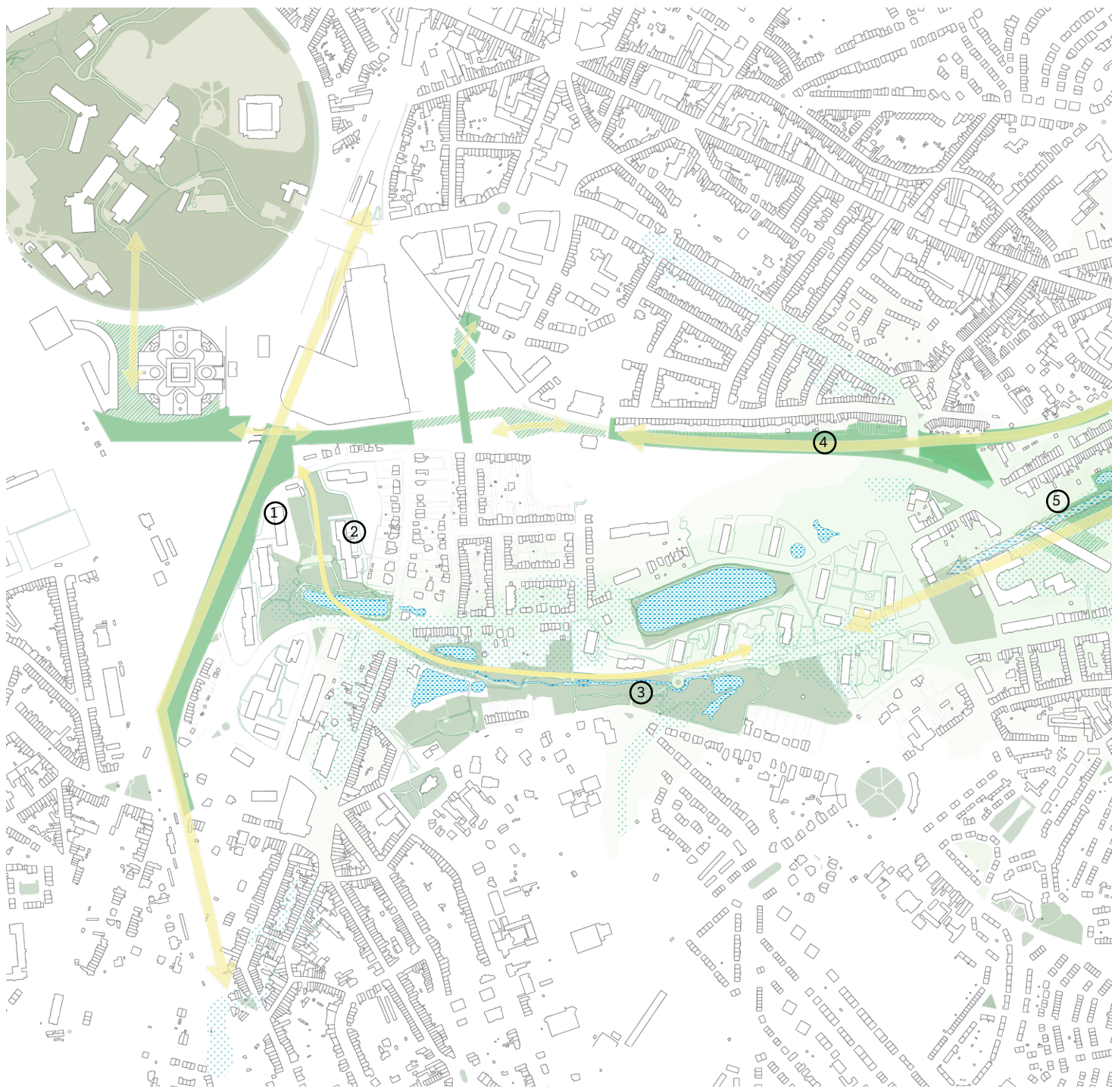
- › aanpassen van het wegprofiel ter hoogte van het Zoniënwoud om de doorkruising van dit landschap te markeren;
- › aanpakken van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarderen en een ecologische verbinding te scheppen, aangezien de parkeerplaatsen onder het viaduct kunnen verdwijnen doordat er een mobiliteitshub wordt aangelegd;
- › realisatie van een bezinkingsvijver (in de vorm van een bufferbekken of een lagunegebied) voor de duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water aan het Drie Fonteinenviaduct;
- › aanleg van een publieke en landschappelijke ruimte langs de noordelijke rand van de E411 vanaf het ADEPS-sportcomplex;
- › het creëren van verbindingen tussen het Bergojepark en de nieuwe laan;
- › versterken van de landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergojepark;
- › valorisatie van het groen en blauw netwerk van de Watermaalbeek (Reigerbosspark, Tercoignepark) aan de andere kant van de E411 door de aanleg van een nieuwe groene ruimte 'stadspark Demey';
- › openleggen van de Watermaalbeek op landschappelijke wijze binnen deze nieuwe groene ruimte;
- › opwaarderen van het blauwe netwerk van de Watermaalbeek en landschappelijke opening van de beek binnen deze nieuwe groene ruimte;

Territoriale verankering: een natuurlijke sokkel, wedersamengestelde landschappen



- › verbredien en voortzetten van de Groene Wandeling van het metrostation Demey tot Triomflaan, via de Deltadriehoek en tot het station Watermaal langs lijn 26, waarbij de aanleg van deze verbindingsparken een meerwaarde vormt voor de topografie, de doorgangen en de bijzondere landschappelijke omstandigheden;
- › duurzame en geïntegreerde opvang van het afvloeiend water in de vallei van de Watermaalbeek (in het bijzonder regenwater van het CHIREC via bestaande sluisen) ter compensatie van de bouwprojecten in de Deltadriehoek;
- › inrichten van een oversteekplaats voor (groot) wild (eco-duct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt.

Op regelgevend vlak vertaalt deze ambitie zich in het creëren van parkgebieden en gebieden van landschappelijke continuïteit.



①

Park van lijn 26

②

Tercoignepark (bestaand)

③

Bewoonde vallei van de
Watermaalbeek-Reigerbospark
(bestaand)

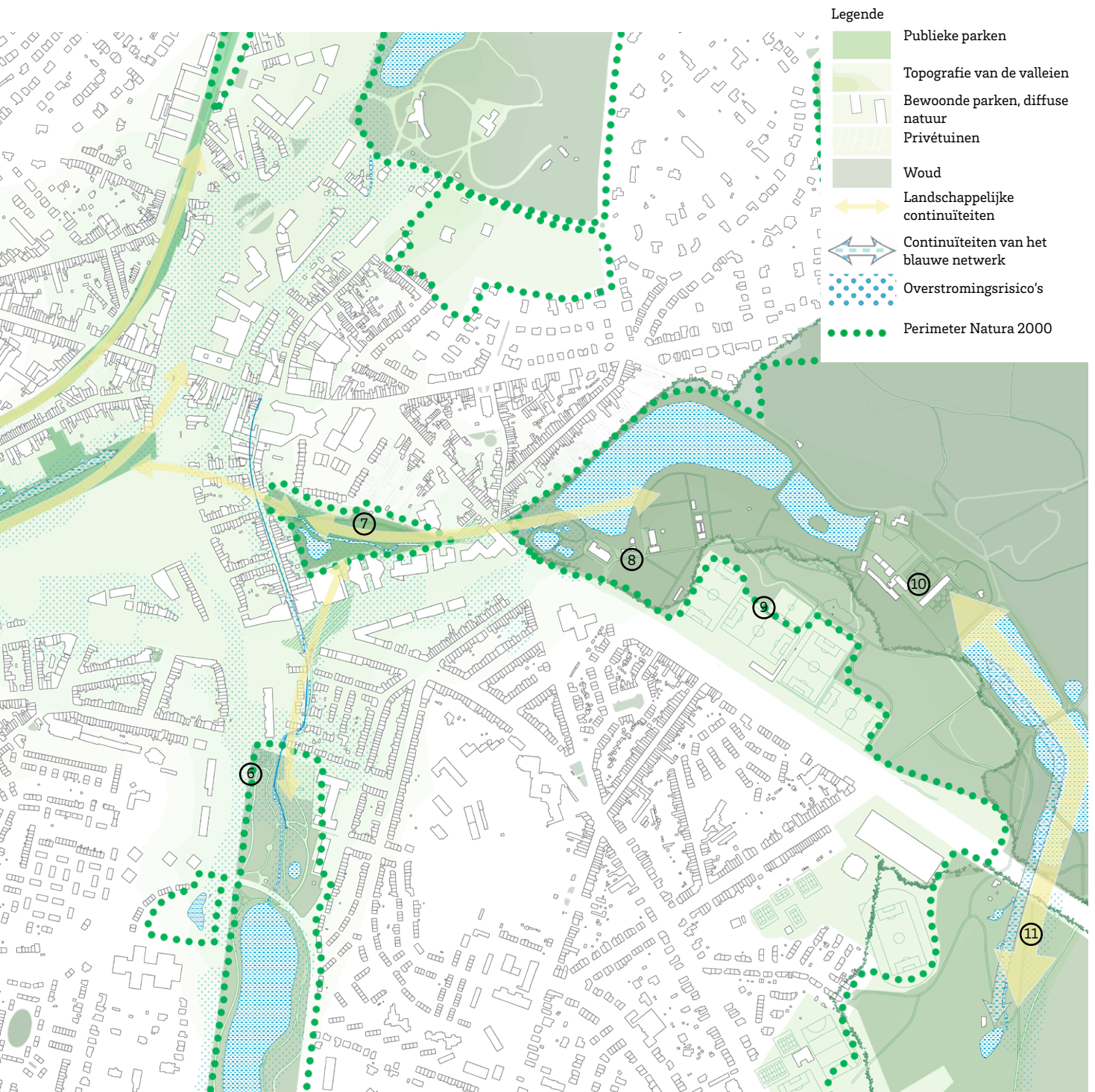
④

Park van de oude spoorlijn

⑤

Stadspark Demey

Strategische kaart 'Territoriale verankering'



6
Woluwevallei
Vorstlaan
Senypark
(bestaand)

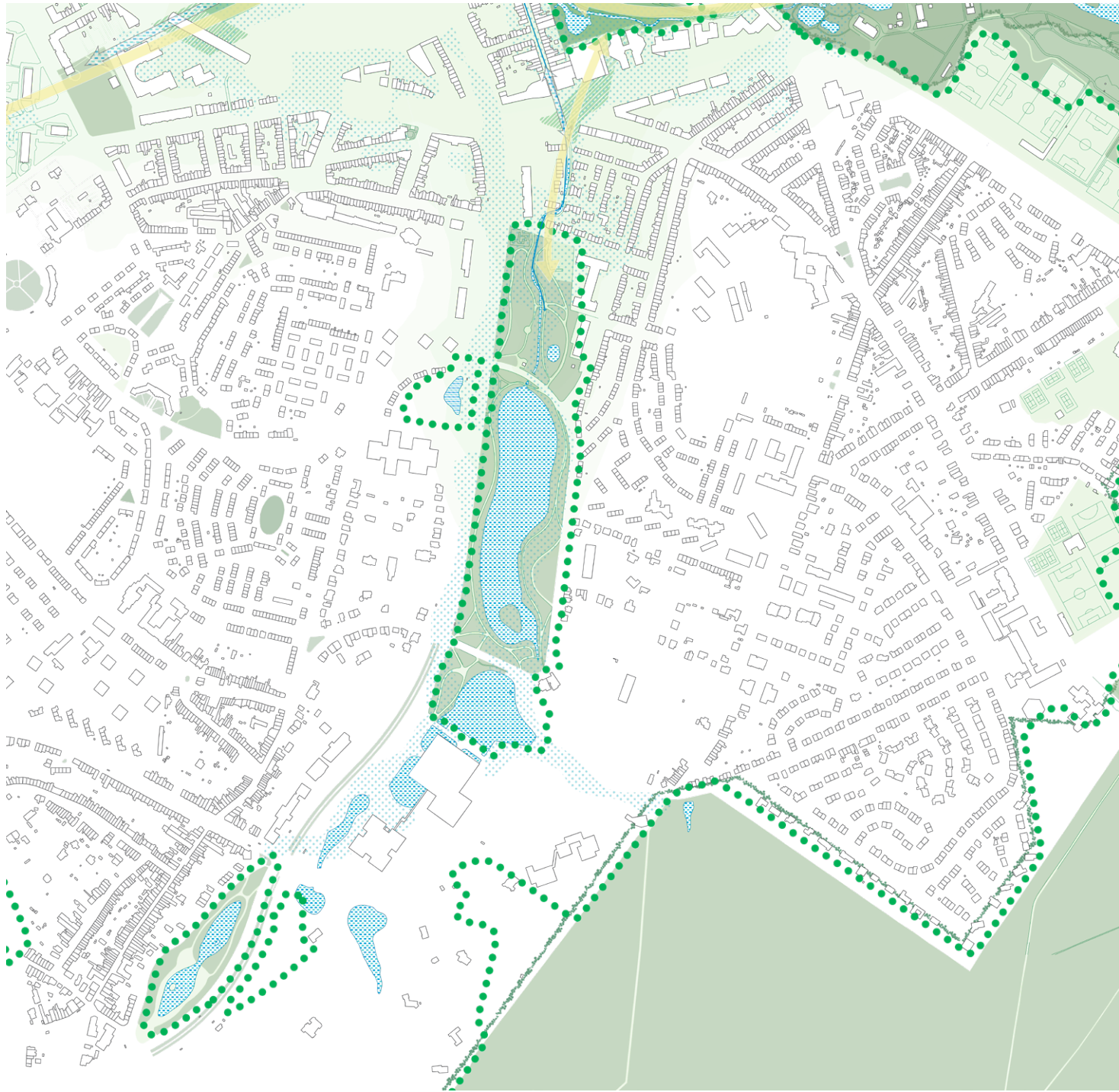
7
Bergoepark
(bestaand)

8
Tuin Jean Massart
(bestaand)

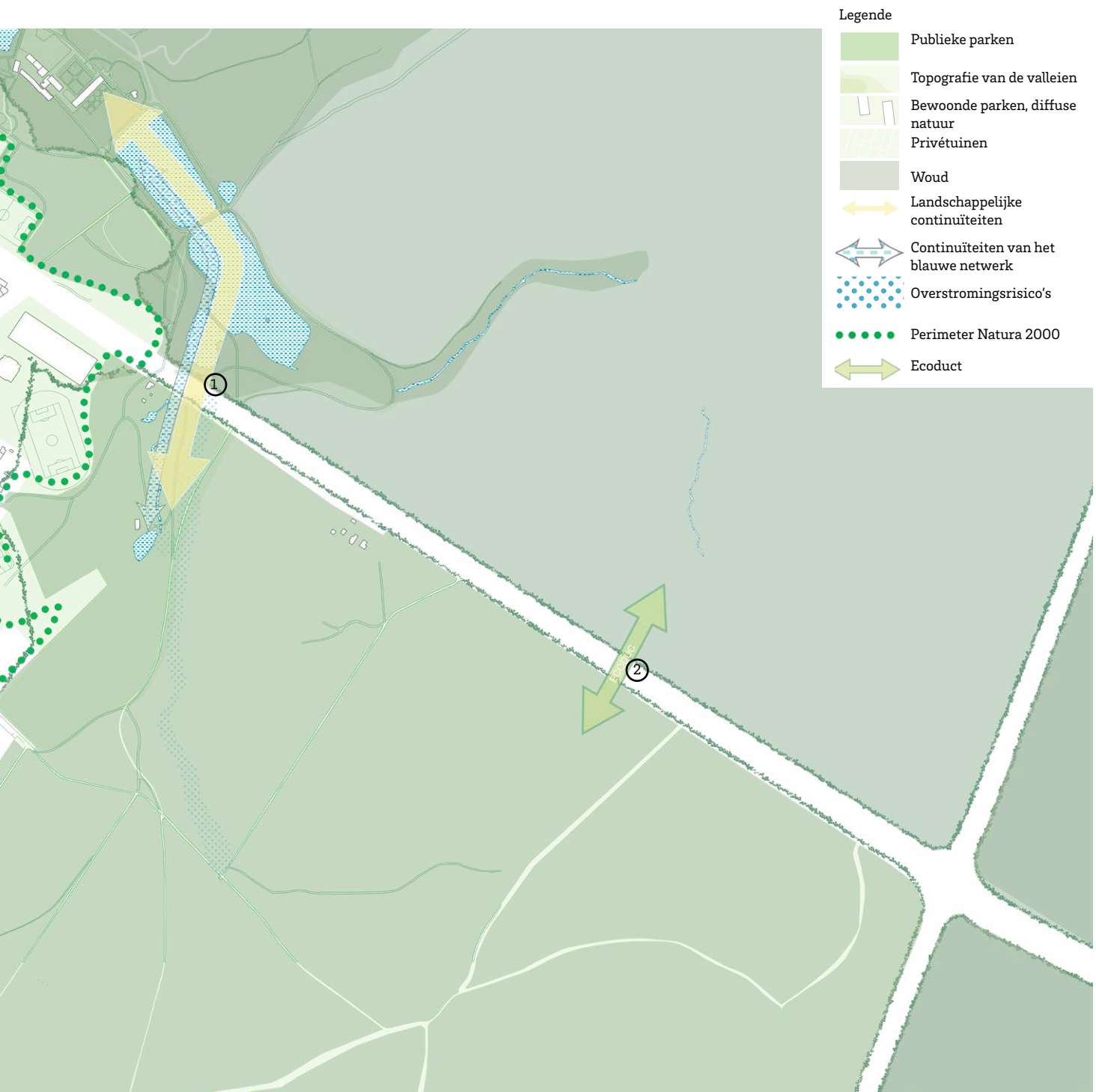
9
Sportpark

10
Vallei van de Roodkloosterbeek
(bestaand)

11
Drie Fonteinenviaduct
(bestaand)



Strategische kaart 'Natuurlijke sokkel'



①

De aanpak van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarderen en een ecologische verbinding te creëren.

②

De inrichting van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt (indicatieve plaats).

1.B.2. Structuur – een raamwerk van publieke ruimten

Het RPA bevat de ambitie de stadstoegang te voorzien van een structuur van publieke ruimten die samen een heuse landschappelijke ruimte vormen op het terrein dat ten noorden van de E411 vrijkomt door de herkwalificatie van de weginfrastuctuur. Deze structuur van publieke ruimten zal achtereenvolgens worden verbonden met de bestaande weefsels of met het uitgestrekte landschap en zo over een lengte van 3 km een diversiteit van publieke ruimten van verschillende groottes bieden. De al bestaande intensiteitspunten zoals de metrostations, de centrale plaatsen in de wijk of de belangrijkste mobiliteitskruispunten worden versterkt dankzij verbindingen met wat al bestaat.

Tussen het Zoniënwoud en Triomf biedt het RPA voor de voetgangers een opeenvolging van voorpleinen, stadsparken, pleinen, promenades of lanen. De stedelijke eigenschappen van alle doorkruiste sequenties worden opgewaardeerd en het landschap van de snelweginfrastructuur wordt heringericht.

De ambitie is om op grondniveau publieke ruimten te verzekeren waarvan de eigenschappen op een aangename manier voor iedereen een gediversifieerd gebruik mogelijk maken (doortocht, verblijf, toegangsweg). Het gaat er dus om het evenwicht te herstellen in de verdeling van de ruimtes die dienen voor verschillende vervoers- en gebruikswijzen (aangezien nu het autoverkeer sterk bevoordeeld is).

In het RPA wordt bij dit herstel van het evenwicht het zwaartepunt van het autoverkeer gelegd ten zuiden van de bovengrondse metro, aangezien de beschikbare ruimte in het noorden niet breed genoeg is om er rijstroken voor autoverkeer in te richten. Dat maakt het mogelijk een publieke ruimte zonder autoverkeer te creëren van het station Beaulieu tot het station Demey, nieuwe gelijkvloerse toegangen tot deze stations te creëren en in een park ontspannings- en rustruimtes voor de omliggende wijken tot stand te brengen.

Het Herrmann-Debrouxviaduct schaadt de kwaliteit van de publieke ruimte, terwijl er op grondniveau voldoende ruimte is om de verschillende vervoers- en gebruikswijzen van de publieke ruimte een kwalitatieve plaats te geven. De afbraak van het viaduct maakt het met name mogelijk de publieke ruimte op grondniveau te verzekeren van eigenschappen op het gebied van visuele openheid, uren zon, aanplantingen en regenwaterbeheer. De reconversie van het viaduct in publieke ruimte is niet verenigbaar met het in evenwicht brengen van de ruimtes die toegewezen zijn aan de

verschillende vervoers- en gebruikswijzen. Er kan dan geen fijne bemazing van de publieke ruimten gegarandeerd worden noch een voldoende sociaal-ruimtelijke controle.

Het bevestigen van de doorkruiste landschappen met behulp van publieke ruimten is een uitdaging bij de herkwalificatie van de weginfrastuctuur. Er moet immers worden gestreefd naar een territoriale en duurzame cohesie met de stedelijke ontwikkeling.

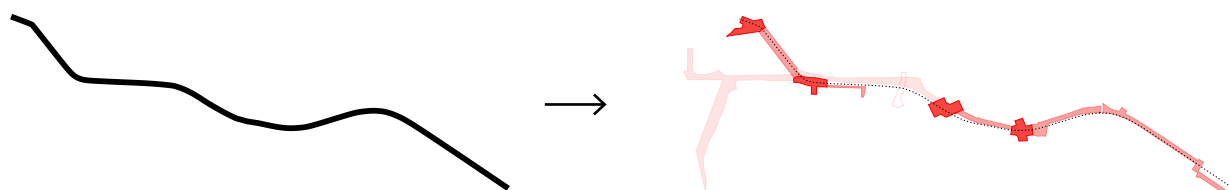
Dit raamwerk van publieke ruimten omvat een aantal onveranderlijke elementen op grote schaal, een sokkel voor de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

De verschillende soorten publieke ruimten en hun bijzonderheden worden omschreven op de volgende pagina's.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- › een keten van samenhangende publieke ruimten creëren langs het hele traject van de E411;
- › een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- › de landschappelijke structuren en de eigenschappen van de open ruimten opwaarderen;
- › kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- › de ruimte bestemd voor autoverkeer weer in evenwicht brengen met de ruimten bestemd voor actieve weggebruikers en voor ontspanning;
- › de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastuctuur en de verschillende vormen van mobiliteit, zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gedeelde publieke ruimten;
- › de gezelligheid, toegankelijkheid en het imago van het openbaar vervoer verbeteren door kwaliteitsvolle publieke ruimten in te richten die zijn aangepast aan de multimodaliteit;
- › een typologie van publieke ruimten creëren op basis van hun intensiteit, hun programmatie en hun gebruik;
- › publieke ruimten programmeren die de sociale gemengdheid en verschillende gebruiksdoelen bevorderen en de identiteit van de plaats versterken;

Structuur: een raamwerk van publieke ruimten

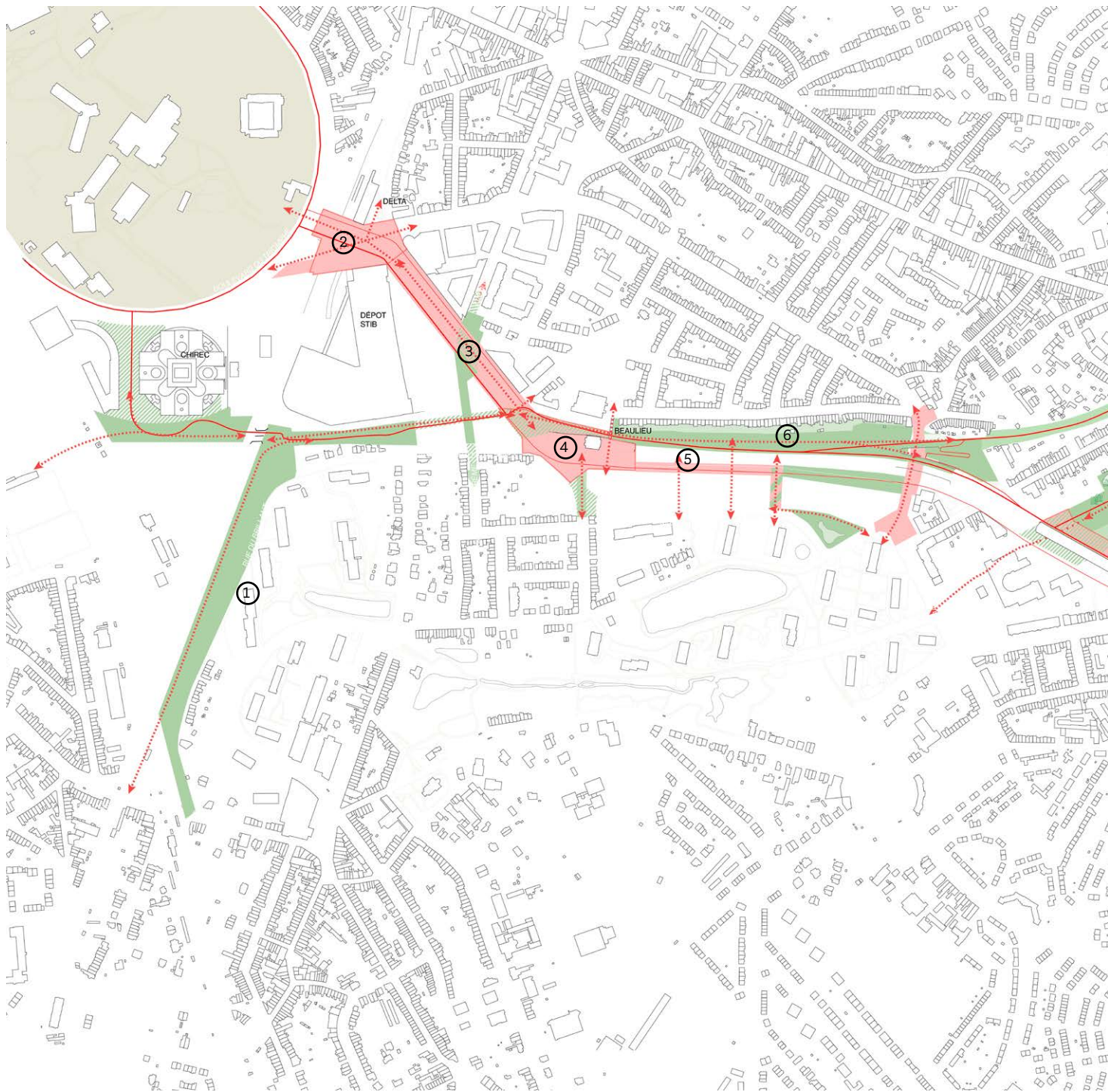


- › een coherent publiek kader bepalen en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakent en oriënteert;
- › van een snelwegimago overschakelen naar een stadsimago.

Concreet zijn de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken ter hoogte van de E411:

- › het noordelijke deel van de huidige grondinname van de E411 vrijmaken voor de aanleg van kwaliteitsvolle publieke ruimten;
- › vier soorten publieke ruimten creëren op verschillende plaatsen naast de stadstoegang: pleinen, parken, voorpleinen en een stadsboulevard;
- › de samenhang en de leesbaarheid van het geheel van de te creëren publieke ruimten garanderen door de ontwikkeling van een duidelijke typologie, waardoor een gemeenschappelijk en samenhangend ruimtelijk vocabularium kan worden ontwikkeld;
- › bijzondere aandacht besteden aan een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte, aangepast aan de behoeften van de verschillende geslachten en leeftijdsgroepen (kinderen, tieners, volwassenen, gezinnen, gemengd publiek, bejaarden);
- › duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgevoerde of nieuwe structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen op elkaar afstemmen;
- › de verbindingen tussen de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten vereenvoudigen;
- › bouwfronten met actieve gevels bepalen, om deze publieke ruimten tot leven te brengen;
- › het parkeren op de openbare weg beperken, rekening houdend met de noden van de buurtbewoners;
- › de toegangen voor het plaatselijk bestemmingsverkeer beheren, incl. voor leveringen en werken.

In de regelgeving vertaalt deze ambitie zich met name in structurerende ruimtes, parkgebieden, gebieden van landschappelijke continuïteit en linten van actieve gevels.



①

Park van lijn 26
Spoorwegpark

②

Triomf - Delta
Delta-esplanade

③

Jules Cockxstraat
Stadsboulevard van stadstoegang

④

Beaulieu
Voorplein

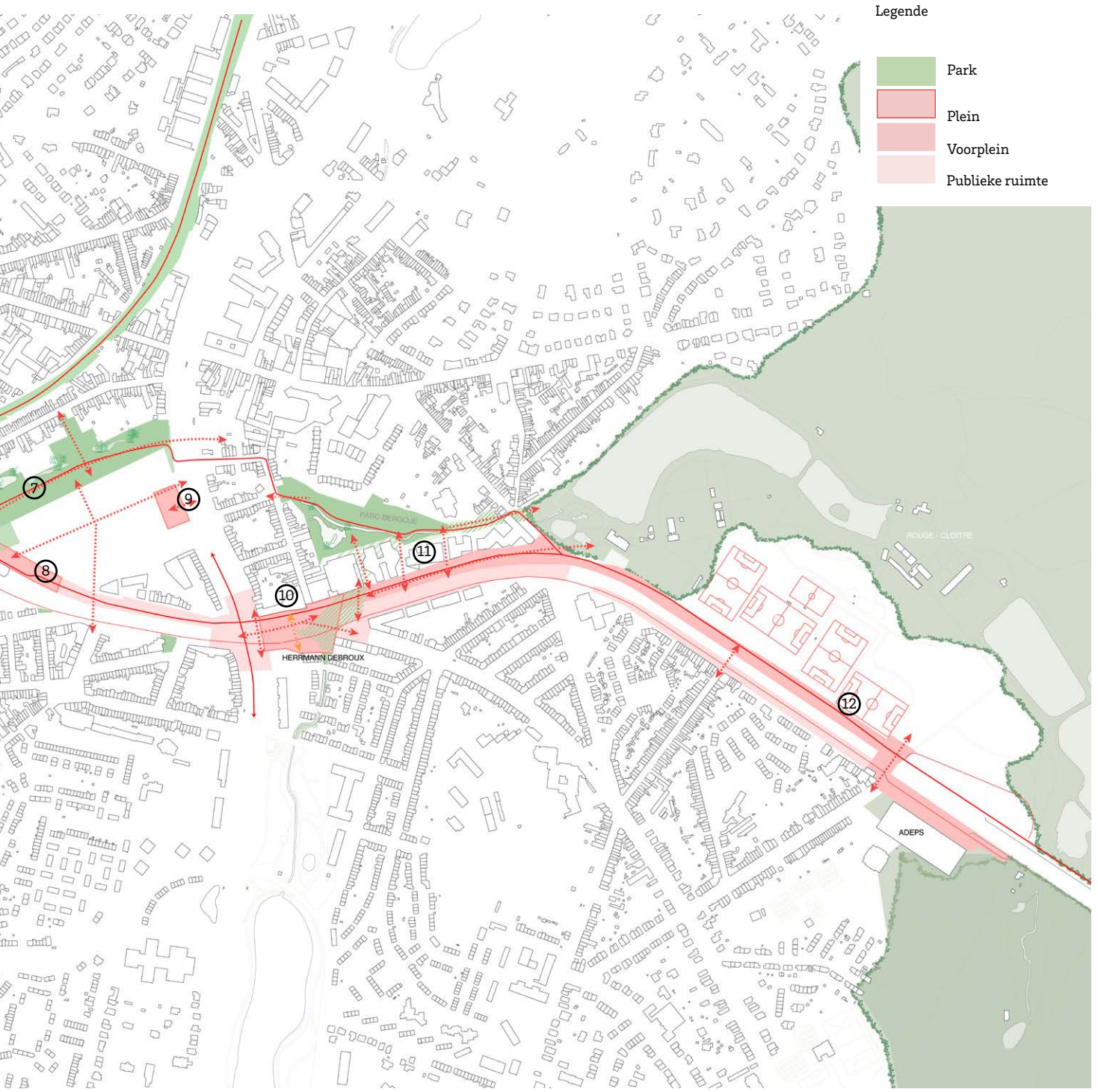
⑤

Beaulieu
Plein

⑥

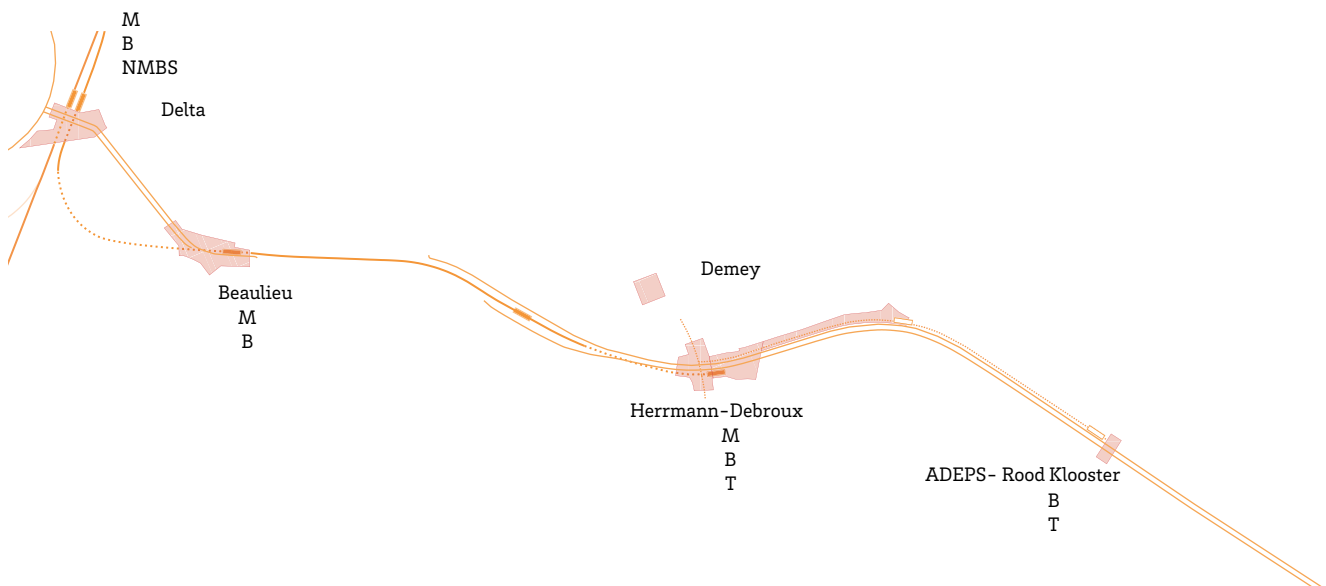
Park van de oude spoorlijn
Park

Strategische kaart 'Structuur'



- ⑦
⑧
⑨
⑩
⑪
- Demey
Demey
Demey
Herrmann-Debroux
Herrmann - Drebrouxlaan
- Stadspark
Voorplein
Plein
Plein
Voorplein van het Bergojepark
- ⑫
- Stadion - ADEPS
- Voorplein van hoge verbinding

Typologie van de Publieke Ruimten

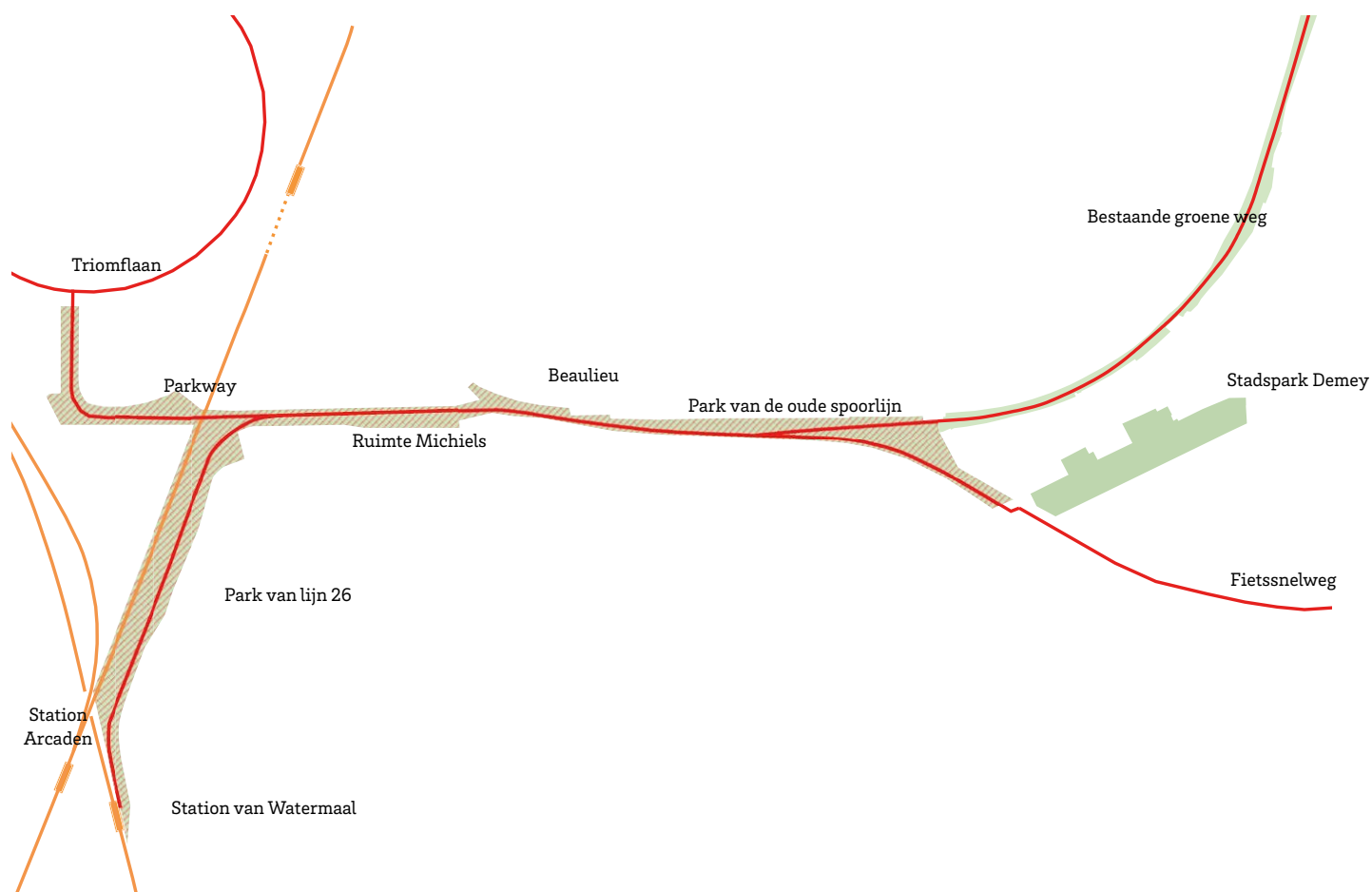


Pleinen

Deze pleinen hebben tot doel een al bestaande centraliteit in een gedeelde en rustige publieke ruimte te versterken. Bij herkwalificatieprojecten moet daarom worden toegezien op een verbinding van de verschillende niveaus en netwerken die zo dicht mogelijk aansluit bij de bestaande niveaus. Doordat ze verbonden zijn met de omliggende structuur ontlenen de pleinen hun karakter aan het reeds aanwezige. Sommige van deze geherkwalificeerde pleinen verlenen toegang tot de metrostations en vereenvoudigen de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere.

In het RPA worden vijf pleinen voorgesteld:

- › aan het station Delta: een plein waar metro-, trein- en bushaltes samenkomen en het mogelijk is de spoor- en weginfrastructuren over te steken;
- › aan het station Beaulieu: een plein met metro- en bushaltes, waar de verkeersstromen en de huidige en in ontwikkeling zijnde programma's aan elkaar worden gekoppeld;
- › aan Demey, langs de Vorstlaan: een plein dat kadert in de herontwikkeling van de site Demey en een publieke centrale plaats biedt op gemeentelijk niveau;
- › aan het station Herrmann-Debroux, een plein waar metro-, bus- en tramhaltes samenkomen en zich aftekent rond de Woluwevallei;
- › aan ADEPS-Rood Klooster: een plein waar bushaltes en de eindhalte van de tram samenkomen. Het integreert de relaties tussen het voorplein van het stadion van Oudergem en het voorplein van het ADEPS-sportcomplex en zorgt voor een oversteekplaats en een nieuwe toegang tot het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud.



Parken

Het RPA voorziet in de aanleg van verbindingsparken.

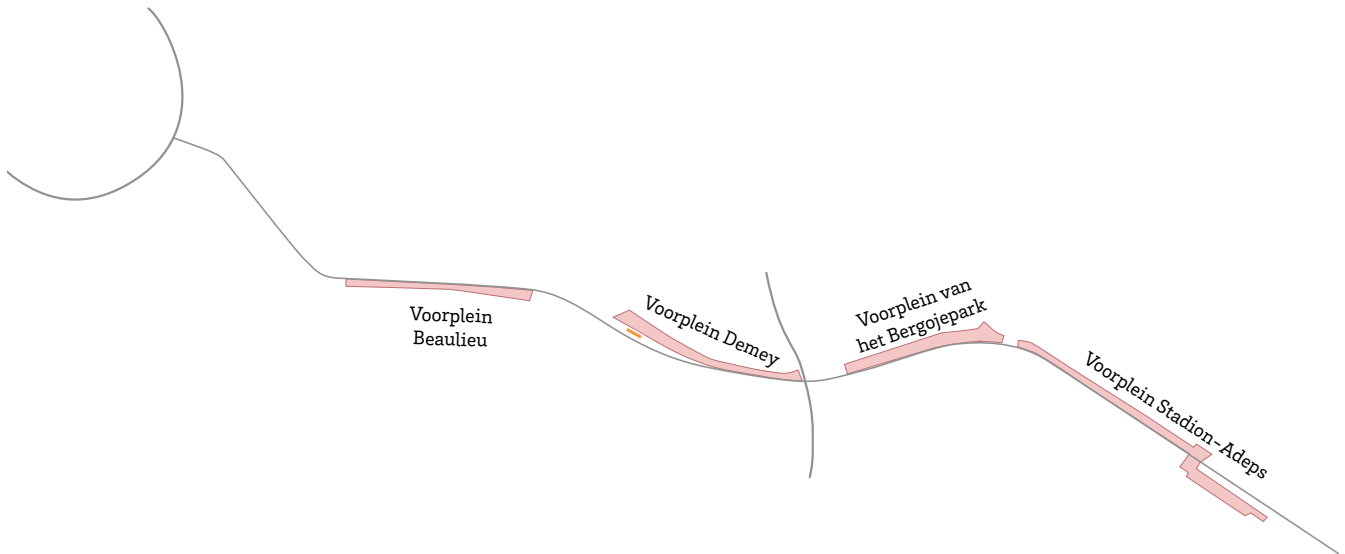
De opening en verbreding van de parken heeft tot doel een natuurlijke sokkel te creëren waaraan de grote geografische systemen hun waarde en gebruik ontlelen. Deze ruimten moeten continuïteiten en doorgangen bieden die deel uitmaken van een groter netwerk. Tegelijk wordt gezorgd voor een programmering en gebruiksdoelen die beantwoorden aan de lokale behoeften. Ze integreren de al bestaande entiteiten zoals tuinpercelen (tegenover Beaulieu), spoorwegtaluds (L 26) of niveaubreuken (achter de stelplaats van de MIVB). Zij vormen verbindingen op territoriale schaal en bieden nieuwe buurten op lokale schaal.

Ze integreren de actieve mobiliteit (fiets- en voetgangerspaden) in een landschappelijke publieke ruimte.

Binnen de parken moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existent van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken.

De voorgestelde parken vertrekken aan de bestaande groene weg en verlengen die in twee richtingen: richting Triomflaan over de site Driehoek en richting station van Watermaal langs lijn 26 en haar landschappelijke taluds.

Ter hoogte van het station Demey is een stadspark gepland. De bedoeling is in het park het structurerende landschap te tonen van de valleien die de grootstedelijke weg oversteken, meer bepaald de vallei van de Watermaalbeek. De Watermaalbeek moet er worden opgevaardeerd door een landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park.



Voorplein

In het RPA wordt voorgesteld om voorpleinen te creëren.

Het doel van deze voorpleinen is de relaties tussen een bebouwd en/of landschappelijk geheel en de daarvoor gelegen publieke ruimte te versterken.

Het RPA voorziet in de aanleg van gedeelde ruimten op plaatsen waar de toegang tot deze bebouwde en/of landschappelijke delen met voertuigen ondergeschikt is aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die de actieve modi en/of het openbaar vervoer bevordert. Parkeren is er verboden, met uitzondering van plaatselijk parkeren voor de buurtbewoners en het lossen van goederen of het afzetten van personen.

In het RPA wordt voorgesteld om vier voorpleinen te creëren:

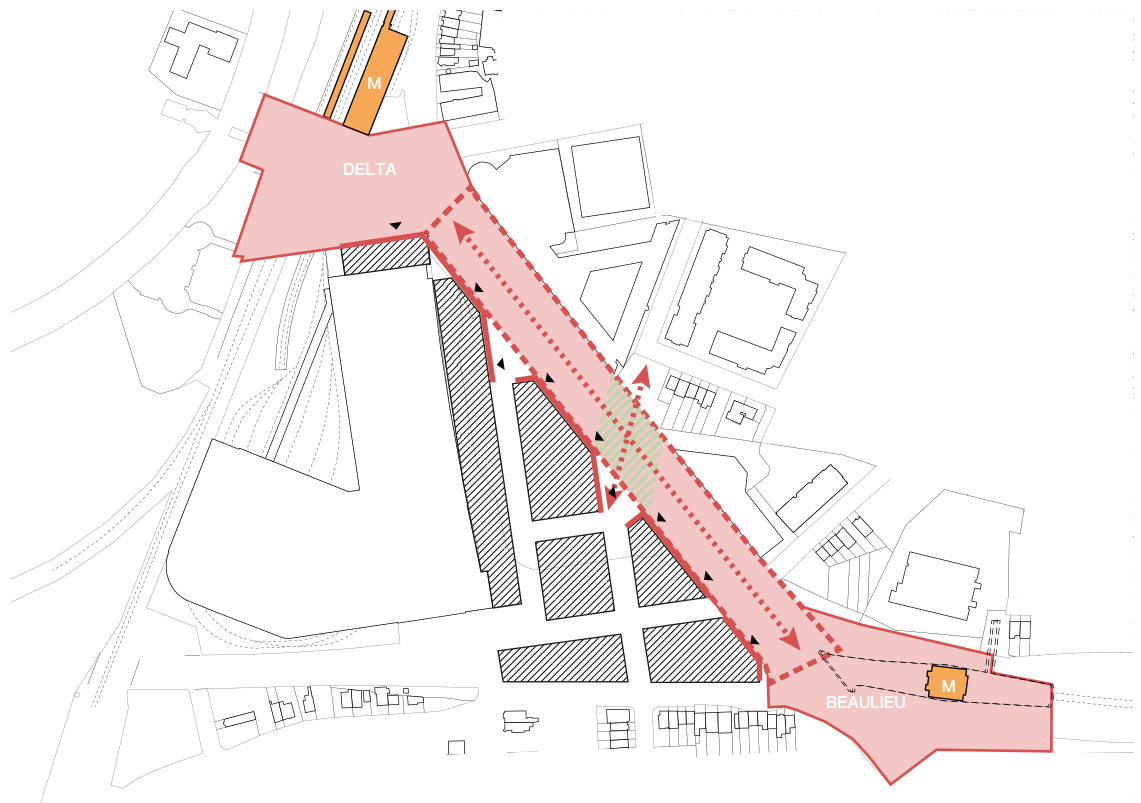
- › aan Beaulieu ter hoogte van de ontwikkeling aan de zijde van de laan. Dit voorplein beantwoordt aan de verwachte behoefte aan een bediening van deze ontwikkelingen, maar geeft de bovenhand aan een kwalitatieve publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;
- › aan het station Demey, van de huidige Louis Dehouxlaan en de Gustave Demeylaan. Dit voorplein maakt de bediening mogelijk van enerzijds het gelijkvloerse metrostation, de bushalte en het huizenblok op de hoek met de Vorstlaan en anderzijds de Redevcosite. Ook hier is de lokale bediening

ondergeschikt aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;

- › aan de Herrmann-Debrouxlaan, tussen de Vorstlaan en de Waversesteenweg.
- › dit voorplein voorziet in de behoefte aan een toegang voor voertuigen tot de bebouwing met een opwaardering van de landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergoiepark. Het omvat tevens een eigen bedding voor bus en tram en een breed fietspad;
- › aan het stadion en het ADEPS-sportcomplex. Dit voorplein omvat een eigen bedding voor bus en tram alsmede een breed fietspad. Het maakt van de toegangen tot de Masart-tuin, het stadion van Oudergem, het ADEPS-sportcomplex en het Rood Kloosterpark een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Door hun ligging aan de rand van deze opmerkelijke publieke ruimten krijgen ze een publieke gevel. Hierdoor wordt de impact van de weginfrastructuur tot het minimum beperkt.



↑ Illustratie van een publieke ruimte van het type voorplein. Hier het voorplein van het Bergoiepark.



Stadsboulevard

Het RPA stelt voor een publieke ruimte van het type stadsboulevard aan te leggen.

De uitdaging bestaat erin om via de behandeling van de publieke ruimte een structurerende weg te creëren die aan beide zijdes wordt bezoomd door bebouwde continuïteiten met eenzelfde bouwhoogte.

Het RPA wil de bestemming bevestigen van deze ruimte als belangrijke publieke continuïteit tussen twee multimodale pleinen, namelijk Delta en Beaulieu.

Deze publieke ruimte van het type stadsboulevard heeft een symmetrisch profiel. Langs de centrale wegzones lopen brede voetgangersruimten die grenzen aan een bouwfront met gevels en benedenverdiepingen die tot leven worden gebracht door voor het publiek toegankelijke programma's.

Parkeren, het lossen van goederen of het afzetten van personen is op de boulevard enkel toegestaan in de daartoe voorziene ruimten.

De stadsboulevard vormt een duidelijk kader en een duidelijke structuur voor de ontwikkeling van het Deltagebied.



↑ Illustratie van de stadsboulevard. Hier de Jules Cockxstraat

1.B.3. Verstedelijking – vervollediging van de stad en/of correctie van de randen

Een van de ambities die worden nagestreefd in het RPA, is een stedenbouwkundig totaalkader te creëren voor een ontwikkeling die van de huidige logica's overschakelt naar meer coherente logica's.

Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het RPA een programmatorische mix ontwikkelen, met bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De nieuwe principes voor de inrichting van de aangrenzende terreinen zullen ook de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk afbakenen. Waar de stad werd onderbroken door ruimten voor autoverkeer (P+R Delta, parking van de Carrefour), moet ze worden aangevuld. Ook de bebouwde randen van de E411, die de breuk die deze infrastructuur veroorzaakt nog benadrukken, moeten worden gecorrigeerd.

Het RPA streeft naar een bebouwd kader met actieve gevels dat binnen coherente stedelijke logica's past en aansluit bij de publieke en landschappelijke ruimten die verband houden met de herkwalificatie van de infrastructuur, teneinde de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en een actief stadsleven tot stand te brengen.

Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

In dit verband worden de volgende voorzieningen als prioritair beschouwd:

- › schoolinfrastructuren (kinderdagverblijven, scholen) en sportieve infrastructuur;
- › onthaal- en huisvestingsvoorzieningen aangepast aan bejaarden;
- › recypark;
- › een busstelplaats voor de MIVB;
- › een centrum voor het GAN;
- › andere openbare voorzieningen met lokale uitstraling kunnen worden overwogen na een analyse van de context, de beschikbare grond en hun verenigbaarheid met de andere aanwezige functies.

Verschillende hypothesen voor de voorzieningen zullen voor de verschillende sites worden bestudeerd door de mogelijke opties op een rijtje te zetten.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

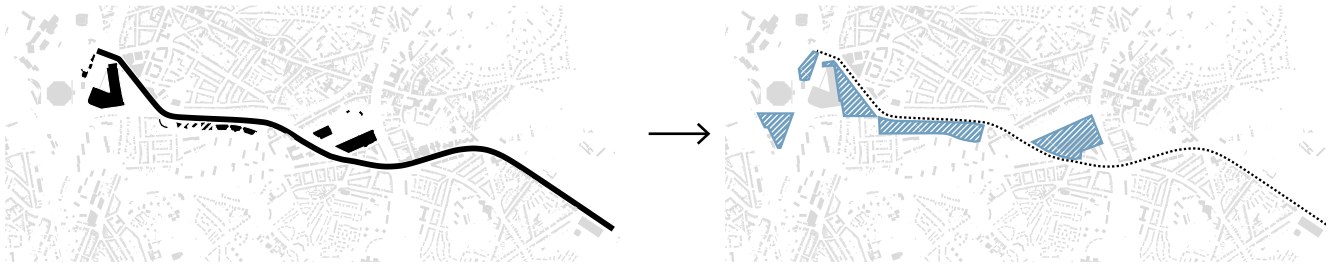
- › een definitieve stedenbouwkundige configuratie ontwikkelen die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft in samenhang met de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- › de gevels en bouwfronten activeren rond de structurende publieke en landschappelijke ruimten;
- › een gemengd programma ontwikkelen dat een actief stadsleven bevordert;
- › minstens 50% woningen met een sociaal doeleinde (sociale huur, gematigde huur, sociale koopwoningen) tot stand brengen onder de woningen die worden gecreëerd op gronden die eigendom zijn van het Gewest, in overeenstemming met de Gewestelijke Beleidsverklaring 2019-2024;
- › de breuken en de fragmentering van het bebouwde landschap wegwerken, de breuken verkleinen en de continuïteit en porositeit bevorderen, de banden met de bestaande netwerken benadrukken;
- › een coherent publiek kader uitwerken en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakt en oriënteert;
- › de sites ontwikkelen in samenhang met de mobiliteitsstrategie die wordt ontwikkeld op schaal van het RPA, d.w.z. voor programma's die veel publiek aantrekken, bij voorkeur locaties kiezen die goed bereikbaar zijn met actieve modi en het openbaar vervoer;
- › duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad;
- › duurzame en circulaire stedelijke ontwikkelingen valoriseren.

Voor bepaalde sites worden er specifieke bijkomende doelstellingen gepreciseerd (zie 2.).

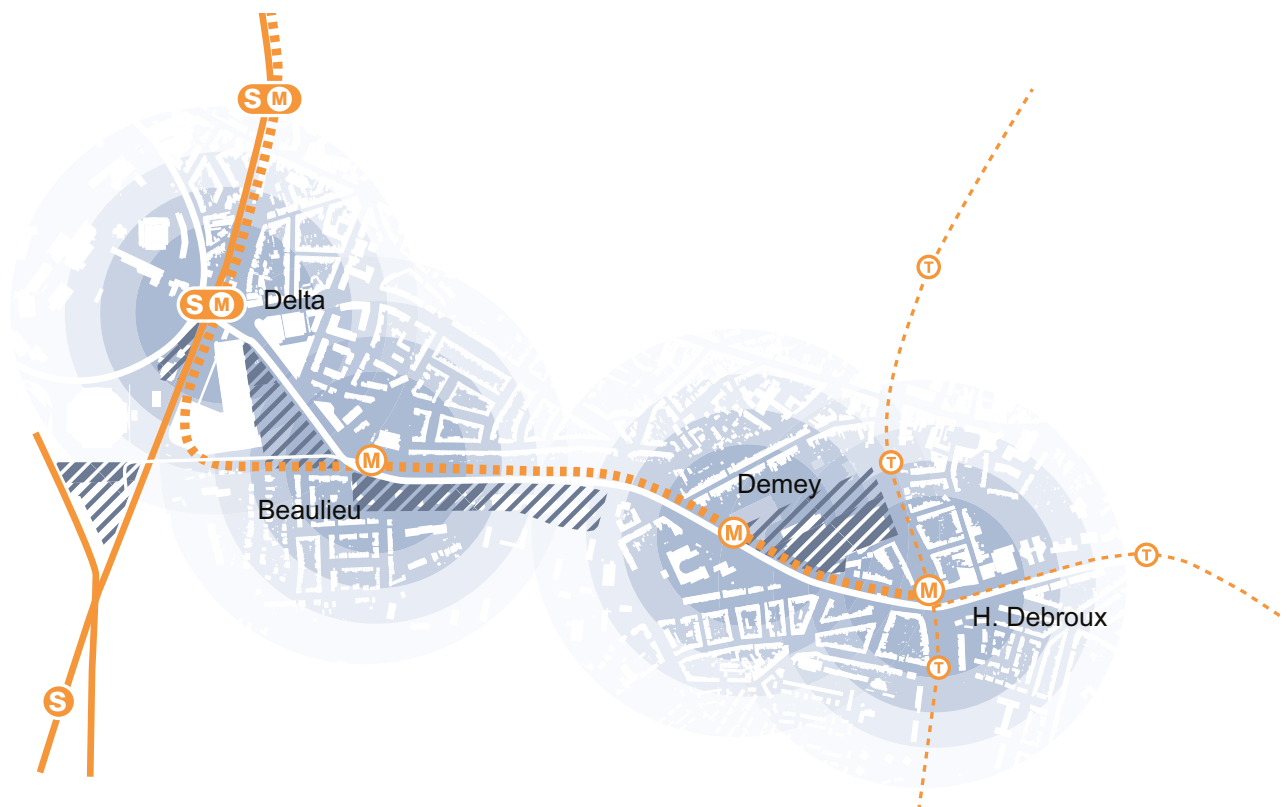
Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- › ontwerp van een definitieve stedenbouwkundige configuratie die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft;

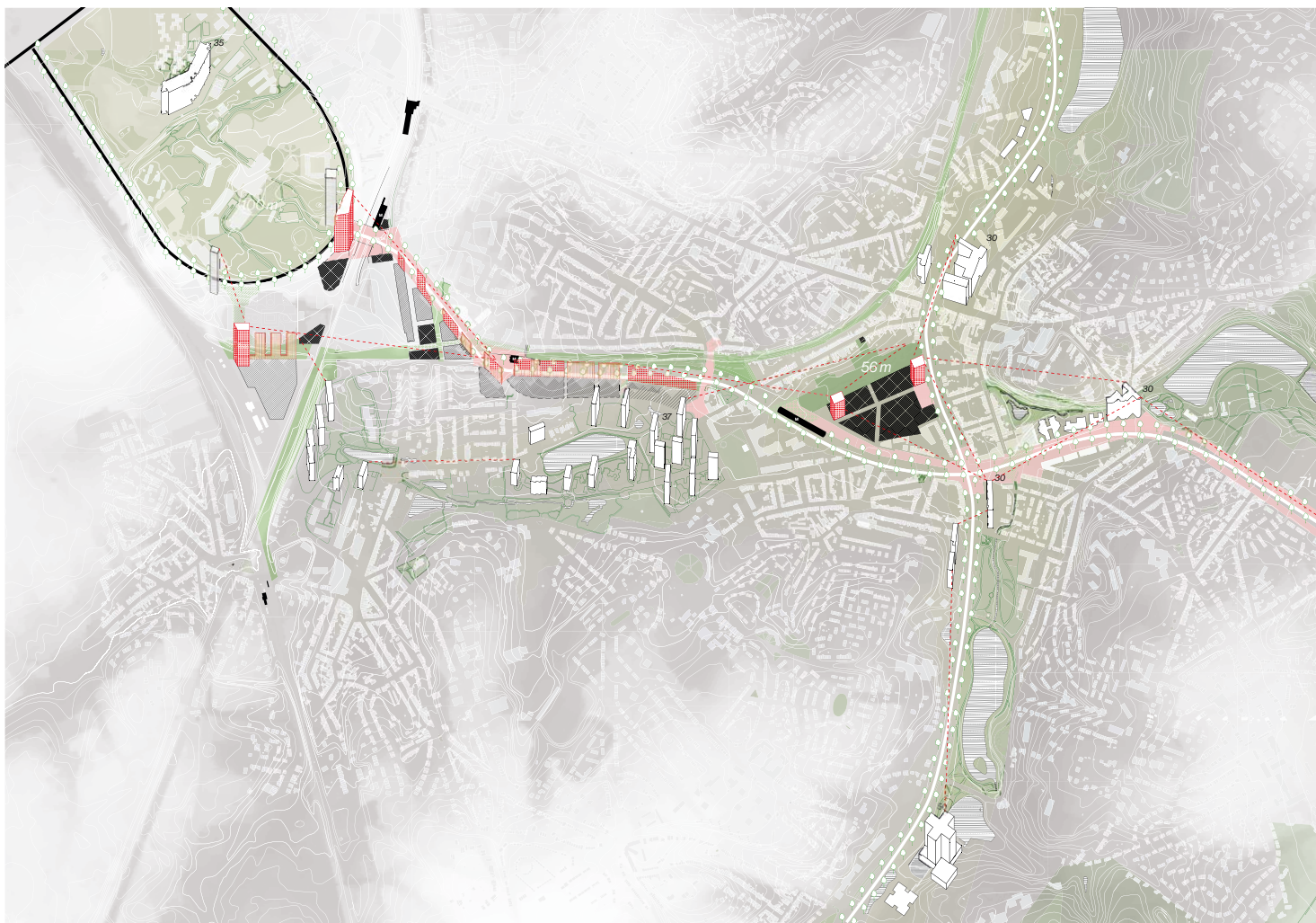
Verstedelijking: vervolliediging van de stad en/of correctie van de randen



- › bestemmingswijzigingen om een gemengd programma mogelijk te maken;
- › bijkomende verordenende voorschriften om een gemengd programma te garanderen in de gebieden die geen bestemmingswijziging nodig hebben;
- › creëren van linten van actieve gevels ter hoogte van de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- › creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- › op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurende landschappen en toekomstige ontwikkelingen;
- › beperking van het aantal toegelaten parkeerplaatsen afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de beschikbare alternatieven (zie 1.C);
- › valorisatie van alternatieve verplaatsingsmiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen;
- › beheer van de autotoegangen voor de lokale bestemmingswegen;
- › integratie van de doelstellingen van het GPCE en de principes van duurzaamheid en geïntegreerd beheer van het regenwater.



↑ Schema: hercentrering rond goed bereikbare knooppunten van het openbaar vervoer



Landschappelijke visie van hoogbouwen

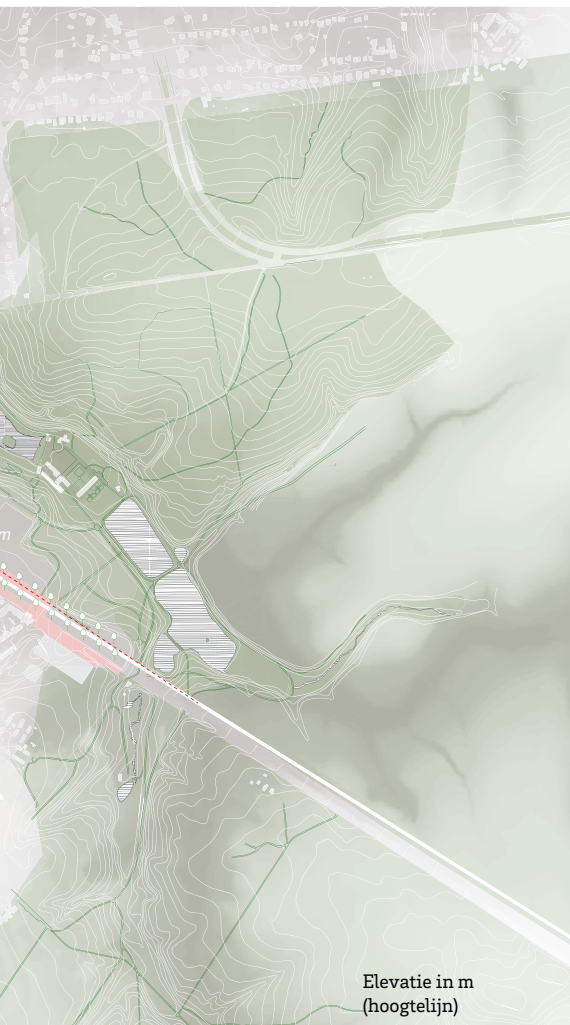
In het RPA wordt voorgesteld om bouwelementen te creëren die door hun specifieke bouwprofielen kunnen fungeren als opmerkelijke elementen of stedelijke oriëntatiepunten die de toegang tot de stad markeren.

Deze hoge gebouwen beogen een betere leesbaarheid van de stedelijke en landschappelijke structuren en identiteiten die de stadstoegang vormen.

Het komt er hierbij op aan om het stedelijke landschap (topografie, uitzichten en perspectieven), de stedelijke morfologie (gebouwde of landschappelijke continuïteiten) en de stedelijke programmering (structurende publieke ruimten, plaatsen bestemd voor intermodaliteit, plaatsen bestemd voor gemengd gebruik en functies met een collectieve ambitie) te valoriseren.

Er wordt aldus gepleit voor hoogbouw. In het reglementaire luik wordt dit met name vertaald door landschappelijke oriëntatiepunten op de volgende plaatsen:

- › op de punten van onderlinge aansluitingen en/of langs de hoofdwegen, volgens de verplaatsingswijzen, als markante punten, visuele perspectieven en oriëntatiepunten (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Triomf en Driehoek, hogere bouwprofielen langs de grootstedelijke as, cf. Vorstlaan);
- › in de buurt van metrostations en structurende ruimten die er zullen worden aangelegd, om de oriëntatie mogelijk te maken naar deze nieuwe plaatsen van centraliteit, waar ook is voorzien in functies met een collectieve ambitie (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Triomf en Demey, hogere bouwprofielen op de sites Delta en Beaulieu);
- › op de punten van onderlinge aansluitingen op de structurende landschappen, om de valleien en landschappelijke continuïteiten te benadrukken en het mogelijk te maken om ze terug te vinden in het stedelijke weefsel en om de oriëntatie mogelijk te maken (landschappelijke oriëntatiepunten op de sites Demey en Driehoek, cf. hoogbouw Tercoignepark en Reigerbospark).



← Schema: landschappelijke visie van hoogbouwen

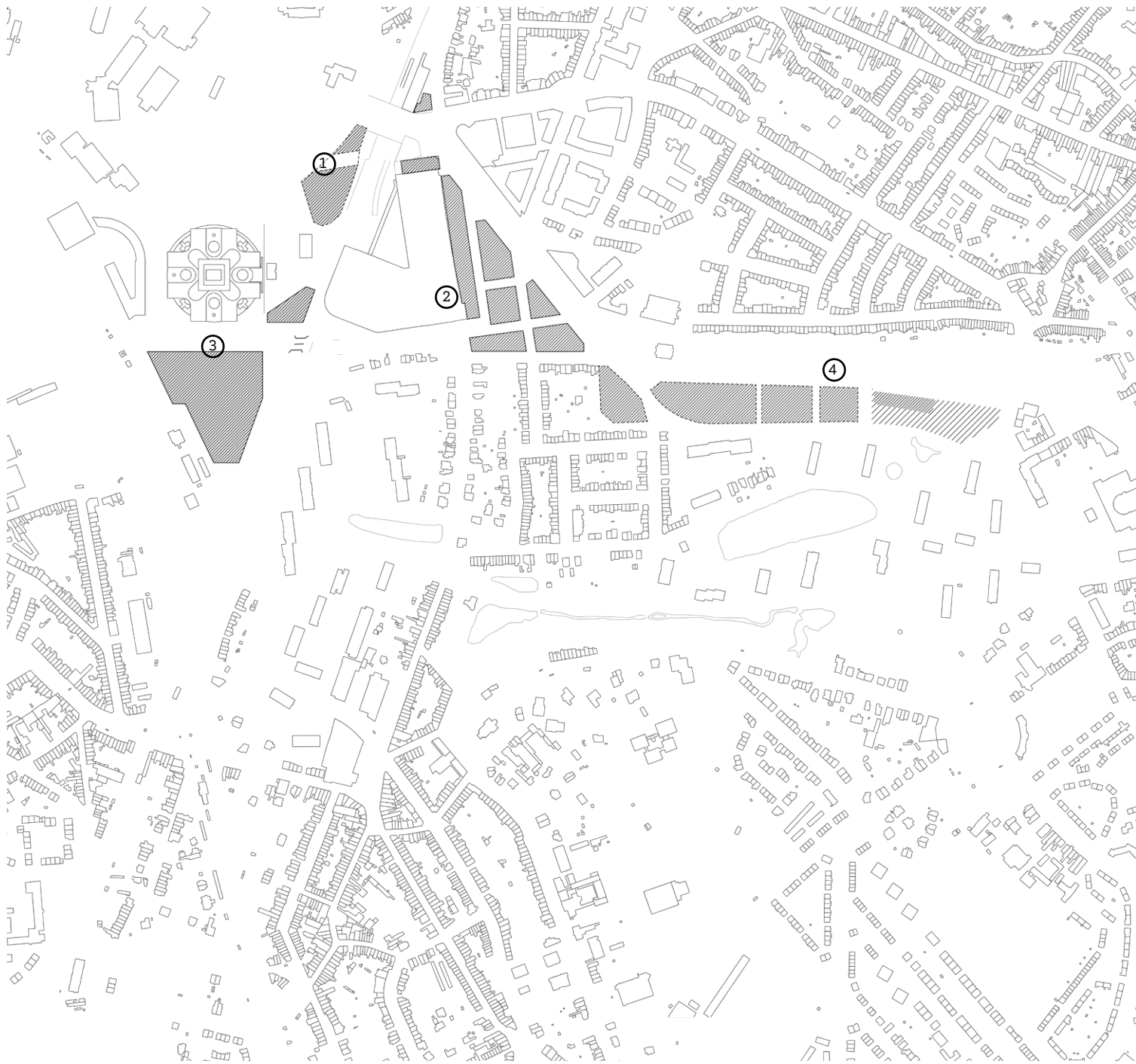
Circulaire Economie, duurzaamheid en geïntegreerd beheer van het regenwater

Het RPA heeft tot doel duurzame en circulaire vastgoedontwikkelingen te bevorderen. In dat verband integreren de vastgoedontwikkelingen (en de uitvoering daarvan) de beginselen van de circulaire economie en respecteren zij de doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie en de beginselen van duurzaamheid. De projecten beogen in het bijzonder de vermindering en het beheer van het geproduceerde afval, een efficiënt energiebeheer, het hergebruik van materialen en de transformatie van bestaande of nog te bouwen gebouwen.

Zo zal elk verbouwings- of sloop-heropbouwproject de mogelijkheden voor verbouwing van het gebouw, hergebruik van materialen en circulariteit moeten analyseren, een architecturale analyse van het pand moeten verstrekken en moeten aantonen dat sloop de meest duurzame optie is.

Bovendien wordt, waar mogelijk, een tijdelijke bezetting van het gebouw of de site gepland.

Tot slot moet elk project zorgen voor een geïntegreerd beheer van het regenwater; wanneer een waterloop of een kolk aanwezig is, moet die bij voorrang worden gebruikt als afvoerkanaal voor de overloop van de aangelegde (bovengrondse) retentiesystemen. Wanneer verschillende projecten tegelijk worden uitgevoerd en wanneer dit technisch haalbaar is, hoeft slechts in één lozingspunt van deze regenwateroverlopen te worden voorzien.



①

Triomf

②

Opslagplaats MIVB en P+R Delta

③

Deltadriehoek

④

Beaulieu

Strategische kaart 'Verstedelijking'



5

Demey

1.B.4. Transversaliteit – verbindende publieke ruimten

Het RPA beoogt de toename en diversificatie van de verbindingen aan weerszijden van de stadsboulevard en erlangs.

Het raamwerk van publieke ruimten dat wordt gecreëerd door de herkwalficatie van de E411 knoopt weer aan met de natuurlijke sokkel en het omliggende stadswefsel, zodat transversale figuren de bovenhand krijgen op de bestaande lineaire logica. Zo verbinden de publieke ruimten de grote gehelen die voordien gescheiden werden door hun topografie of infrastructures die erdoorheen lopen.

Dankzij doelgerichte acties worden deze publieke ruimten verbindende elementen die de overgang van de ene entiteit naar de andere vereenvoudigen of mogelijk maken.

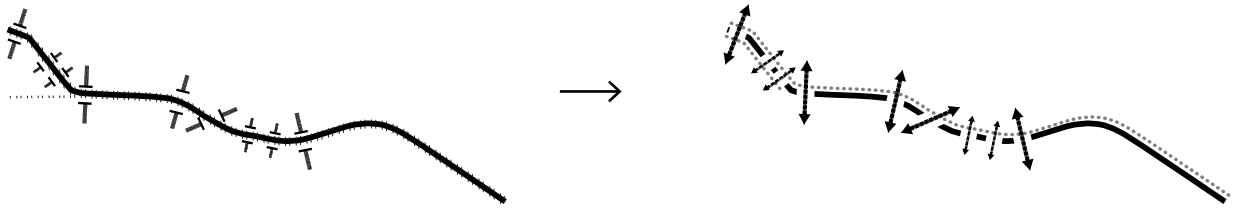
Deze porositeit staat garant voor raakvlakken tussen de verschillende schalen. De verbindende elementen verlenen toegang tot het grote gebied door de grote entiteiten (de vallei, het woud ...) te maken. Tegelijkertijd verbinden ze op lokale schaal stedelijke entiteiten die tot dan toe gescheiden waren. Op deze manier voorzien ze deze entiteiten van een nieuwe omgeving.

Deze ambitie wordt in het RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

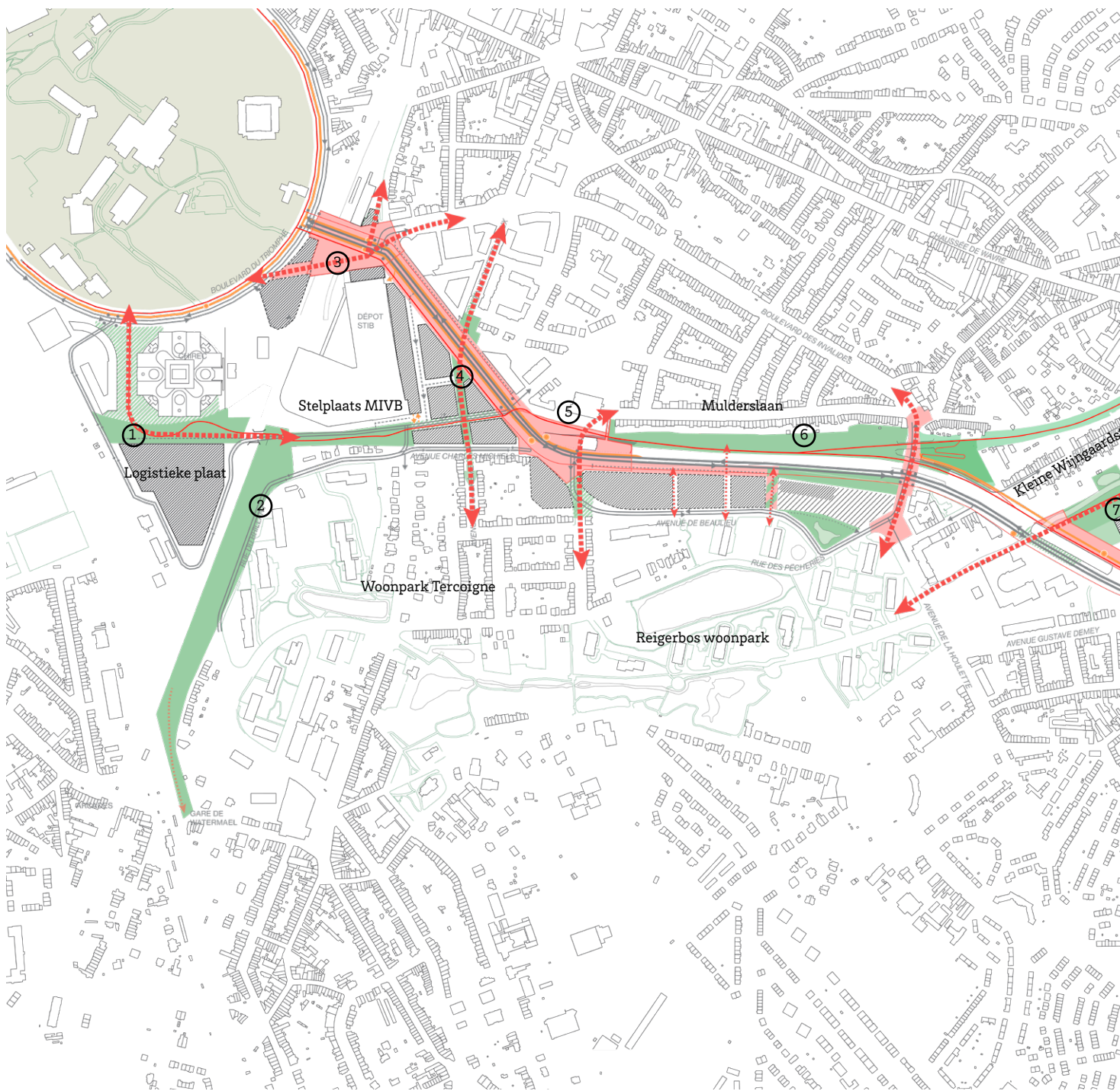
- › nieuwe doorgangen aanleggen dwars op en/of langs de weg;
- › de weginfrastructuur aanpassen om actieve weggebruikers in staat te stellen veilig over te steken;
- › de aanleg van kwaliteitsvolle infrastructures voor voetgangers en fietsers, die met name de door Brussel Mobiliteit gepubliceerde vademecums naleven;
- › de huidige grenzen poreuzer maken;
- › een aaneenschakeling van publieke ruimten creëren langs het hele tracé van de E411;
- › kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- › de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur en de verschillende vormen van mobiliteit zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gemengde publieke ruimten;
- › een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- › de landschappelijke structuren en de kwaliteiten van de open ruimten valoriseren als dwars- of langsverbindingen;
- › opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwoud.

Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- › vrijmaking van het noordelijke deel van de huidige gronddinname van de E411 ten gunste van dwarswegen;
- › aanleg van vier soorten publieke ruimten, verdeeld langs de stadstoegang, met nieuwe verbindingen aan weerszijden of langs de weginfrastructuur, multimodale pleinen, parken aan de bosrand, voorpleinen en een stadsboulevard;
- › inrichting van nieuwe kruispunten om beveiligde oversteekplaatsen te creëren voor actieve weggebruikers;
- › creëren van nieuwe oversteekplaatsen;
- › op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurende landschappen en toekomstige ontwikkelingen;
- › op elkaar laten aansluiten van de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten en de transversale toegankelijkheid ervan;
- › creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- › bepaling van een lint van actieve gevels om de doorgangen te activeren.
- › inrichten van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteynen en het Leonardkruispunt.

Transversaliteit: Verbindende publieke ruimten

↑ Illustratie van een nieuwe beveiligde oversteekplaats voor actieve weggebruikers. Hier de oversteekplaats aan Pinoy in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.



①

Parkelling van de Driehoek
Ontsluiting van de geïsoleerde
platformen

②

Park van lijn 26 - Landschap dat het
logistieke terrein verbindt met het
woonpark Tercoigne

③

Triomf-Delta - Spooroversteekplatform

④

Jules Cockxstraat - Stadsboulevard
met twee randen

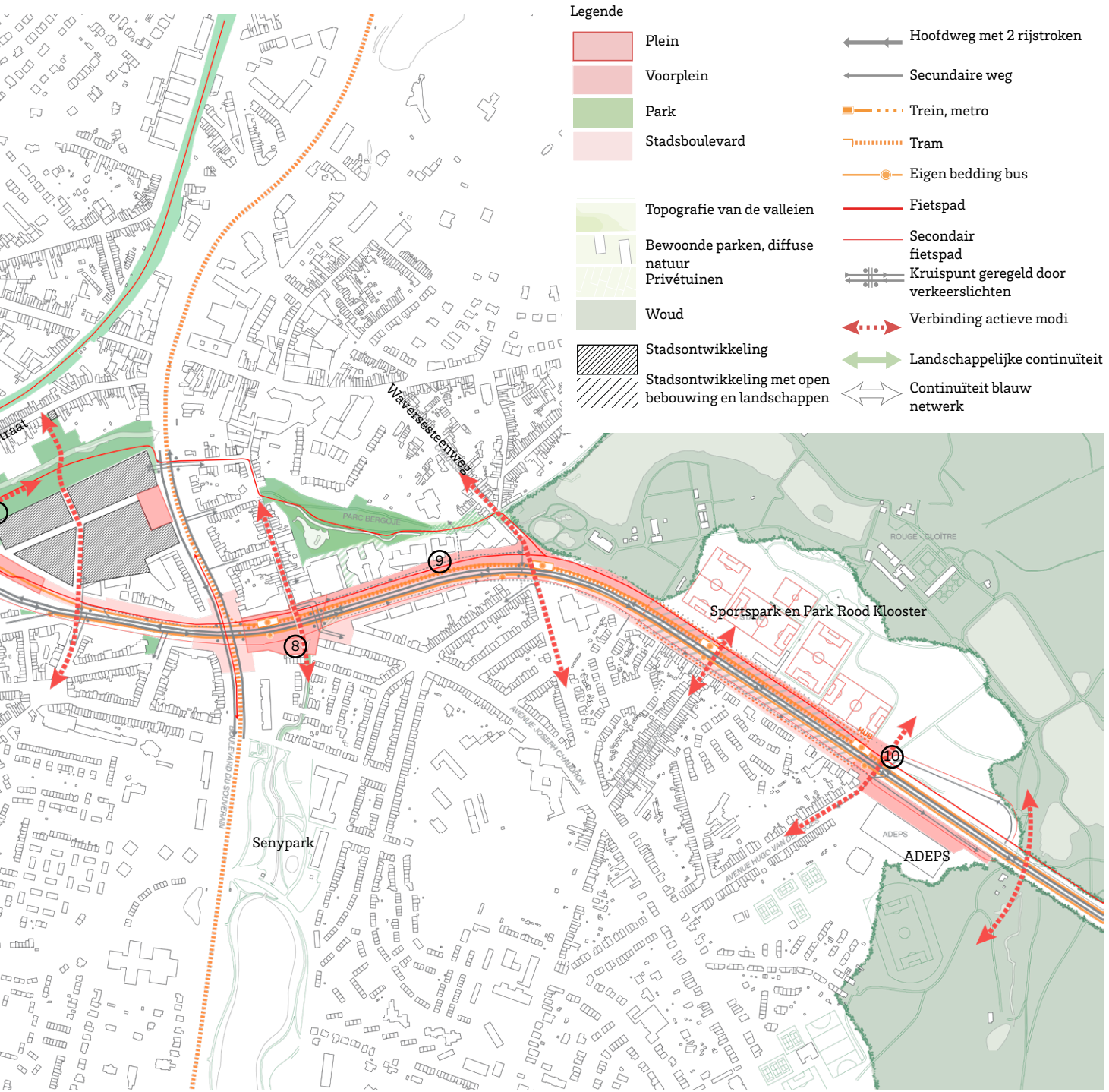
⑤

Beaulieu - Plein waar
verkeersstromen samenkomen

⑥

Spoorwegpark - Verbreding vanaf
de tuinen van de Mulderslaan tot de
metrosporen

Strategische kaart 'Transversaliteit'



Legende

- Plein
- Voorplein
- Park
- Stadsboulevard
- Topografie van de valleien
- Bewoonde parken, diffuse natuur
- Privétuinen
- Woud
- Stadsontwikkeling
- Stadsontwikkeling met open bebouwing en landschappen
- Hoofdweg met 2 rijstroken
- Secundaire weg
- Trein, metro
- Tram
- Eigen bedding bus
- Fietspad
- Secundair fietspad
- Kruispunt geregeld door verkeerslichten
- Verbinding actieve modi
- Landschappelijke continuïteit
- Continuïteit blauw netwerk

⑦

Demepark
Uitbreiding van de vallei en opwaardering van de loop van de Watermaalbeek

⑧

Herrmann-Debroux
Gedeeld plein, open op de Woluwe

⑨

Bergoje
Porositeit tussen het bestaande park en de gecreëerde publieke ruimte

⑩

Rood Klooster-ADEPS
Hoge verbinding, minder drukke stadstoegang

1.C. MOBILITEITSSTRATEGIE

1.C.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen

De levenskwaliteit in de wijken is het centrale aandachtspunt. Door het autoverkeer te verminderen, wil men ook de gevolgen ervan voor de levenskwaliteit en de veiligheid beperken. Wat betreft mobiliteit streeft het Gewest met het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan naar een globale vermindering van de doordringbaarheid voor het verkeer in het hele gewest. Dat doel wil het Gewest bereiken door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer te controleren dat de stad inrijdt). Het RPA sluit aan op deze gewestelijke doelstellingen.

Hoewel het aanpakken van de mobiliteit niet de hoofddoelstelling is van het ontwerp, is dit een belangrijke conditio sine qua non om de weginfrastructuur radicaal om te vormen en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren.

De E411 is nu een belangrijke invalsweg van het gewest. Om van deze grootstedelijke weg een stadsboulevard te maken, moet het autoverkeer op deze verkeersader sterk teruggedrongen worden. De herkwalificatie van de weginfrastructuur tot een boulevard met 2x2 rijstroken vermindert op zich

niet de capaciteit van de verkeersader, maar het verdwijnen van elementen van de weginfrastructuur om kruisingen te vermijden, zoals het Herrmann-Debrouxviaduct of de Beaulieutunnels, zal wel leiden tot een vermindering van de algemene capaciteit op de as Leonard-Delta. Studies en simulaties in het kader van de uitwerking van het RPA hebben aangetoond dat de capaciteitsvermindering door de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren en dat al van vóór de as Leonard-Delta. Dat bewijst het belang en het positieve effect op de mobiliteit van een ambitieus project voor de herkwalificatie van een stadstoegang, zoals wordt voorgesteld in dit RPA. De verwachte modal shift volstaat op zich echter niet om een vlot verkeer op de toekomstige stadsboulevard te garanderen gezien de capaciteit die ervan wordt verlangd.

Gezien deze vaststelling zijn in het RPA zeer ambitieuze doelstellingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit opgenomen, om de toegankelijkheid te behouden en de filevorming in het zuidoosten van het Gewest te beperken.

De eerste maatregel is de versterking van de verwachte modal shift door de

ontwikkeling van alternatieven voor het autoverkeer die een grotere modal shift mogelijk maken. Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG).

De herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur (E411) vereist ook mobiliteitsmaatregelen op schaal van het RPA en de omliggende wijken. Actieve modi moeten bevorderd worden en de effecten van het autoverkeer op de levenskwaliteit en de veiligheid binnen de wijken moeten verminderd worden. Het evenwicht tussen de ruimtes die zijn toegewezen aan de verschillende vervoerswijzen moet hersteld worden. Voetgangers en fietsers moeten zich in betere omstandigheden en veiliger kunnen verplaatsen in de wijken. Het autoverkeer in het gebied van het RPA Herrmann-Debroux moet dus worden gematigd door enerzijds maatregelen op het gebied van de aanleg van de stadsboulevard en het ontwerp van de infrastructuur en anderzijds maatregelen op het gebied van de verplaatsingen die worden gegenereerd door de ontwikkelingen waarin het RPA voorziet.

In het RPA worden daarom twee complementaire strategieën aanbevolen, die we hierna toelichten.

- › Een mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal om de modal shift te bevorderen vóór de stadstoegang; deze strategie strookt met de mobiliteitsstrategie op schaal van het BHG;
- › Een mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA en de omliggende wijken. Deze strategie omvat vier grote luiken:
 - een mobiliteitsknooppunt (een uitgebreide P+R) creëren dat beschikt over een sterke verbinding met het openbaar vervoer, om de modal shift binnen het BHG te bevorderen, ter aanvulling van de strategie op grootstedelijke schaal;
 - actieve modi (voetgangers- en fietsersverkeer) en het openbaar vervoer bevorderen;
 - de infrastructuur verminderen om uit te komen op een gewenste capaciteit voor de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de verkeersschema's herconfigureren;
 - het parkeeraanbod voor auto's binnen de ontwikkelingen aanpassen, om het daaruit resulterende verkeer te verminderen, en de alternatieven bevorderen.

1.C.2. Herinnering aan de mobiliteitsuitdagingen op grootstedelijke schaal

Om het autoverkeer op de grootstedelijke weg E411 te verminderen, moet een mobiliteitsstrategie worden ontwikkeld op een schaal die deze van onderhavig RPA overschrijdt, kwestie van al zo vroeg mogelijk de modal shift te bevorderen in de dagelijkse verplaatsingen. Dat impliceert dus overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest over de concrete maatregelen die op grootstedelijke schaal moeten worden genomen om de modal shift te bevorderen.

Het plan om de as van de E411 te herstructureren tot een stadsboulevard kadert in de mobiliteitsstrategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van het grootstedelijk gebied:

- › het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling;
- › het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan (GoodMove 2030) dat er - onder meer - op gericht is om het volume van de verplaatsingen met de auto in, naar en vanuit het Brussels Gewest te verminderen.

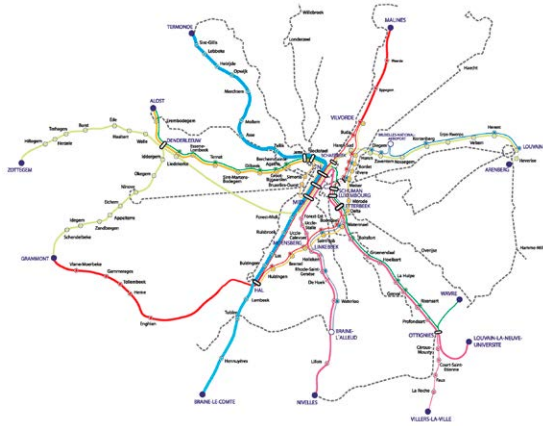
Zoals reeds vermeld tonen studies en simulaties die werden uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het RPA aan dat de capaciteitsvermindering ten gevolge van de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren, en dat al ver vóór de as Leonard-Delta. Deze modal shift moet echter worden versterkt om de gewenste capaciteit op de stadsboulevard te bereiken.

Met het oog op de mobiliteitsambities die nodig zijn voor de herkwalificatie van de weginfrastructuur worden er in het RPA zeven specifieke maatregelen aanbevolen om de alternatieven voor het autovervoer te verbeteren en versterken:

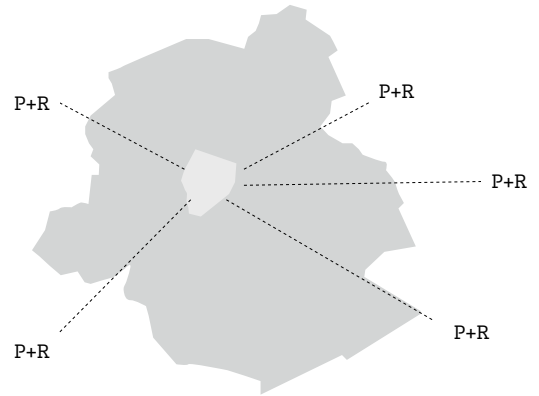
- › Versterking van het openbaarvervoersaanbod op grootstedelijke schaal om een modal shift te bevorderen, met name gebonden aan de uitvoering van het GEN (trein- en busaanbod). Dit vergt een bijkomende analyse van de te versterken lijnen en frequenties;
- › De analyse van het bestaande en momenteel geplande aanbod van P+R's in de buurt van stations of haltes van het openbaar vervoer moet worden uitgevoerd op grootstedelijk niveau, om de locaties te bepalen, de verschillende alternatieven die moeten worden voorgesteld op basis van de mobiliteitsbehoeften (verplaatsingen naar en van het BHG) (types openbaar vervoer, carpoolzones, fietsenstallingen, autodeelstations enz.) en de vereiste P+R-capaciteiten, met inbegrip van het mobiliteitsknooppunt dat wordt voorgesteld in het RPA;
- › Creëren en uitbreiden van het aanbod aan P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de buurt van de stations of haltes van het openbaar vervoer. Deze P+R's zijn complementair aan de creatie van een mobiliteitsknooppunt in het kader van het RPA.

- › De gecoördineerde aanleg van een kwaliteitsvol fietsnet op grootstedelijke schaal dat de gewestgrenzen overschrijdt. Dit fietsnet moet doorlopende trajecten aanbieden die worden ondersteund door aangepaste infrastructures (gescheiden fietspaden, breed, verlicht en met zo min mogelijk conflicten met de andere modi). Het RPA voorziet in een verbinding met dit intergewestelijke net en in een fietsroute op de as Leonard-Delta. Voor de ontwikkeling van dit net op grootstedelijke schaal zou een bijkomende analyse moeten worden uitgevoerd;
- › De herinrichting van het Leonardkruispunt om ringvormige verkeersstromen te bevorderen door middel van de inrichting en signalisatie en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring;
- › De keuze voor duurzame stedenbouwkundige oriëntaties om een hercentrerings rond de knooppunten van het openbaar vervoer te bevorderen;
- › De aanmoediging van telewerk, gezien de technologische evolutie en de veranderende wereld, zodat er minder werkverkeer is;
- › Aangezien de weginfrastructuur zijn gedimensioneerd voor het spitsverkeer en er tijdens de spitsuren op de E411 heel wat voertuigen rijden met alleen een bestuurder aan boord die van of naar het werk rijdt, kan de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven een aanzienlijke invloed hebben op de stromen aan de stadstoegang. Elke verdichting van het aantal personen per voertuig betekent immers een onmiddellijke vermindering van het aantal voertuigen op het traject, wat zijn weerslag heeft op de dimensionering van de weginfrastructuur en de hinder. In tegenstelling tot de vorige maatregelen vergt de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven geen grote overheidsinvesteringen. Deze maatregel kan dus al snel worden doorgevoerd. De bestaande beleidslijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals de Bedrijfsvervoerplannen, de stimulansen (premie voor de organisatie van een pendeldienst enz.), de sensibiliseringsacties voor bedrijven en/of de burgers moeten worden versterkt. Eventueel, afhankelijk van het succes van dit beleid, kunnen de voertuigen die worden gebruikt voor carpooling of de pendeldienst van bedrijven gebruikmaken van bepaalde rijstroken die zijn voorbehouden voor bussen. In het kader van deze maatregel kan een pilootproject worden gevoerd.

Schema 'Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal'



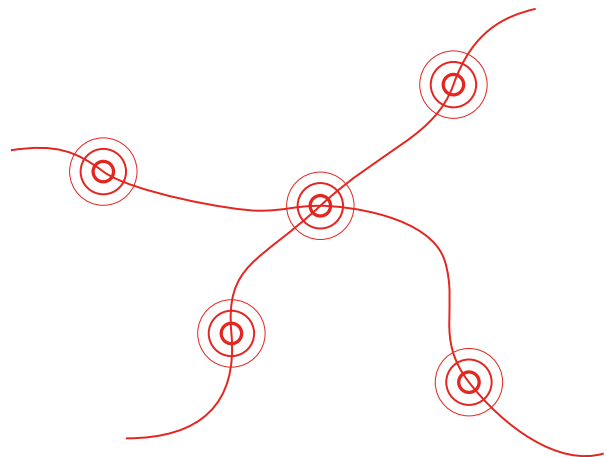
GEN



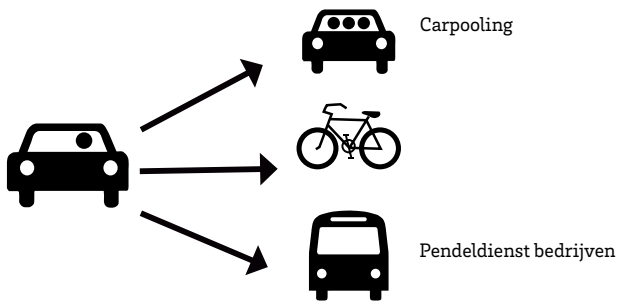
Meer P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



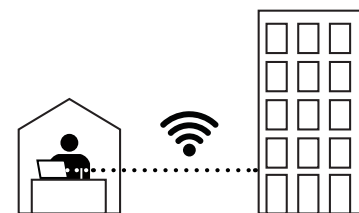
Kwaliteitsvol fietsnet



Hercentring rond knooppunten van het openbaar vervoer



Grote modal shift



Telewerk

1.C.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het RPA

1.C.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer

Het RPA voorziet in de invoering van een mobiliteitsknooppunt met een sterke aansluiting op het openbaar vervoer aan de stadstoegang van de grootstedelijk weg E411. Dit knooppunt moet de modal shift mogelijk maken voor automobilisten die geen gebruik kunnen maken van alternatieven op grootstedelijke schaal. Het doel is de bestaande parkeerfunctie aan de ingang van de stad te behouden, met name aan de P+R Delta, maar het is nodig de parkeerfunctie te reorganiseren en te verplaatsen naar het bovenstedeel van de Vorstlaan, om zo vroeg mogelijk de gewenste capaciteit te bereiken en het Herrmann-Debrouxviaduct af te schaffen.

De functie van het mobiliteitsknooppunt benadert die van een overstapparking (of P+R) zoals we die nu kennen. Het gaat dus om een infrastructuur die een groot aantal parkeerplaatsen biedt voor automobilisten, die hun voertuigen daar kunnen achterlaten en hun traject kunnen voortzetten met het openbaar vervoer als ze naar de stad gaan en omgekeerd als ze vertrekken. Gezien de strategische ligging van deze infrastructuur aan de stadstoegang, de diversiteit van de verplaatsingspraktijken en -behoeften, de diversificatie van de alternatieven voor het autovervoer, de aanwezigheid van een aantal intergewestelijke buslijnen en de mogelijkheid om deze te ontwikkelen, wordt in het RPA aanbevolen de infrastructuur voor het bewerkstelligen van de modal shift niet a priori te beperken tot een overstapparking (P+R) maar ook een 'mobiliteitsknooppunt' te realiseren. Door de volgende infrastructuur te bieden zou dit mobiliteitsknooppunt ook kunnen voorzien in andere verplaatsingsbehoeften:

- › voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen om de inwoners van het BHG die geen voertuig bezitten, in staat te stellen het gewest uit te rijden vanaf het knooppunt;
- › beveiligde fietsenstallingen voor al dan niet gedeelde fietsen, om de automobilisten die het gewest inrijden de mogelijkheid te bieden hun traject voort te zetten met de fiets;
- › carpoolzones, om bestuurders de mogelijkheid te bieden hun passagiers veilig af te zetten, waarna die hun traject kunnen voortzetten met een andere vervoerswijze;
- › haltes voor intergewestelijke snelbussen die andere P+R's in het grootstedelijk gebied of aantrekkingspolen nabij de Ring enz. kunnen aandoen.

In het RPA wordt voor het knooppunt een capaciteit van 800 tot 1.500 plaatsen aanbevolen. Dat stemt overeen met de reorganisatie van de parkeerplaatsen die momenteel beschikbaar zijn op P+R Delta en onder het Herrmann-Debrouxviaduct en het Drie Fonteinenviaduct, die deels worden gebruikt als P+R. Er is een aanvullende studie nodig om de exacte capaciteit, locatie en programmatie van het mobiliteitsknooppunt te bepalen.

Het mobiliteitsknooppunt moet van bij de ingebruikname sterk verbonden zijn met een openbaarvervoersnet met een

grote capaciteit die het verbindt met het stadscentrum. Het is dan ook aangewezen het knooppunt te laten aansluiten op een metro en/of tram met een hoog dienstniveau die in een eigen bedding rijdt over het hele traject.

Na analyse van de verschillende alternatieven gaat de voorkeur naar de bouw van een mobiliteitsknooppunt onder de wegbedding van de huidige E411 ter hoogte van het stadion van Oudergem. Daarvoor moet de bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden uitgebreid. Het verlengen van metrolijn 5 voorbij het station Herrmann-Debroux volgens het tracé van de E411 is technisch gezien een heel complexe operatie, waarbij het station Herrmann-Debroux herbouwd zou moeten worden, aangezien het momenteel op de as van de Joseph Chaudronlaan ligt.

Derhalve wordt voorgesteld het tramnet te verlengen tot het mobiliteitsknooppunt. Het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB, dat zich nog in de ontwerpfase bevindt, moet worden gevolgd, d.w.z. de opsplitsing van tramlijn 8 en de verlenging van de twee daaruit resulterende lijnen tot aan de zone van het stadion van Oudergem-ADEPS om de verbinding te maken met het mobiliteitsknooppunt.

In het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB staat dat de exploitatiebeperkingen ingevolge de opeenvolgende verlengingen van tramlijn 8 het noodzakelijk maken deze lijn op te splitsen. Er moeten dus twee afzonderlijke lijnen worden gecreëerd die elk een technische eindhalte nodig hebben. Die eindhaltes kunnen worden ondergebracht in de zone stadion van Oudergem-ADEPS.

Lijn 8 zal dus worden opgesplitst in twee gelijke delen: een deeltraject Louiza-ADEPS, dat overeenstemt met de radiale functie van deze structurerende lijn; en een deeltraject ADEPS-Roodebeek (aanvankelijk) dat overeenstemt met de ringwegfunctie. De aansluitingen tussen deze twee lijnen kunnen efficiënt worden georganiseerd ter hoogte van Herrmann-Debroux, in overeenstemming met de herkwalificatie die wordt aanbevolen door het RPA. Deze halte biedt deze twee deeltrajecten ook een aansluiting op metrolijn 5. Vervolgens bereiken de beide lijnen in eigen bedding hun eindhalte ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex. Dat openbaarvervoersaanbod volstaat voor de gebruikers van het mobiliteitsknooppunt.

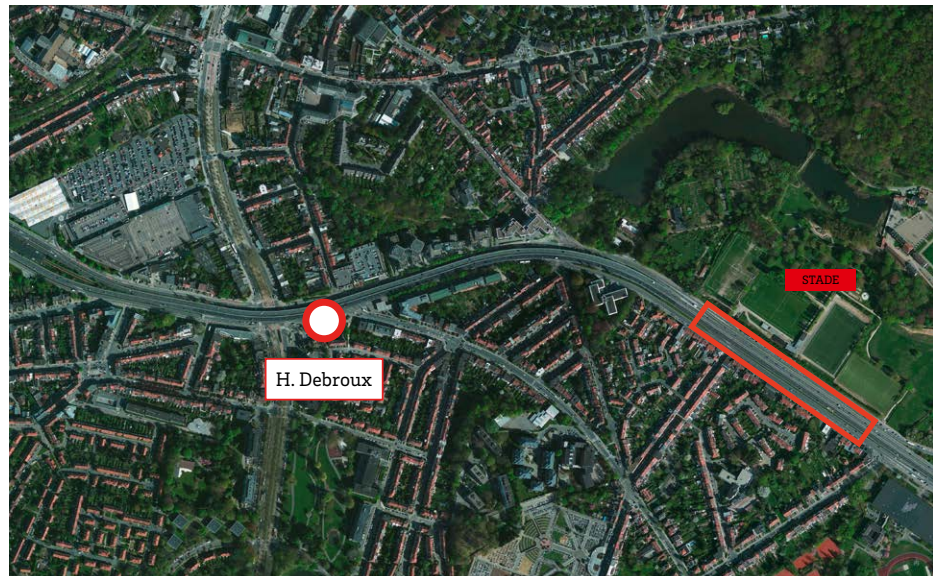
Met deze oplossing worden ook de sites van het Rood Klooster, het ADEPS-sportcomplex, het stadion van Oudergem en het Zoniënwood bereikbaar voor de Brusselaars via efficiënt openbaar vervoer en beschikken ze over een parkeerinfrastructuur met gedeeld gebruik.

De splitsing van de lijn 8 sluit de mogelijkheid om een rechtstreekse verbinding Louiza-Roodebeek te behouden niet uit, afhankelijk van toekomstige mobiliteitsstudies van de MIVB.

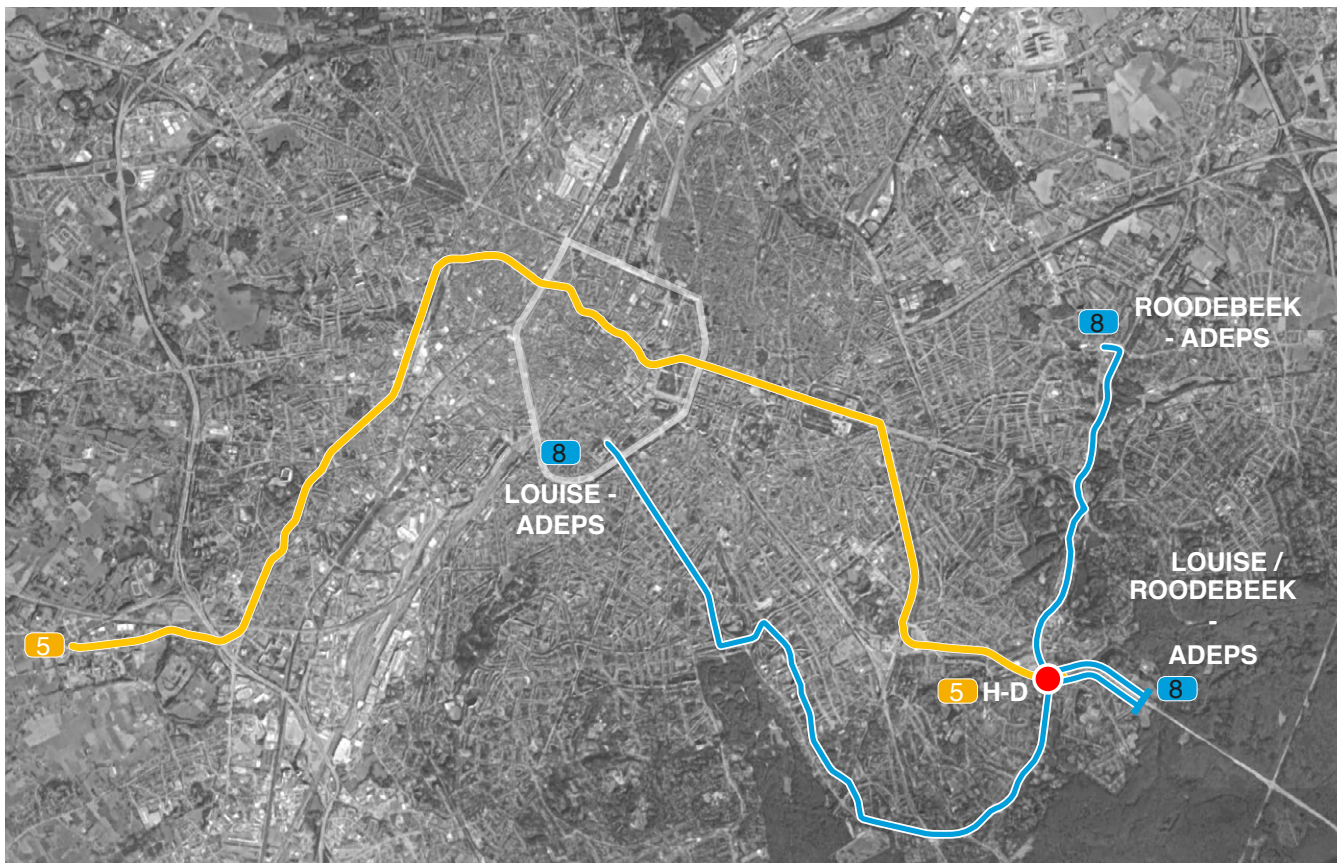
Er moet worden opgemerkt dat het niet gegarandeerd is dat het technisch mogelijk is de werken voor het doortrekken van tramlijnen 8 tot de zone Stadion van Oudergem-ADEPS en het Herrmann-Debrouxviaduct tegelijkertijd uit te voeren. Als dat niet mogelijk is, kan tijdens de afbraak van het viaduct worden gezorgd voor een tijdelijke alternatieve verbinding met het mobiliteitsknooppunt (bijvoorbeeld door een buspendeldienst).

Concreet voorziet het RPA in de volgende acties:

- › Reorganisatie en centralisering van de bestaande P+R-plaatsen in een nieuw mobiliteitsknooppunt onder de bedding van de E411;
- › Verbinding van het nieuwe mobiliteitsknooppunt met een efficiënt openbaarvervoeraanbod door de splitsing van lijn 8 en de verlenging van de twee daaruit resulterende lijnen tot aan eindhaltes ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex.

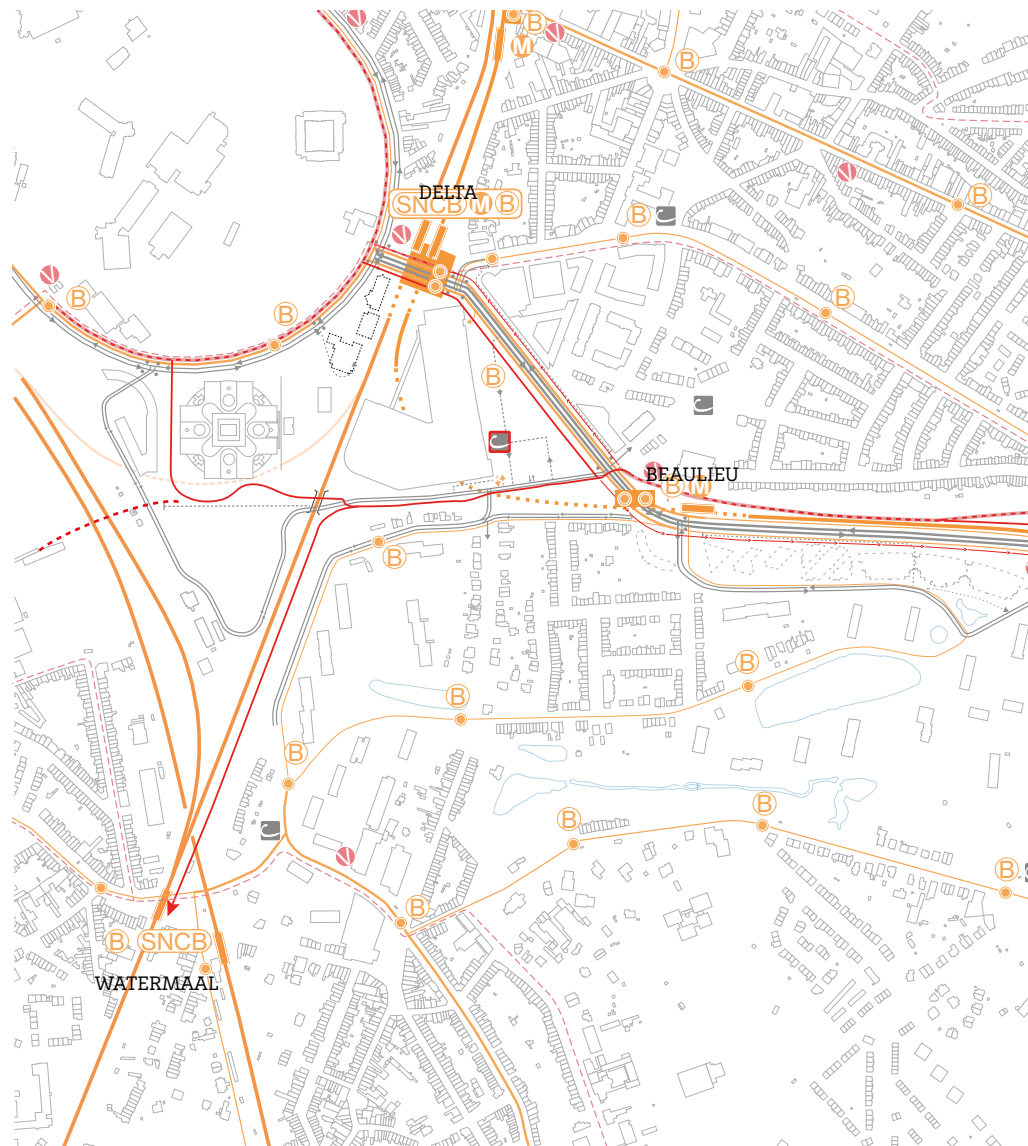


↑ Schema 'Mogelijke locatie voor het mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer'



↑ Schema 'Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer'

1.C.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer

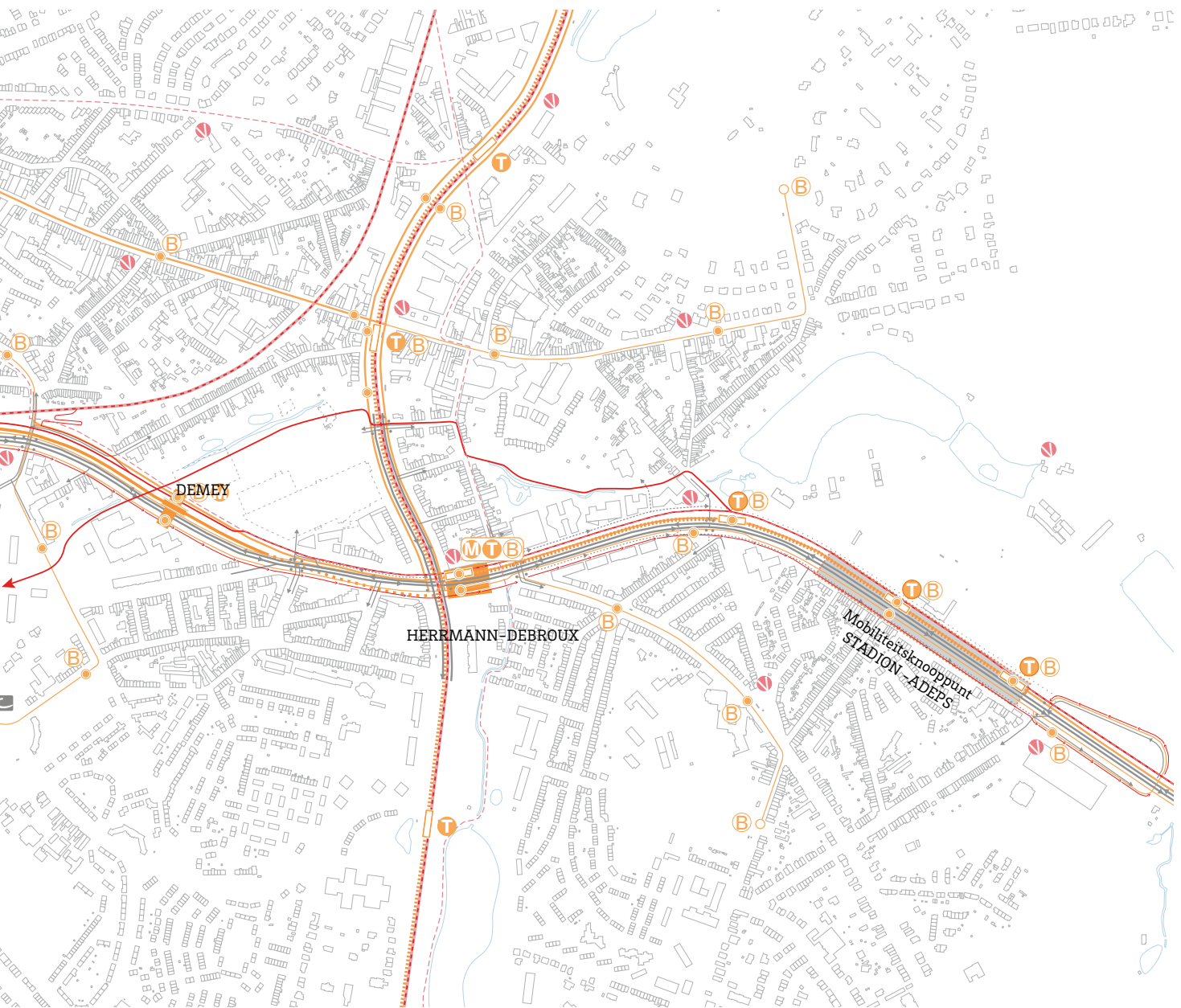


Het RPA wil het gebruik bevorderen van de actieve modi en het openbaar vervoer en deze modi ook gebruiksvriendelijker maken.

Om het modale aandeel van de actieve modi en het openbaar vervoer te bevorderen stelt het RPA de volgende oplossingen voor:

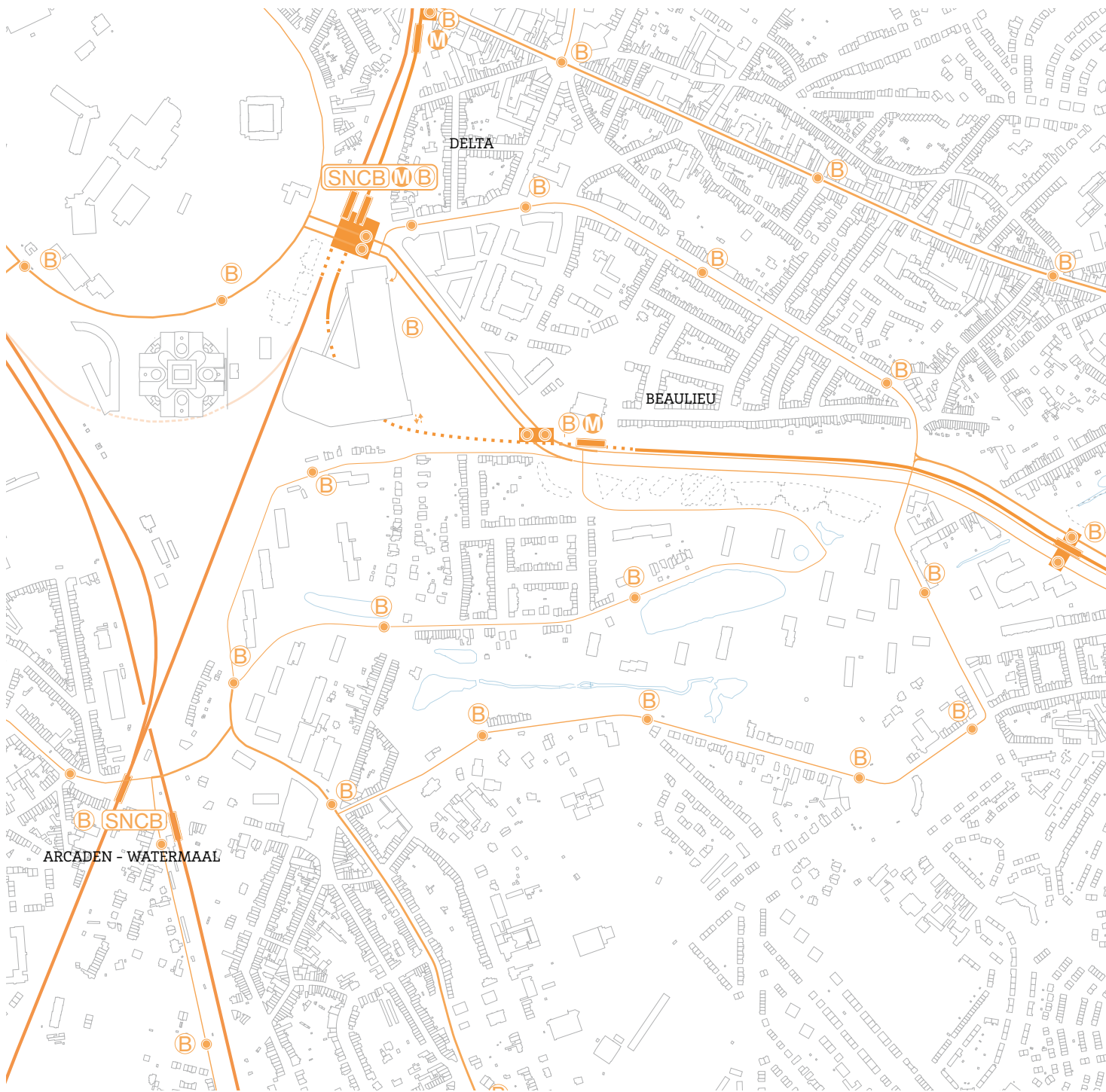
- › inrichting van een brede doorlopende ruimte langs het tracé van de grootstedelijke weg E411, om actieve weggebruikers een kwaliteitsvolle infrastructuur te bieden. Binnen de groene ruimten moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existent van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken;
- › verhoging van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid voor actieve weggebruikers van de vier metrostations die zich in het gebied van het RPA bevinden;
- › verbetering van de oversteekplaatsen van de E411 en versterking van het lokale en het supralokale netwerk van voetgangers- en fietspaden. Ook in de omliggende wijken moeten voetgangers en fietsers worden begunstigd, beschermd en betere voorzieningen krijgen;
- › creatie van multimodale pleinen waar kan worden overgestapt op een andere vervoerwijze: actief vervoer, metro, tram en bus;
- › aanleg van beveiligde fietsparkeerplaatsen op de belangrijkste intermodale knooppunten;
- › versterking van de efficiëntie van het openbaar vervoer met vooral de uitbreiding van het tramaanbod in eigen bedding tot aan het ADEPS-sportcomplex;
- › inrichting van een eigen bedding voor de openbaarvervoerslijnen die gebruik maken van de E411. Op plaatsen waar een doorlopende eigen bedding niet mogelijk is, wordt aangeraden busstroken te creëren voor kruispunten. Als de inrichting dat mogelijk maakt, kunnen deze stroken desgevallend ook worden gebruikt door carpoolauto's of pendeldiensten van bedrijven;
- › valorisatie van alternatieve vervoermiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen in de gebouwen.

Strategische kaart 'Actieve weggebruikers en openbaar vervoer'

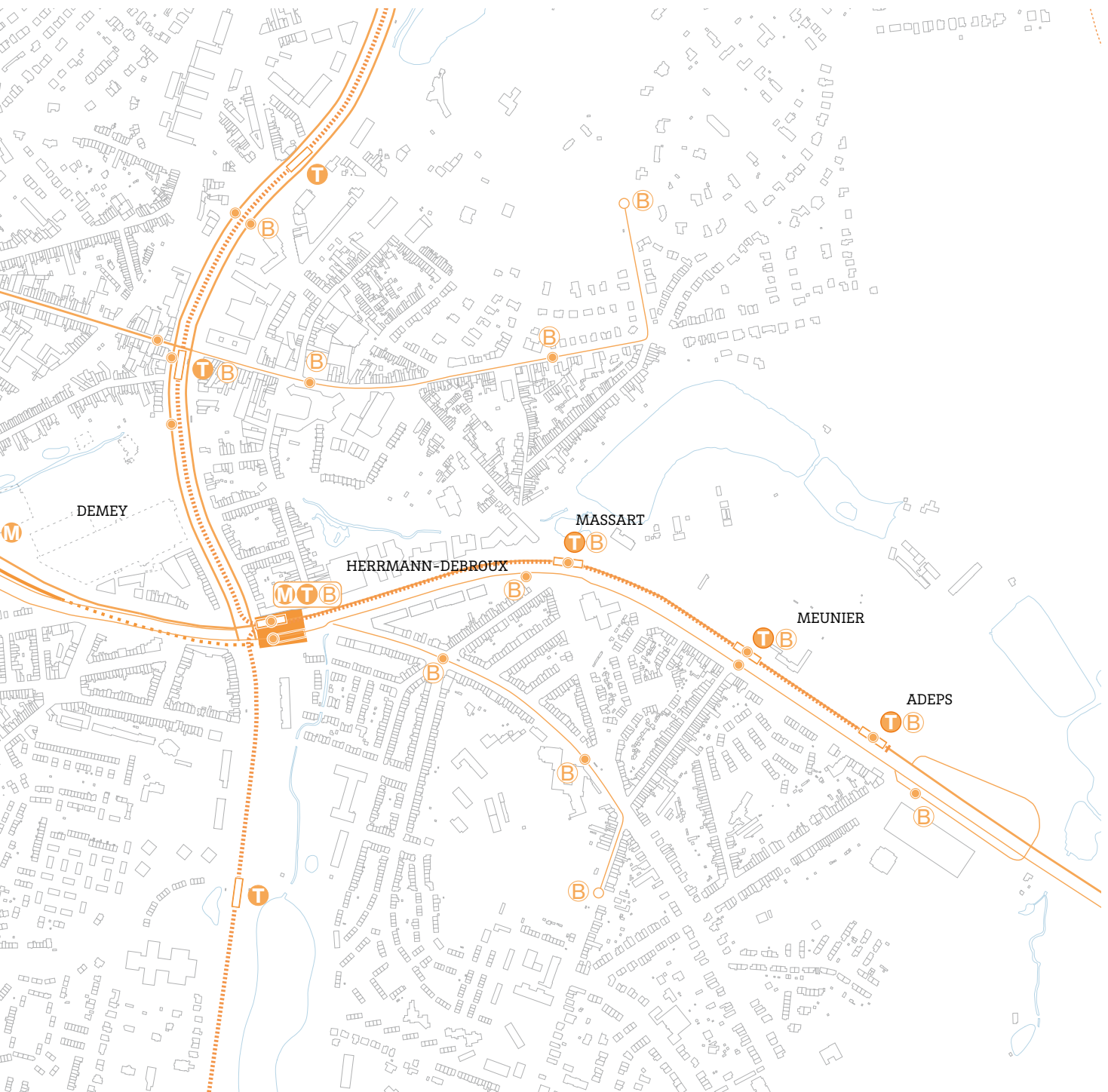


Legende







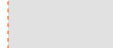


- | | | |
|------------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Metrolijn | Buslijn | Villo-station |
| Tramlijn | Intermodaal punt | Bushalte |
| Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R) | GFR | SNCB Treinstation |
| | Bestaand fietspad | Metrostation |
| | Nieuw tweerichtingsfietspad | Tramhalte |
| | Nieuw eenrichtingsfietspad | |

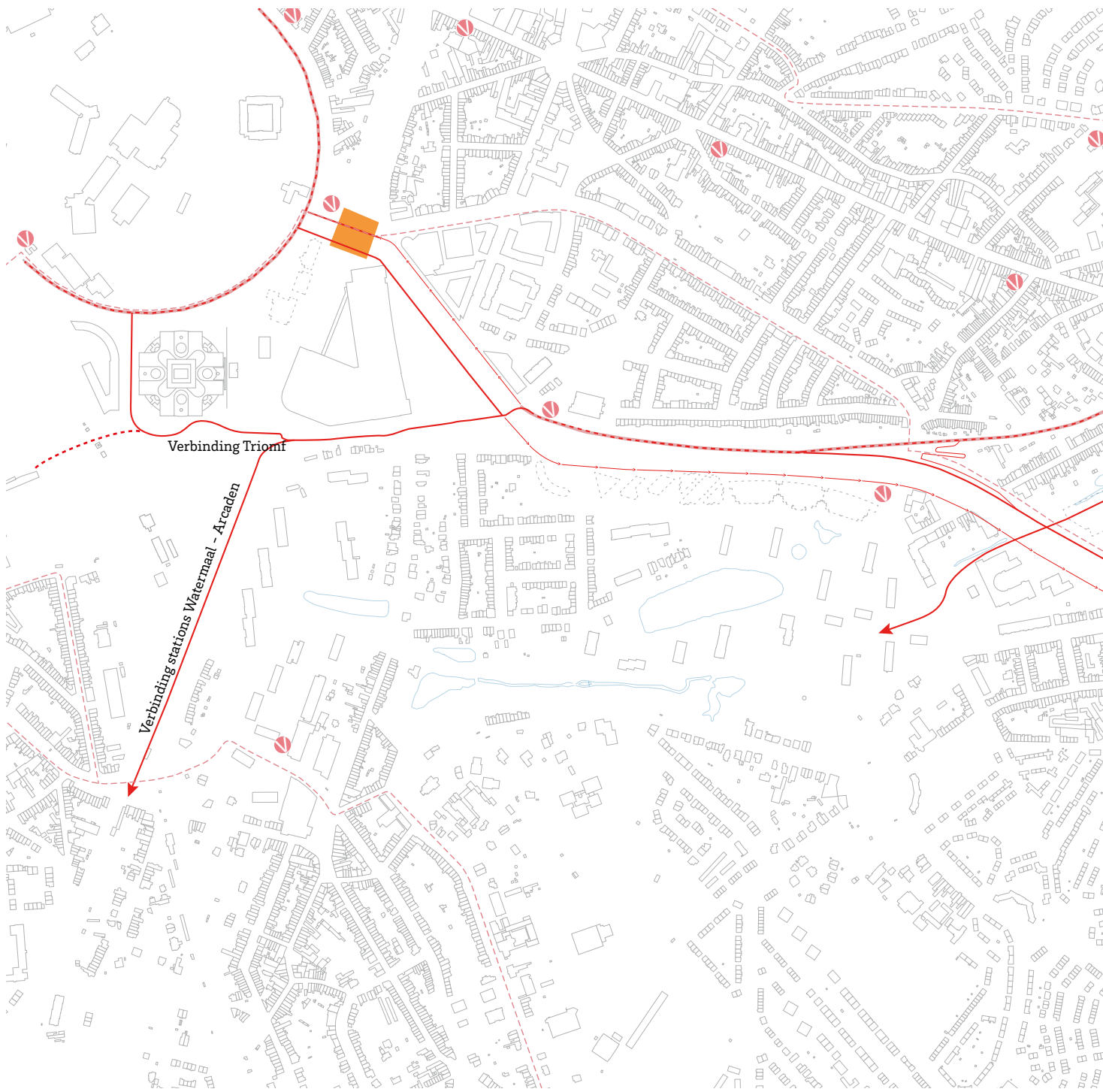


Strategische kaart 'Openbaar vervoer'

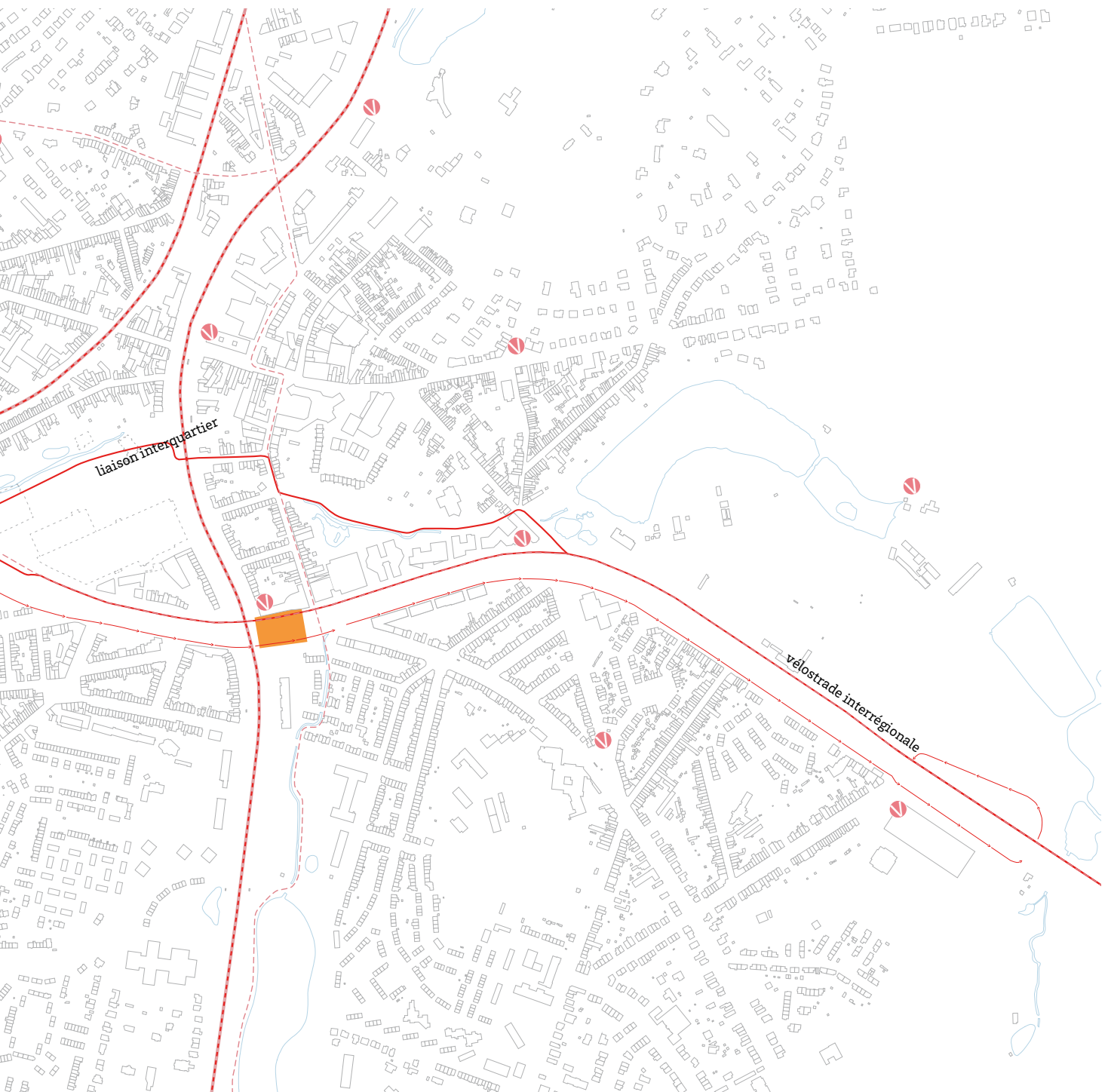


Legende






-  Metrolijn (boven- ondergronds)
-  Buslijn
-  Bushalte
-  Tramlijn
-  Intermodaal punt
-  Treinstation
-  Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)
-  Metrostation
-  Tramhalte



Strategische kaart 'Actieve weggebruikers'



Legende

-  GFR
-  Bestaand fietspad
-  Nieuw tweerichtingsfietspad
-  Nieuw eenrichtingsfietspad
-  Villo station

1.C.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur

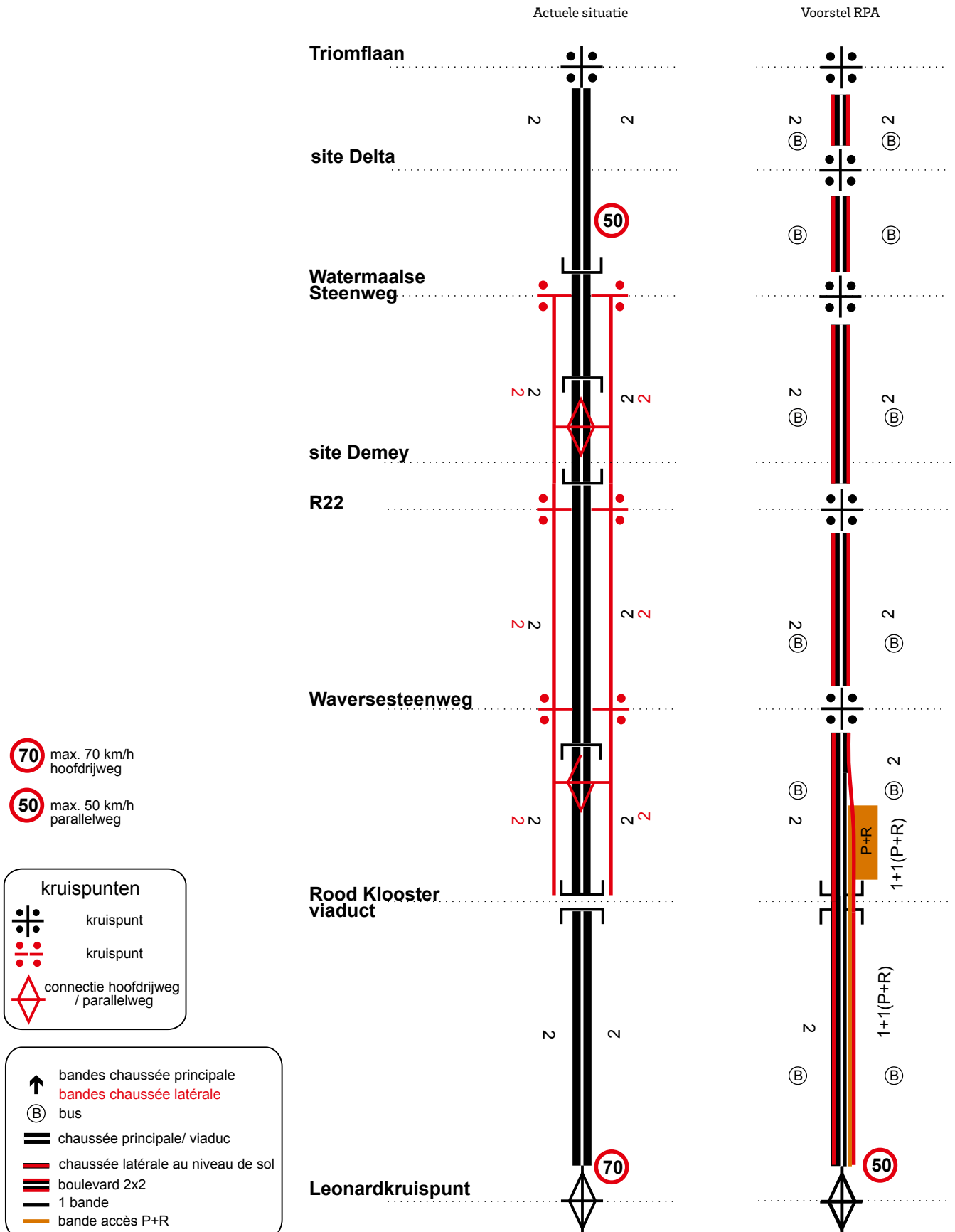
In het RPA wordt aanbevolen de voetafdruk van de infrastructuur van de grootstedelijke weg E411 te verkleinen door er over het hele traject een stadsboulevard met 2x2 rijstroken voor autoverkeer van te maken. Deze versmalling zal de E411 een meer stedelijk karakter geven en zal de aldus gewonnen ruimten kunnen worden omgevormd tot kwaliteitsvolle publieke ruimten. Die zullen niet alleen de levenskwaliteit verbeteren, maar ook plaats bieden aan doorlopende infrastructuur voor actieve weggebruikers en voor de eigen bedding voor bussen en trams. Het gebruik van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer, en dus van alternatieven voor de auto, zal daardoor worden bevorderd.

Het RPA stelt in dit kader voor de kruisingen tussen de grootstedelijke weg E411 en de dwarswegen te herinrichten als gelijkvloerse kruispunten. De afbraak van infrastructuurelementen om kruisingen te vermijden, zoals het viaduct Herrmann-Debroux of de tunnels van Beaulieu, vermindert de algemene capaciteit van de as Leonard-Delta.

In de toekomst zullen deze kruispunten de reële capaciteit van de as bepalen (die bijvoorbeeld afhankelijk is van het aantal voertuigen dat kan doorrijden per fase van de verkeerslichten). Studies en simulaties hebben aangetoond dat het kruispunt van de Vorstlaan met de as Leonard-Delta het bepalende punt is van het netwerk.

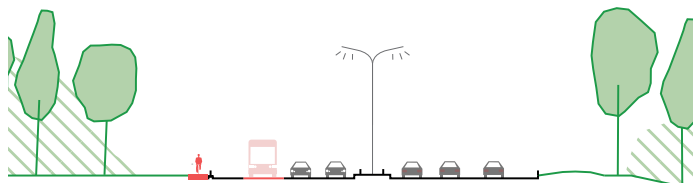
De gewenste capaciteit van de as Leonard-Delta aan de stadstoegang stemt dus overeen met de capaciteit van het kruispunt met de Vorstlaan. Als de capaciteit groter is dan die van het kruispunt, zal een trechtereffect ontstaan.

↓ Schema 'Omvorming van de infrastructuur tot stadsboulevard'

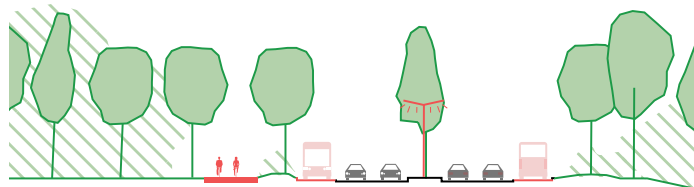


Illustraties: versmalling van de weginfrastructuur ten voordele van kwaliteitsvolle, uitnodigende publieke ruimten infrastructuur voor actieve weggebruikers en openbaar vervoer

↓ Uitzicht van het Zoniënwood richting het Leonardkruispunt:
Bestaande toestand



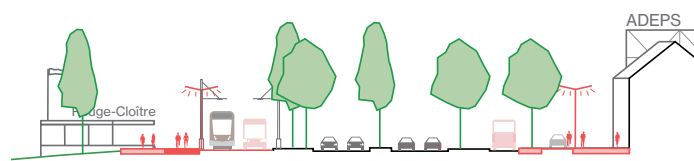
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



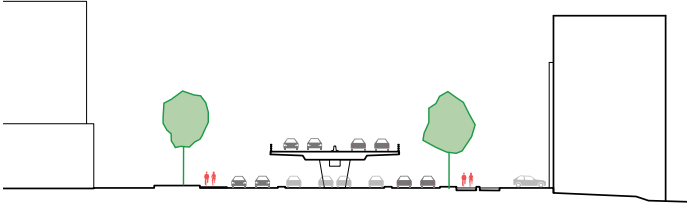
↓ Uitzicht van het stadion richting Herrmann-Debroux
Bestaande toestand



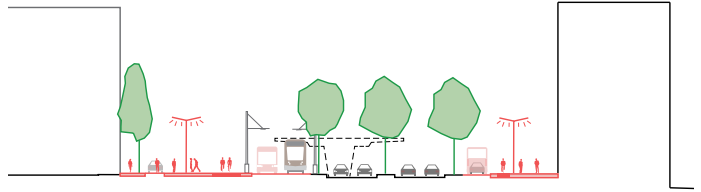
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



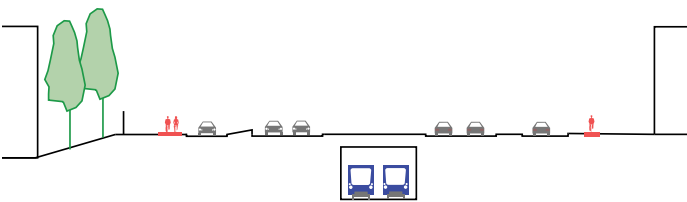
↓ Uitzicht van Herrmann-Debroux richting Leonardkruispunt:
Bestaande toestand



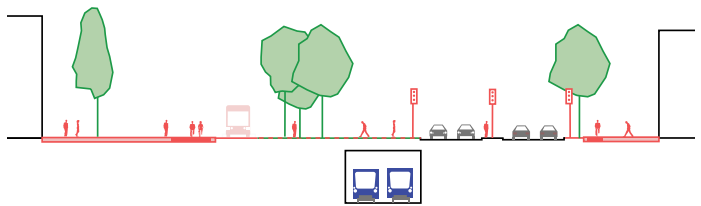
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



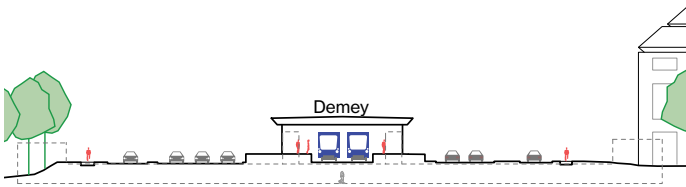
↓ Uitzicht van Herrmann-Debroux richting Demey:
Bestaande toestand



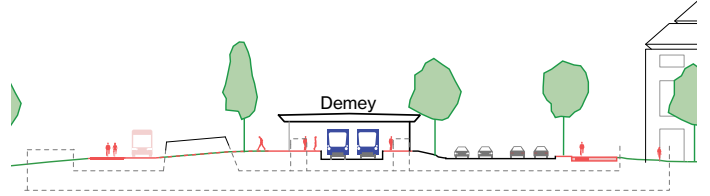
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



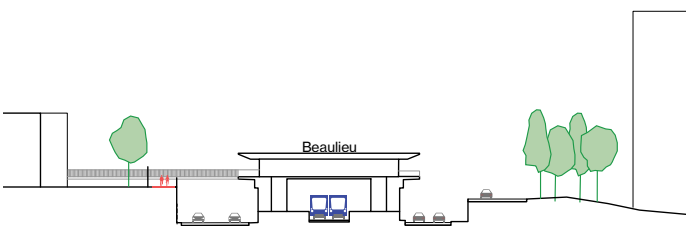
↓ Uitzicht van Demey richting Herrmann-Debroux:
Bestaande toestand



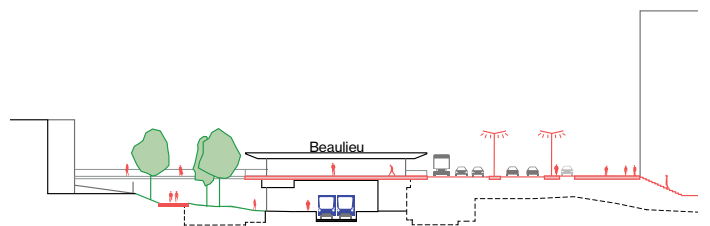
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



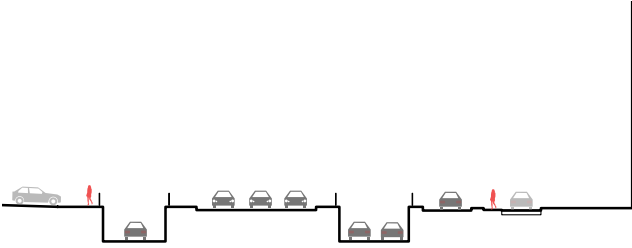
↓ Uitzicht van Beaulieu richting Demey:
Bestaande toestand



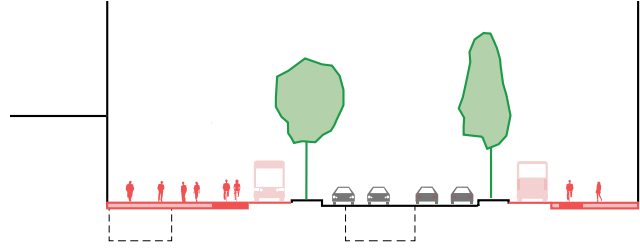
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



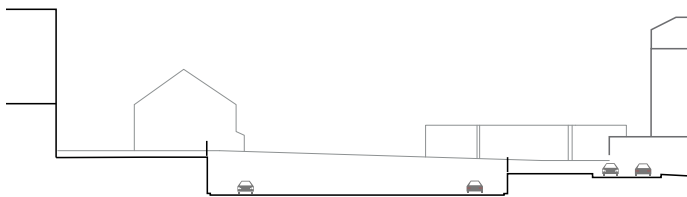
↓ Uitzicht van Beaulieu richting Delta:
Bestaande toestand



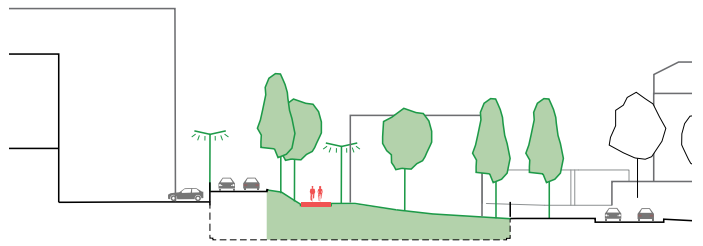
↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie

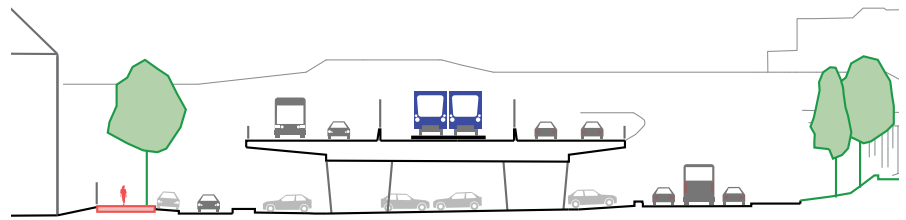


↓ Uitzicht van Driehoek richting Beaulieu:
Bestaande toestand

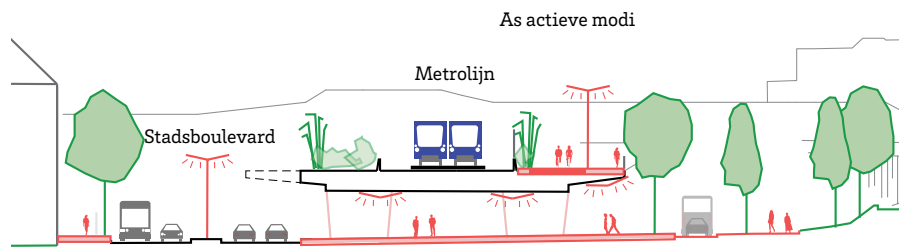


↓ Illustratie mogelijke toekomstige situatie

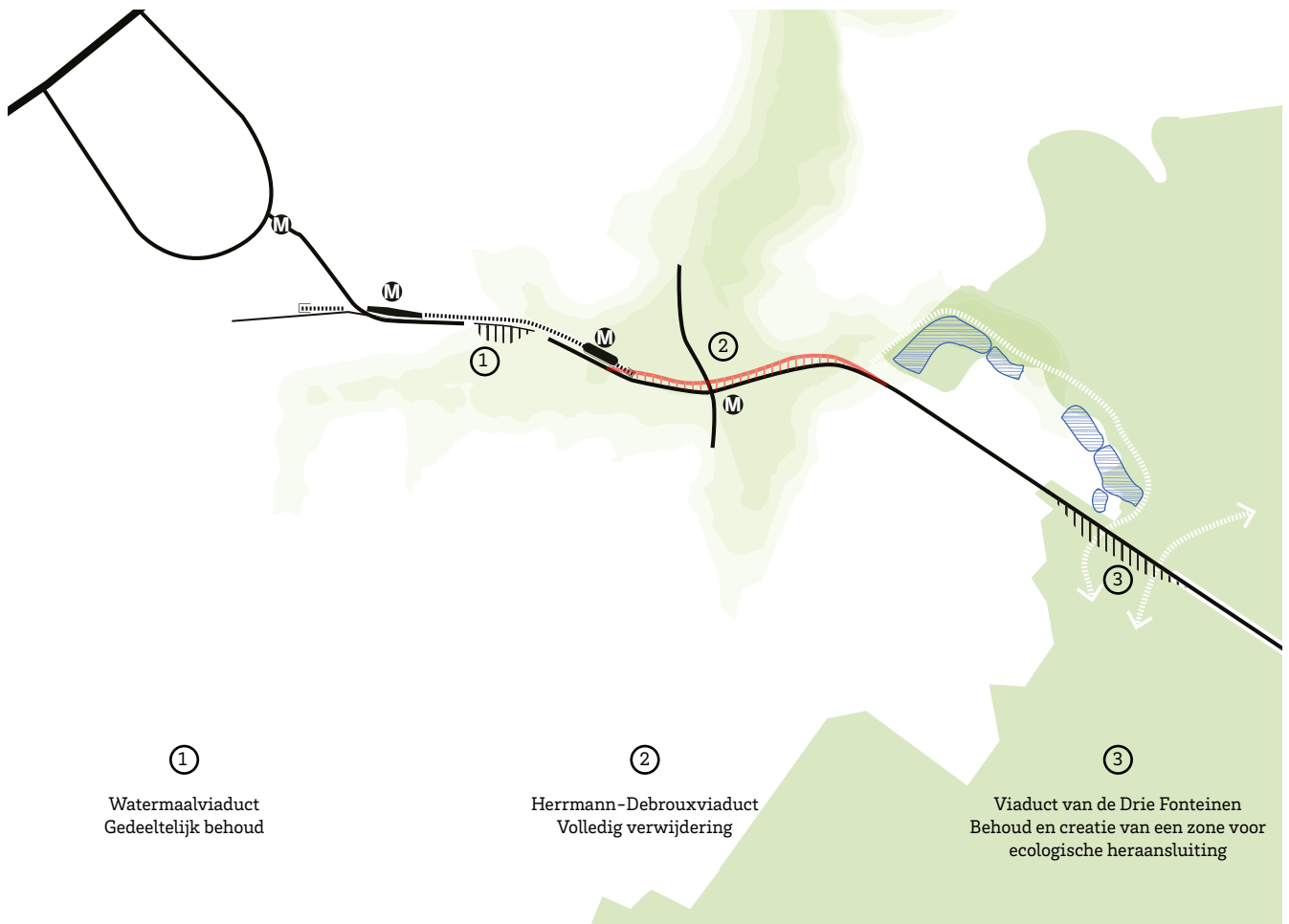




↑ Snede van het Watermaalviaduct richting Beaulieu:
Bestaande situatie



↑ Illustratie mogelijke toekomstige situatie



De grootstedelijke weg E411 bestaat uit meerdere kruisende infrastructuren. De herinrichting ervan heeft andere gevolgen voor deze verschillende structuren:

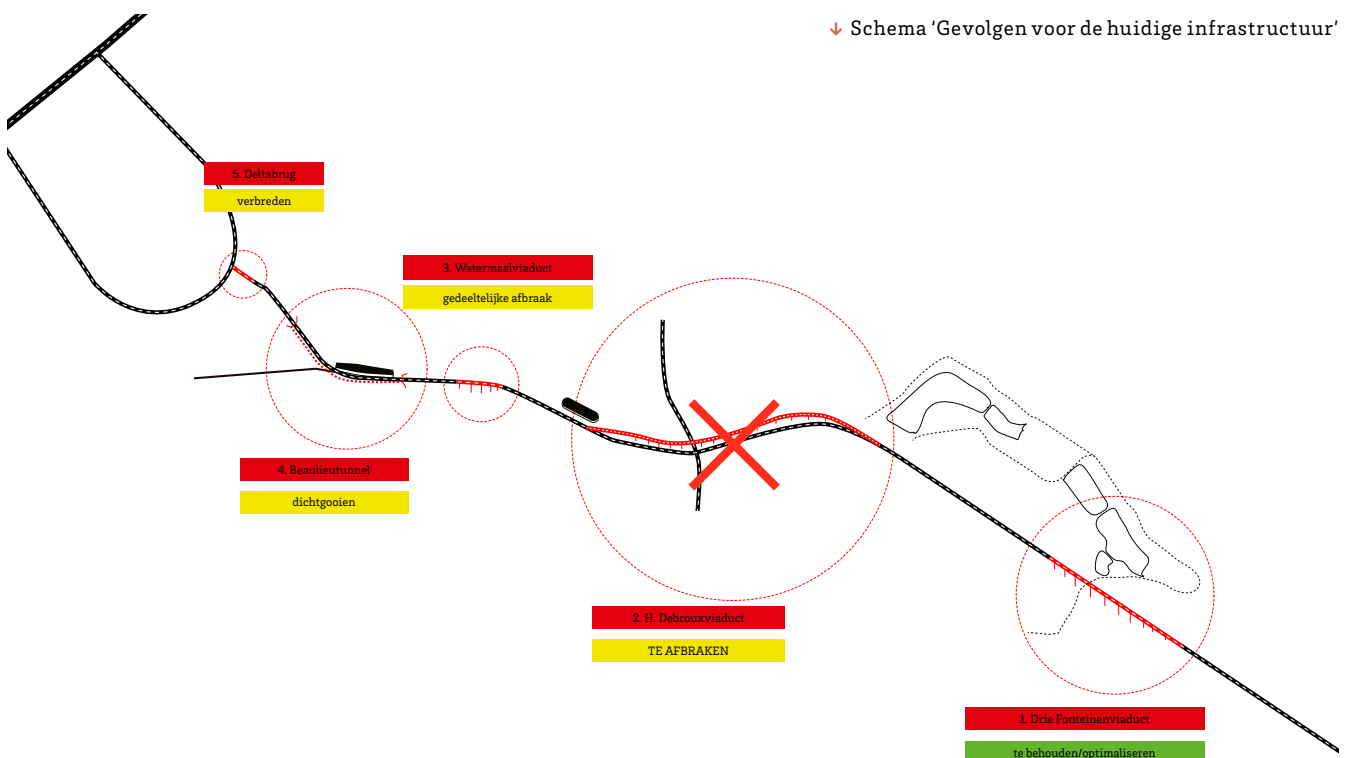
- › de volledige verwijdering van het Herrmann-Debrouxviaduct;
- › het behoud van het Watermaalviaduct, maar uitsluitend de oversteekstructuren ten behoeve van de metrolijn en de actieve vervoerswijken;
- › de verbouwing van het viaduct van de Drie Fonteinen om een zone voor ecologische heraansluiting tot stand te brengen;
- › de verwijdering van de tunnels ter hoogte van Beaulieu;
- › de verbreding van de Deltabrug.

Concreet worden de volgende acties aanbevolen in het RPA:

- › omvorming van de grootstedelijke weg E411 tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken;
- › snelheidsbeperking tot 50 km/u vanaf het Leonardkruispunt;
- › inrichting van gelijkvloerse kruispunten voor de kruisingen met de hoofdwegen langs het parcours van de

grootstedelijke weg E411: Waversesteenweg, Vorstlaan, Invalidenlaan en Beaulieuilaan;

- › behoud van het Drie Fonteinenviaduct en optimalisatie van de landschappelijke continuïteiten onder dit viaduct;
- › afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct;
- › om te vermijden dat het kruispunt met de Vorstlaan een flessenhals wordt, beperking van de inrijdende verkeersstromen in de richting van het kruispunt tot één strook op het deeltracé Leonard-ADEPS. De andere rijstrook wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar het mobiliteitsknooppunt begeven;
- › doortrekken van de busstrook naar de stadstoegang;
- › afbraak van het viaduct voor het autoverkeer van Watermaal (maar behoud van het metroviaduct en het noordelijk deel voor actief vervoer);
- › dichtgooien van de tunnelritten en tunnels ter hoogte van Beaulieu om een coherent stadsniveau te creëren;
- › verbreden van de Deltabrug ten gunste van de actieve weggebruikers;
- › wegeaanleg die de geluidshinder beperkt en erop gericht is de doelstellingen van het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in het BHG te halen.






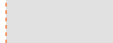



Strategische kaart 'Wegen'



Legende

-  Hoofdweg
2 rijstroken
-  Secundaire weg

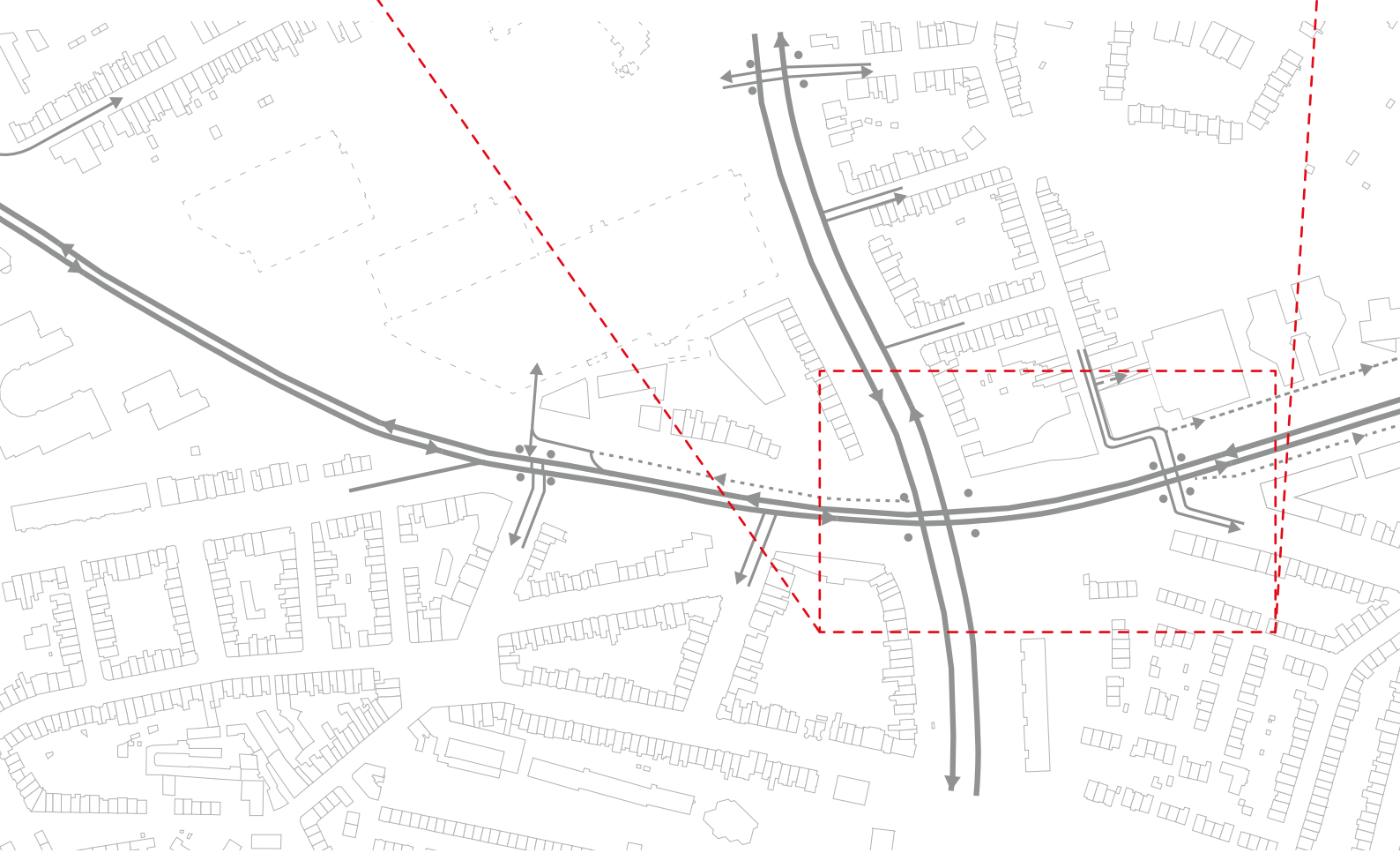
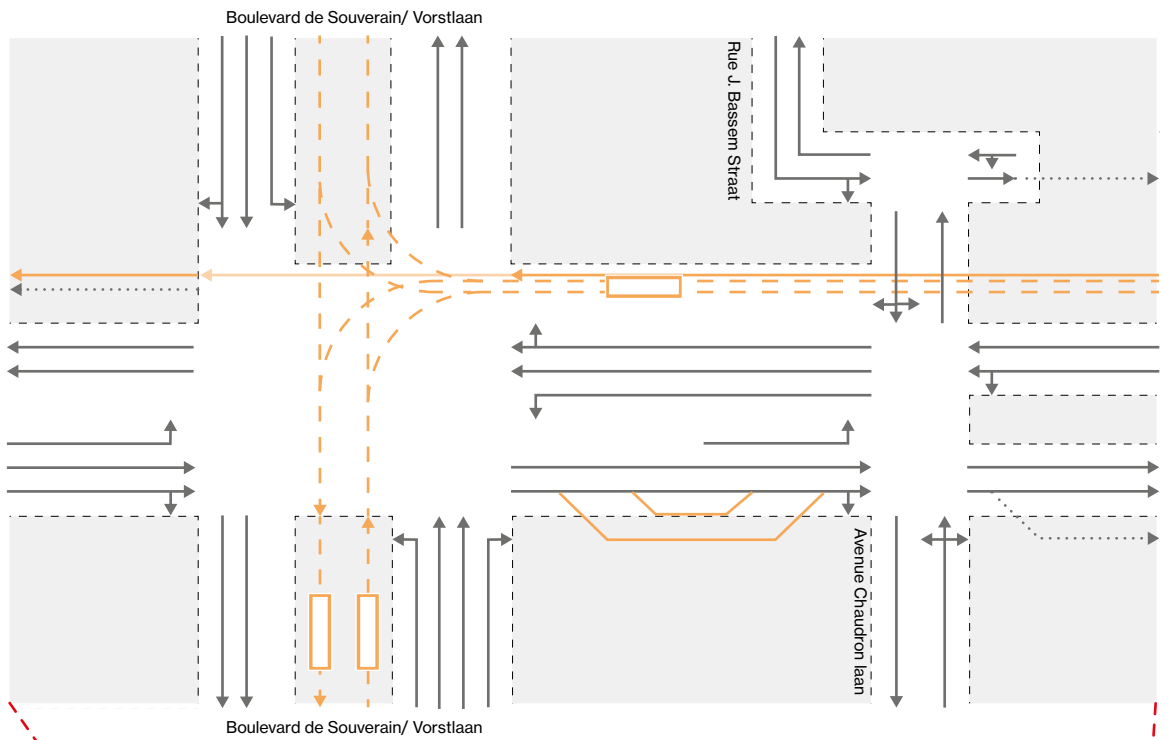
-  Weg voor plaatselijk bestemmingsverkeer -
gedeelde ruimte
-  Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)

 Cambio-station

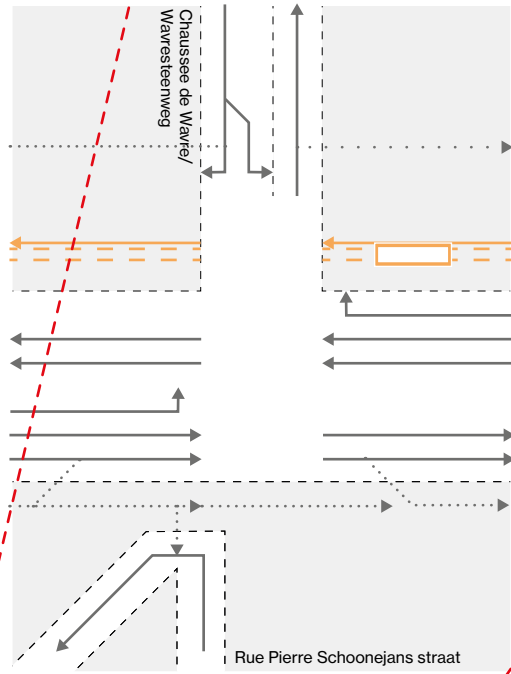
 Voorgesteld Cambio-station

Kalibrering van de kruispunten

Kruispunt Vorstlaan

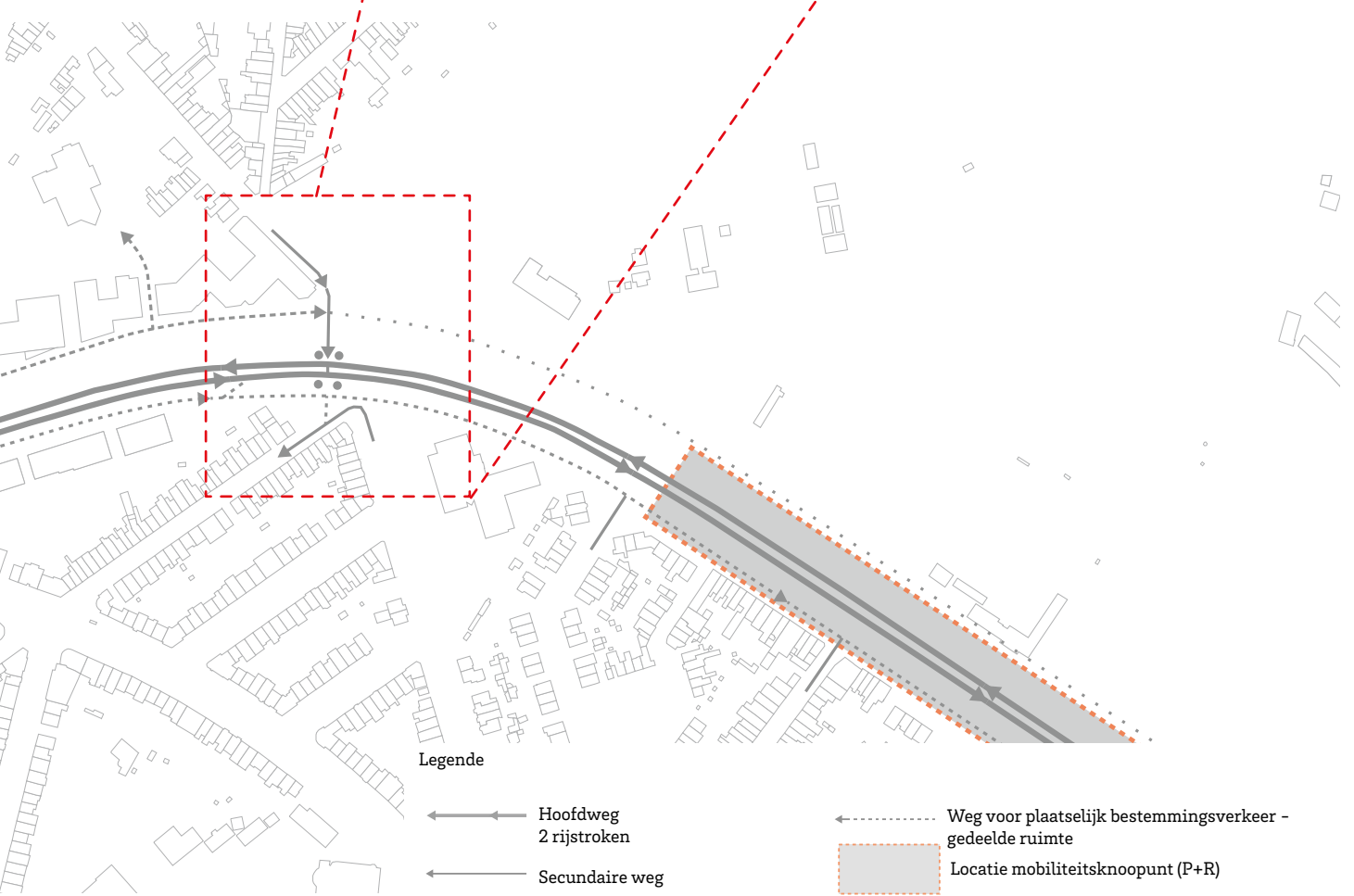


Kruispunt Waversesteenweg (tweerichtingsverkeer)



Legende

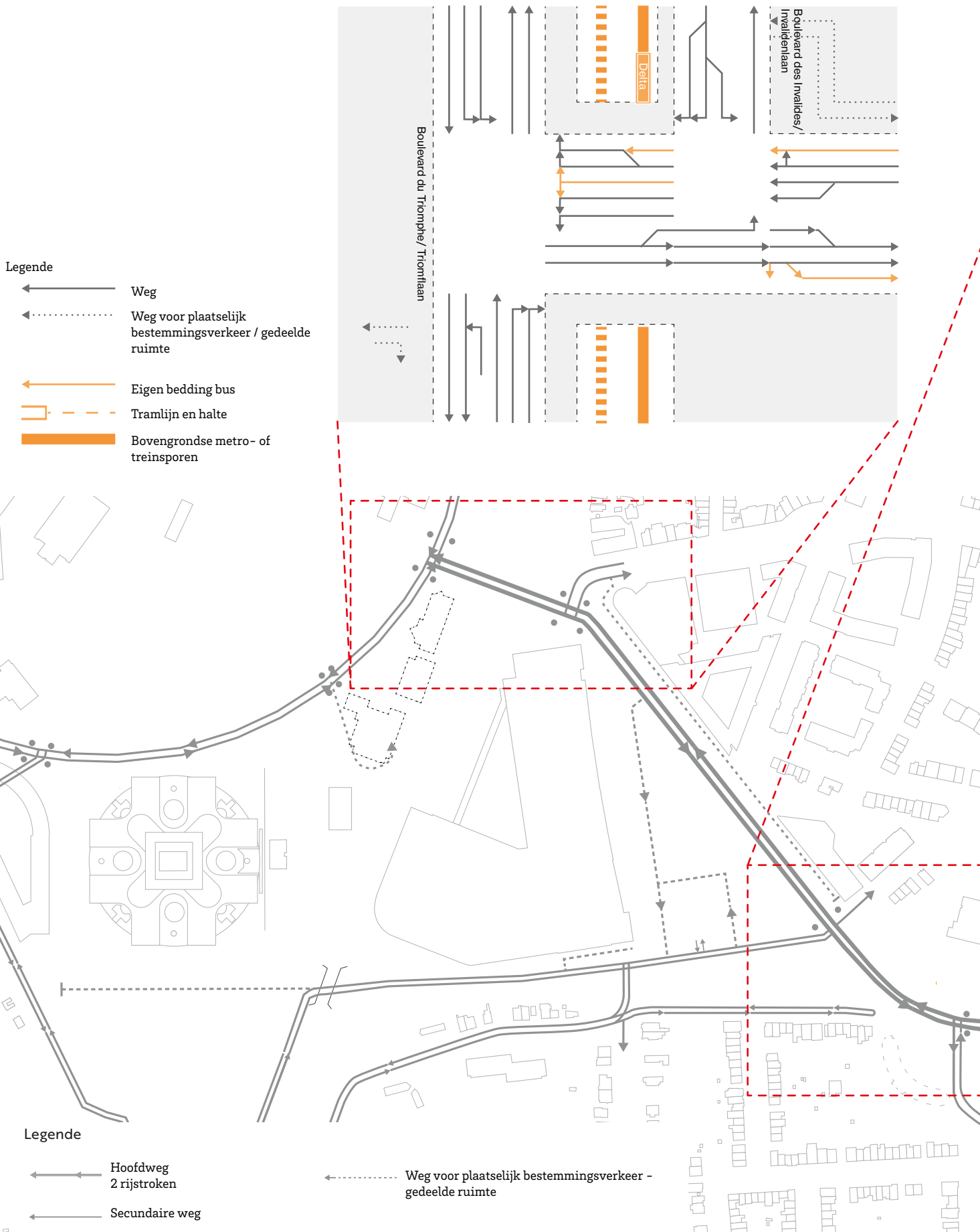
- ← Weg
- ←····· Weg voor plaatselijk bestemmingsverkeer/ gedeelde ruimte
- ←····· Gedeelde ruimte uitsluitend toegankelijk voor de hulpdiensten
- ← (orange) Eigen bedding bus
- (orange dashed) Tramlijn en halte
- (orange solid) Bovengrondse metro- of treinsporen



Legende

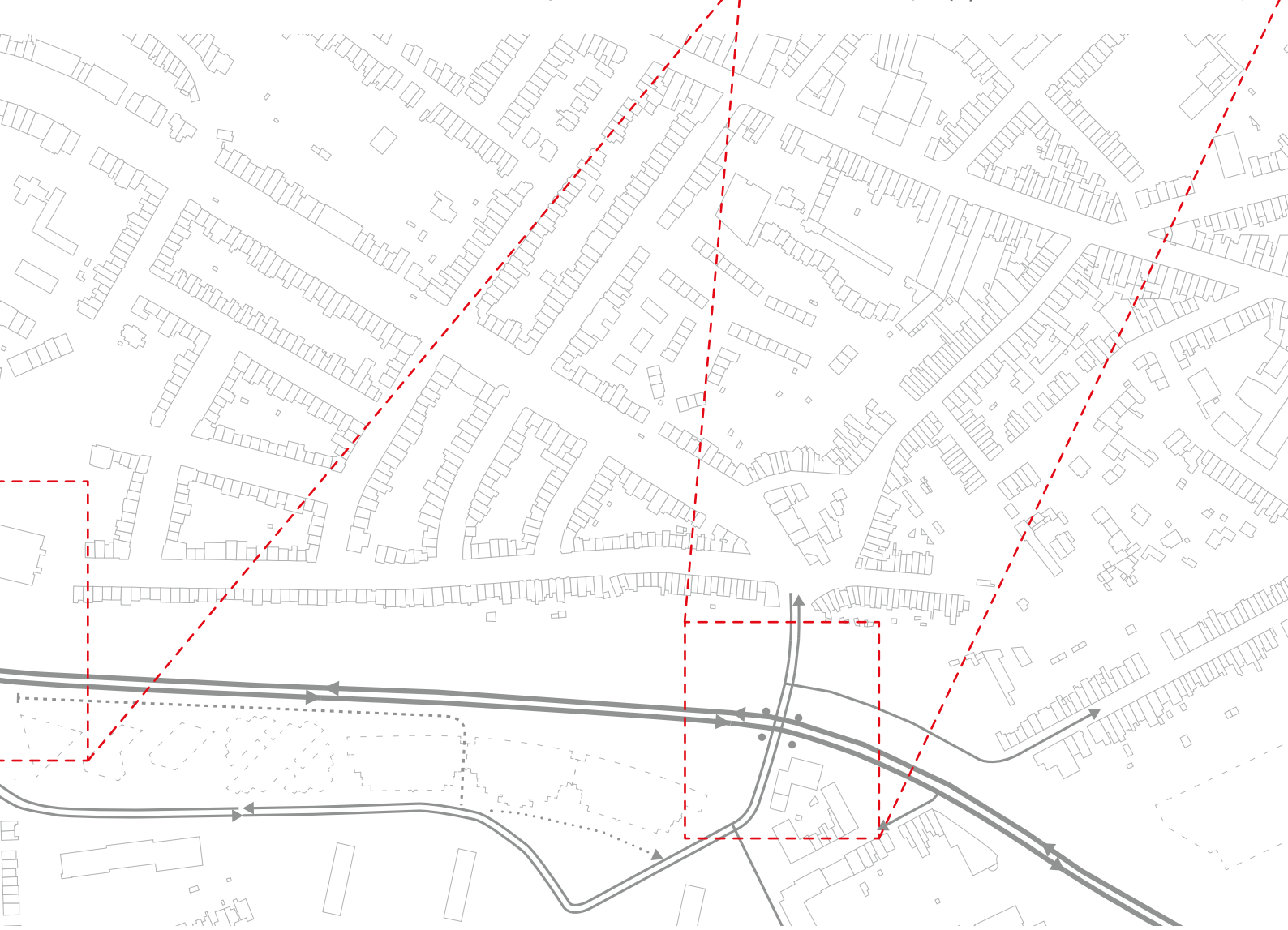
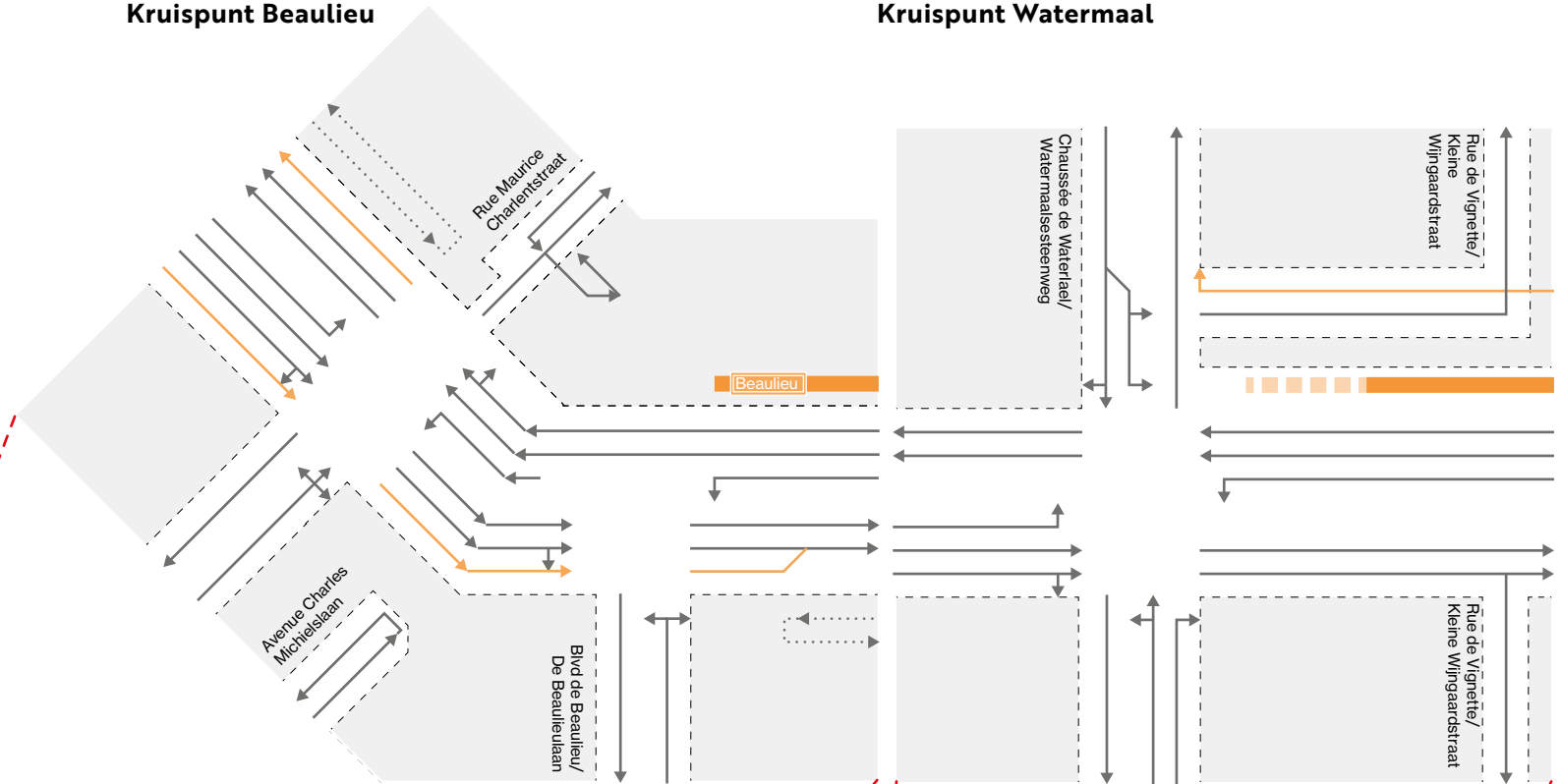
- ← Hoofdweg 2 rijstroken
- ← Secundaire weg
- ←····· Weg voor plaatselijk bestemmingsverkeer - gedeelde ruimte
- (dashed) Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)

Kruispunt triumflaan



Kruispunt Beaulieu

Kruispunt Watermaal



1.C.3.4. Parkeren

Om het autoverkeer in het gebied van het RPA te verminderen, moet er ook worden op gelet dat de geplande ontwikkelingen niet te veel verkeer genereren. De stadsontwikkeling moet op één lijn liggen met de ambities, doelstellingen en middelen die zijn opgenomen in het RPA. Het RPA voorziet daarom niet alleen in een beperking van de weginfrastructuur en de capaciteit ervan, maar ook in een hele reeks maatregelen om de duurzame vervoersalternatieven te bevorderen en een actief en gemengd stadsleven op gang te brengen dat gecentreerd is op kwaliteitsvolle publieke ruimten. In lijn daarmee is het een doelstelling van het RPA om programma's die een grote aantrekkingskracht uitoefenen met voorrang een plaats te geven op gebieden die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer.

Het zou jammer zijn als de stadsontwikkelingen die worden voorgesteld in het RPA autoverkeer zouden genereren dat de capaciteitsbehoefte en het fileprobleem nog zouden verscherpen, terwijl het RPA net beoogt de plaats van de auto te beperken om de levenskwaliteit te verbeteren.

De beste manier om te voorkomen dat de stadsontwikkelingen ongewenste verplaatsingen met de auto genereren, is het autogebruik voor het publiek van deze programma's moeilijker en dus minder aantrekkelijk te maken via het parkeeraanbod voor of binnen deze programma's.

In het RPA wordt daarom aanbevolen het aantal toegelaten parkeerplaatsen te beperken afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de alternatieven die al beschikbaar zijn dan wel gepland zijn in het RPA en de valorisatie van de alternatieve vervoerwijzen.

Momenteel wordt het parkeeraanbod buiten de openbare weg geregeld door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, meer bepaald door Titel VIII 'Parkeernormen buiten de openbare weg'. Omdat de GSV een verordenend instrument is dat regelmatig wordt bijgewerkt volgens de gewestelijke beleidslijnen, in tegenstelling tot een RPA dat de grote principes van de ruimtelijke ordening vastlegt binnen een tijdsspanne T, is het logisch dat het parkeeraanbod in het gebied van het RPA verder zal worden geregeld door de GSV.

Toch moeten de ambities van het RPA Herrmann-Debroux op het vlak van mobiliteit en verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

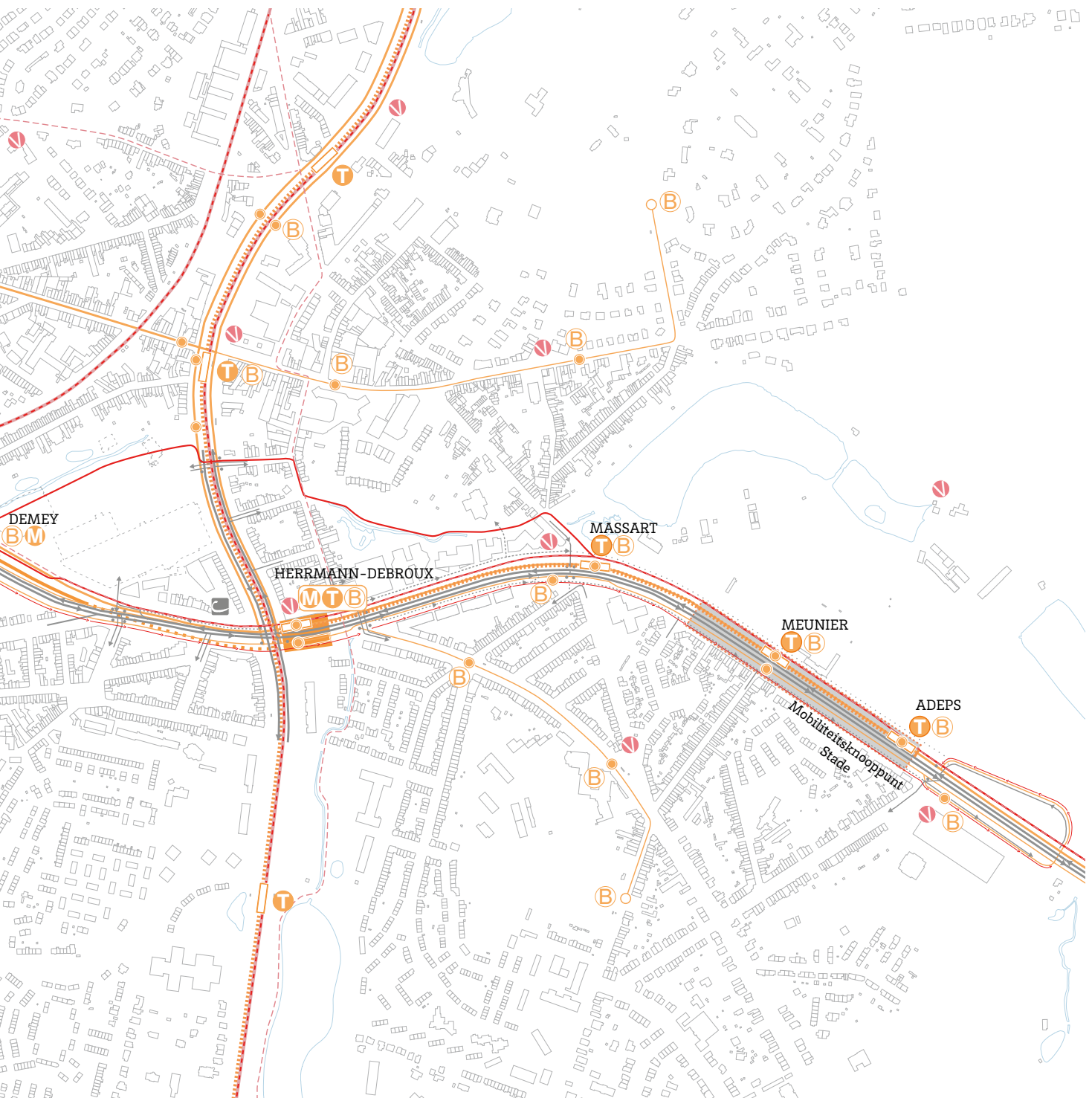
Concreet worden in het RPA de volgende maatregelen aanbevolen:

- › actualisering van de kaart van de bereikbaarheidszones BWLKE bedoeld in titel VIII van de GSV, rekening houdend met de verbeteringen van de mobiliteit en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi die gepland zijn in het gebied van het RPA en de infrastructuur voor actieve weggebruikers;
- › bezinning over de aanbevolen ratio's per zone en type activiteit, volgens de dichtheidsambities van het RPA;
- › valorisatie van alternatieve vervoermiddelen, met name door het creëren van parkeerplaatsen voor grote fietsen in de gebouwen;
- › bezinning over de integratie van het aanbod aan deelauto's;
- › algemene begeleiding van de aanvragers opdat het mobiliteitsbeleid zou stroken met de doelstellingen van het RPA;
- › begeleiding van de kantoorprogramma's opdat binnen de bedrijven een beleid zou worden ontwikkeld ten gunste van de alternatieven voor de auto (carpooling, pendeldienst, telewerk ...);
- › bevordering van een parkeeraanbod buiten de openbare weg, bij voorkeur in geconverteerde gebouwen in plaats van ondergronds, met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de linten van actieve gevels, om het gedeeld gebruik, de vermindering en de reconversie van deze infrastructuur te vergemakkelijken;
- › bijzondere aandacht voor de gewenste verkeerscapaciteit van de stadsboulevard bij de aflevering van vergunningen voor parkeerplaatsen.

Tot slot wordt in het RPA aanbevolen dat in het kader van projecten onderworpen aan effectenbeoordeling, de aanvrager de verenigbaarheid van zijn project met de mobiliteitsambities van het RPA moet aantonen.



Synthesekaart 'Mobiliteitsstrategie op het niveau van het RPA'

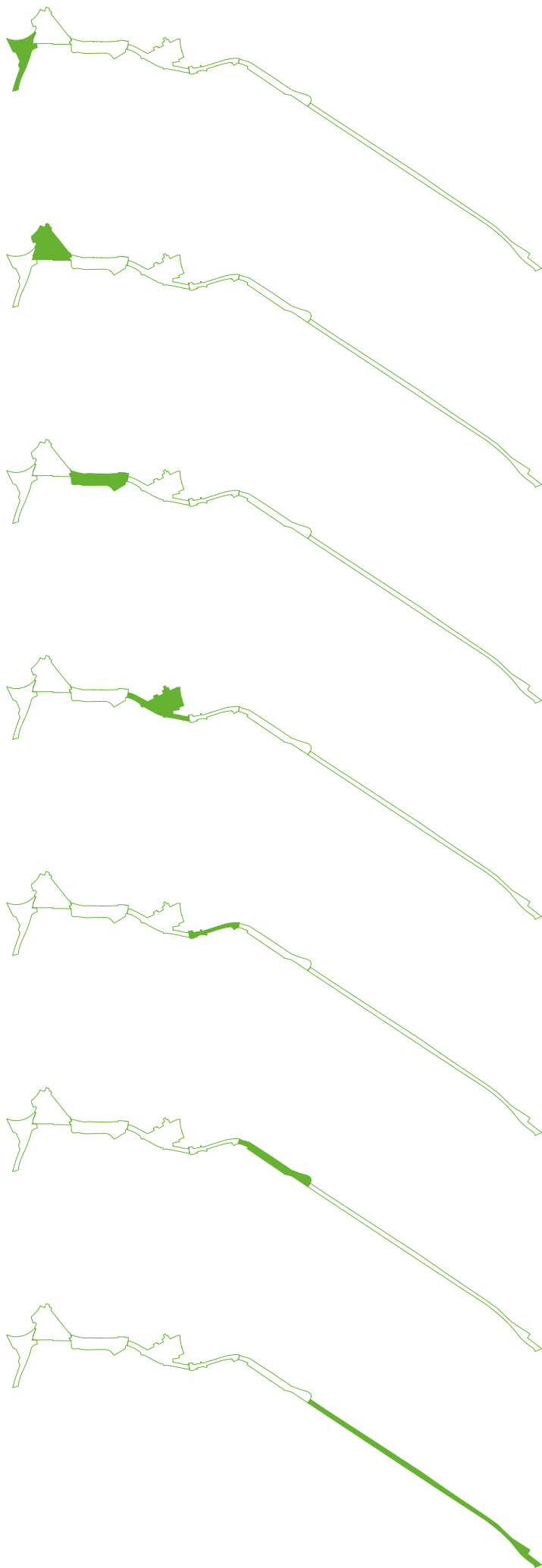


Legende

- | | | |
|---|--------------------------------|----------------|
| Hoofdweg
2 rijstroken | Buslijn | Villo-station |
| Secundaire weg | Intermodaal punt | Bushalte |
| Metrolijn | GFR | Treinstation |
| Tramlijn | Bestaand fietspad | Metrostation |
| Locatie
mobilitetsknooppunt
(P+R) | Nieuw
tweerichtingsfietspad | Tramhalte |
| | Nieuw eenrichtingsfietspad | Cambio-station |



2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE



In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingsprincipes vastgelegd.

Vanwege de schaal van het RPA werd er een onderverdeling gemaakt in sites, om de strategische aspecten die het geheel van sites structureren, nauwkeuriger te kunnen definiëren.

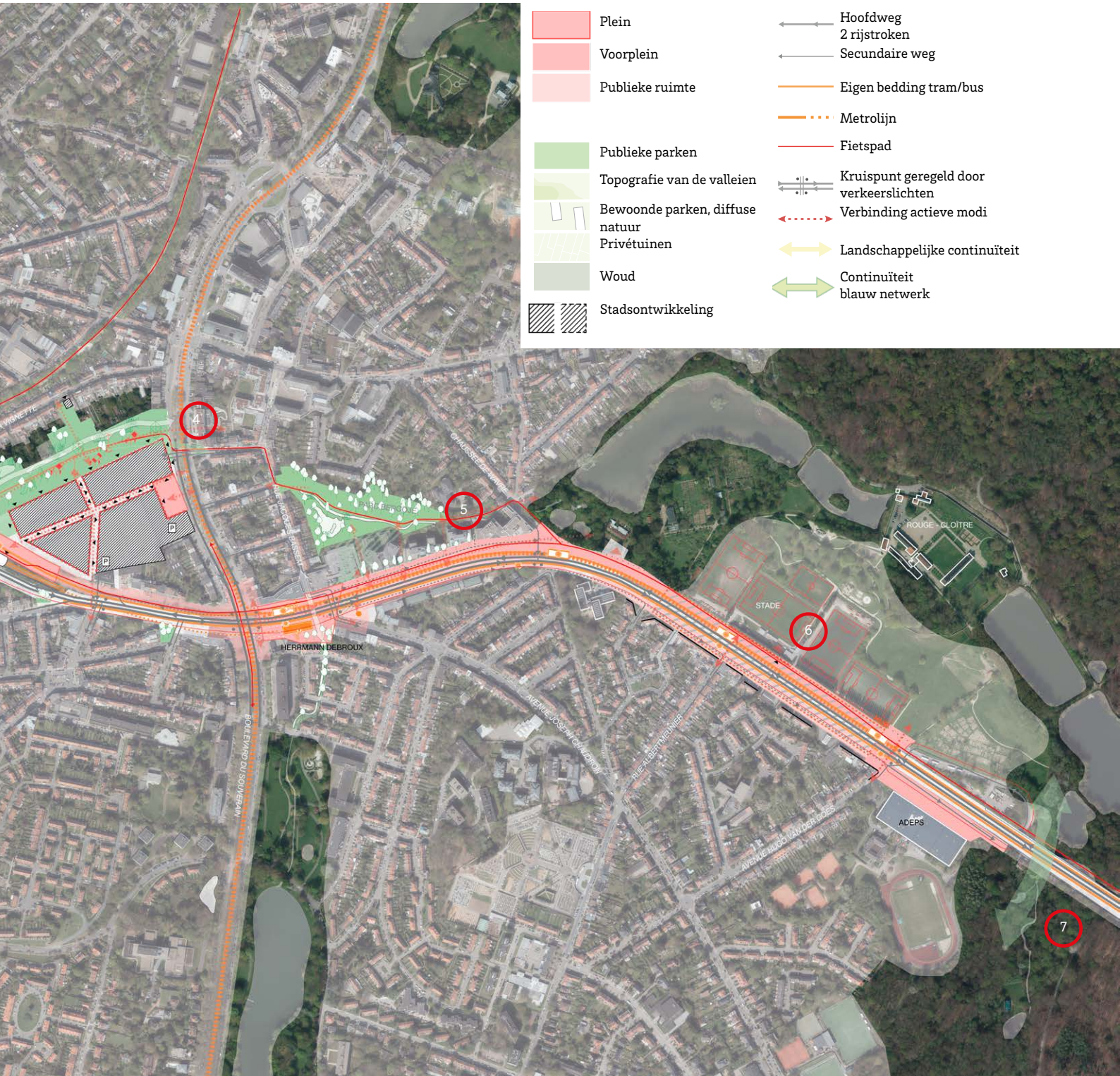
- › De eerste site, Delta, omvat de aangrenzende sites '**Triomf**', met de gebouwen op de hoek van de Triomfiaan en de Beaulieulaan, en '**Delta P+R & Stelplaats MIVB**', met de stelplaats van de MIVB en de overstapparking, en de belendende publieke ruimten.
- › De tweede site, Driehoek, omvat de site '**Deltadriehoek**', momenteel een verlaten spoorterrein, en de belendende publieke ruimten.
- › De derde site, Beaulieu, omvat de site '**Beaulieu**', met de kantoorgebouwen van de Europese Commissie, en de belendende publieke ruimten.
- › De vierde site, Demey, omvat de site '**Demey**', met het winkelcentrum, en de belendende publieke ruimten.
- › De vijfde site, **Herrmann-Debroux**, omvat de publieke ruimten tussen de Vorstlaan en de Waverseseesteenweg (Waverseseesteenweg niet inbegrepen);
- › De zesde site, **Stadion-ADEPS**, omvat de publieke ruimten tussen de Waverseseesteenweg en het Drie Fonteinenviaduct;
- › De zevende en laatste site, **Zoniënwood**, omvat de weginfrastructuur tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt.

Deze onderverdeling maakt het mogelijk doelgericht de bijzonderheden en doelstellingen te bespreken van elke site die deel uitmaakt van de totaalvisie. Deze zeven sites worden verder opgesplitst in verschillende sites om de strategische aspecten te verduidelijken. Vervolgens worden de aspecten van de open ruimtes en de bebouwde zones site per site besproken.

De legende van de illustraties bevindt zich op pagina 187.

Legende

- Plein
- Voorplein
- Publieke ruimte
- Publieke parken
- Topografie van de valleien
- Bewoonde parken, diffuse natuur
- Privétuinen
- Woud
- Stadsontwikkeling
- Hoofdweg
2 rijstroken
- Secundaire weg
- Eigen bedding tram/bus
- Metrolijn
- Fietspad
- Kruispunt geregeld door verkeerslichten
- Verbinding actieve modi
- Landschappelijke continuïteit
- Continuïteit blauw netwerk



4

Demey

5

Herrmann-Debroux

6

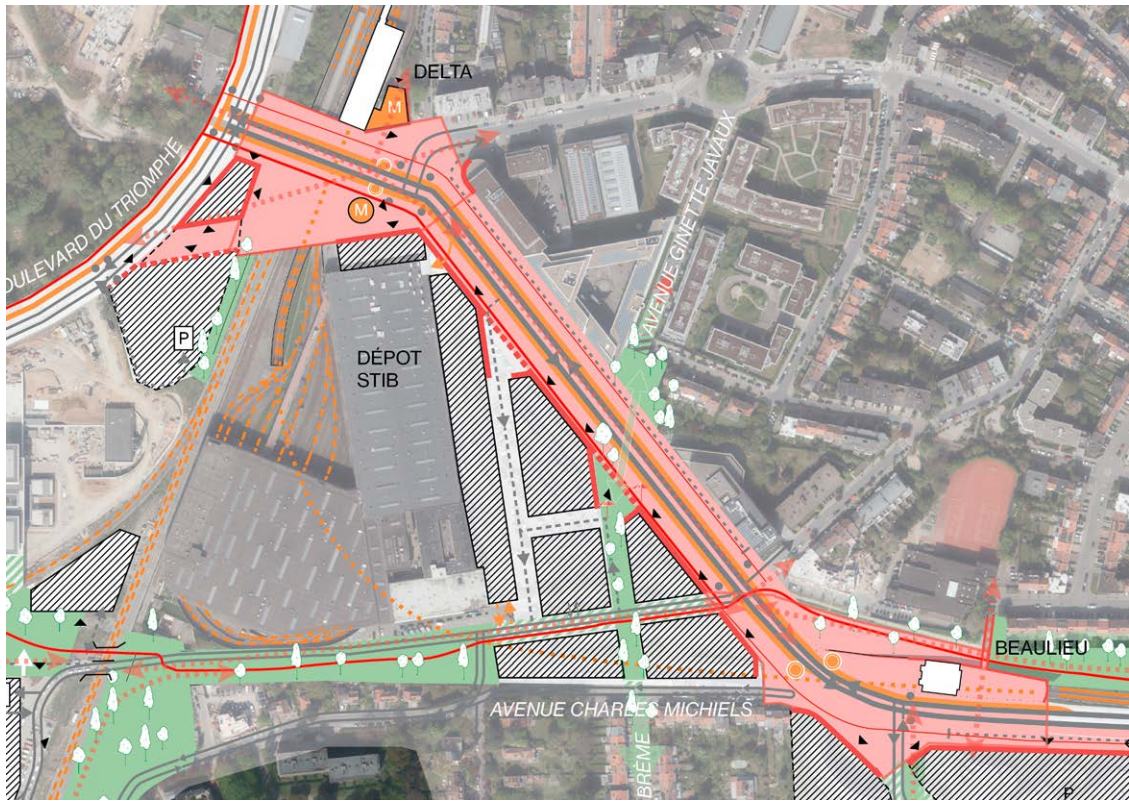
Stadion - ADEPS

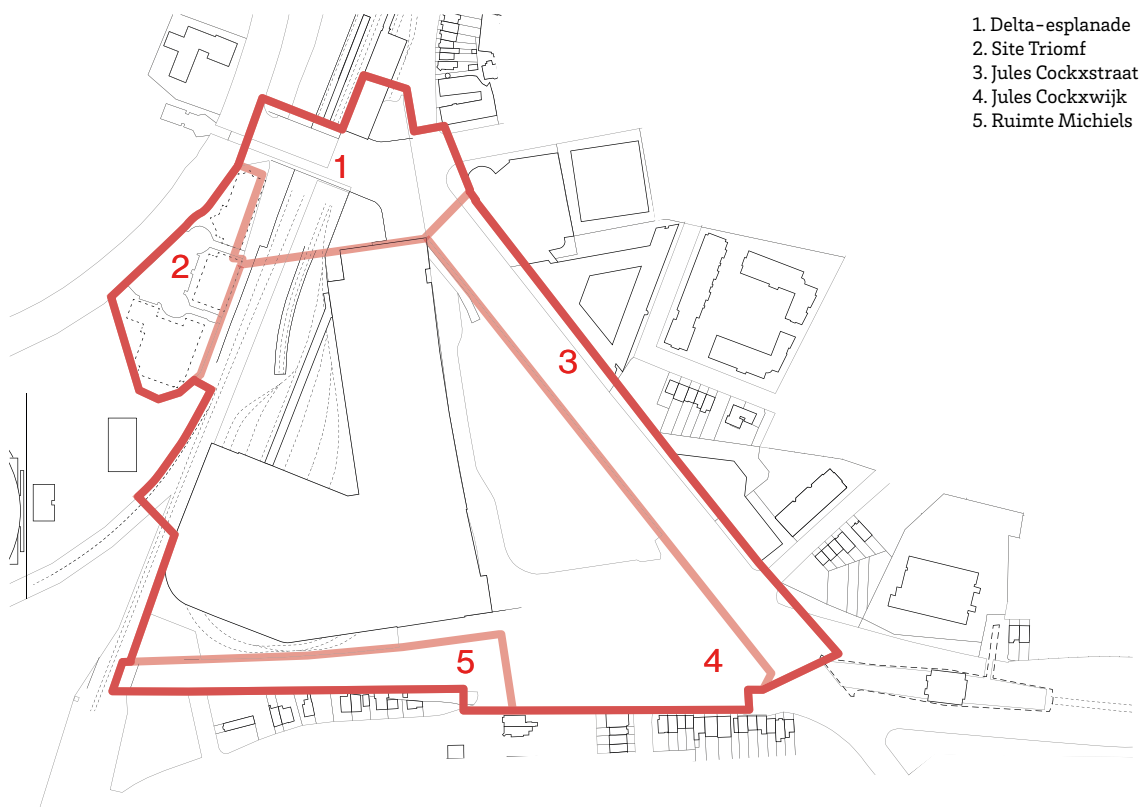
7

Zoniënwoud

2.1. SITE 1: DELTA







1. Delta-esplanade
2. Site Triomf
3. Jules Cockxstraat
4. Jules Cockxwijk
5. Ruimte Michiels

Tussen de Triomfiaan, de Jules Cockxstraat (waarvan de typologie die van een boulevard benadert) en de Charles Michielslaan vormt de site Delta een scharnierpunt tussen de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 die wordt aanbevolen door het RPA en de structurerende figuur van het voormalige oefenterrein. Vandaag is deze site een plaats waar abrupt een snelweg eindigt. Het RPA wil dit deel van het gewest radicaal veranderen en nieuw leven inblazen volgens de stedelijke ambities van het Gewest.

De site 1 Delta omvat de aan elkaar grenzende sites 'Triomf' en 'Delta P+R & Stelplaats MIVB' en de belendende publieke ruimten.

Doel:

De herontwikkeling van de site Delta heeft een dubbel doel, namelijk

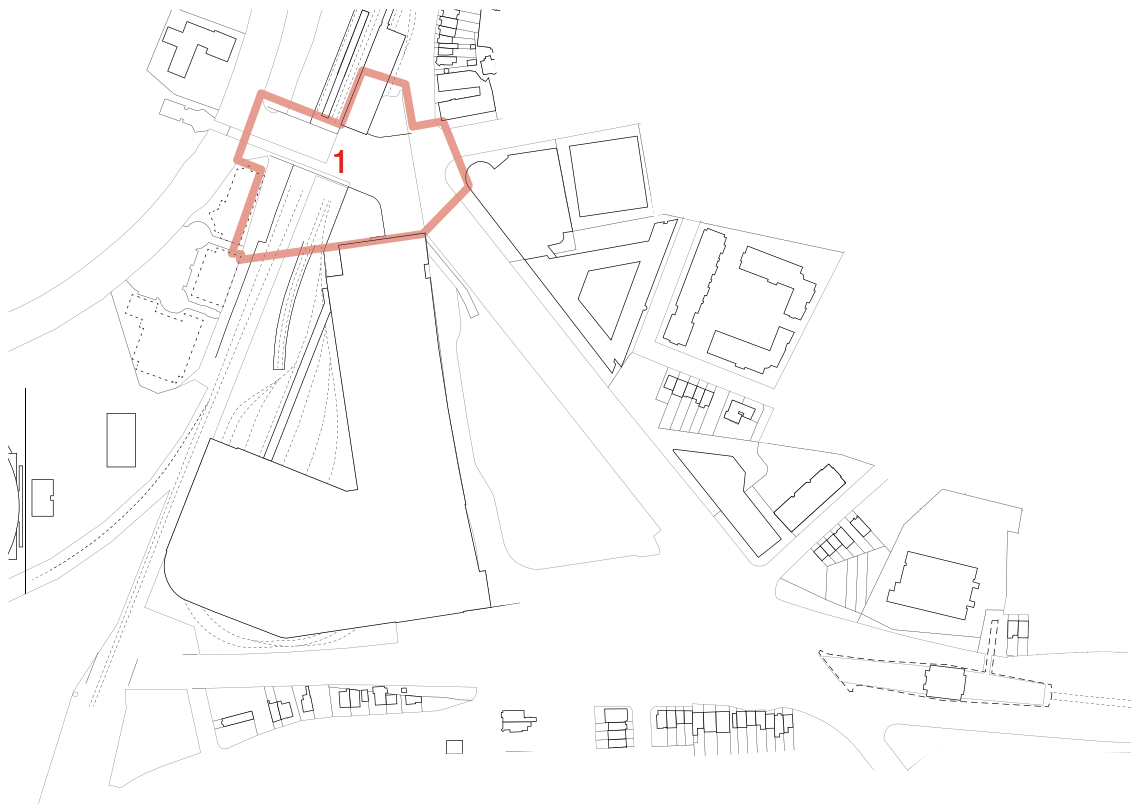
- › enerzijds 'de stad aanvullen' door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen mogelijk maakt op een plaats die nu wordt ingenomen door een groot buitenparkeerterrein of monofunctionele gebouwen;
- › anderzijds de 'aanzet geven tot de stad' door de herkwalificatie van de verbinding tussen de Triomfiaan en de stedelijke structuur van het Oefenplein en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat die erop uitkomt. Beide structuren komen samen in de intermodale pool van het station en de halte Delta.

Inrichtingsprincipe:

De site Delta is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren, namelijk

- › de Delta-esplanade, die een verbindingselement wordt tussen de boulevards en een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- › de site Triomf, die een gemengd geheel wordt dat het punt waar de boulevards samenkomen, kenmerkt met één bijzonder element dat dienstdoet als landschappelijk herkenningspunt en bijdraagt tot de verbetering van de doorgangen;
- › de Jules Cockxstraat, die een structurerende publieke ruimte wordt van het type boulevard, die de stations Delta en Beaulieu verbindt en een kader creëert voor de herontwikkeling van de wijk;
- › de Jules Cockxwijk, die tot doel heeft 'de stad aan te vullen' als gemengde wijk die een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen;
- › de ruimte Michiels, die een recreatieruimte wordt met bijzondere aandacht voor actieve en ecologische vervoersmodi, dient als verbinding tussen de opslagplaats, de nieuwe wijk en de bestaande wijken en een plaats biedt aan nieuwe voorzieningen.

2.1.A. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool



Doel:

De Delta-esplanade ligt op de kruising van twee belangrijke stedelijke figuren: de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat, die erop uitkomt. Ze omvat de toegang tot het treinstation en het metrostation Delta evenals de bushaltes van structurende lijnen.

De Delta-esplanade wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Deze publieke ruimte is een scharnierpunt tussen de hoefijzervormige wegsystemen van het Oefenplein en de lineaire figuur van de stadstoegang, maar ook een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer samenkomen, terwijl de actieve gevels van de omringende wijken de esplanade omgeven.

De esplanade is hoog boven de sporen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die haar rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

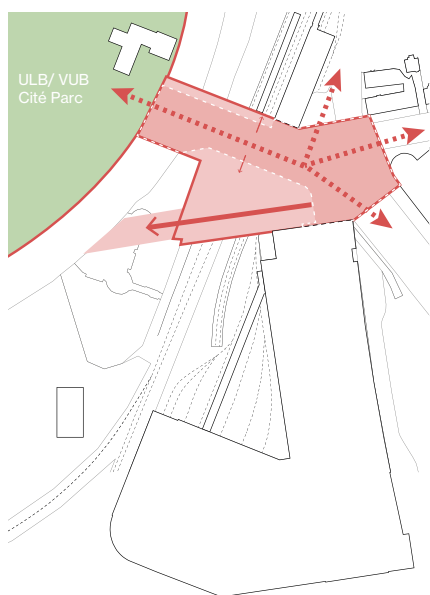
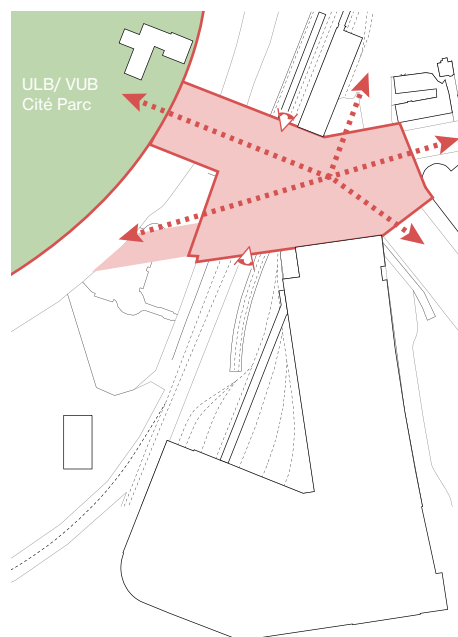
Het gaat om een structurende ruimte.

Inrichtingsprincipe:

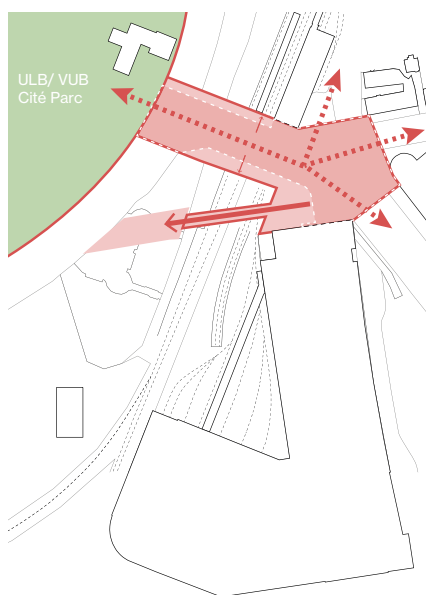
- › De esplanade wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte die mooie perspectieven op de omgeving biedt, met name boven de sporen van L26.
- › De wegen liggen centraal in de ruimte.
- › De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen.
- › De intermodale ruimte wordt hoofdzakelijk ingericht tegenover het treinstation en het metrostation aan de noordzijde, waarvoor de brug wordt verbreed.
- › In een nieuw gemengd gebouw wordt een nieuwe ingang voor het metro-/treinstation gemaakt.
- › Er komt een nieuwe ingang voor het metro-/treinstation aan de zuidzijde, op de esplanade, tegenover een nieuw gebouw met de kantoren van de MIVB.
- › Een nieuwe toegang tot de perrons van het station Delta wordt gecreëerd vanaf de esplanade aan de noordzijde. Hiervoor wordt de brug verbreed.
- › Er kan een publieke verblijfsruimte met een 'uitzichtpunt' worden gecreëerd op een verbreding van de Deltabrug aan de zuidzijde.
- › Deze zou de doorgangen naar het CHIREC via de site Triomf kunnen versterken.

Verbindingen structureren

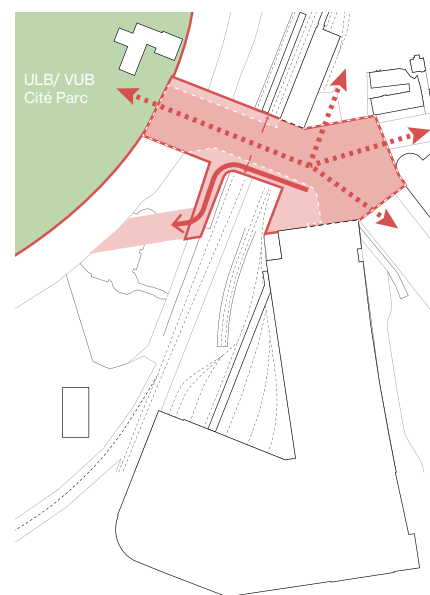
De esplanade wordt opgevat als een publieke ruimte waar vervoerswijzen samenkomen, die de doorgangen voor actieve weggebruikers en de bereikbaarheid van de openbaarvervoersstations verbetert voor de verschillende wijken. Het doel is verbindingen met de Triomflaan en het CHIREC te optimaliseren door een verbreding van de Deltabrug, die kan worden opgenomen in de esplanade, terwijl de verbindingen met de Invalidenlaan, de Jules Cockstraat en de Driebruggenstraat worden versterkt.



Alternatief 0: maximalistische verbreding van de Deltabrug die de esplanade verbindt met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan.



Alternatief 1: aanleg van een voetgangers- en fietsersbrug die de esplanade verbindt met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan, in combinatie met een beperkte verbreding van de bestaande Deltabrug.

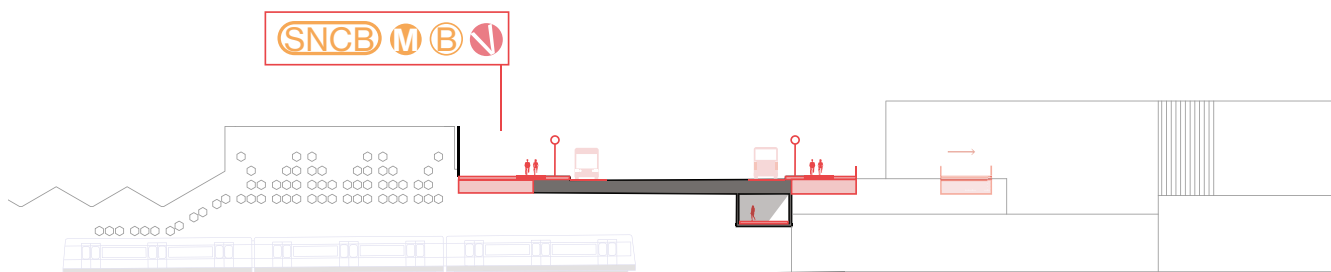
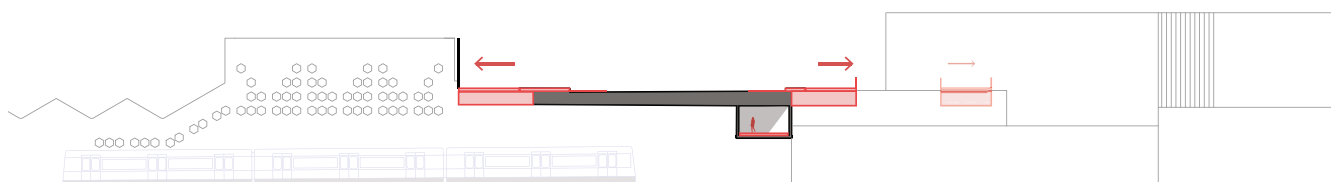
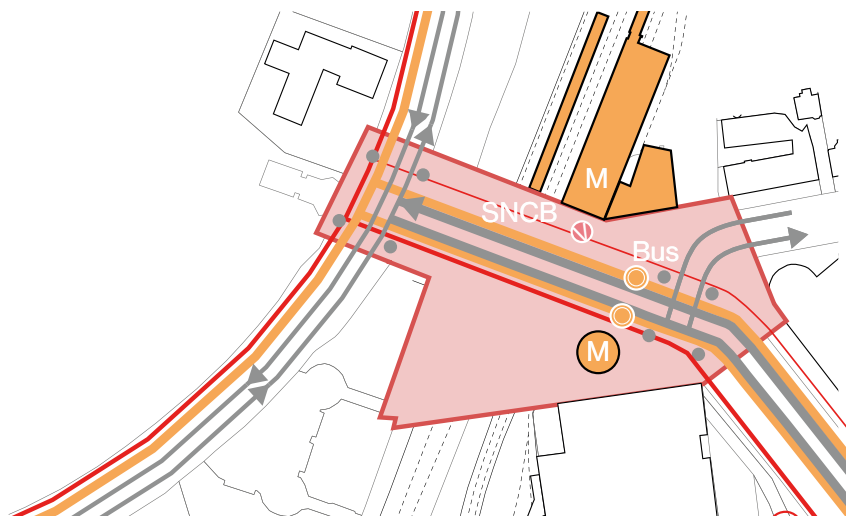


Alternatief 2 of tijdelijke situatie in afwachting van de maximalistische verbreding of van alternatief 1: beperkte verbreding van de bestaande Deltabrug verbonden met een pad voor voetgangers en fietsers langs de spoorweg en ter verbinding van de esplanade met de porositeit voor fietsers en voetgangers van de unieke gemengde gebouwen van de site Triomf en op de Triomflaan.

Actieve weggebruikers en verkeersruimte

De netten voor actieve weggebruikers (voetgangers, fietsersenz.) komen aan weerszijden van de weginfrastructuur, enerzijds om de verblijfsfunctie van het uitkijkpunt over de sporen te versterken en anderzijds ten behoeve van de intermodaliteit ten opzichte van het metro- en het treinstation aan de andere kant van de boulevard. De wegverkeersruimten krijgen een centrale plaats in de publieke ruimte, waarbij de busstroken gedifferentieerd worden van de twee rijstroken voor het autoverkeer.

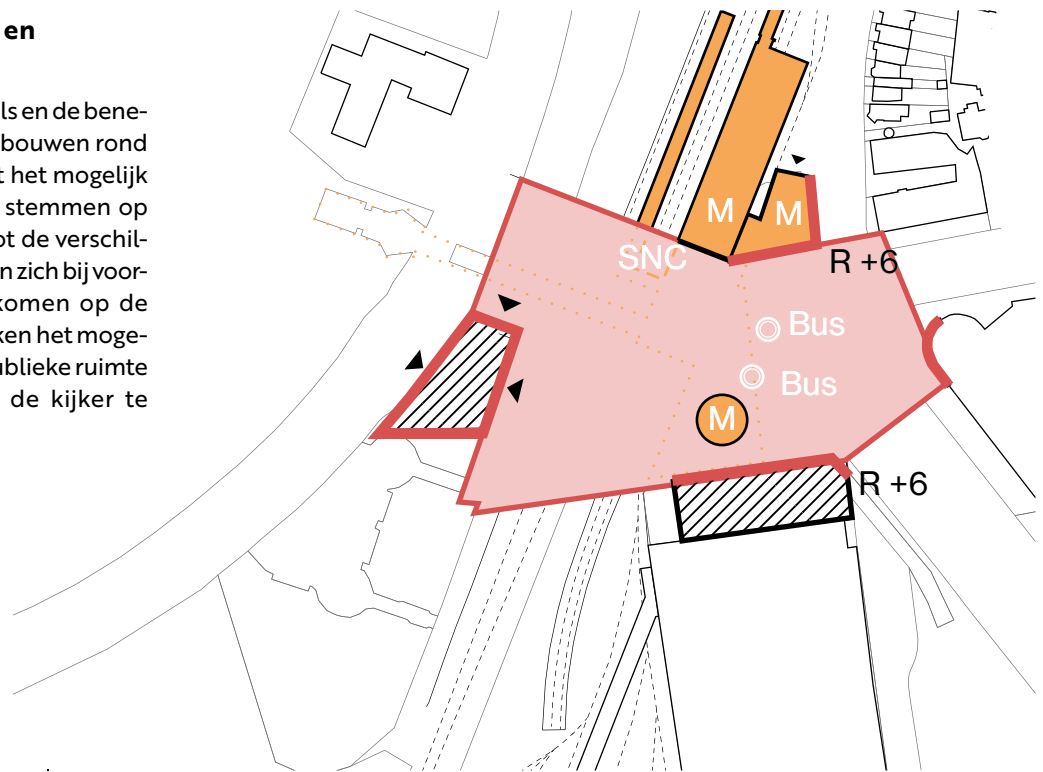
Een carpoolzone kan worden ingericht nabij de Delta-esplanade, met name in de Driebruggenstraat.



Dwarsdoorsnede ter illustratie van de verbreding van de Deltabrug. Op de rechterkant, aanleg van een voetgangers- en fietsersbrug (alternatief 1 vorige pagina)

Lint van actieve gevels en toegangen

De behandeling van de gevels en de benedenverdiepingen van de gebouwen rond deze publieke ruimte moet het mogelijk maken de gebouwen af te stemmen op de ruimte. De toegangen tot de verschillende programma's bevinden zich bij voorkeur in de gevels die uitkomen op de esplanade. Deze gevels maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.



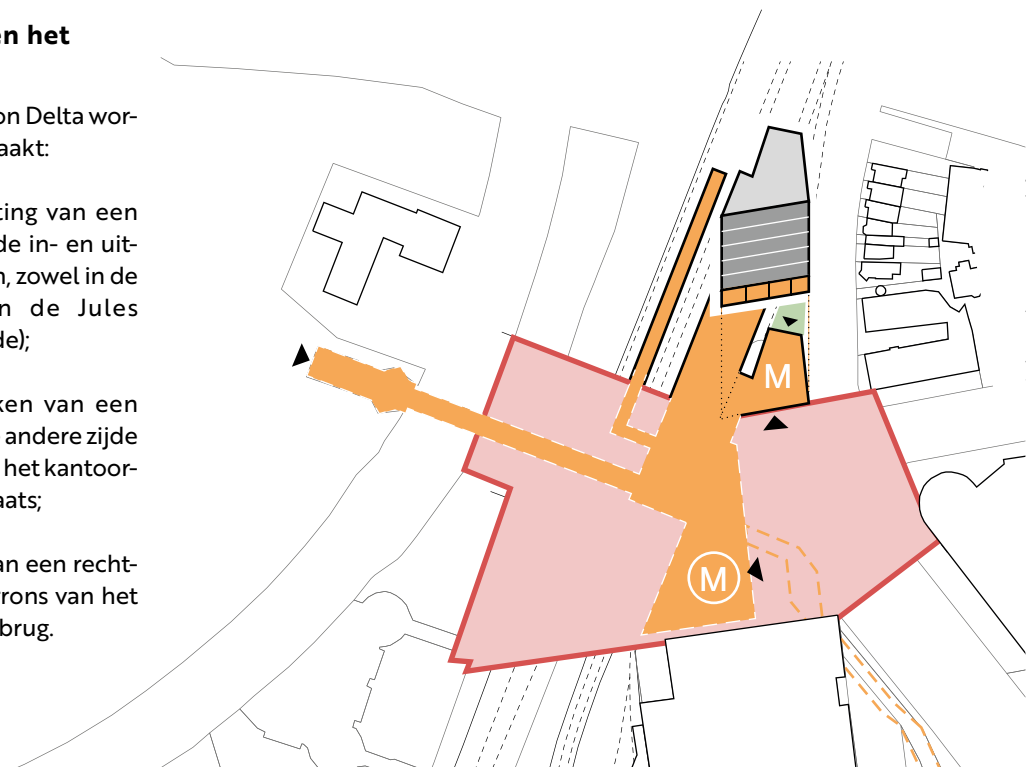
Toegang tot het trein- en het metrostation Delta

Het trein- en het metrostation Delta worden beter toegankelijk gemaakt:

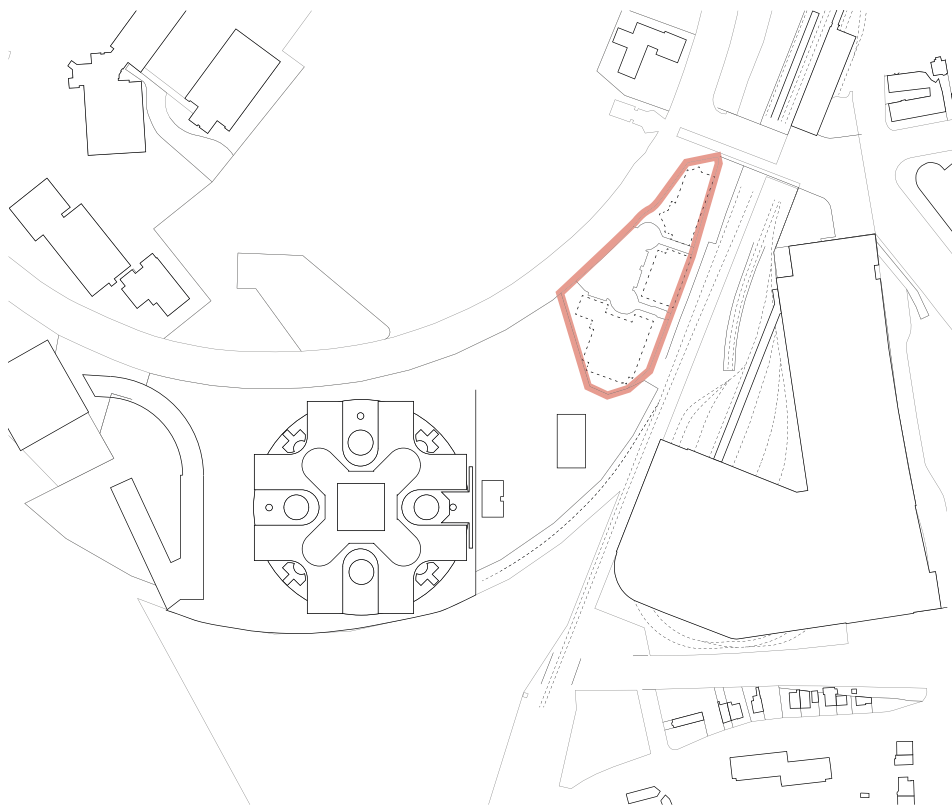
ten eerste door de inplanting van een nieuw signaalgebouw met de in- en uitgangen van het MIVB-station, zowel in de Driebruggenstraat als in de Jules Cockxstraat (Delta-esplanade);

ten tweede door het maken van een nieuwe in- en uitgang aan de andere zijde van de boulevard, tegenover het kantoorgebouw van de MIVB-stelplaats;

ten slotte door de creatie van een rechtstreekse toegang tot de perrons van het station Delta vanaf de Deltabrug.



2.1.B. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen



De ontwikkeling van de site Triomf beantwoordt aan de doelstellingen van het RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- › ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- › activering van de gevels en bouwfronten rond de structurende publieke en landschappelijke ruimten;
- › inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- › het creëren van duidelijke stedelijke identiteiten die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt in het landschap.

De huidige toestand, bestaande uit drie autonome monofunctionele gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Doel:

Op de site Triomf wordt een bijzonder bebouwd geheel ontwikkeld waar de Triomfplaan en de Jules Cockxstraat-boulevard samenkomen, met als resultaat dat de site past in het collectieve landschap en er een leesbare stedelijke structuur ontstaat.

Dit bebouwd geheel omvat een benedenverdieping die wordt geactiveerd door handels- en vrijetijdsprogramma's, in samenhang met de goede bereikbaarheid, terwijl de bovenverdiepingen zijn een woon-, hotel-, activiteiten- of kantoorfunctie krijgen.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers en vergemakkelijkt met name de verplaatsingen van de

Delta-esplanade naar het CHIREC door porositeit voor fietsers en voetgangers te creëren.

Inrichtingsprincipe:

- › De site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van de Delta-esplanade te versterken. De site biedt een porositeit voor fietsers en voetgangers die de doorgangen naar het CHIREC verbetert.
- › De benedenverdiepingen en de gevels worden geactiveerd en onderscheiden zich door hun behandeling om de voor het publiek toegankelijke programma's die er gevestigd zijn, te versterken.
- › De aanbevolen bouwhoogtes versterken de rol van bijzonder element en scharnierpunt van de site ten opzichte van de stedelijke structuur.

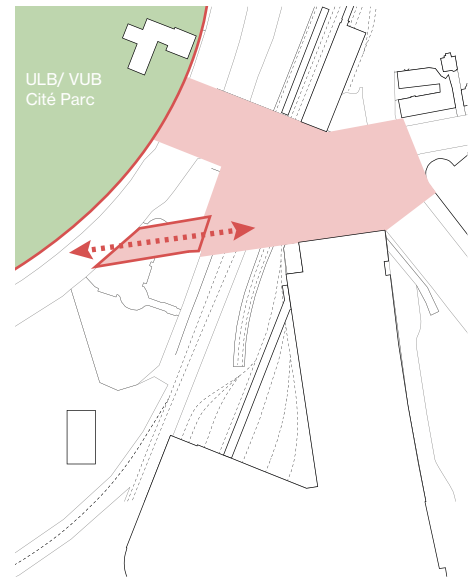
Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Triomf heeft de bestemming administratiegebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › een gemengd programma;
- › actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- › de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- › de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het scheppen van porositeit voor fietsers en voetgangers, in geval van de verbreding van de Deltabrug.

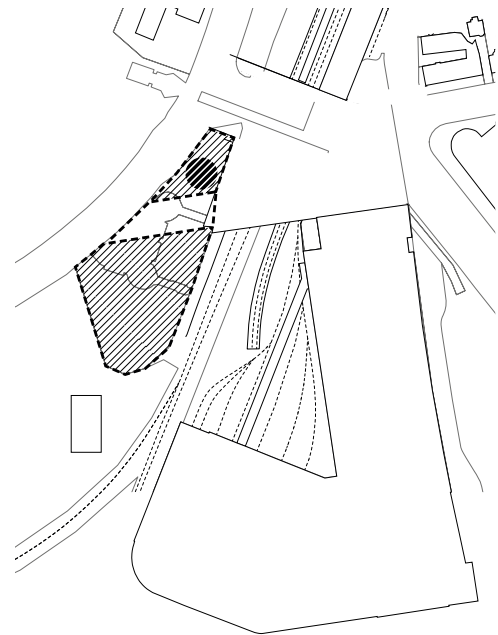
Porositeit voor fietsers en voetgangers

Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers van minimaal 12 meter breed, die ook open is buiten de openingsuren van de activiteiten die gevestigd zijn op de benedenverdieping, die continu is en, in het geval van de verbreding van de Deltabrug, aansluit op de Delta-esplanade, verbetert de trajecten die actieve weggebruikers moeten volgen om met name het CHIREC te bereiken.



Bouwstrook


De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De inplanting van gebouwen wijkt af van de perceelgrens aan de zijde van de Jules Cockxstraat zodat de publieke ruimte kan worden verbreed.



Bouwhoogtes

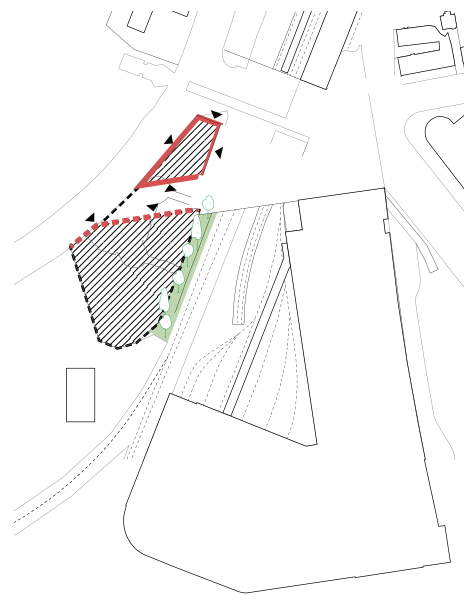
Overeenkomstig zijn status van landschappelijk herkenningspunt dat dient als landmerk in de stad voor de verbinding tussen de grootstedelijke weg en de Triomflaan wordt voor het bebouwd geheel een maximale bouwhoogte aanbevolen van 80 m aan de zijde van de Jules Cockxstraat en 40 m aan de zijde van het CHIREC, waarbij de bouwhoogte geleidelijk aan afneemt tussen de twee uiterste punten.

Het bebouwd geheel omvat een vrijetijds- en handelsprogramma en voorzieningen op de eerste bouwlagen en ondergronds, met een zowel lokale als grootstedelijke draagwijdte, in lijn met de publieke ruimte en het openbaarvervoersaanbod in de omgeving.

 Landschappelijk herkenningspunt

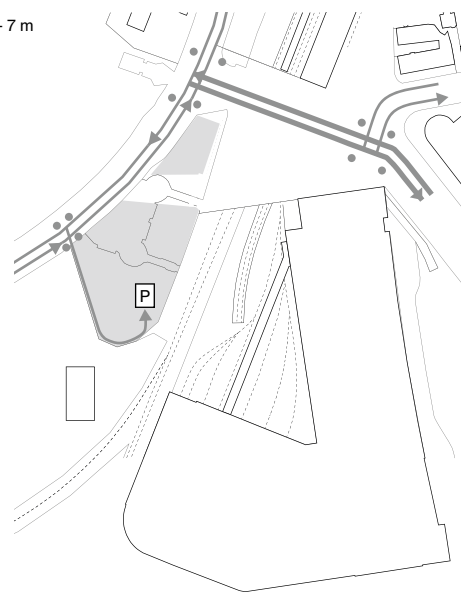
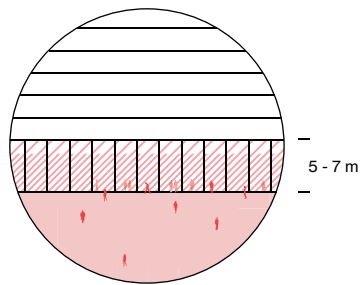
Lint van actieve gevels en toegangen

Rekening houdend met de specificiteit van de site die gelegen is in de buurt van een grote publieke ruimte en zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, worden op de eerste bouwlagen actieve gevels voorzien die de link leggen met de publieke ruimte zoals hiernaast wordt aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de vrijetijds- en handelsactiviteiten of de voorzieningen en maken het mogelijk deze programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.

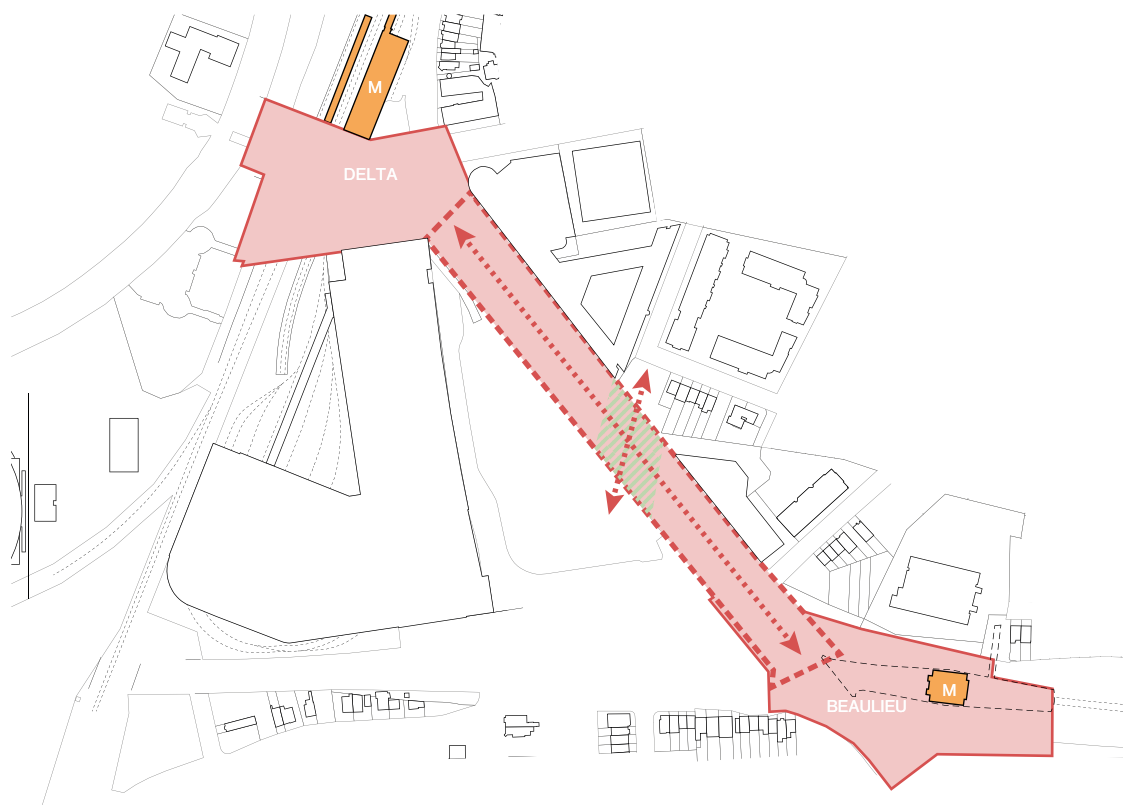


Verkeer

De toegang tot een ondergrondse parking situeert zich bij voorkeur in de Triomfplaan om de plaatsinname of hinder voor de actieve weggebruikers te beperken. De parkeerplaatsen bevinden zich op de ondergrondse verdiepingen. De geldende verordeningen zijn van toepassing, rekening houdend met bereikbaarheidszone A (nu B), gezien de goede bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer. In dat opzicht dient het aantal parkeerplaatsen per woning dat wordt opgegeven in de GSV, te worden opgevat als een maximum en niet als een minimum.



2.1.C. Jules Cockxstraat



Doel:

De Jules Cockxstraat is een structurerende publieke ruimte van het type boulevard. De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta maken deel uit van een kwalitatieve inrichting met veel grote ruimten die bestemd zijn voor de actieve vervoersmodi.

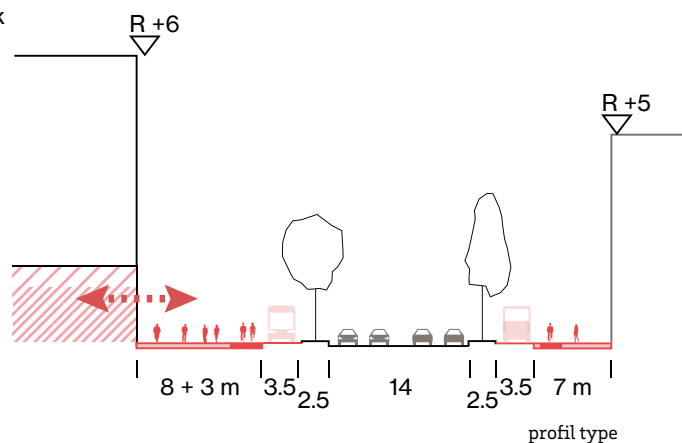
De straat vervult een structurerende rol. Aan beide straatzijden bevindt zich een doorlopende bebouwing met een gelijkaardige bouwhoogte, passend bij de breedte van de boulevard.

Ze verbindt de Delta-esplanade en haar station met het plein en metrostation Beaulieu.

De brede symmetrische voetgangersruimten bakenen een bouwfront af waarvan de gevels en benedenverdiepingen tot leven komen door een voor het publiek toegankelijk aanbod.

Inrichtingsprincipe:

- › Met bomen afgezoomde boulevard, ingericht met brede voetgangersruimten en netten voor de actieve modi en het openbaar vervoer;
- › Oversteekplaats in het verlengde van de groene ruimte van de Ginette Javauxlaan;
- › Actieve gevels op de benedenverdiepingen met buurtwinkels of voorzieningen (zie 2.1.d).



2.1.D. Jules Cockxwijk



Doel:

Het doel van de Jules Cockxwijk is 'de stad aan te vullen' door de creatie van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die kwaliteitsvolle stadsverbindingen mogelijk maakt op een ruimte die momenteel worden ingenomen door een groot buitenparkeerterrein.

Ze beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in de gewestelijke beleidsverklaring (2019-2024), met name de bouw van betaalbare en aangepaste woningen om de sociale gemengdheid te bevorderen, nieuwe publieke ruimten en voorzieningen van algemeen belang om de vestiging van nieuwe bedrijven in Brussel aan te moedigen en een goede bediening met het openbaar vervoer te garanderen. De levenskwaliteit en de architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken zijn eveneens doelstellingen die zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), met name de ontwikkeling van de 'buurtstad' waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Inrichtingsprincipe:

De site Jules Cockx is onderverdeeld in 2 elementen die de strategische aspecten preciseren:

- › de verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan, die enerzijds tot doel heeft wijken die nu worden onderbroken

door infrastructuur, met elkaar te verbinden voor actieve weggebruikers en anderzijds de nieuwe wijk luchtiger te maken door middel van een structurerende landschappelijke ruimte;

- › de nieuwe gebouwen, die nieuwe gemengde ontwikkelingen betreffen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van de Jules Cockxwijk verandert van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten in sterk gemengd gebied.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › een gemengd programma;
- › actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- › de bouwhoogtes;
- › de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

De stelplaats van de MIVB behoudt haar bestemming van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Een aanvullend voorschrift maakt het mogelijk handelszaken en woningen te creëren op de bovenverdiepingen van de voorziening.

Verbinding tussen de brasemlaan en de ginette Javauxlaan



Doel:

De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan is enerzijds bedoeld als een verbindingsweg voor actieve weggebruikers tussen de wijken die nu worden onderbroken door de infrastructuur en moet anderzijds de nieuwe wijk luchtiger maken door de aanleg van een structurerende landschappelijke ruimte.

Het betreft een open buurtruimte die voor alle bewoners en gebruikers van de toekomstige wijk bereikbaar is met de actieve vervoersmodi.

Inrichtingsprincipe:

- › Inrichting van 4 meter breed voor actieve weggebruikers die kan worden gebruikt door de DBDMH en occasioneel ook door bewoners en onderhoudsvoertuigen, opgenomen in een landschappelijk ontwerp met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- › Landschap met een zachte helling die de omgevende wijk bewoonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt en een verbinding creëert tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan. De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt minstens 16 meter breed.

Landschappelijke behandeling

De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt aangelegd als een gedeelde ruimte met veel beplanting die de nieuwe wijk bewoonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt. Ze verbindt de twee wijken die grenzen aan de Jules Cockxwijk.

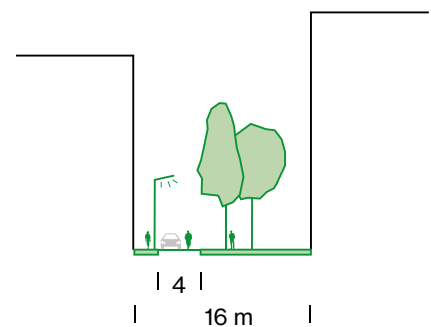
De verbinding heeft een zacht hellend profiel en ligt in het verlengde van de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan.

Aan de kruising van de Jules Cockstraat-boulevard wordt ze breder. Ze is hier uitsluitend voorbehouden voor actieve weggebruikers en ingericht als een groene ruimte die verwijst naar de tegenoverliggende groene ruimte. De inrichting van de boulevard materialiseert de landschappelijke verbinding en beveiligt de oversteekplaats voor actieve weggebruikers.

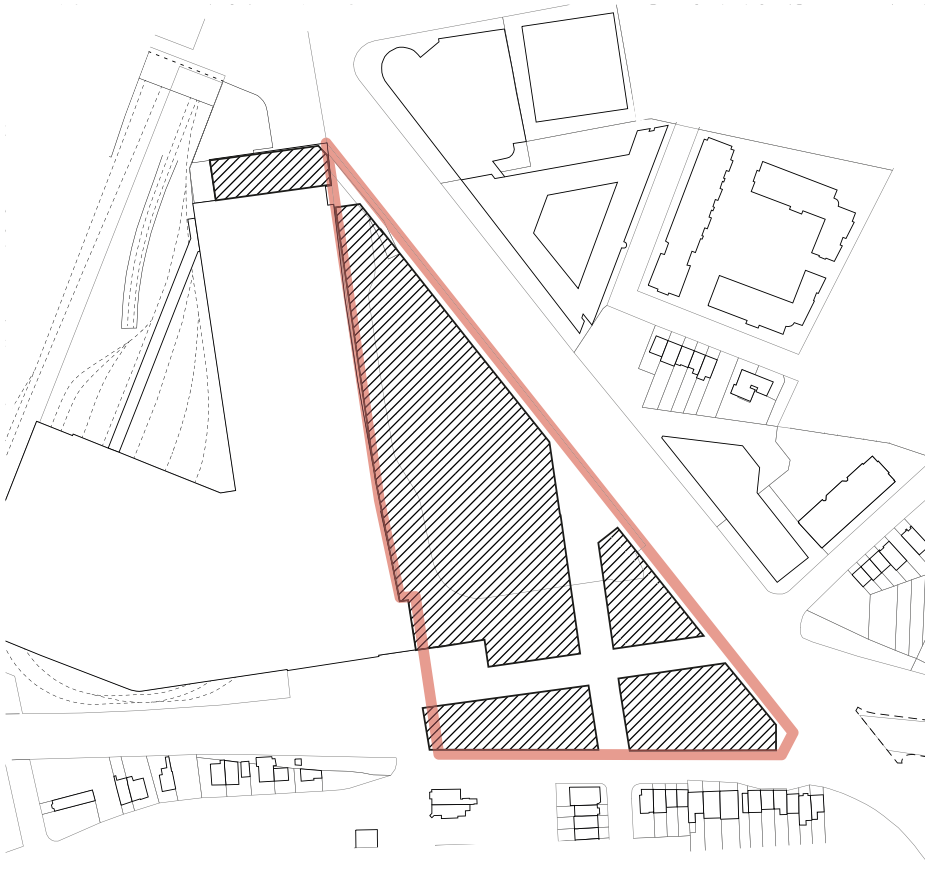


Porositeit voor fietsers en voetgangers en verkeersruimte

De verbinding wordt ingericht op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minimaal 4 meter breed binnen een open ruimte van minimaal 16 meter breed. Deze promenade mag ook worden gebruikt door onderhoudsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH en occasioneel ook voor leveringen aan bewoners.



Nouveaux immeubles



In het RPA wordt aanbevolen om de bestaande P+R Delta om te vormen tot een nieuwe wijk met woningen en activiteiten.

Deze wijk heeft tot doel de stad aan te vullen en, gezien de uitstekende bereikbaarheid van de site die gelegen is tussen de stations Delta en Beaulieu, een nieuwe pilotowijk te worden voor wat de afhankelijkheid van de personenauto betreft.

De parkeerplaatsen voor personenauto's worden extreem beperkt ten aanzien van de huidige normen, terwijl parkeerplaatsen voor gedeelde vervoerswijzen worden aangemoedigd.

Het RPA stelt voor deze site twee varianten voor. Variant B voorziet in de mogelijkheid om de MIVB-stelplaats uit te breiden voor de komst van nieuwe elektrische accordeonbussen.

In variant A behoudt de stelplaats van de MIVB haar huidige grondinname. De achterkant van de site (aan de zijde van de stelplaats) wordt georganiseerd rond productieactiviteiten op de eerste bouwlagen, die de gevel van de stelplaats minder zichtbaar maken.

De twee varianten omvatten de ontwikkeling van een uitgebreid huisvestingsprogramma gekoppeld aan de ontwikkeling van een lint van handelskernen of voorzieningen in de Jules Cockstraat-boulevard om er een gemengde stedelijke activiteit op gang te brengen.

Inrichtingsprincipe:

- › De aanleg van een nieuwe bouwstrook die een bouwfront creëert in de Jules Cockstraat-boulevard, waarvan de aanbevolen bouwhoogtes zijn afgestemd op de open ruimte van de boulevard en de benedenverdiepingen bestemd zijn voor productieactiviteiten of buurtwinkels op de boulevard en de bovenverdiepingen voor woningen of kantoorruimten;
- › De aanleg van een netwerk van gedeelde ruimten die de site bedienen;
- › De aanleg van een ondergrondse parking die bereikbaar is via de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden, bestemd voor de MIVB-medewerkers en de bewoners en gebruikers van de wijk;
- › De belangrijkste in- en uitgangen van de stelplaats richten zich naar de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden.

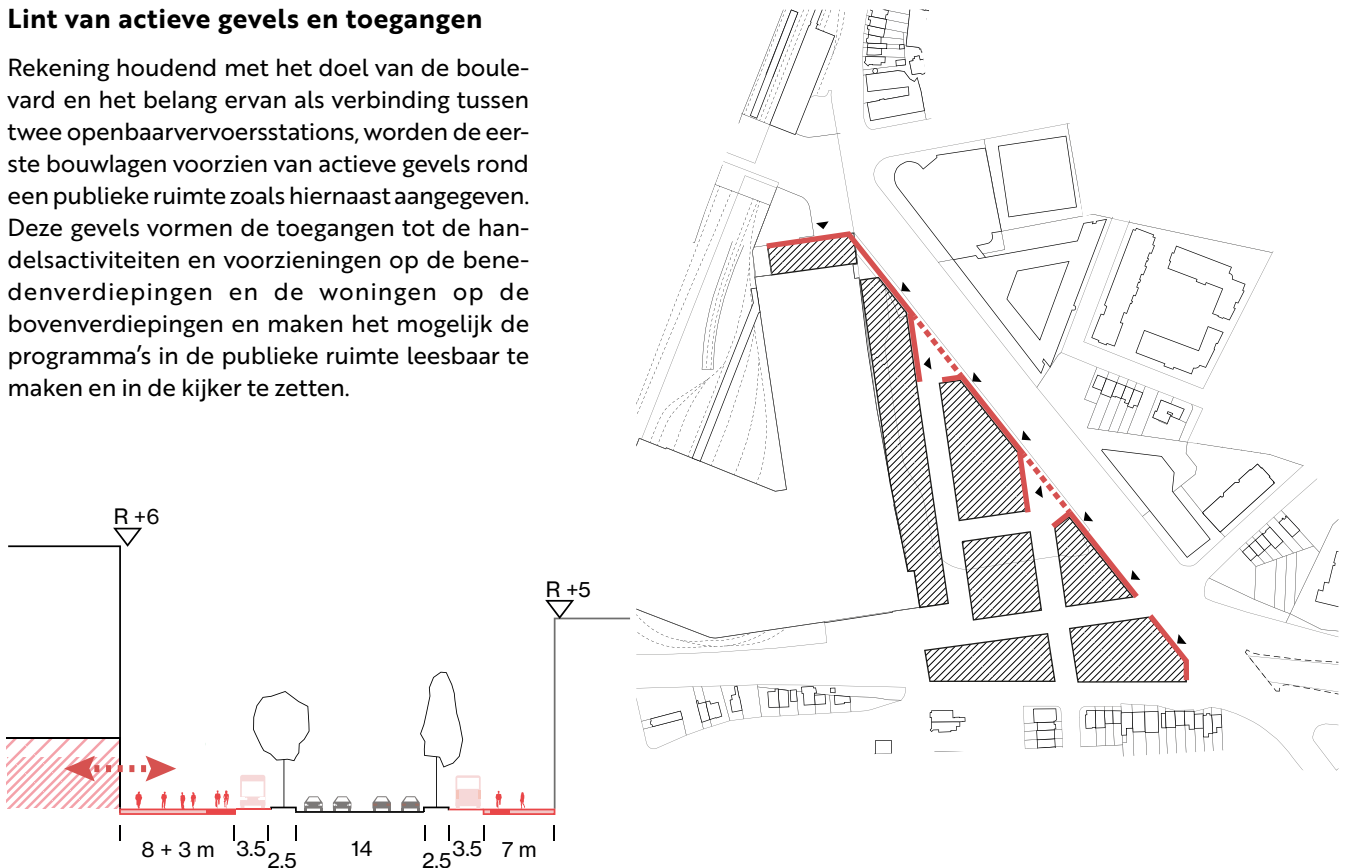


profil type

↑ Illustratie Jules Cockxstraat

Lint van actieve gevels en toegangen

Rekening houdend met het doel van de boulevard en het belang ervan als verbinding tussen twee openbaarvervoersstations, worden de eerste bouwlagen voorzien van actieve gevels rond een publieke ruimte zoals hiernaast aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de handelsactiviteiten en voorzieningen op de benedenverdiepingen en de woningen op de bovenverdiepingen en maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.

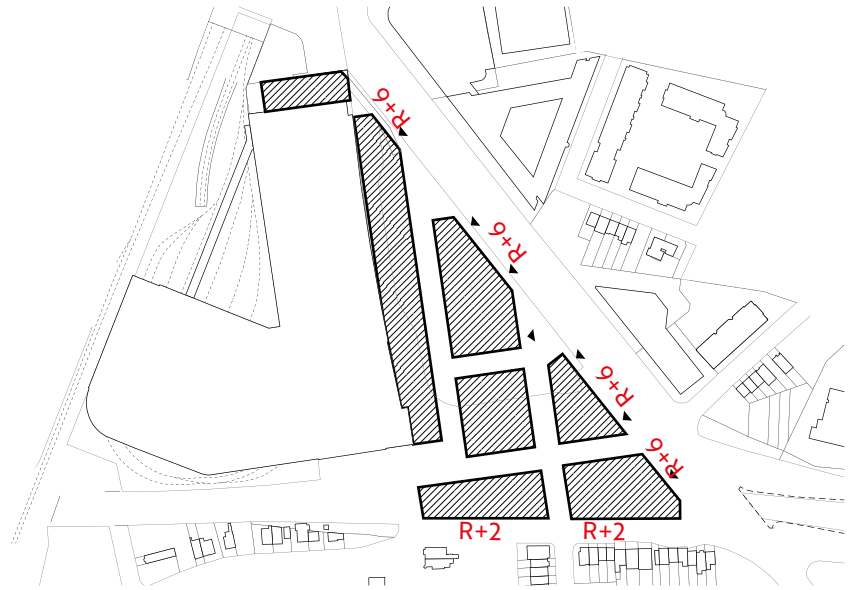


Bouwstrook, bouwfront en bouwhoogtes

Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen moeten verplicht worden gerealiseerd op de rooilijn/het bouwfront in de Jules Cockxstraat en de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast.

Er worden bouwhoogtes aanbevolen op de grootstedelijke weg van gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 9 bouwlagen, zodat er hoogteverschillen mogelijk zijn en de perspectieven kunnen worden benadrukt afhankelijk van de open ruimtes. De andere bouwwerken hebben een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 1 bouwlaag en een maximum van 5 bouwlagen, met uitzondering van de bouwwerken langs de Charles Michielslaan, die niet hoger mogen zijn dan 3 bouwlagen.

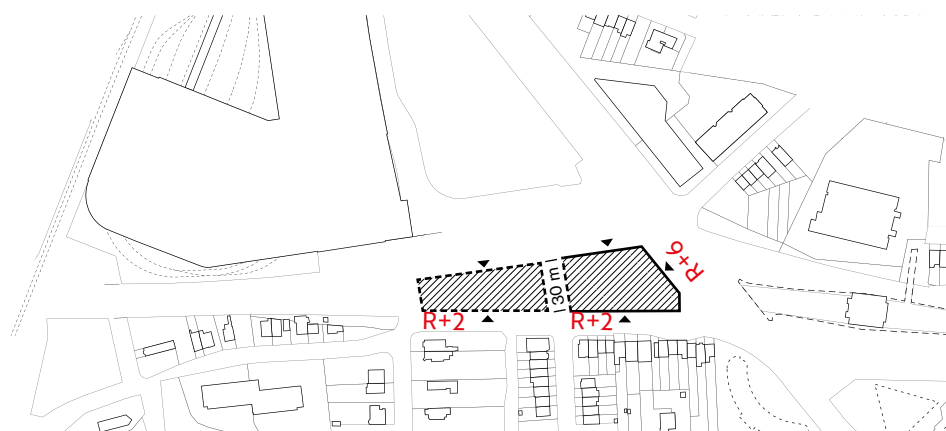
De eerste bouwlagen van deze gebouwen zijn bestemd voor productieactiviteiten of handelszaken in de Jules Cockxstraat-boulevard en eventueel voor voorzieningen. De bovenliggende verdiepingen zijn hoofdzakelijk bestemd voor woningen en eventueel voor kantoorruimten.



Voorziening

Een voorziening (bijvoorbeeld een school of een sportcentrum) zou een plaats kunnen krijgen in de bouwstroken in het zuiden van de site. Deze inplanting past bij de landschappelijke omgeving die de groene ruimte Michiels biedt. Er wordt een gemiddelde bouwhoogte aanbevolen van 3 bouwlagen aan de zijde van de Charles Michielslaan en 7 bouwlagen aan de zijde van het Beaulieuplein.

Deze voorziening zou eventueel kunnen gebruikmaken van de ruimten onder de Beaulieubrug die nu dienen als wegtunnel. Als de tunnel aan de noordzijde wordt gebruikt, kan de voorziening een ingang krijgen ter hoogte van de opening van het metrostation op het park van de oude spoorlijn (2.3.b).



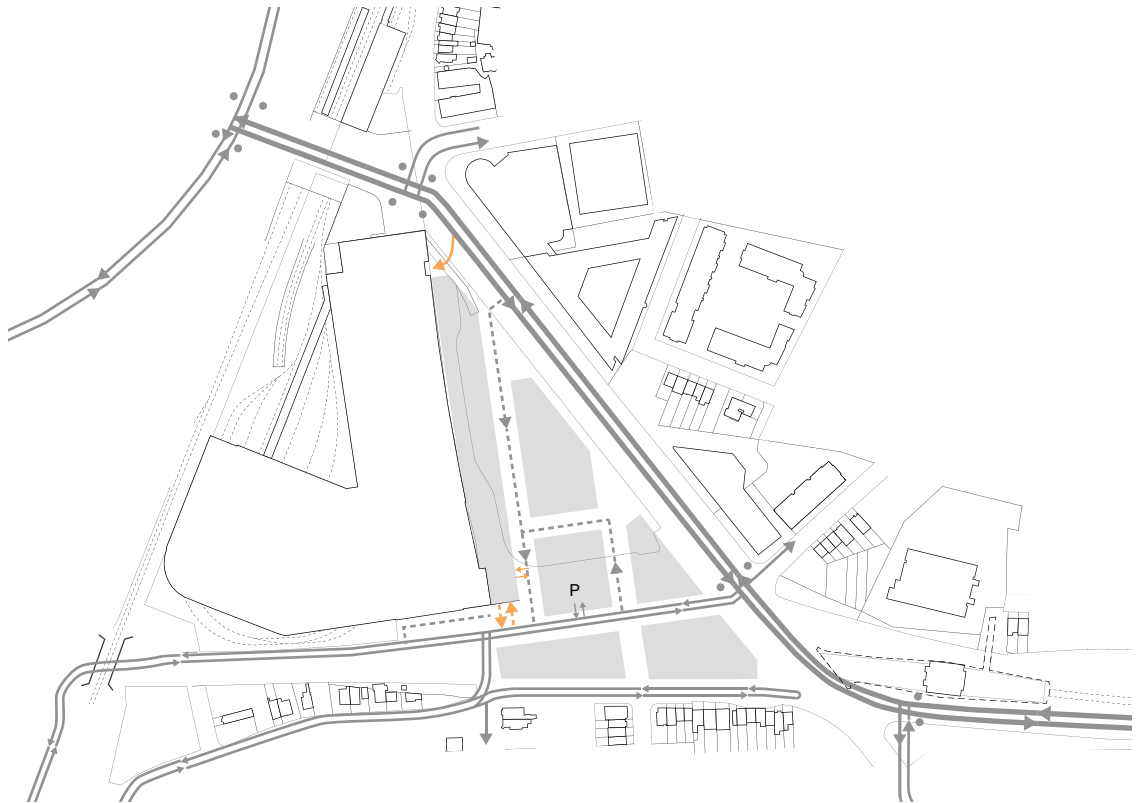
Toegangen en verkeersruimte

De toegangen en verkeersruimte worden hiernaast aangegeven.

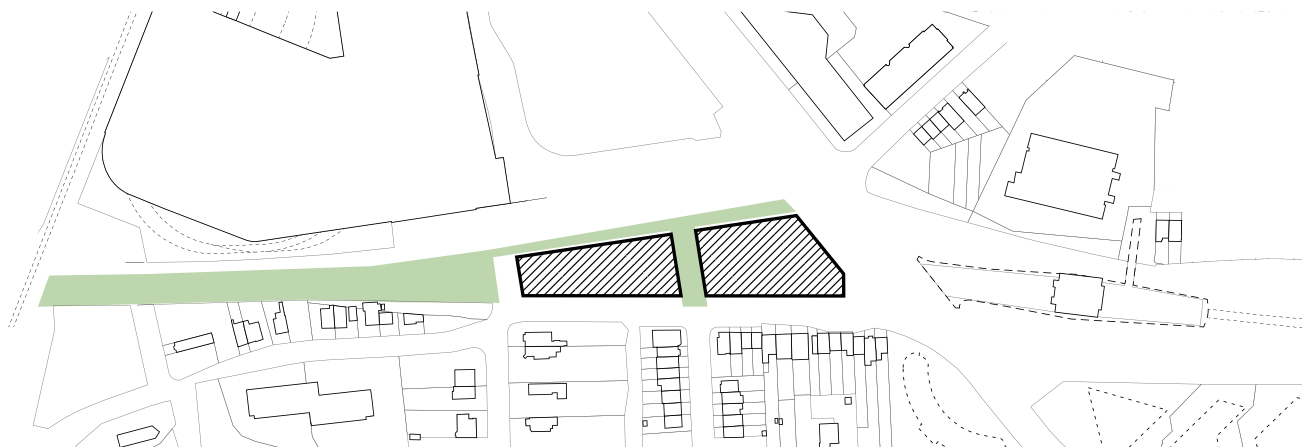
De site wordt verdeeld door een netwerk van gedeelde ruimten voor de lokale bediening en de leveringen, met uitzondering van de ingang van de MIVB-stelplaats in het noorden van de site en van de wegen die ook bestemd zijn voor gebruik door de voertuigen van de MIVB.

De toegang tot een ondergrondse parking en tot de MIVB-stelplaats is beschreven in punt 2.1.e.

Binnen deze parking worden voldoende parkeerplaatsen voor MIVB-medewerkers voorzien.



2.1.E. Ruimte Michiels



In het RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 die bestemd is om een halve draai te maken om te vormen tot een landschappelijke ruimte die zich uitstrekt tussen spoorlijn L26 en het Beaulieuplein. Deze landschappelijke ruimte is bestemd voor de kwaliteitsvolle behandeling van de achterkant van de bestaande MIVB-stelplaats. De nieuwe weg bedient de site Driehoek, de woonwijken aan de andere zijde van de Charles Michielslaan en de nieuwe Jules Cockxwijk. De ruimte Michiels wordt opgevat als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk maar biedt ook een verbinding voor actieve weggebruikers. Ze verlengt immers de promenade van de oude spoorlijn tot aan de Triomflaan, via de site Driehoek en tot aan het station Watermaal via het park L26.

Doel:

Deze landschappelijke ruimte heeft een dubbel doel, namelijk

- › enerzijds de kwaliteitsvolle behandeling van de relaties tussen Beaulieu en de site Driehoek, zowel voor actieve weggebruikers als voor het autoverkeer, die van elkaar worden gescheiden door een topografie;
- › anderzijds de aanvulling van het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, de spoorwegtaluds van L26 die ze verlengt tot aan het Zoniënwood.

Inrichtingsprincipe:

- › Een landschappelijke ruimte met een as voor actieve vervoersmodi en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- › Een diffuse landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- › Een nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek van minstens 7 meter breed. Deze toegangsweg leidt ook naar de ondergrondse parking en naar de MIVB-stelplaats die werden beschreven in het vorige punt;
- › Activiteiten in deze groene ruimte die zijn afgestemd op de omliggende voorzieningen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De ruimte Michiels heeft de bestemming weggebied.

Het creëren van een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk garandeert de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers.

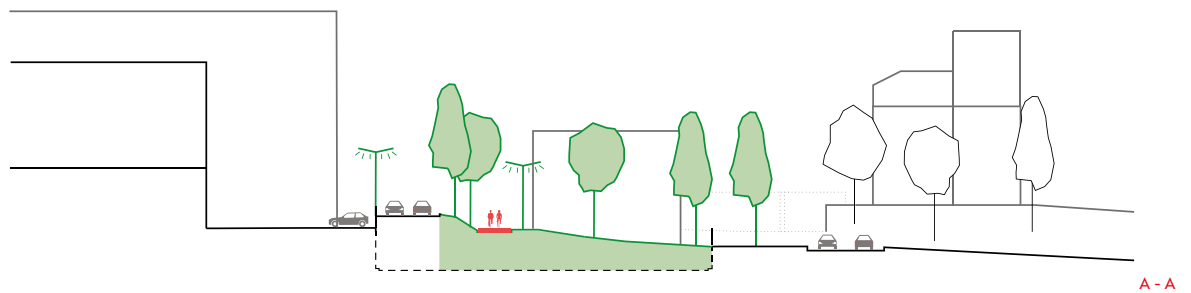
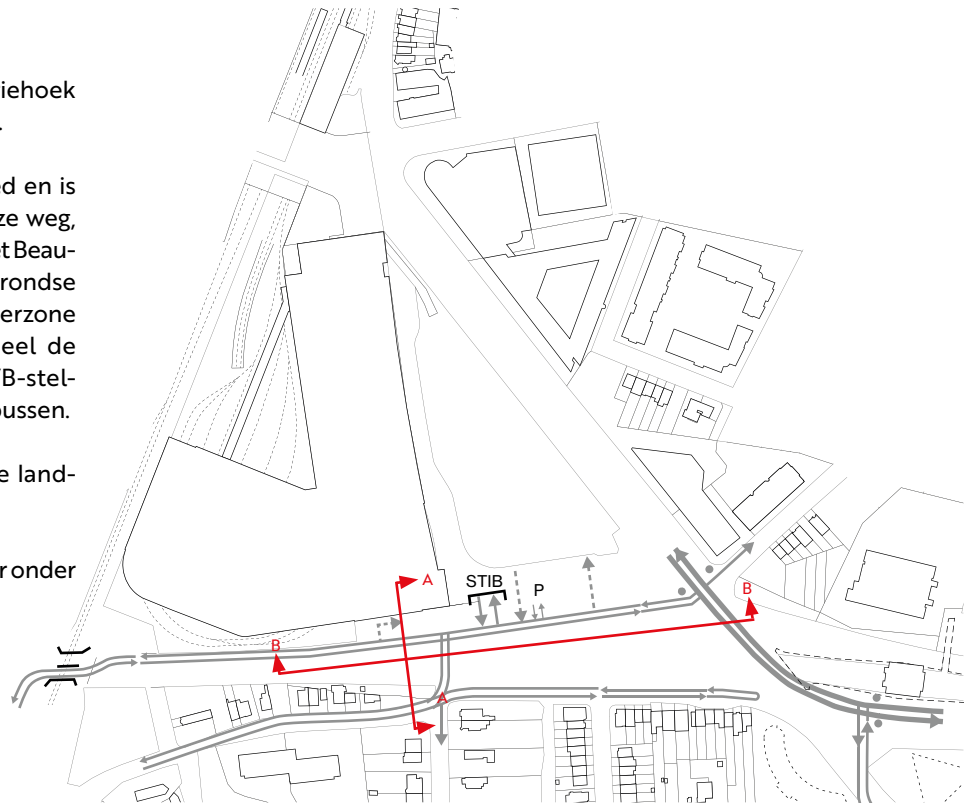
Verkeersruimten + logistiek

Voor de bediening van de site Driehoek wordt een nieuwe weg aangelegd.

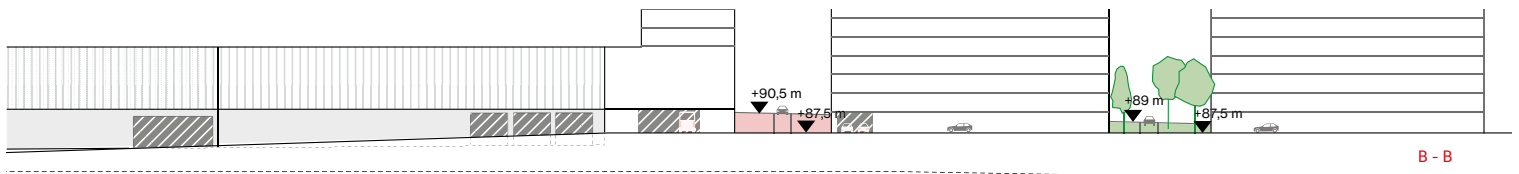
Die wordt minstens 7 meter breed en is bestand tegen vrachtverkeer. Deze weg, die aansluit op het kruispunt van het Beaulieuplein, bedient ook de ondergrondse parking van de site Delta, de parkeerzone voor stroommachines en eventueel de onderste verdieping van de MIVB-stelplaats die wordt uitgebreid voor bussen.

De wegzone ligt loodrecht op de landschappelijke ruimte.

De weg gebruikt de zuidelijke koker onder de L26.



A - A

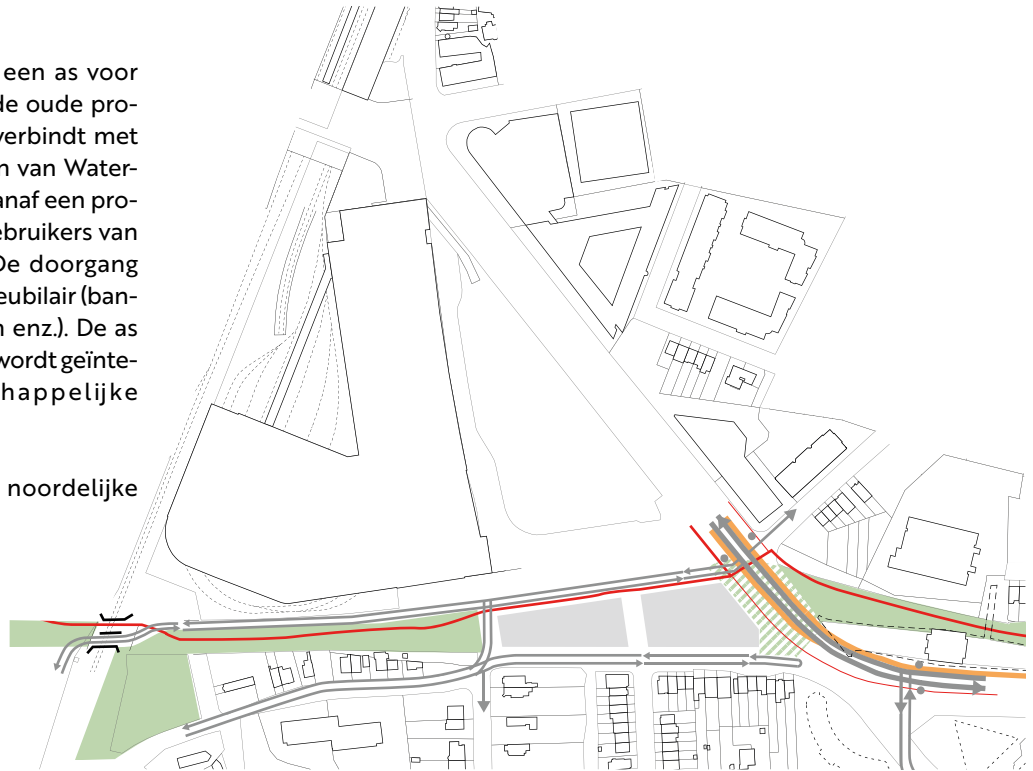


B - B

As 'actieve modi'

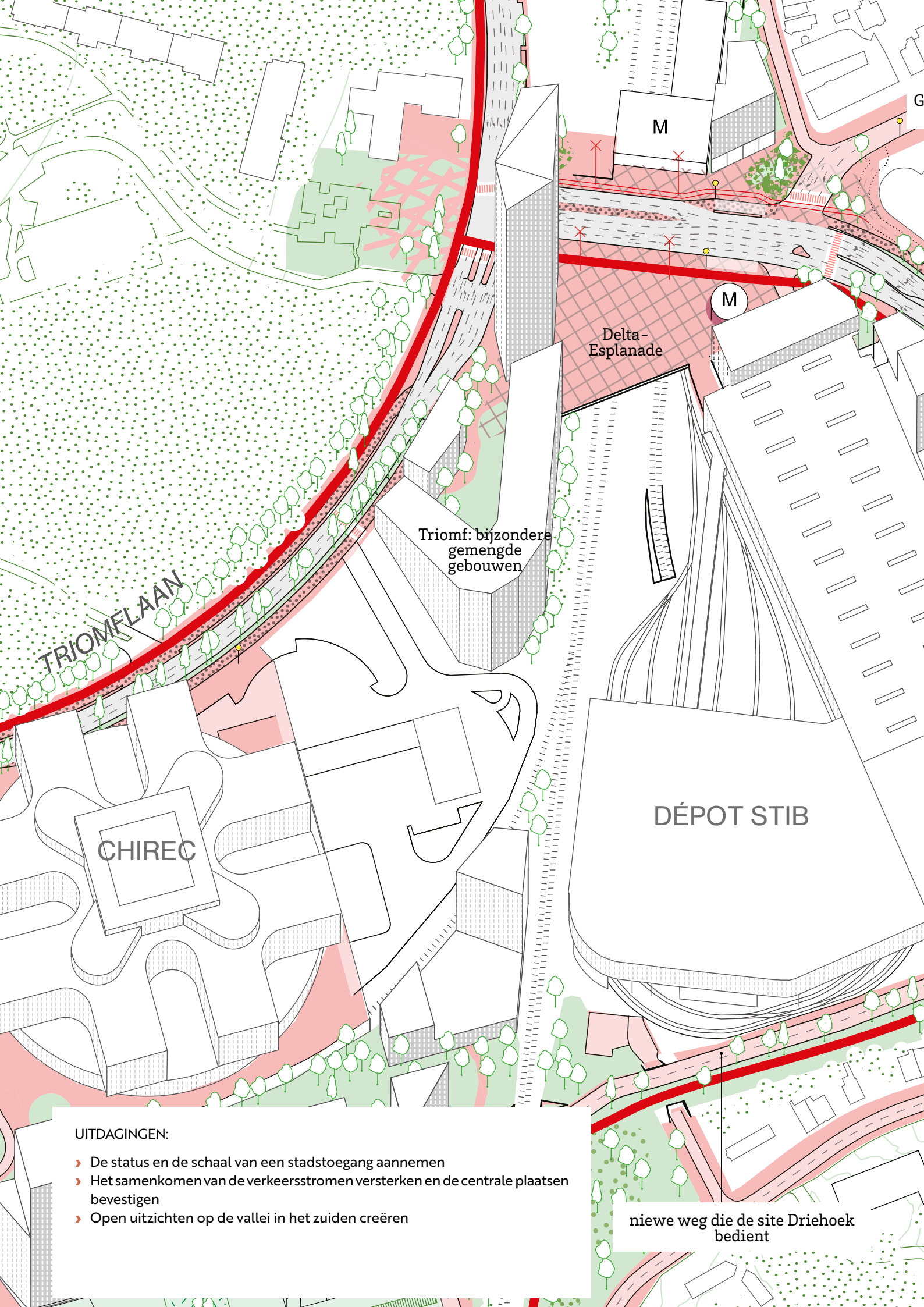
De ruimte Michiels omvat een as voor actieve weggebruikers die de oude promenade van de spoorweg verbindt met de site Triomf en het station van Watermaal. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling.

Ze maakt gebruik van de noordelijke koker onder de L26.



Activiteit in de groene ruimte Michiels in lijn met de voorziening

In de buurt van de voorziening wordt de inrichting van de groene ruimte afgestemd op het programma. Speelplein, sportterrein, rustzones, drop-on/drop-offzone voor de school, fietsparking, voorplein van de school.



TRIOMFLAAN

M

M

Delta-Esplanade

Triomf: bijzondere gemengde gebouwen

CHIREC

DÉPOT STIB

UITDAGINGEN:

- › De status en de schaal van een stadstoegang aannemen
- › Het samenkomen van de verkeersstromen versterken en de centrale plaatsen bevestigen
- › Open uitzichten op de vallei in het zuiden creëren

nieuwe weg die de site Driehoek bedient

deelde publieke ruimten
(14 m x 300 m)

Stadsboulevard met twee randen
(40 m x 450 m)

TE JAVAUXLAAN

GIN

Jules
Cockxwijk

Beaulieuplein

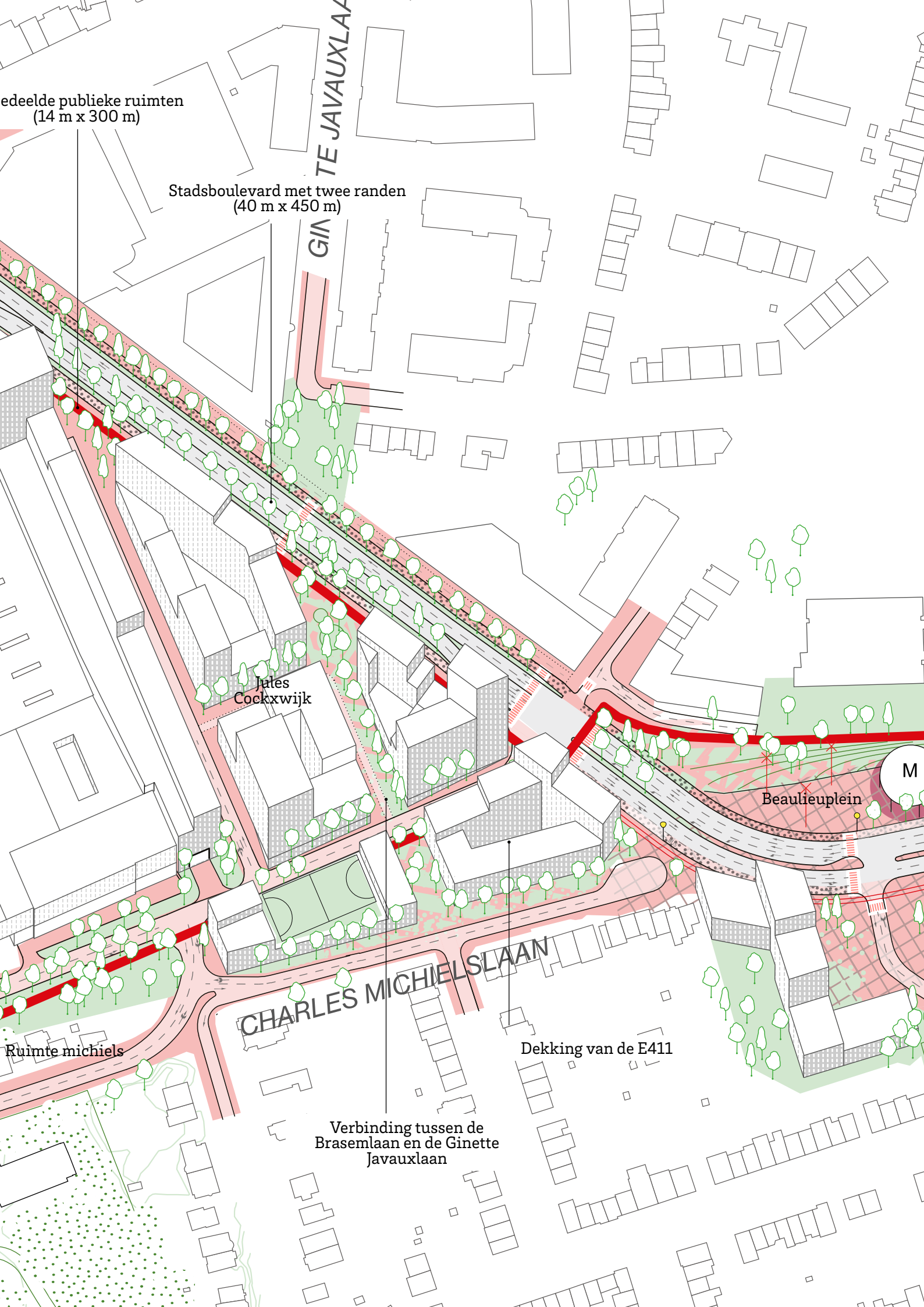
M

CHARLES MICHIELSLAAN

Ruimte michiels

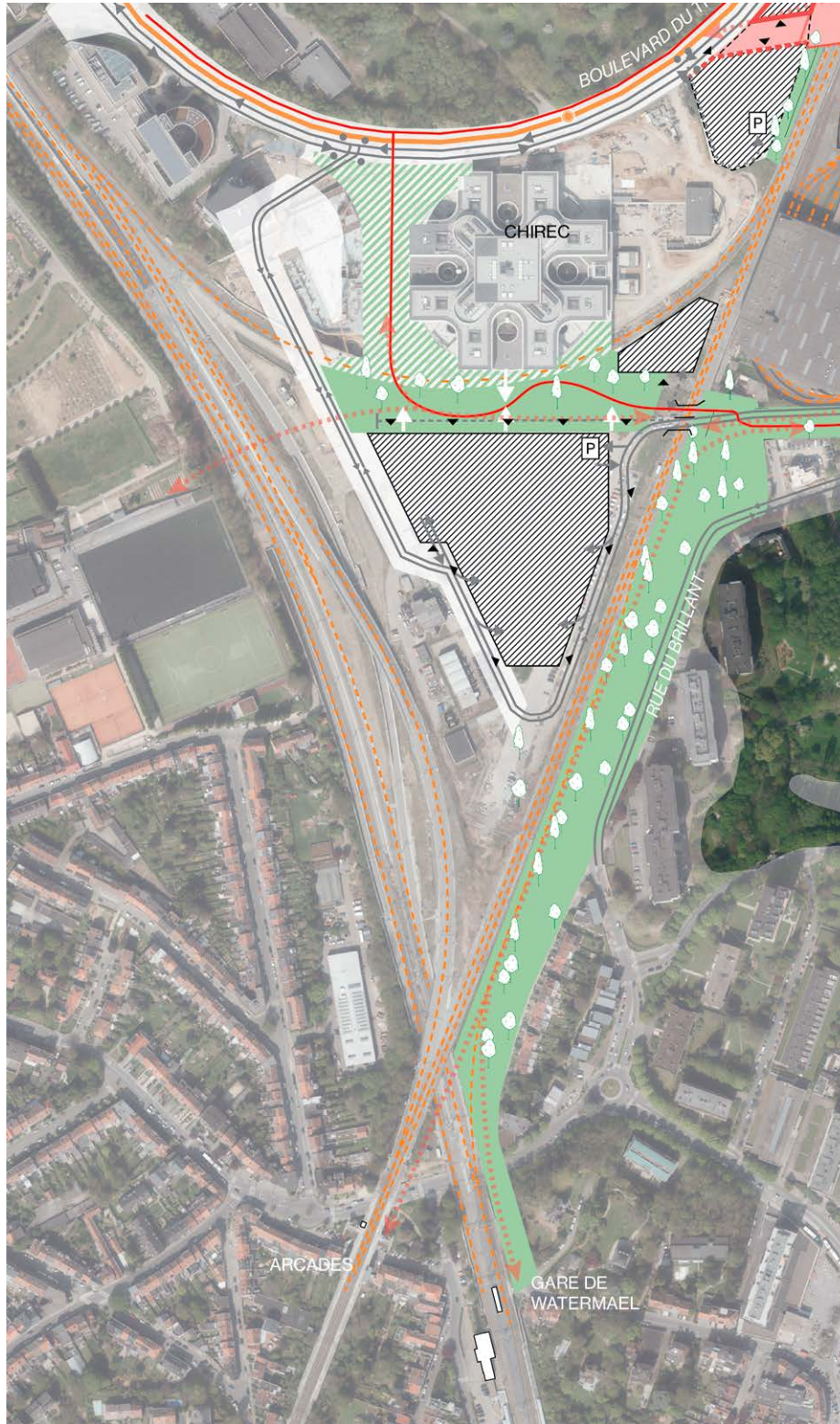
Dekking van de E411

Verbinding tussen de
Braselaan en de Ginette
Javauxlaan



2.2. SITE 2: DRIEHOEK





Doel:

De ontwikkeling van de site Driehoek heeft tot doel de vele hier aanwezige infrastructuren te ontsluiten. Het RPA wil de site opnemen in de stedelijke dynamieken door continuïteiten van publieke ruimten in te richten zodat de site wordt ontsloten. Daarnaast wil het ook een gemengde wijk ontwikkelen.

Het beantwoordt daarmee aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltadriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering. Het betreft met name:

- › de algemene organisatie van de site vanaf een randweg die de geometrie van de site volgt en de verschillende programma's die horizontaal aan elkaar grenzen (en zo een gemeenschappelijke sokkel vormen) bedient. Deze weg is ook toegankelijk voor actieve weggebruikers;
- › de noodzaak een hellende weg aan te leggen die het einde van de E411 verbindt met het grondniveau van het CHIREC;
- › de lokalisatie in het noorden van de sokkel van productie- en/of logistieke activiteiten (Net Brussel ...);
- › de inplanting van een programma van voorzieningen en/of productieve en/of logistieke activiteiten (bijvoorbeeld en centrum voor het GAN dat wordt gekoppeld aan een stelplaats van de MIVB);
- › de inplanting van een huisvestingsprogramma;
- › de noodzaak voor elke activiteit op de sokkel om een doorlopend dakniveau te realiseren zodat op dat gezamenlijke dak een groene ruimte kan worden ontwikkeld;
- › vanaf het dakniveau kunnen er woningen, voorzieningen van collectief belang of kantoren worden ontwikkeld, hetzij boven de activiteiten op de sokkel, hetzij horizontaal ertegenaan;
- › de noodzaak om de site maximaal te ontsluiten, zowel voor gemotoriseerde voertuigen als voor de voetgangers en fietsers.

Inrichtingsprincipe:

Om aan die uitdagingen te beantwoorden beveelt het RPA de ontwikkeling aan van 3 sites waarvan de strategische aspecten worden uitgelegd op de volgende pagina's:

- › de inrichting van het park L26 om bij te dragen tot de ontsluiting van de site voor actieve weggebruikers door een verbinding tussen het station Watermaal en de groene ruimte Michiels en het station Beaulieu te versterken;



- › de inrichting van een Parkway tussen het CHIREC en de stadswijk met activiteiten en woningen om enerzijds de site te ontsluiten in het noorden en het oosten en anderzijds een kwaliteitsvolle doorlopende publieke ruimte te creëren met de stadsstructuren om aan te sluiten bij het huisvestingsprogramma;
- › de inplanting van een driehoekige bouwstrook tegenover deze Parkway met aan noordelijke zijde hoge elementen met huisvestings- en kantoorprogramma's en aan zuidelijke zijde lage elementen voor voorzieningen en gemengde productie- en/of logistieke activiteiten met op het dak daarboven een beplante ruimte.

2.2.A. Park van Lijn L26

Doel:

Het Park L26 is opgevat als een groene recreatieruimte die het mogelijk maakt om:

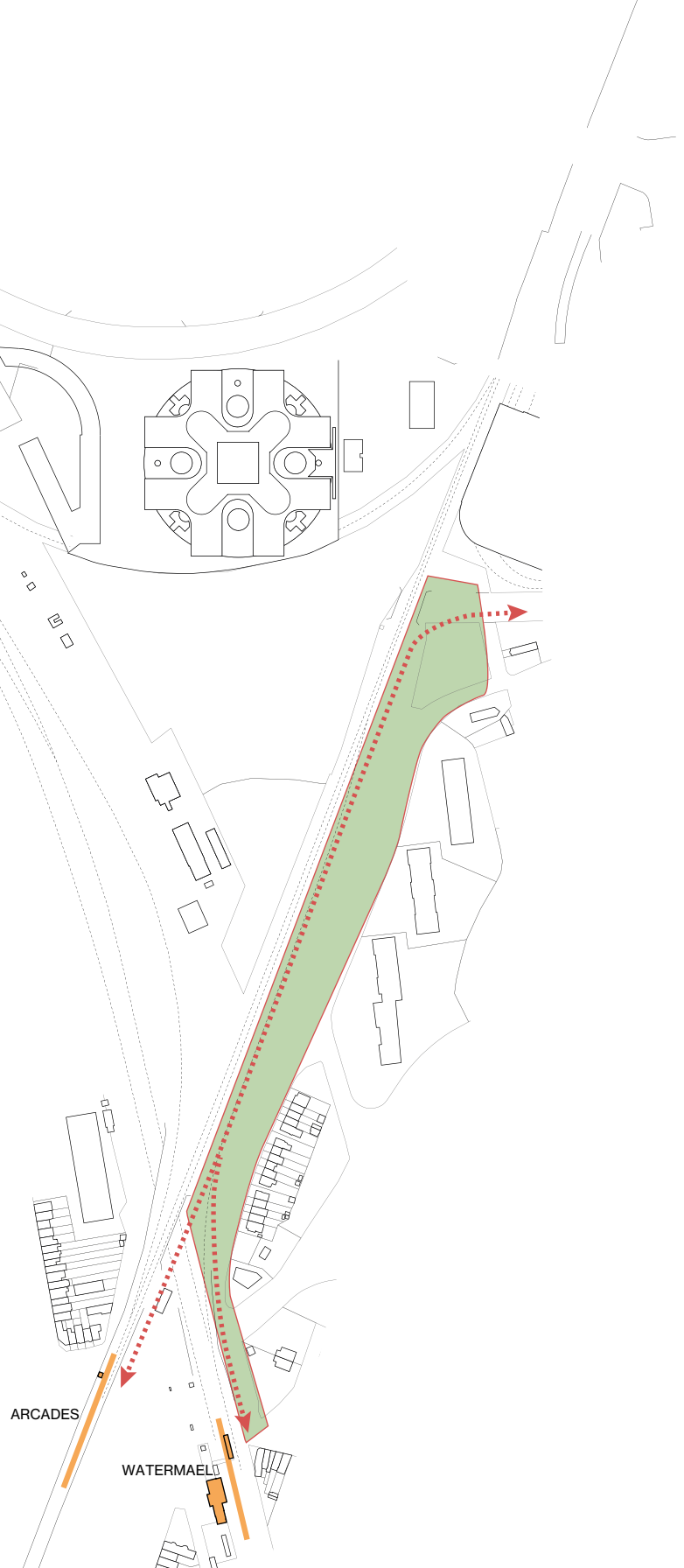
- › enerzijds de verbindingen voor actieve weggebruikers te verbeteren tussen de stations van Watermaal, Arcades en Oudergem;
- › anderzijds het bijzondere landschap van de spoorwegtaluds van L26 op een kwaliteitsvolle manier te ontwikkelen. Deze taluds lenen zich tot een innoverende programmatie met een hellende publieke ruimte die wordt omgevormd tot bestemmingsruimte.

Inrichtingsprincipe:

- › Inrichting van de spoorwegtaluds van L26 als uitgerust landschappelijk park;
- › Integratie van een as voor actieve weggebruikers die gebruikmaakt van de verlaten spoorweginfrastructuur;
- › Omvorming van de daaraan grenzende Briljantstraat tot rustige plaatselijke weg, aangepast aan de aanwezigheid van een park aan de bosrand.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

- › De bestemming van de site van het Park L26 veranderd van een spoorweggebied in een parkgebied. Voor deze bestemming is de ontmanteling van de spoorinfrastructuur vereist.
- › Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers.
- › Indien de as 'actieve modi' niet op de spoorweg kan worden aangelegd, worden de verbindingen voor de actieve modi tussen het station van Watermaal en het station Arcades en Oudergem aangelegd in de Briljantstraat.
- › De toegangen tot het innovatieve programma voor de publieke ruimte op een helling op het deel van de spoorwegbermen die voor het publiek toegankelijk kunnen worden gemaakt, worden in dat geval aangelegd via de Briljantstraat.



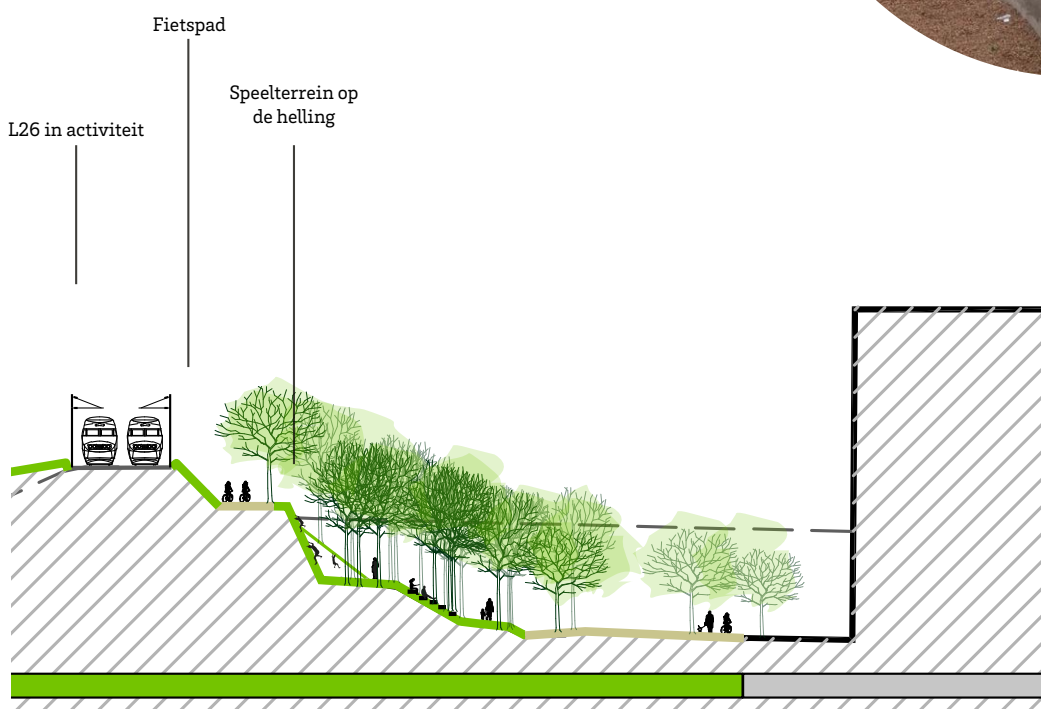
Activiteiten in de groene ruimte

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk en rekening houden met de bijzondere topografie. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen enz.



Parc de Belleville, Base paysage

Referentie



As 'actieve modi' en porositeit voor fietsers en voetgangers

Het Park L26 omvat een as voor actieve weggebruikers die de stations Watermaal en Arcaden verbindt met de groene ruimte Michiels. Deze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed die gebruik kan maken van de oude spoorlijn. Een porositeit voor fietsers en voetgangers is gepland tot het station Arcaden. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling met respect voor zijn functie als ecologische corridor.

Indien de as 'actieve modi' niet op de spoorweg kan worden aangelegd, wordt ze op de Briljantstraat aangelegd via een fietsstraat*.

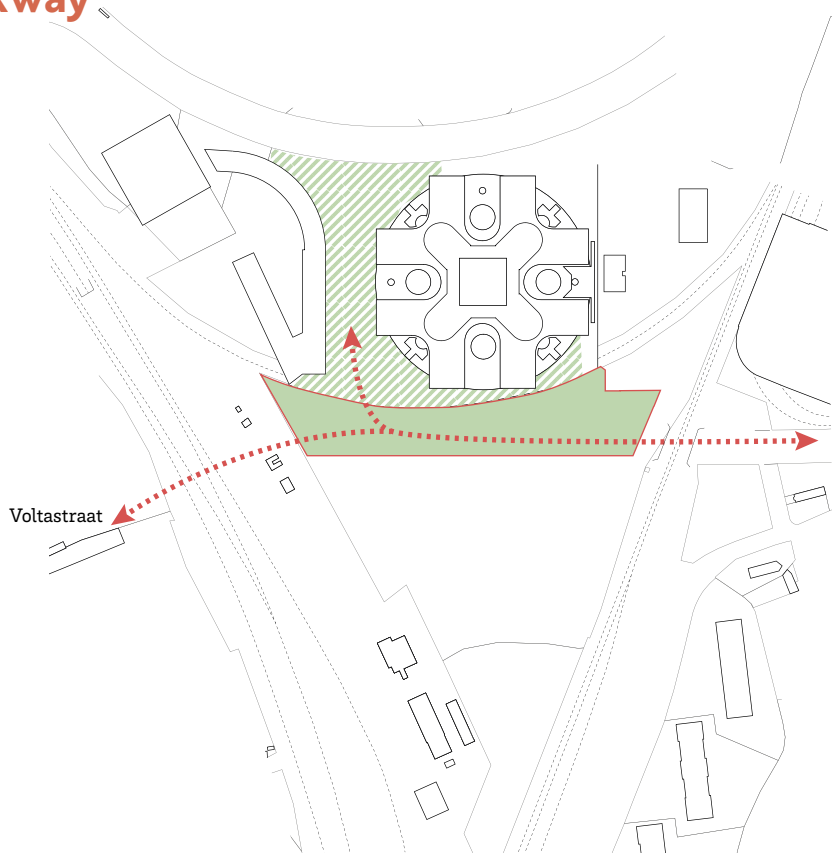


Parc du Vallon, Lyon, Ilex paysage

Referentie

* A préciser sur base de l'Étude technique pour la réalisation d'une voie verte entre Moensberg (Uccle) et Delta (Auderghem).

2.2.B. Parkway



Doel:

De Parkway wordt een ontspanningsruimte die de site Driehoek ontsluit op verschillende manieren:

- › enerzijds via verbindingen voor actieve weggebruikers tussen het hoge niveau van het CHIREC, de groene ruimte Michiels en het station Watermaal in het lage deel van de site;
- › anderzijds door het huisvestings- en kantoorprogramma te verbinden met de publieke ruimte van de Parkway, in het verlengde van de bestaande of geplande publieke ruimten;
- › ten slotte via een goede bewoonbaarheid van de geplande woningen op de site, door hun relaties met de sterk aanwezige infrastructuur zoals het CHIREC, dat er eveneens gebruik van kan maken, en de spoorlijn L26B.

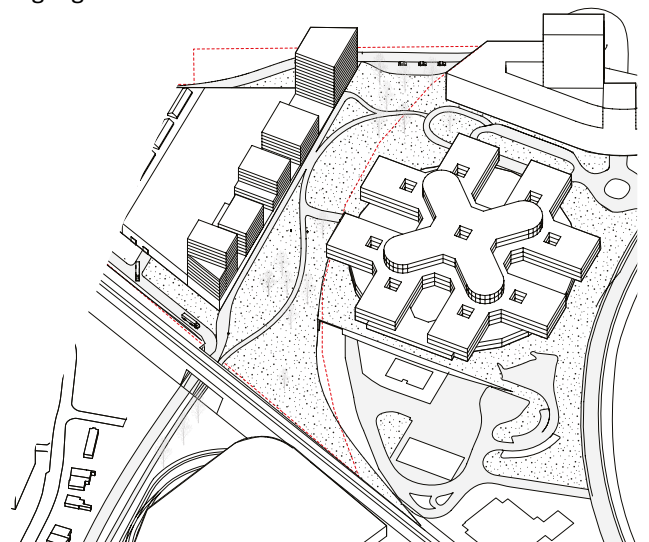
Inrichtingsprincipe:

- › Een publieke ruimte met volle grond en een zachte helling, met een as voor actieve weggebruikers, landschappelijk ingericht en voorzien van gepast stadsmeubilair;
- › Een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- › De publieke ruimte reikt tot aan de niveaus die de barrières van de site bepalen. Ze reikt tot aan het grondniveau van het CHIREC in het noordwesten en het lage niveau van de koker onder de L26;

- › Deze hellende publieke ruimte bepaalt het niveau van de benedenverdiepingen van de gebouwen die erop aansluiten;
- › Bij de realisatie van de Parkway moet rekening worden gehouden met de eisen van ELIA en Infrabel.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

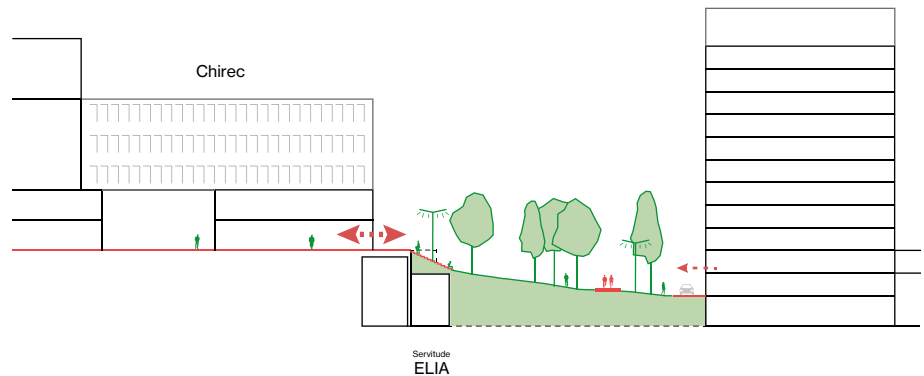
- › De bestemming van de site van de Parkway verandert van spoorweggebied in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving met in overdruk een specifieke Parkwayzone.
- › Deze garandeert dat het park hoofdzakelijk in volle grond tot stand komt.
- › Een porositeit voor fietsers en voetgangers in overdruk garandeert de verbetering van het net voor fietsers en voetgangers.



Axonometrische projectie van de Parkway

Activiteiten in de groene ruimte

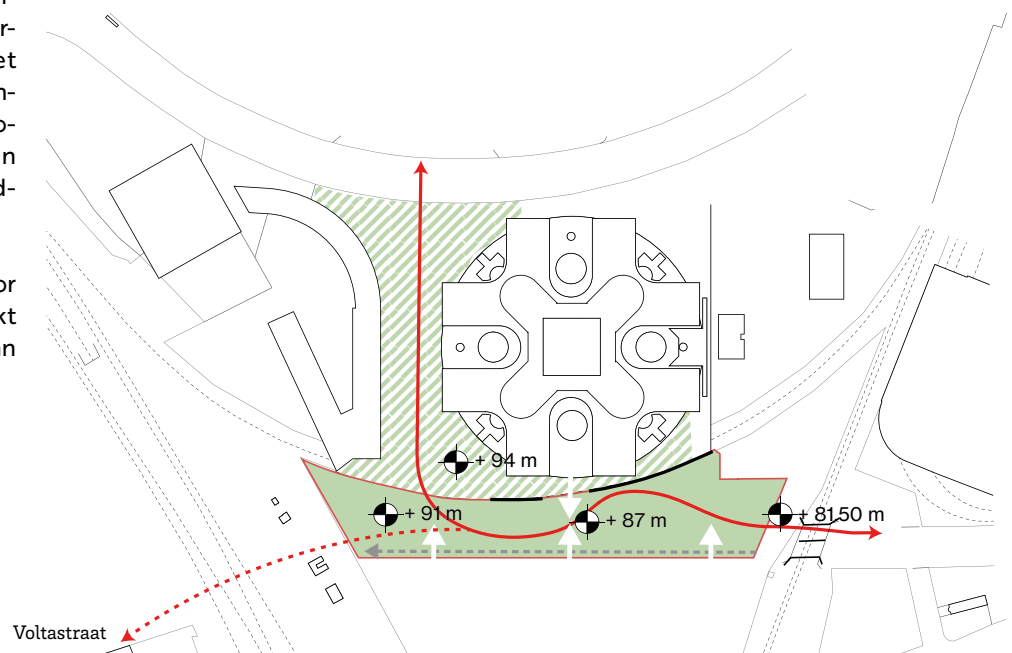
De Parkway biedt programma's en activiteiten die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een plaats om te verblijven, zich te ontspannen en samen te komen met speelpleinen, sportterreinen, kiosken enz. De inrichting stemt overeen met het doel van ontspanningsruimte, zowel voor het CHIREC als voor de programma's die worden aanbevolen op de site Driehoek.



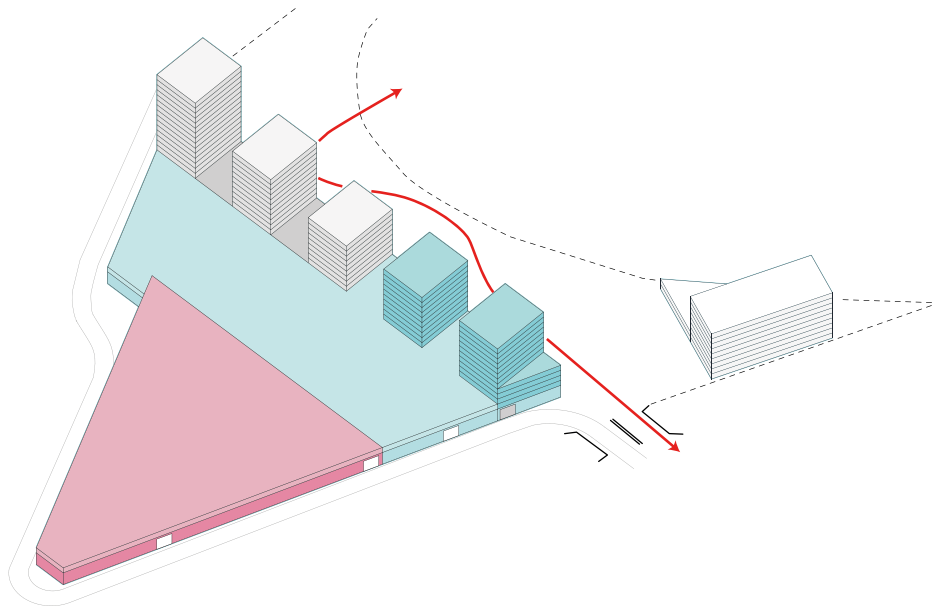
Porositeit voor fietsers en voetgangers

De Parkway omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de ruimte Michiels en het park L26 verbindt met de esplanade van het CHIREC en met de Triomflaan. Deze porositeit wordt aangelegd op basis van een hellende promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De porositeit voor fietsers en voetgangers past in de landschappelijke behandeling.

De aanleg van de porositeit voor fietsers en voetgangers maakt de doorgang van voertuigen van de DBDMH mogelijk.



2.2.C. Stadswijk met activiteiten en woningen



Doel:

De ontwikkeling van een gemengde wijk op de site Driehoek zal de ontsluiting van dit gebied bevorderen door het op te nemen in de stedelijke dynamieken.

Deze ontwikkeling beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO, die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltradriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering.

In het zuiden van de gemengde wijk zullen voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten worden gevestigd. In het noorden wordt een huisvestingsprogramma ontwikkeld dat aansluit bij de stad dankzij de Parkway en/of kantoren die zijn verbonden aan de activiteiten in het zuiden.

Het dak van de voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten zal worden ingericht als een voor het publiek toegankelijke ruimte. Bij voorkeur komt er een stadslandbouwpool op het dak, zodat dit een bestemmingsruimte wordt.

Inrichtingsprincipe:

- › Een driehoekige bouwstrook, bediend door een randweg die naar het CHIREC leidt en bijdraagt tot de ontsluiting naar de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- › Gebouwen bestemd voor voorzieningen, productie- en/of logistieke activiteiten in het zuidelijke deel van de bouwstrook. Deze worden zo gevestigd dat er een doorlopend dakniveau ontstaat ter hoogte van het grondniveau van

het ziekenhuiscentrum, zodat een er beplante ruimte kan worden ontwikkeld (bijvoorbeeld stadslandbouw) op het gezamenlijke dak;

- › Een stedelijk front gewijd aan huisvesting en/of kantoren die verband houden met de activiteiten in het zuidelijke uiteinde, die aansluiten op de Parkway en oprijzen uit het huidige grondniveau van het ziekenhuiscentrum;
- › De creatie van een beplante ruimte, bij voorkeur gericht op een stadslandbouwpool op het dak, die toegankelijk is voor het publiek, op het grondniveau van het ziekenhuiscentrum.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

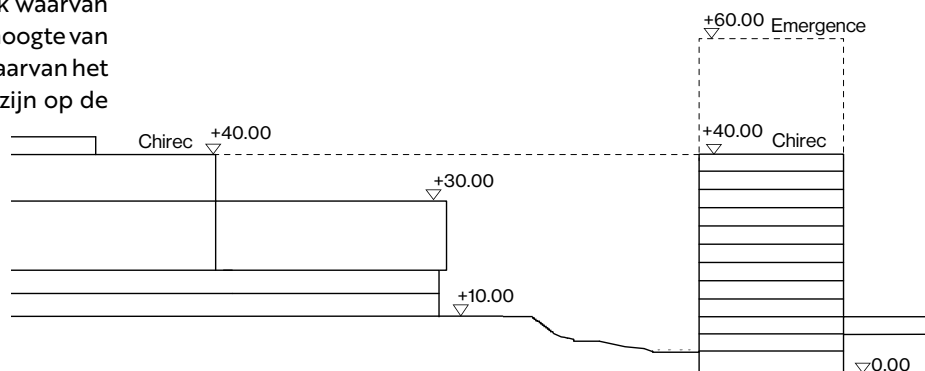
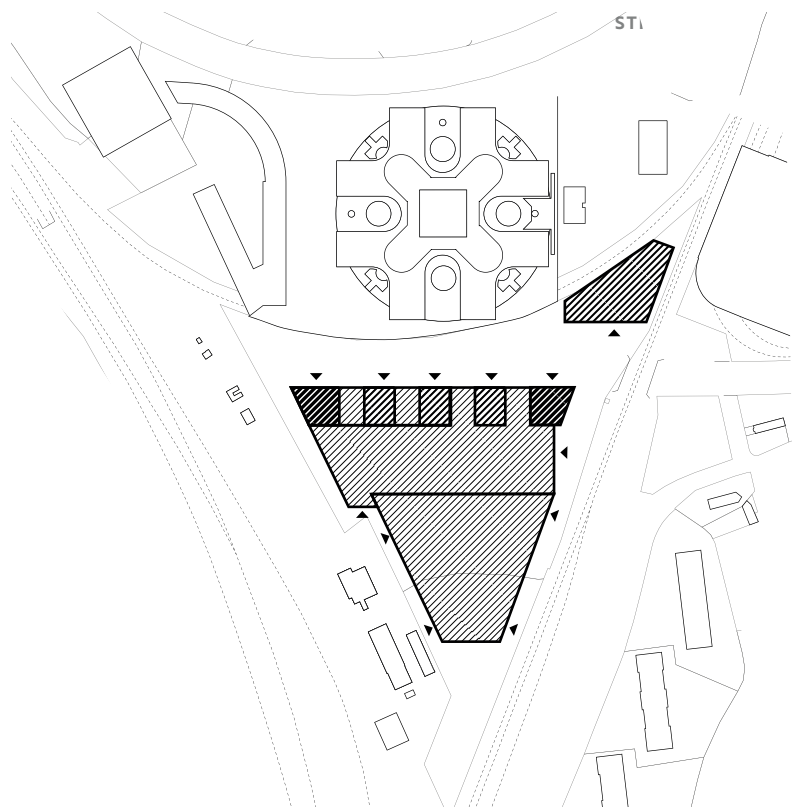
De bestemming van de site van de stads met activiteiten en woningen verandert van spoorweggebied in stedelijke industriegebied wat betreft het zuidelijke deel en in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving voor het stedelijke front.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › een doorlopend dakniveau dat een grondniveau vormt ter hoogte van het grondniveau van het ziekenhuiscentrum en waarop het geplande programma kan worden ondergebracht;
- › een gemengd programma;
- › de bouwhoogtes, waaronder een landschappelijk herkenningspunt;
- › laterale doorgangen tussen de gebouwen van het stedelijke front;
- › toegangen tot de woningen in de gevel op de benedenverdieping die uitkomen op de Parkway.

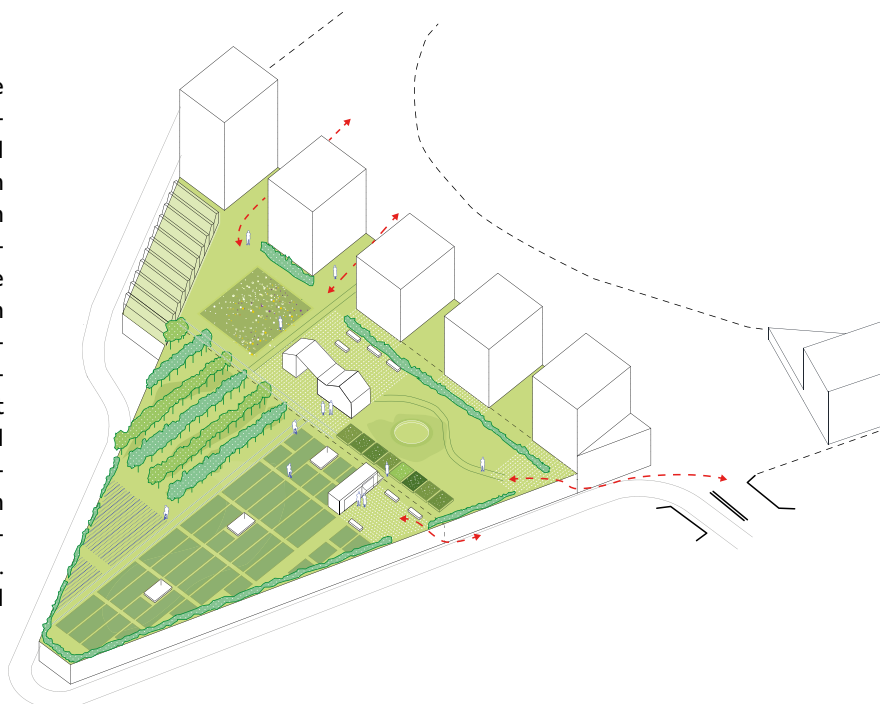
Bouwstrook en bouwfront

Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen worden geplaatst op de rooilijn / het bouwfront langs de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast. Op een driehoekige grondinname komt een laag deel dat logistieke ruimten of voorzieningen en parkings herbergt en waarvan de hoogte overeenstemt met het grondniveau van het CHIREC, en aan de zijde van de Parkway vijf hoge elementen die niet mogen uitsteken boven het CHIREC (40 m). Alleen het meest westelijke hoge element mag maximaal 20 meter uitsteken boven het ziekenhuiscentrum, zodat dit dienst doen als landmerk. De hoge elementen zijn bestemd voor woningen of kantoren. De toegangen bevinden zich in de noordgevel aan de zijde van de Parkway. Laterale doorgangen tussen deze hoge elementen garanderen dat de zon goed kan doordringen op de Parkway. In het noordoosten bevindt zich een bouwstrook waarvan de maximumhoogte gelijk is aan de hoogte van het CHIREC (40 m), met een sokkel waarvan het programma en de gevel afgestemd zijn op de ruimte van de Parkway.



Stadslandbouwpool op het dak

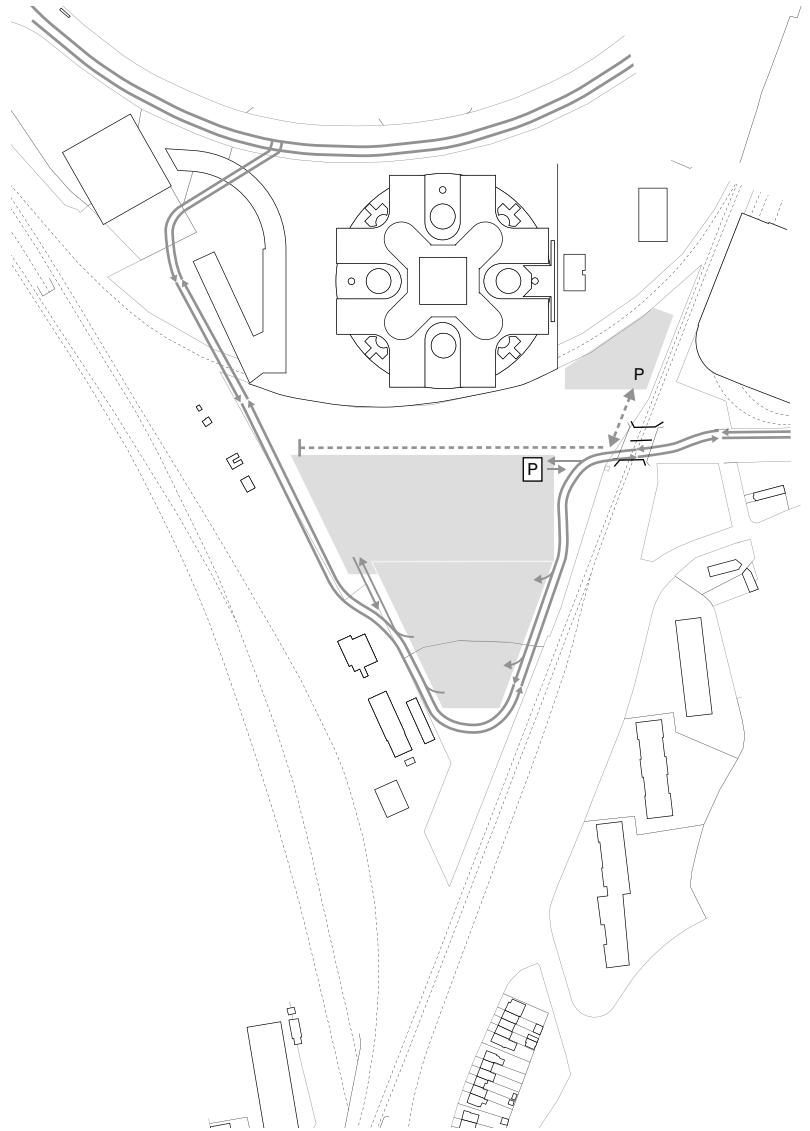
Op het dak van de gebouwen op de site Driehoek wordt een beplante landschappelijke ruimte voorzien die is bestemd voor stadslandbouw. Deze ruimte kan worden opengesteld voor het publiek en elementen omvatten zoals productielandbouw (stadsboerderij), collectieve moestuinen, serres, bestendige en beplante groene ruimten en/of pedagogische ruimten en nest- en verblijfsplaatsen. Het dak wordt zo uitgevoerd dat het regenwater wordt opgevangen en beheerd om de afvloeiing te beperken. De eventuele technische ruimten op het dak, ten behoeve van de programma's in de gebouwen, worden tot een minimum beperkt. Ze worden gegroepeerd en gedeeld gebruikt op het dak.



Verkeersruimten en toegangen

De site wordt bediend door een randweg langs de driehoekige bouwstrook. In het oosten is hij verbonden met het Beaulieu-kruispunt via een nieuwe weg (zie 2.1.e) die de zuidelijke koker onder de L26 gebruikt, en in het noorden verbonden is met de Triomflaan via de helling van Infrabel en de toegang tot de parking van het CHIREC. Deze weg is bestemd voor het verkeer dat naar de site Driehoek of het CHIREC rijdt. Hij vormt geen verbinding voor het wegverkeer tussen het Beaulieu-kruispunt en de Triomflaan. Deze weg is minstens zeven meter breed en geschikt voor de doortocht van vrachtwagens met aanhangwagens. De toegangen voor voertuigen tot de gebouwen van de site Driehoek worden georganiseerd aan de zijde van de ringweg en zijn per gebouw beperkt. De geldende regelgeving moet worden toegepast.

Aan de zijde van de Parkway (2.2.b) maakt een doodlopende bedieningsweg, opgevat als een gedeelde ruimte, de punctuele doortocht mogelijk van de voertuigen van bewoners die willen laden/lossen, van leveranciers, van onderhoudsvoertuigen en van de DBDMH. Zij kunnen ook gebruikmaken van de porositeit voor fietsers en voetgangers binnen de parkway.





CHIREC

HERRI

Parkway

Stadswijk met activiteiten en woningen

'geactiveerde' dak

Randweg

BRILJANTSTRAAT

Hoge verbinding naar Arcaden

Lage verbinding naar Watermaal en Arcaden

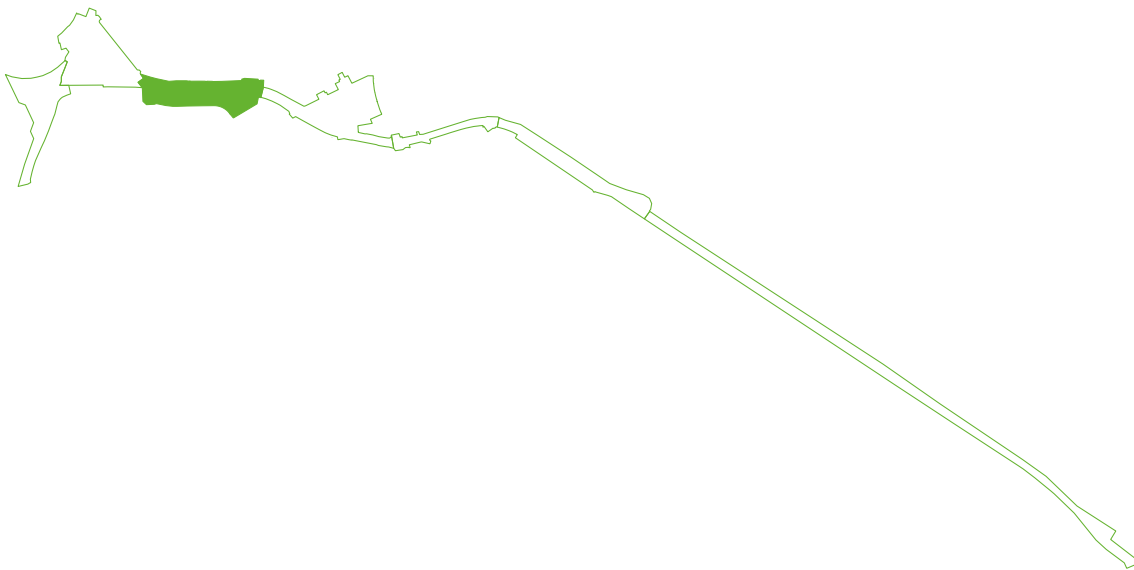


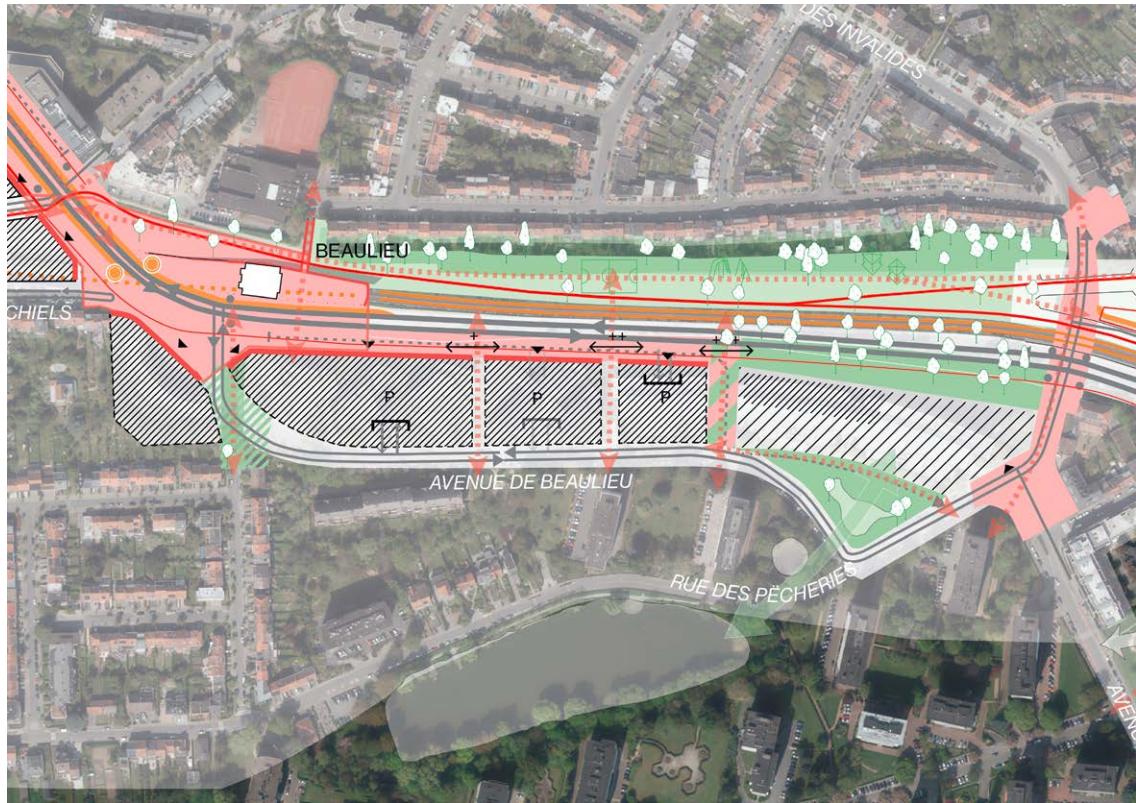


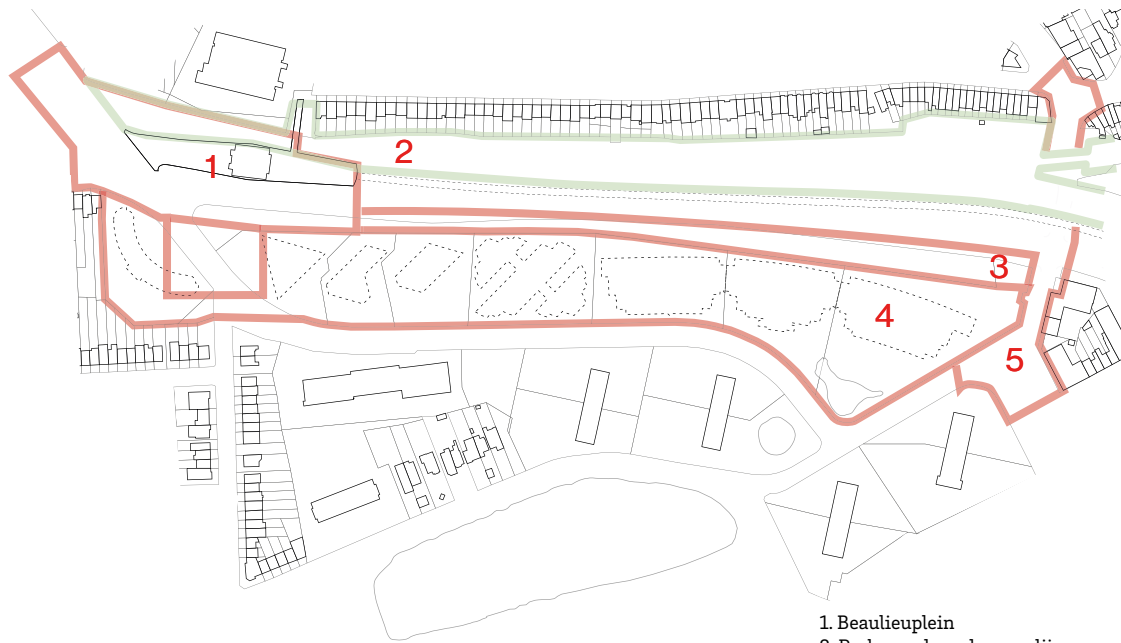
UITDAGINGEN:

- › Het spoorweglandschap valoriseren
- › De stations van Watermaal en Arcaden verbinden met fietsnetwerk via het park
- › De landschappelijke continuïteiten valoriseren

2.3. SITE 3: BEAULIEU







1. Beaulieuplein
2. Park van de oude spoorlijn
3. Voorplein van de kantoor- en woonwijk
4. Kantoor- en woonwijk
5. Watermaalviaduct

Doel:

De site Beaulieu vormt ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, vertegenwoordigd door de geplande site Delta en de Jules Cockxstraat, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei.

Op deze site komt de metro-infrastructuur boven de grond, waardoor er twee randen ontstaan aan weerszijden van de fysieke barrière die deze infrastructuur vormt.

Het RPA benut deze toestand om de beide randen anders te kwalificeren. Op het noordelijke deel worden kwaliteitsvolle publieke ruimten gecreëerd, een promenade voor actieve weggebruikers en verblijfsplaatsen voor de wijken. De ruimte speelt een verbindende rol en vormt een publiek raamwerk in dit gebied dat vandaag wordt gekenmerkt door de infrastructuur.

In het zuidelijke deel komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta met 2x2 rijstroken.

In dit zuidelijke deel bevindt zich ter hoogte van Beaulieu een strook monofunctionele kantoorgebouwen, die een bijkomende barrière vormt.

Het RPA beoogt hier een betere integratie in de stad en een gemengd programma die een 'aanzet geven tot de stad' en

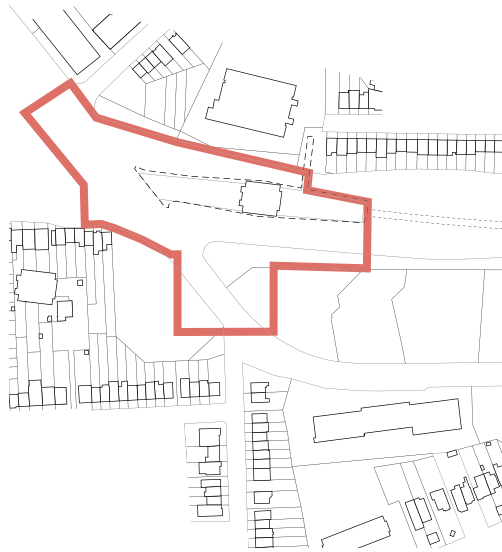
de relaties verbeteren tussen de woonwijken in het zuiden en het Beaulieuplein, dat een publieke intermodale ontmoetingsruimte moet worden.

Inrichtingsprincipe:

De site Beaulieu is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren:

- › het Beaulieuplein, dat een verbindingselement wordt tussen de wegen en de omliggende wijken, met een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- › het park van de oude spoorlijn, dat de relaties voor actieve weggebruikers van Demey naar Beaulieu kwalitatief wil inrichten en daardoor het netwerk van groene ruimten en ecologische verbindingen wil aanvullen vanaf het Zoniënwoud, waardoor het een bestemmingsplaats wordt, met ontspannings- en rustruimten voor de omliggende wijken;
- › het voorplein van de kantoor- en woonwijk, dat de relatie tussen de geplande gebouwen en de boulevard, die een bedieningsweg omvat, kwalitatief wil organiseren;
- › de eigenlijke kantoor- en woonwijk, waarvan de inrichtingsprincipes een betere stedelijke integratie en de ontwikkeling van een gemengd programma beogen;
- › het Watermaalviaduct, dat het oversteken van de infrastructuurbundel wil kwalificeren en de relaties tussen de wijken wil verbeteren.

2.3.A. Beaulieuplein



Doel:

Het Beaulieuplein ligt op de kruising van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de geplande Jules Cockxstraat-boulevard.

Het omvat de toegangen tot het metrostation Beaulieu en de bushaltes van structurerende lijnen.

Het Beaulieuplein wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Het is een publieke ruimte die dienstdoet als scharnierpunt in de lineaire figuur van de stadstoegang en de verbindingen met de site Driehoek, de Charles Michielslaan en de Maurice Charlentstraat, maar ook als een plaats van interfaces en verbindingen tussen de actieve mobiliteit en het openbaar vervoer en de omliggende wijken.

Het plein is hoog boven deze verschillende wegen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die zijn rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

Het vormt ook een kruising tussen de grote landschappelijke continuïteiten in lengterichting waarin het RPA voorziet (van de site Driehoek tot het Zoniënwoud) en de meer stedelijke structuur van de Jules Cockxstraat.

De bijzondere topografie ten slotte, een overblijfsel van de ligging in het midden van de snelweg, maakt een zeer kwaliteitsvolle relatie mogelijk tussen het metrostation en het geplande park van de oude spoorlijn, dat toegang verleent tot de gelijkvloerse metroperrons.

Inrichtingsprincipe:

- › Het plein wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte dat mooie perspectieven op de omgeving biedt.
- › De wegen liggen centraal in de ruimte.
- › De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen. De as voor actieve weggebruikers van het park van de oude spoorlijn loopt erdoor.
- › De intermodale ruimte is hoofdzakelijk ingericht aan het metrostation aan de zuidzijde.
- › Een landschappelijke publieke ruimte met hoogteverschillen wordt gecreëerd in het noorden, in het verlengde van het park van de oude spoorlijn.
- › Het Beaulieuplein herconfigureert de verbinding van de Beaulieulaan met de grootstedelijke infrastructuur Leonard-Delta en versterkt de structuur van de huizenblokken van de zuidelijke wijken. De publieke ruimte van het Beaulieuplein bevindt zich in het zuiden en sluit aan op deze wijken.

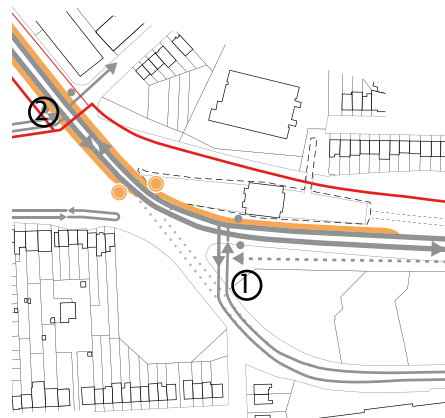
Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Beaulieuplein is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. De bestemming verandert voor het noordelijke deel van de site in parkgebied (zie 2.3.b) en er zijn aanvullende voorschriften gepland om het volgende te garanderen:

- › de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- › de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Verkeersruimte

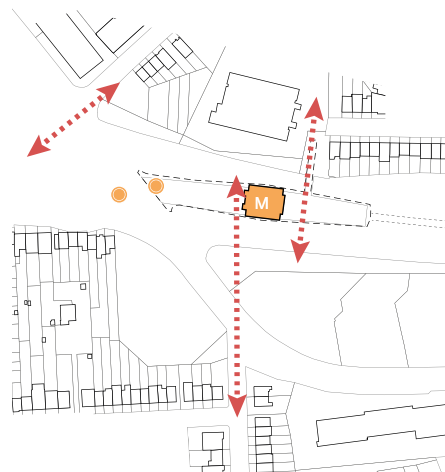
Het plein centraliseert de wegruimten in de vorm van een kruispunt met twee opeenvolgende intersecties (1 -Beaulieulaan, 2- nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek en Maurice Charlentstraat). Richting Delta wordt vóór het kruispunt een busstrook aangelegd zodat de bussen voorrang krijgen. Richting Leonard komen de bussen weer op de weg via verkeerslichtbeïnvloeding



Toegang tot het metrostation, intermodaliteit en beheer van de oversteekplaatsen

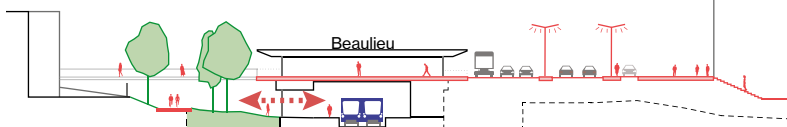
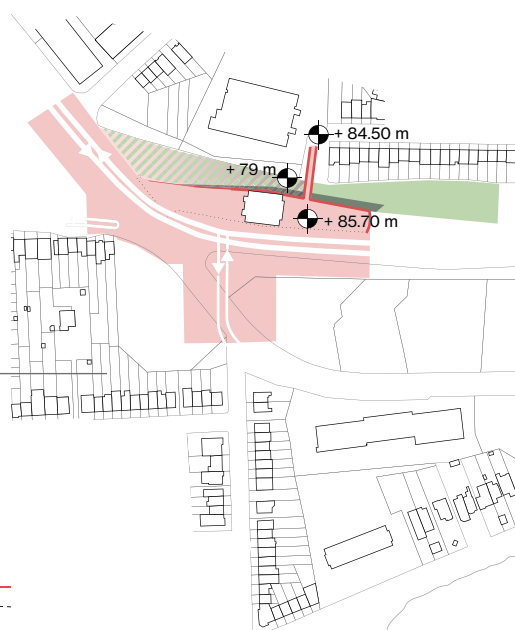
Het Beaulieuplein wordt opgevat als een publieke ruimte gecentreerd op het metrostation. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De oversteekplaatsen worden afgestemd op het kruispunt en de driekleurige verkeerslichten die de oversteekplaatsen beveiligen ter hoogte van de Beaulieulaan en de Maurice Charlentstraat. Vanaf de Mulderslaan is het Beaulieuplein bereikbaar via de reeds aanwezige voetgangersbrug.

De bushaltes bevinden zich op de Jules Cockxstraat.

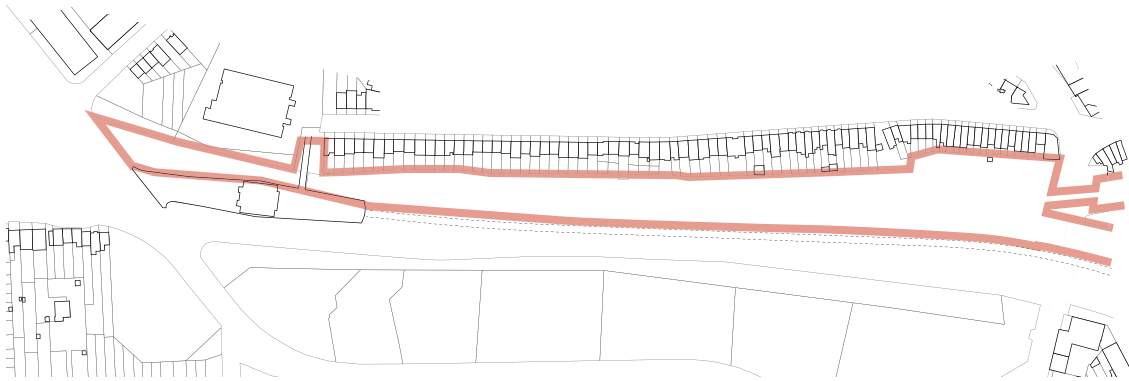


Beheer van de hoogteverschillen

In het RPA wordt aanbevolen het metrostation open te maken ter hoogte van de perrons, zodat het rechtstreeks toegankelijk is vanaf het park van de oude spoorlijn (2.3.b).



2.3.B. Park van de oude spoorlijn



In het RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 ten noorden van de metro-infrastructuur om te vormen tot een groene ruimte die zich uitstrekt tussen het geplande voorplein Demey en het Beaulieuplein. Deze groene ruimte versterkt de aanwezige as voor actieve weggebruikers en zorgt ook voor een kwaliteitsvolle behandeling van de ruimte achter de bestaande tuinen en de aanwezigheid van de metro-infrastructuur.

Het park van de oude spoorlijn is ook ontworpen als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk.

Doel:

Deze groene parkruimte heeft een dubbel doel:

- › het gebruiksdoel van deze ruimte, die nu deels bestemd is voor actieve vervoersmodi, versterken en er ook een bestemmingsplaats voor de bestaande wijken van maken met ontspannings- en rustruimten (speelplein, sportterreinen, rustruimten, fit-o-meter);
- › het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, spoorwegtaluds aanvullen tot aan het Zoniënwood.

Inrichtingsprincipe:

- › Een groene ruimte met een as voor actieve weggebruikers en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- › Activiteitsruimten die de rol van een sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische ruimte voor de wijk versterken;

- › Een landschappelijke behandeling die afgestemd is op de tuinen van de woningen in de Mulderslaan door voldoende afstand te houden, een aangepaste topografie en/of dichte beplanting;
- › Een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

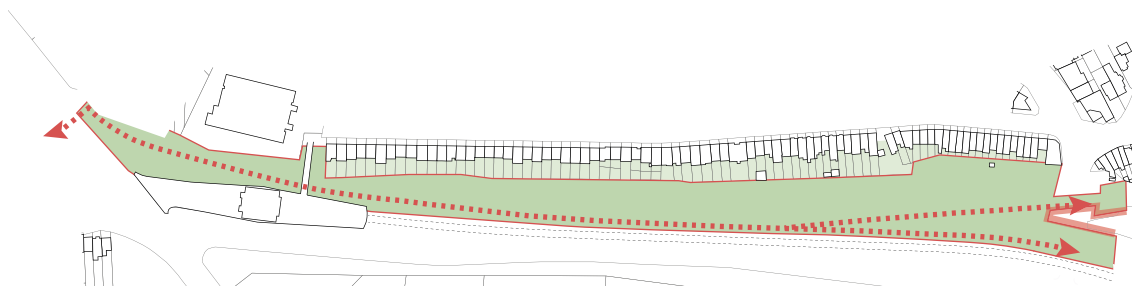
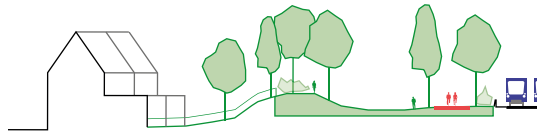
De bestemming van de site van het park van de oude spoorlijn verandert van een structurerende ruimte in een parkgebied.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de mogelijkheid de wegen te creëren of te wijzigen die nodig zijn voor een goed beheer van het verkeer tijdens de periode voorafgaand aan de verwezenlijking van het plan, teneinde de mobiliteitsstrategie van het RPA in de praktijk te kunnen brengen;
- › de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

Porositeit voor fietsers en voetgangers

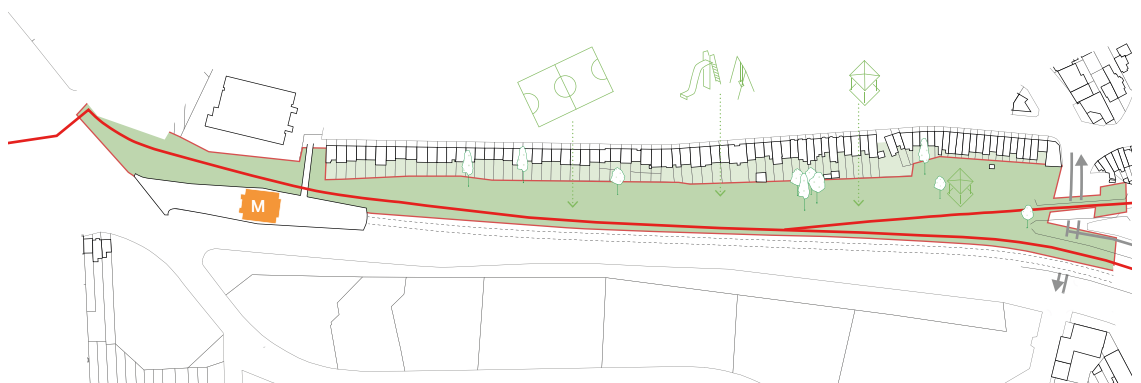
Het park omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de as voor actieve weggebruikers integreert en versterkt. De as verlengt de grootstedelijke as voor actieve weggebruikers die afkomstig is van Leonard, en de promenade van de oude spoorlijn naar Woluwe en verbindt deze met de assen voor actieve weggebruikers in de Ruimte Michiels en in de Jules Cockxstraat. De porositeit wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). Deze wordt opgenomen in de landschappelijke behandeling van het park.



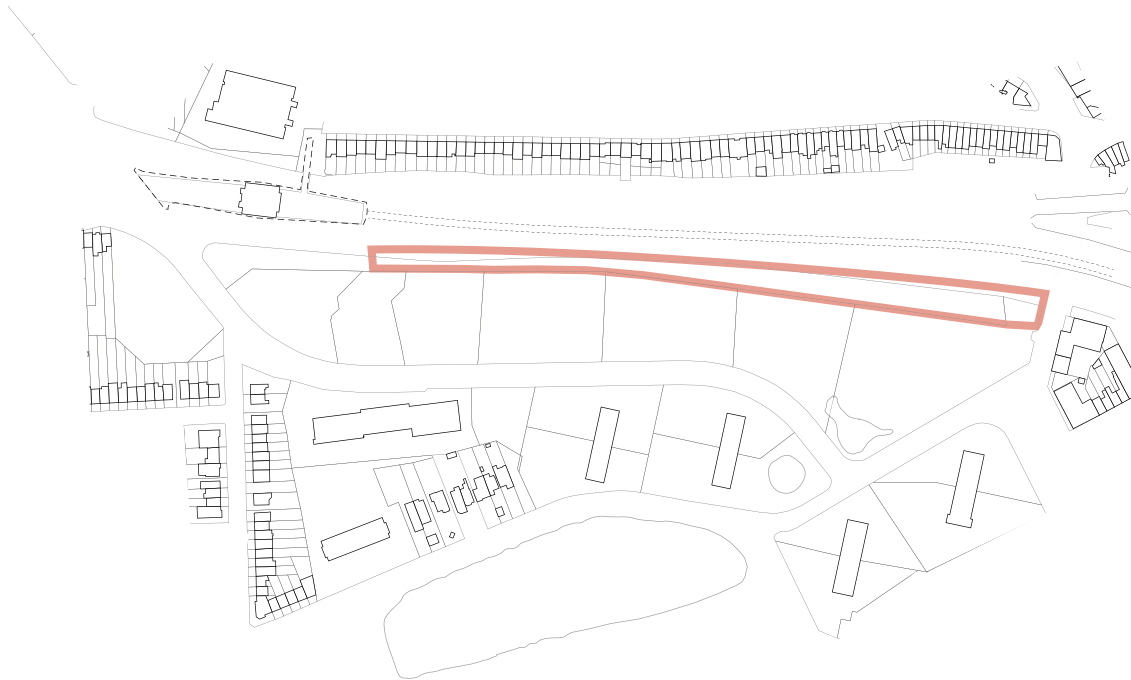
Activiteiten in de groene ruimte

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen, kiosk enz.

De groene ruimte wordt zodanig ingericht dat de tuinen van de woningen in de Mulderslaan nog privacy genieten dankzij voldoende afstand tot de activiteiten en een dichtere beplanting. Eventueel en afhankelijk van de topografie kunnen sommige tuinen worden voorzien van een voetgangerstoegang tot het park. Die wordt dan zo ingericht dat de afstand voldoende groot is, met een landschappelijke behandeling die de privacy van de toegang garandeert.



2.3.C. Voorplein van de kantoor- en woonwijk



Doel:

Het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een publieke ruimte die de wijk structureert en de verhouding tussen de wijk en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta herdefinieert in een kwalitatieve inrichting met veel ruimte voor actieve weggebruikers.

De inrichting van dit voorplein materialiseert ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, zijnde de geplande site Delta en Jules Cockxstraat en het Beaulieuplein, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg.

De brede verharde voetgangersruimten bakenen in het eerste deel een bouwfront af waarvan de gevels en benedenverdiepingen worden geactiveerd en waar zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. In dit deel van het traject ligt ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

In het tweede deel, op het niveau van de Watermaalsesteenweg, versterkt de landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers worden hier ingericht in een met bomen omzoomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds.

Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei.

Inrichtingsprincipe:

- › Voorplein dat de overgang materialiseert tussen een verharde stedelijke zone met een bedieningsweg en een landschappelijke zone die is ingericht als groene promenade.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de landschappelijke inrichting in het tweede deel en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

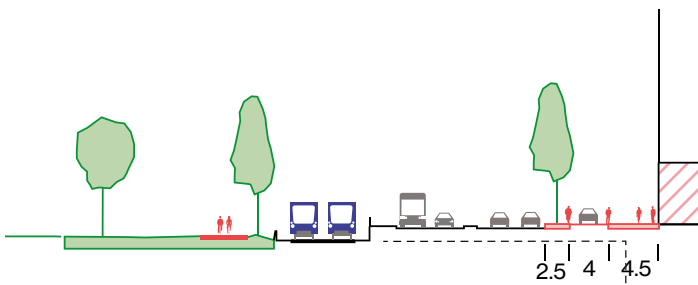
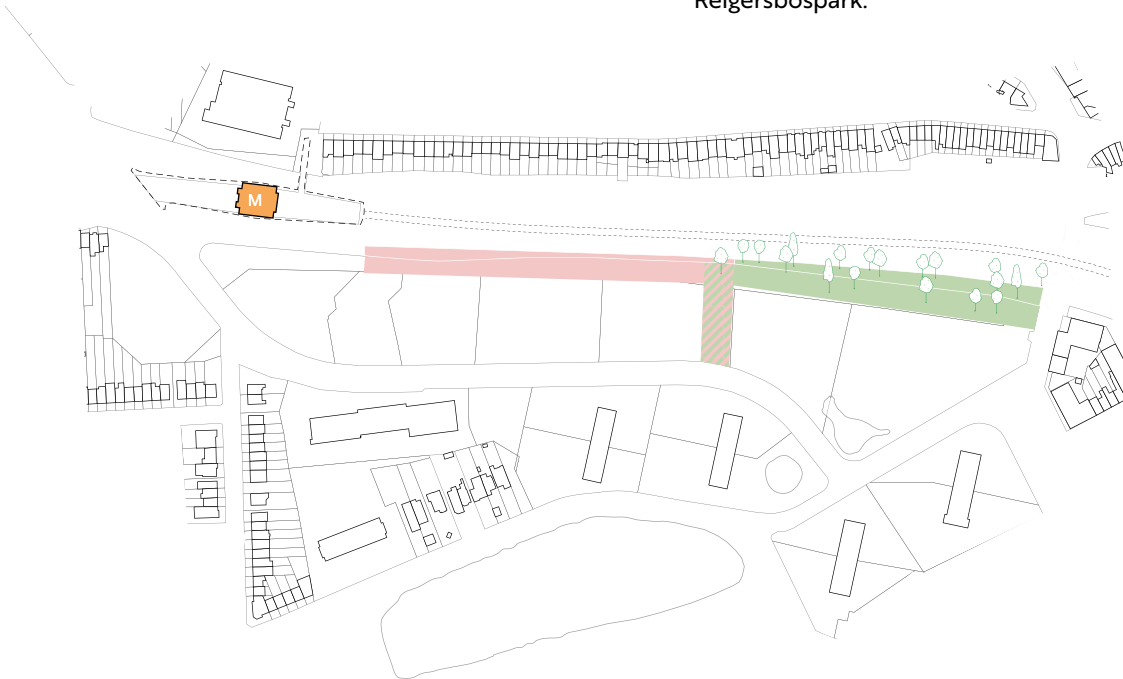
Ruimte van het voorplein

Het eerste deel van de site is ingericht als een verhard voorplein dat een bouwfront definieert met actieve gevels en benedenverdiepingen, waarin zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. Het omvat ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

Landschappelijke ruimte

Het tweede deel van de site versterkt met zijn landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers zijn minstens 4 meter breed en worden hier ingericht in een met bomen omzoomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds.

Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei. De gebouwen versterken de porositeiten en de openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei in het verlengde van het Reigersbospark.



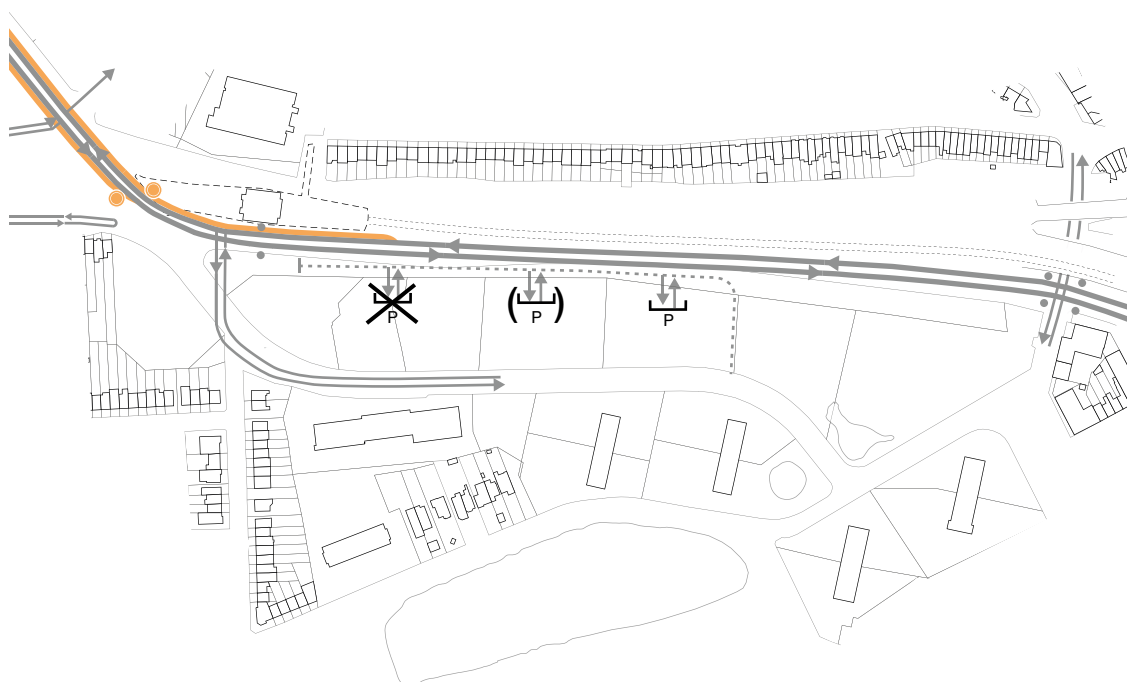
Typeprofiel 'ruimte van het voorplein'

Verkeersruimten en toegangen

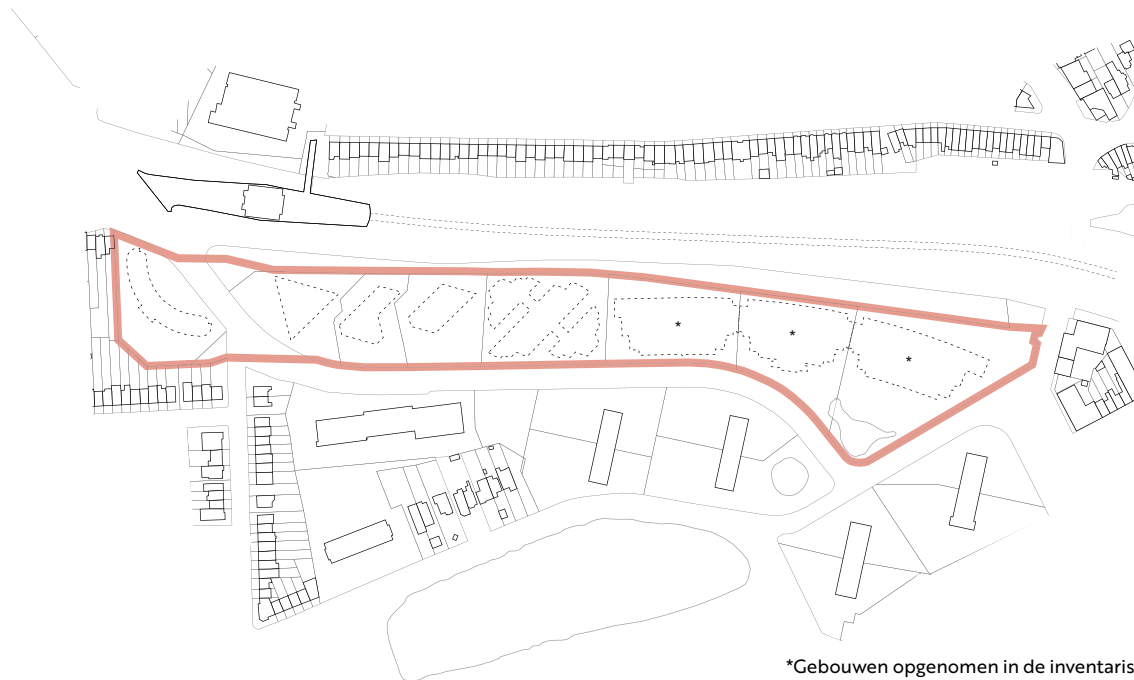
Het voorplein van de kantoor- en woonwijk omvat een toegangs- en bedieningsweg voor de parkeerplaatsen van alle gebouwen langs de boulevard. Deze weg wordt aangelegd als een gedeelde ruimte op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De promenade is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH.

Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de benedenverdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven (zie punt 2.3.d).

De plaats van de toegangen beperkt de lengte van de toegang tot de gedeelde ruimte vanaf de Beaulieuulaan.



2.3.D. Kantoor- en woonwijk



*Gebouwen opgenomen in de inventaris

De ontwikkeling van de site Beaulieu beantwoordt aan de doelstellingen van het RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- › de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- › activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- › inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- › duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand, bestaande uit autonome monofunctionele en suburbane gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Een aantal van de bestaande gebouwen is in de inventaris opgenomen.

Doel:

De site Beaulieu omvat de ontwikkeling van een bebouwd geheel dat ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang materialiseert tussen een zeer verstedelijkt deel, gecentreerd rond het Beaulieuplein, en een zone met een meer landschappelijke verstedelijking, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg. Daardoor past de site in het collectieve landschap en wordt de stedelijke en territoriale structuur leesbaar.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers door verplaatsingen tussen het voorplein en het Beaulieuplein en de Visserijwijk te vergemakkelijken doordat hij publieke porositeiten creëert voor actieve weggebruikers.

Dit bebouwd geheel integreert de morfologie in de aanwezige context met enerzijds een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. Anderzijds integreert een bebouwd geheel dat zich in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.



↑ Illustratie van de site Beaulieu site vanaf het Beaulieuplein

Inrichtingsprincipe:

- › De site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van het Beaulieuplein te versterken en integreert porositeiten voor voetgangers die de doorgangen naar het plein verbeteren;
- › De gebouwen beantwoorden aan de morfologische en landschappelijke context: aan de zijde van het Beaulieuplein zeer stedelijk met bouwfronten op de rooilijn en aan de zijde van de Watermaalsesteenweg meer landschappelijk en in open bebouwing. Ook voor de programma's gelden voorkeurslocaties: woningen in de Beaulieulaan en kantoorruimten aan de zijde van de stadsboulevard;
- › De aanbevolen bouwhoogtes worden geïntegreerd in de aanwezige context, met een onderscheid tussen de bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur, waar zich een grote open ruimte bevindt, en de bouwhoogtes aan de zijde van de Beaulieulaan, die beter verenigbaar zijn met de woonwijken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van de kantoor- en woonwijk heeft de bestemming administratiegebied. Het deel ten westen van de Beaulieulaan wordt een gemengd gebied, met het oog op een betere integratie met het aangrenzende typisch woongebied. Het zuidoostelijke deel van de site wordt parkgebied, om de aanwezige vijver een blijvend karakter te geven en op te waarderen.

- › er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:
- › een gemengd programma;
- › actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- › de bouwhoogtes;
- › de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers.

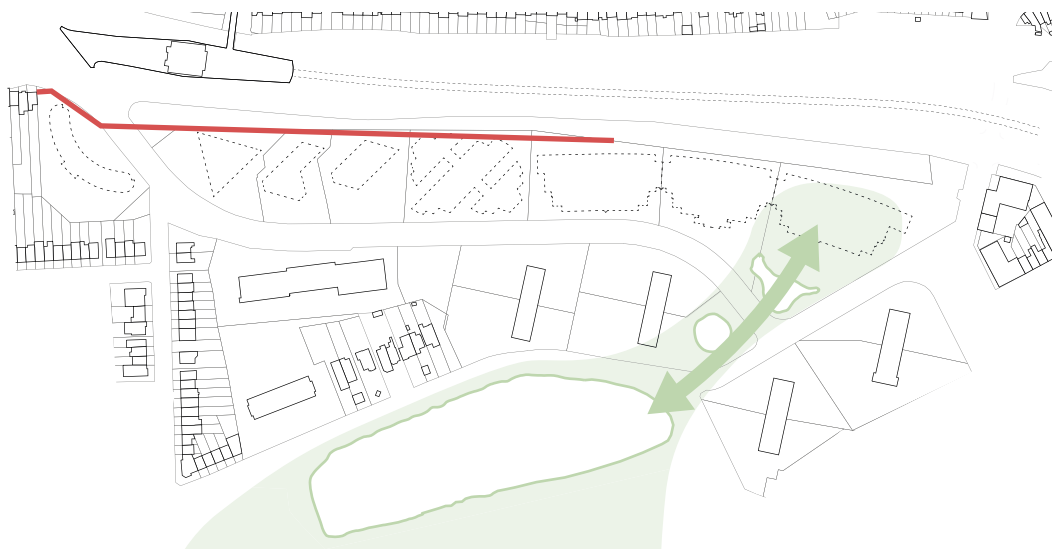
De morfologie integreren in de aanwezige context

In het RPA wordt aanbevolen om het bouwblok dat wordt afgebakend door de E411, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg zo te ontwikkelen dat het wordt afgestemd op de morfologische en landschappelijke context.

- › Enerzijds gaat er om een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt

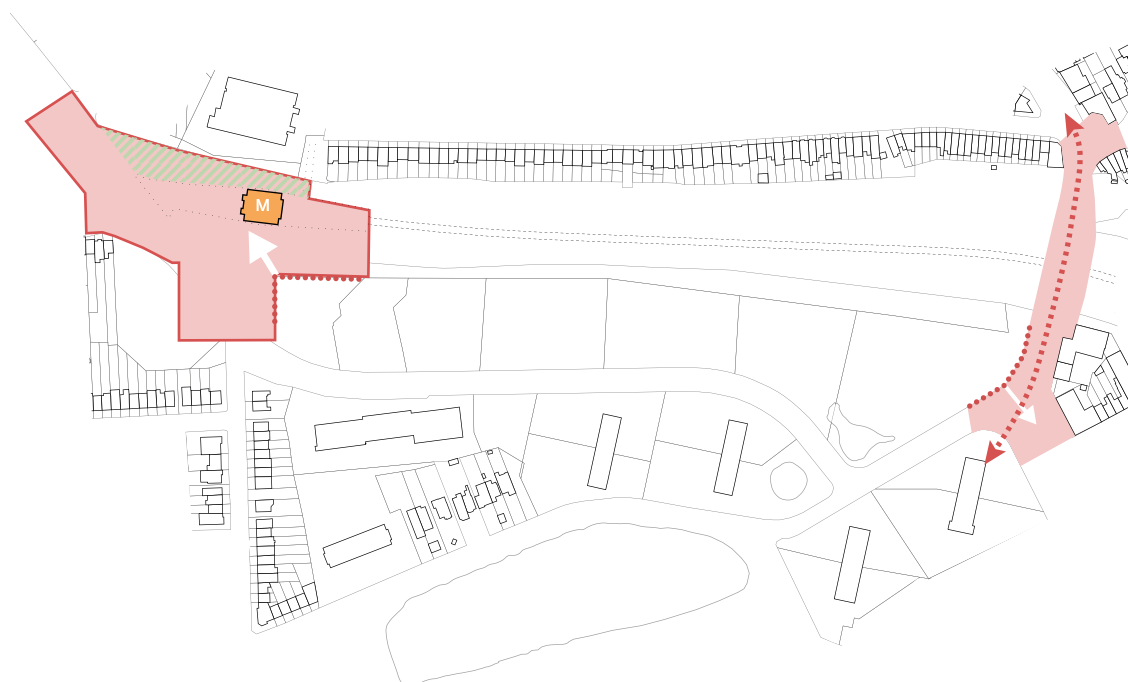
gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;

- › Anderzijds betreft het een bebouwd geheel dat zich integreert in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.



Bouwfronten om de verbindingen te structureren

Het RPA wil de structurerende rol van de twee verbindingen, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg, versterken met bouwfronten die dienstdoen als stedelijke herkenningspunten in de doorgangen.

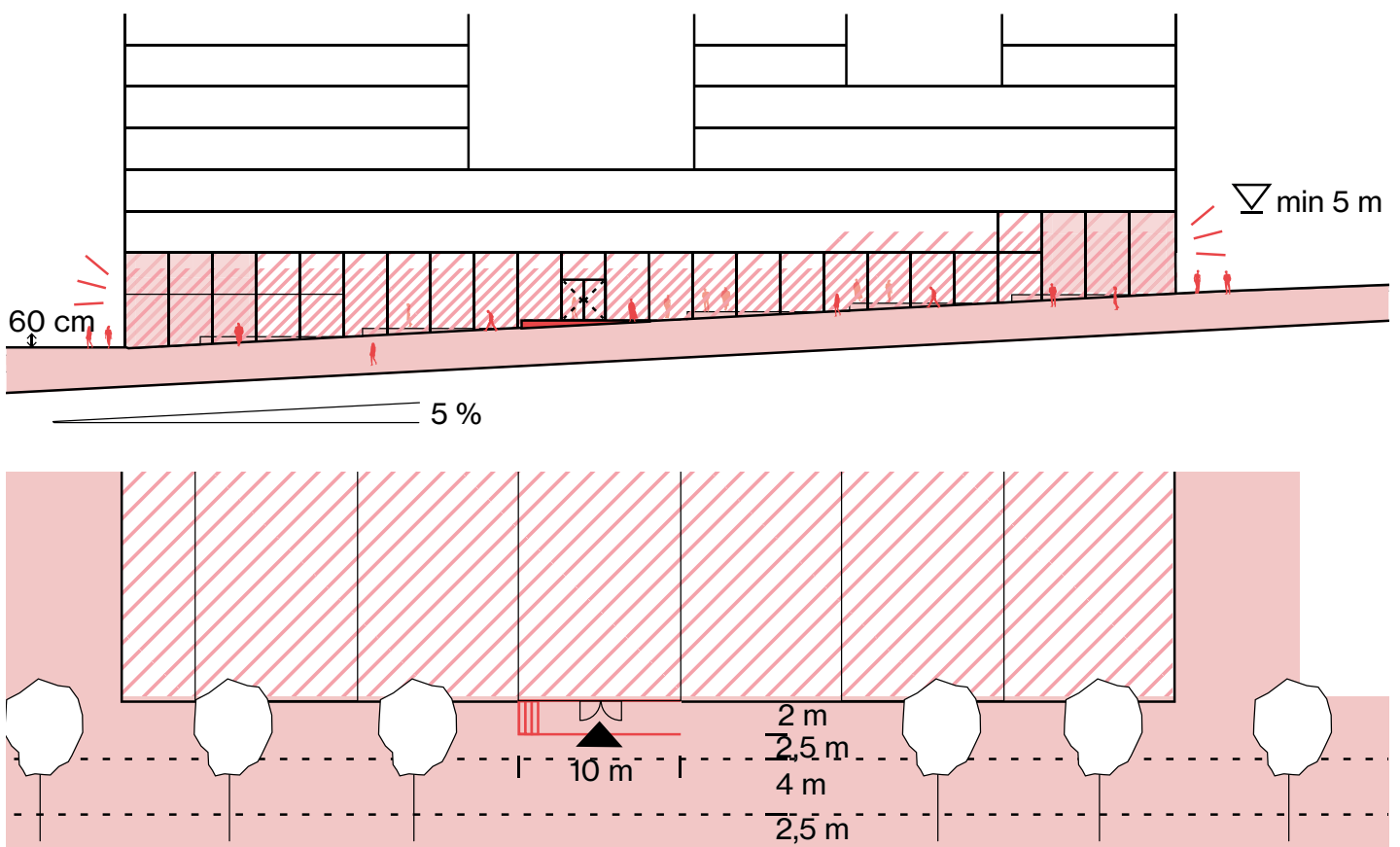


Behandelingsprincipe van de benedenverdiepingen op een helling

De aanwezigheid van een voorplein en van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vraagt om een bijzondere behandeling van de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen door de inrichting van een lint van actieve gevels die worden afgestemd op het park zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels omvatten de toegangen tot de activiteiten op de benedenverdiepingen en de verdiepingen erboven. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.

Vanwege de bijzondere topografie van de site, die een vrij steile helling vertoont en vanaf het Beaulieuplein afdaalt naar de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg, wordt de benedenverdieping zo ingericht dat het de helling van de publieke ruimte volgt, om een zichtbaarheid en de activering van de publieke ruimte voor de voorbijgangers te garanderen. Het hoogteverschil tussen het grondniveau van de hellende publieke ruimte en het horizontale niveau van het benedenverdieping bedraagt maximaal 60 cm.

Ter hoogte van de ingangen aan het voorplein worden punctuele plateaus ingericht om de hoogteverschillen gemakkelijker te beheersen. Ze worden gerealiseerd zoals is aangegeven op het schema hiernaast.



Porositeiten voor fietsers en voetgangers

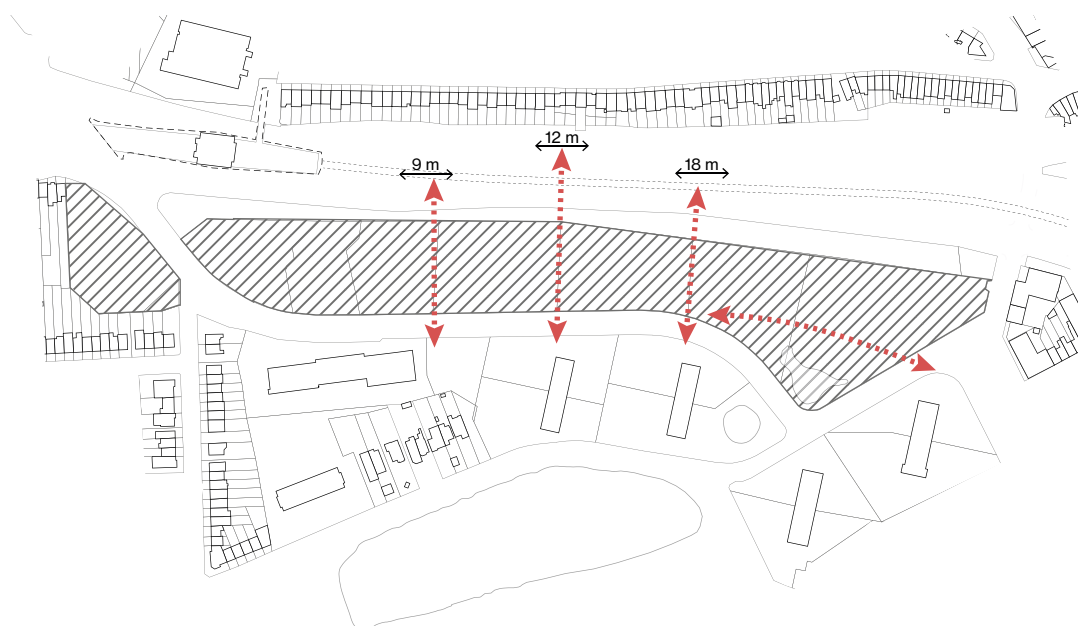
De kantoor- en woonwijk Beaulieu verbetert de trajecten en doorgangen van de actieve weggebruikers in het gebied. Ze omvat porositeiten voor fietsers en voetgangers die de bouwstroken onderbreken.

Drie porositeiten maken een verbinding mogelijk tussen de Beaulieulaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur

Leonard-Delta en het voorplein. De minimumbreedtes nemen toe vanaf het Beaulieuplein: 9 meter, 12 meter en 18 meter.

Een transversale porositeit met een breedte van minstens 12 meter loopt rond de vijver op de hoek van de Beaulieulaan en de Visserijstraat. Ze wordt ingericht binnen het parkgebied.

Deze porositeiten worden ingericht om actieve weggebruikers en zo nodig onderhoudsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH een doorgang te bieden. Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek

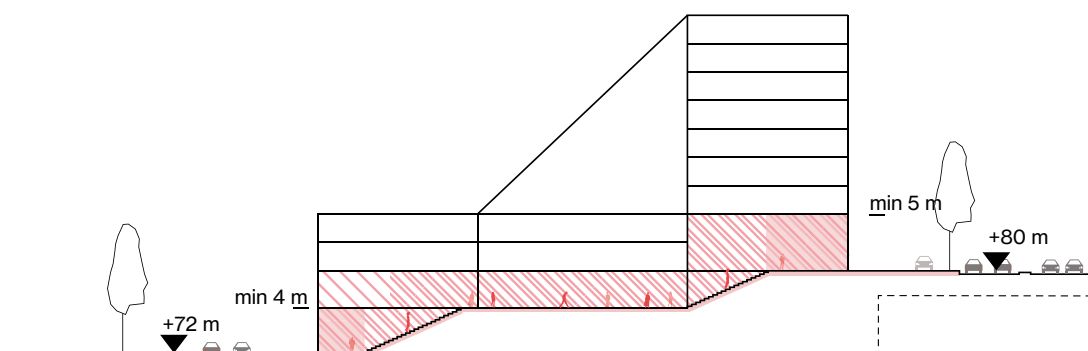
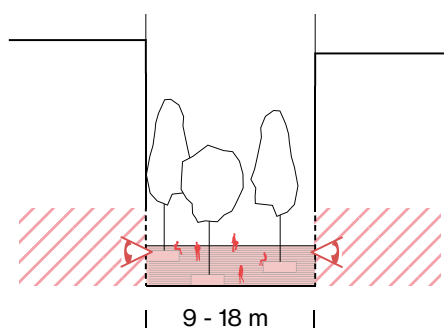


Het hoogteverschil wordt overbrugd met hellingen en trappen geschikt voor actieve weggebruikers.

Net als aan de zijde van het voorplein vormen de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen langs de porositeiten voor actieve weggebruikers een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op het park zoals hiernaast is

aangegeven. Deze gevels maken de activiteiten op de begane grond en de verdiepingen zichtbaar.

Gezien het hoogteverschil tussen de Beaulieulaan en het voorplein aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta volgt dit lint van actieve gevels de inrichting die er is toegepast (trappen of hellingen).

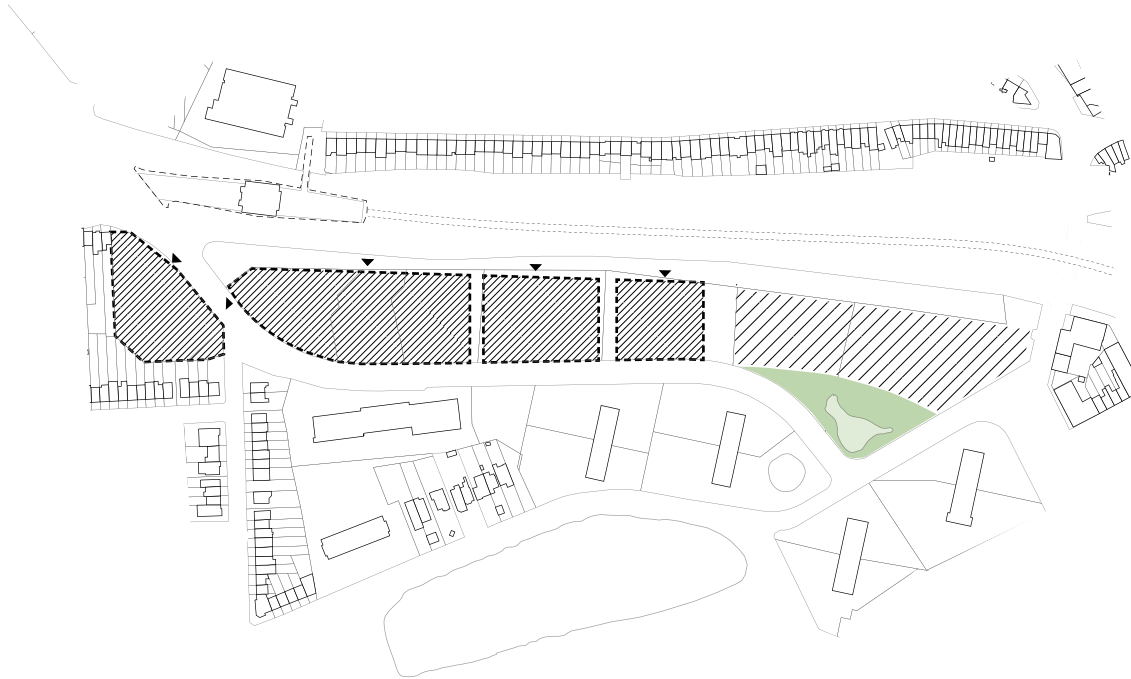


Bouwstrook en bouwfront

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De porositeiten voor actieve weggebruikers onderbreken deze grenzen als non-aedificandizone. Dat wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er worden dus vijf bouwstroken afgebakend in het huizenblok tussen de E411, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg.

In de eerste drie bouwstroken, vanaf het metrostation, aan de zijde van de boulevard en het voorplein van de grootste delijke weginfrastructuur Leonard-Delta moeten de gebouwen verplicht op de rooilijn/het bouwfront worden neergezet.



Bouwhoogtes

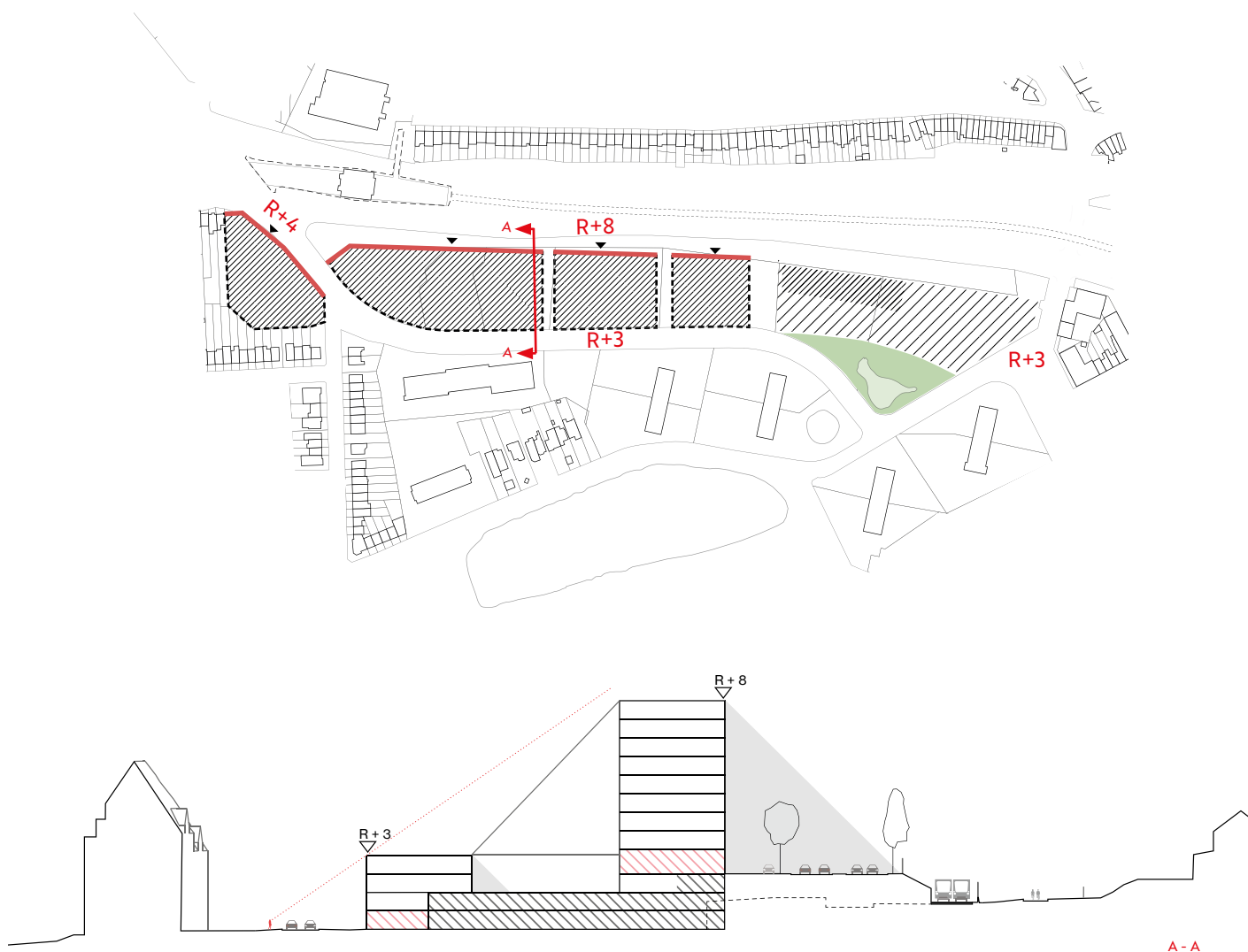
De aanbevolen bouwhoogtes hebben een gemiddelde hoogte van 34m per vergunning en zijn minimaal 16m en maximaal 37m gemeten vanaf het gemiddelde niveau van de stoep op de Beaulieuulaan naar het dichtstbijzijnde gebouw. Dat komt overeen met 9 bouwlagen per vergunning en een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 10 bouwlagen aan de zijde van boulevard van de grootstedelijke weg Leonard-Delta, rekening houdend met de afmetingen van de open ruimtes.

Een gemiddelde hoogte per vergunning van 4 bouwlagen met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen wordt aanbevolen aan de zijde van de

Beaulieuulaan. Met deze bouwhoogtes kan de zichtbaarheid van de aanbevolen bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vanaf de Beaulieuulaan worden verminderd.

Aan de zijde van de Watermaalsesteenweg worden bouwhoogtes aanbevolen van 4 bouwlagen (+ of - 1).

Aan de zijde van de Charles Michielslaan worden bouwhoogtes aanbevolen van gemiddeld 5 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 6 bouwlagen. Er wordt een aansluiting gemaakt tussen de bestaande gebouwen van verschillende hoogte, met inbegrip van gebouwen die zich buiten de site bevinden.



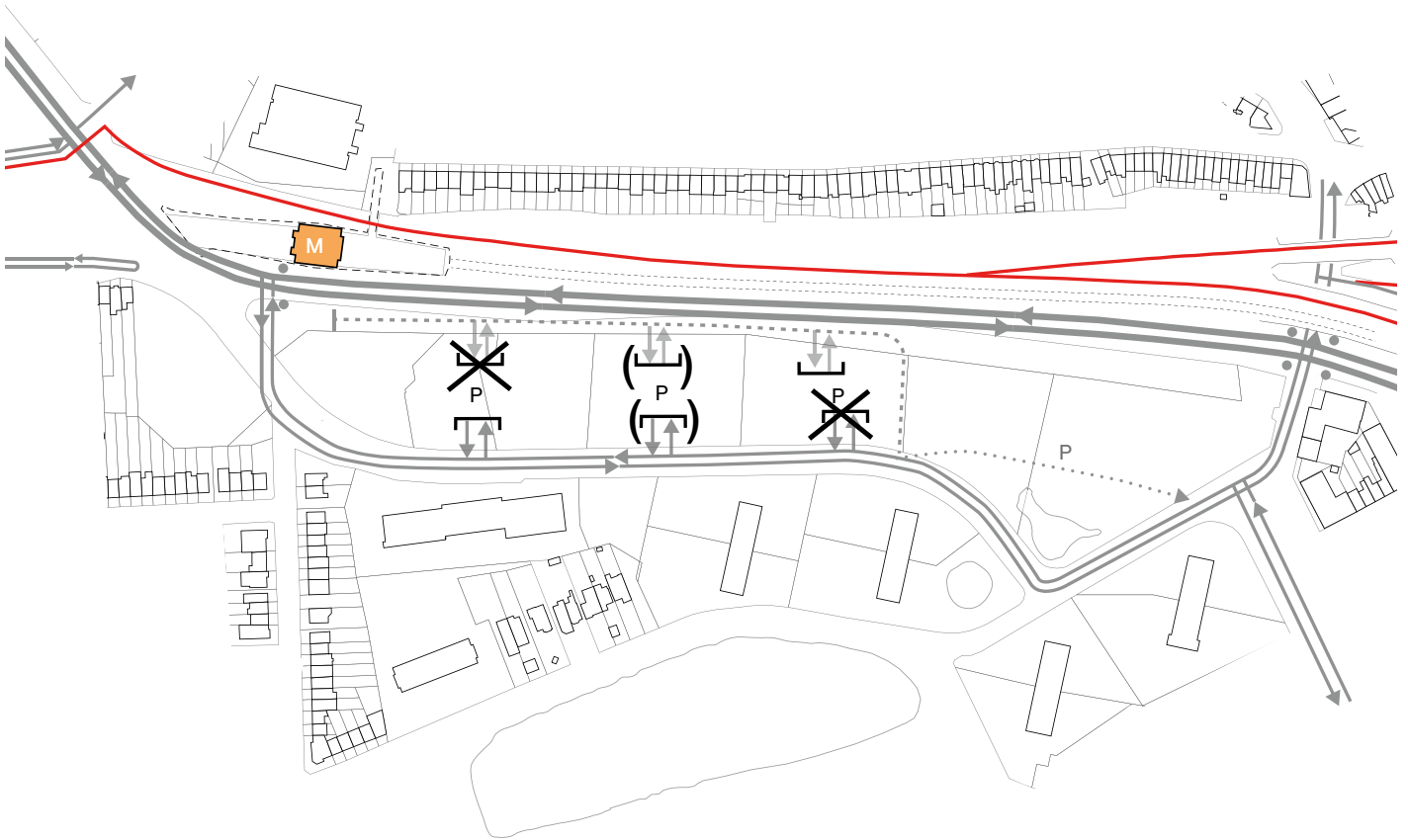
Verkeersruimten en toegangen

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is toegankelijk vanaf de Beaulieulaan en het voorplein. De toegangen naar de parkeerplaatsen worden zo aangelegd dat de geparkeerde voertuigen de ruimte niet inpalmen en de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds ten opzichte van het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De gevels van de benedenverdiepingen worden zowel aan de zijde van het voorplein als aan de zijde van de Beaulieulaan zoveel mogelijk vrijgehouden. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het stedelijke kader. De

gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.

De toegangen tot de parkeerplaatsen onder het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta worden zo aangelegd dat het doorgaand verkeer en de drukte op de Beaulieulaan en het voorplein worden beperkt. De afstand tussen de ingang van de parkings en de toegangen via de hoofdwegen wordt daarom zo klein mogelijk gehouden. De ingangen van deze parkings bevinden zich dus bij voorkeur:

- › voor de Beaulieulaan aan de zijde van het Beaulieuplein;
- › voor het voorplein aan de zijde van de Watermaalsesteenweg.



2.3.E. Watermaal viaduct



Doel:

Het Watermaalviaduct is een publieke ruimte die de relaties tussen de wijken structureert en een mogelijkheid biedt om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

De inrichting vermindert de ruimte die is voorbehouden voor auto's en laat toe om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta veilig en gemakkelijk over te steken ter hoogte van het kruispunt met de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg. De heroverde publieke ruimte maakt een landschappelijke en stedelijke inrichting mogelijk van de ruimte onder het viaduct. Op die plaats worden openbare activiteiten voorzien die hun voordeel doen met de overkapping, wat de structurerende rol van deze ruimte voor de omliggende wijken versterkt en de ruimte activeert.

De plaats verbindt de oostwestelijke assen voor actieve weggebruikers, die het gebied van het RPA doorkruisen, met een noord-zuidas die de Visserijwijk verbindt met het Deltastation.

Van het viaduct zelf wordt de zuidelijke vleugel afgebroken zodat de wegen en het kruispunt op grondniveau kunnen worden ingericht. Het noordelijke deel wordt behandeld als een kwaliteitsvolle as voor actieve weggebruikers en krijgt een landschappelijke inrichting.

Inrichtingsprincipe:

- › De inrichting garandeert brede publieke ruimten aan de rand van de wegen die worden begrensd.
- › Onder het viaduct wordt een overdekte ruimte ingericht voor stedelijke activiteiten.
- › De assen voor actieve weggebruikers worden versterkt en hun verbindingen worden verbeterd.
- › De oversteekplaatsen worden beveiligd, vergemakkelijkt en georganiseerd rond het gelijkvloerse kruispunt.
- › Het viaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Watermaalviaduct is een structurende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

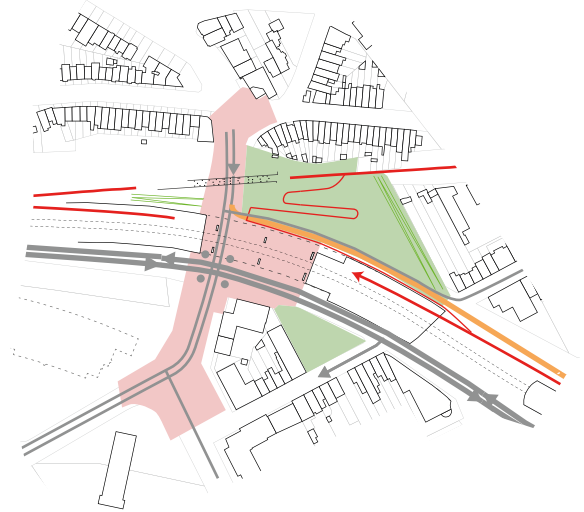
- › de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Verkeersruimte

Het kruispunt dat de verbinding garandeert tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de Invalidenlaan - Watermaalsesteenweg wordt ingericht aan de zuidzijde van het viaduct, op grondniveau.

Het kruispunt omvat beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers.

De wegen van de Invalidenlaan worden ingericht aan de westzijde (zijde van Beaulieu) om een brede, overdekte publieke ruimte te genereren aan de oostzijde (Demey).



Assen voor actieve weggebruikers

De site van het Watermaalviaduct omvat de verbinding en kruising tussen de oostwestelijke grootstedelijke as voor actieve weggebruikers Leonard-Delta, de bestaande as voor actieve weggebruikers van de oude spoorweg en een as voor actieve weggebruikers die de Visserwijk verbindt met het Deltastation via de Invalidenlaan.



Activiteiten in de publieke ruimte.

De publieke ruimte van het Watermaalviaduct wordt landschappelijk ingericht, afgestemd op het park van de oude spoorlijn, en ook stedelijk, als ontspannings- en verblijfsplaats.

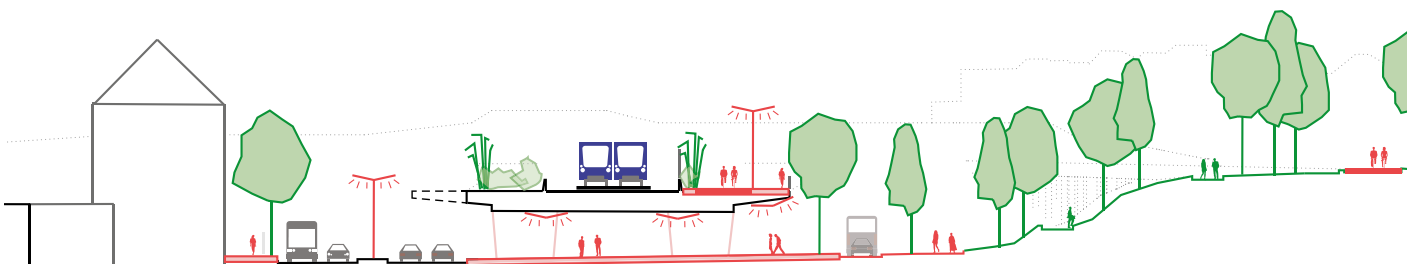
De ruimte onder het viaduct wordt ingericht voor stedelijke activiteiten als een skatepark of een andere ludieke activiteit die is aangepast aan de wijk. De ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).

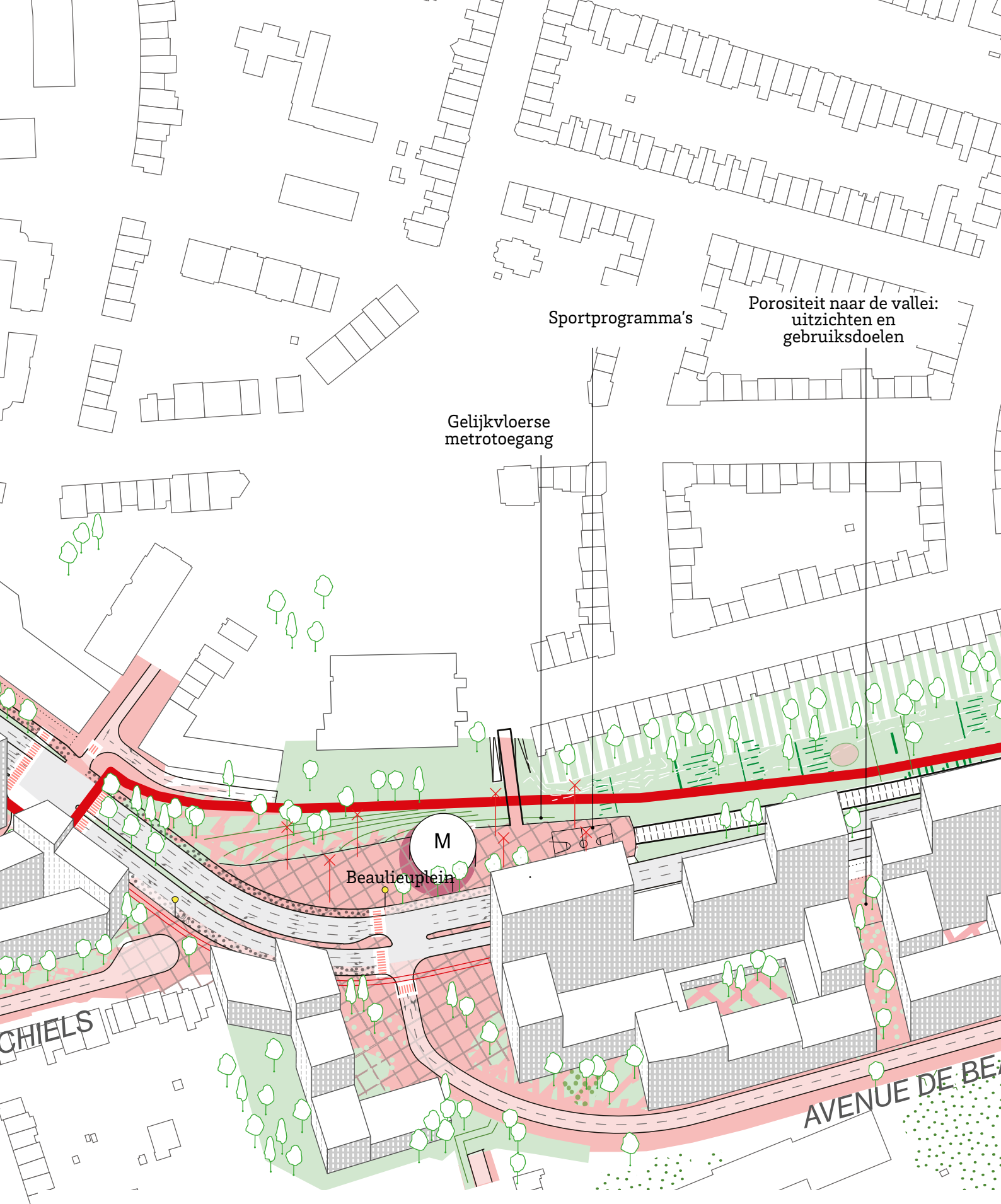


Aanpassing en gebruik van het viaduct

Het Watermaalviaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer.

De vleugel aan de zuidzijde wordt afgebroken om het uitzicht vrij te maken en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta in te richten, terwijl aan het noordelijke deel een as voor actieve weggebruikers gecreëerd wordt. Het centrale deel wordt gebruikt om de metro-infrastructuur te versterken. Het viaduct krijgt een landschappelijke inrichting die het park van de oude spoorlijn verbindt met het stadspark Demey.





Sportprogramma's

Porositeit naar de vallei:
uitzichten en
gebruiksdoelen

Gelijkvloerse
metrotoegang

M

Beaulieuplein

CHIELS

AVENUE DE BE

UITDAGINGEN:

- › De porositeiten en openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei versterken
- › De morfologie van de bebouwing integreren in de continuïteit van de Jules Cockxstraat en het Tercoignepark

BOULEVARD DES INVALIDES

Open bebouwing in het verlengde van
het Tercoignepark

Verbindend park

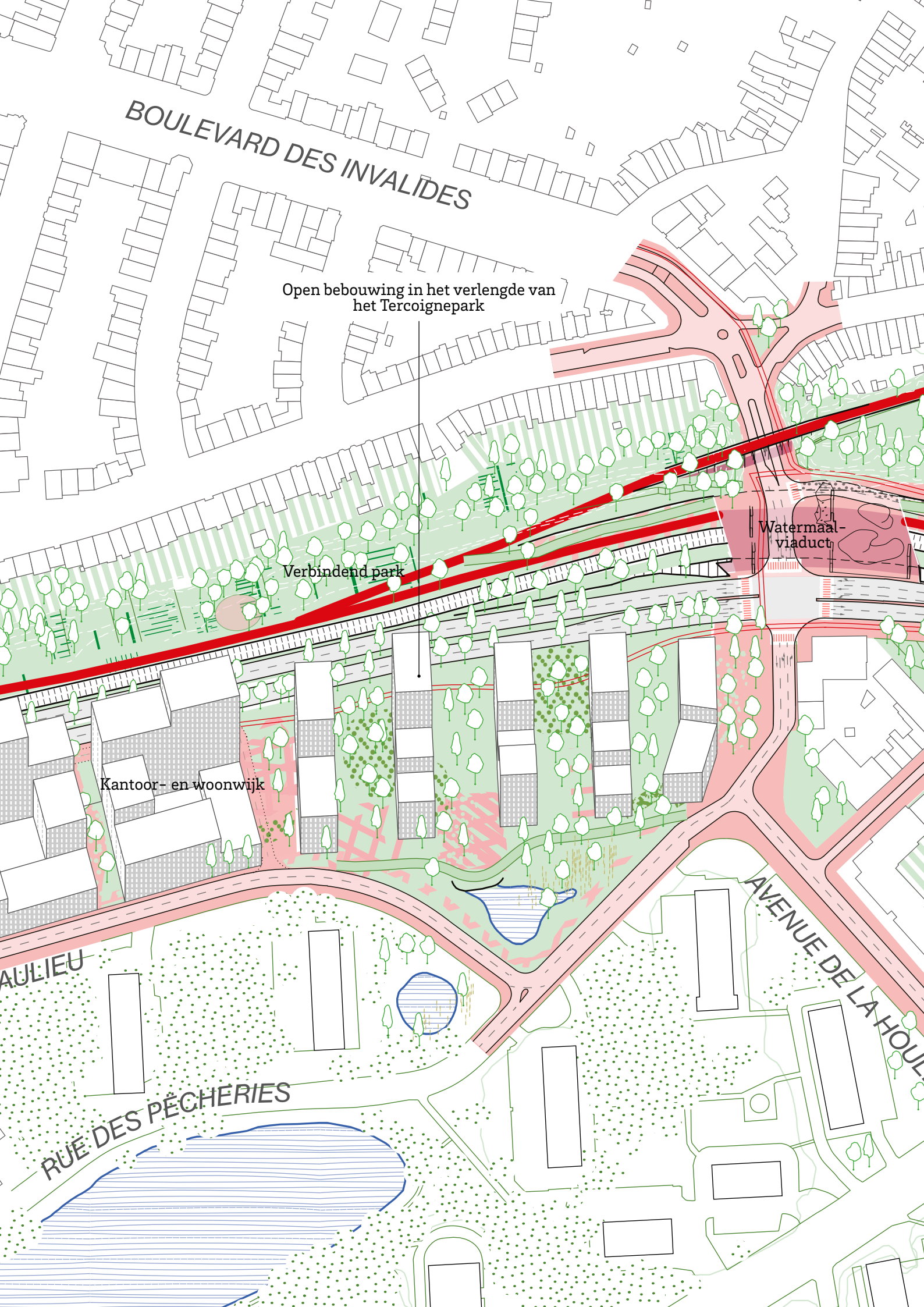
Watermaal-
viaduct

Kantoor- en woonwijk

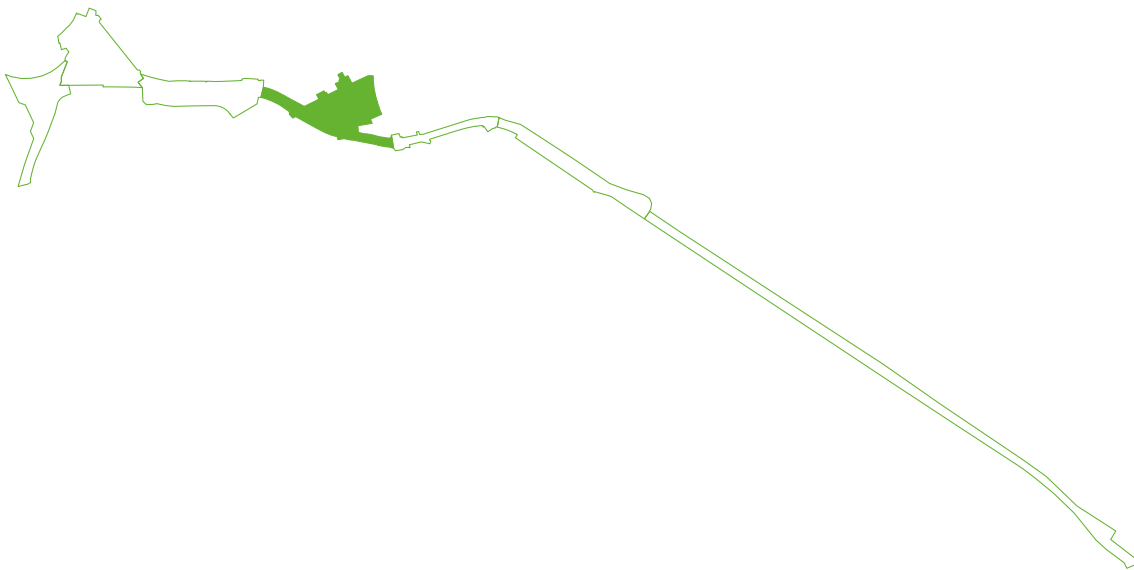
AULIEU

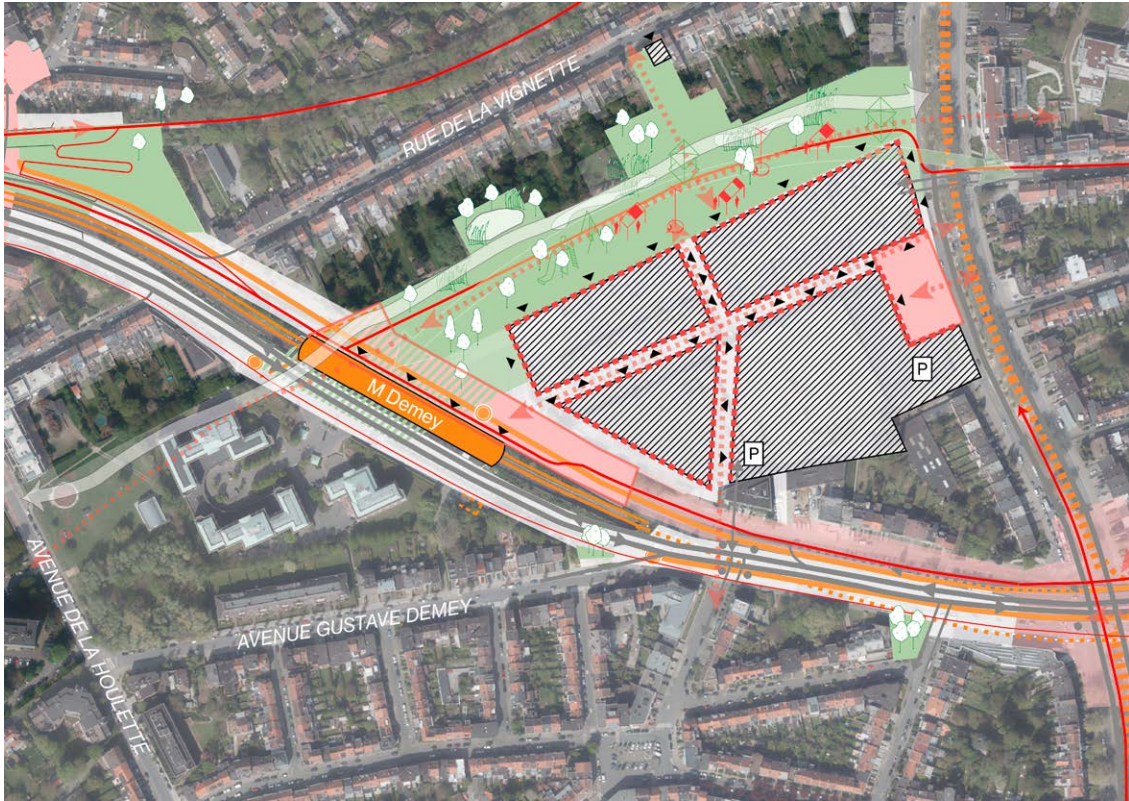
RUE DES PÊCHÉRIES

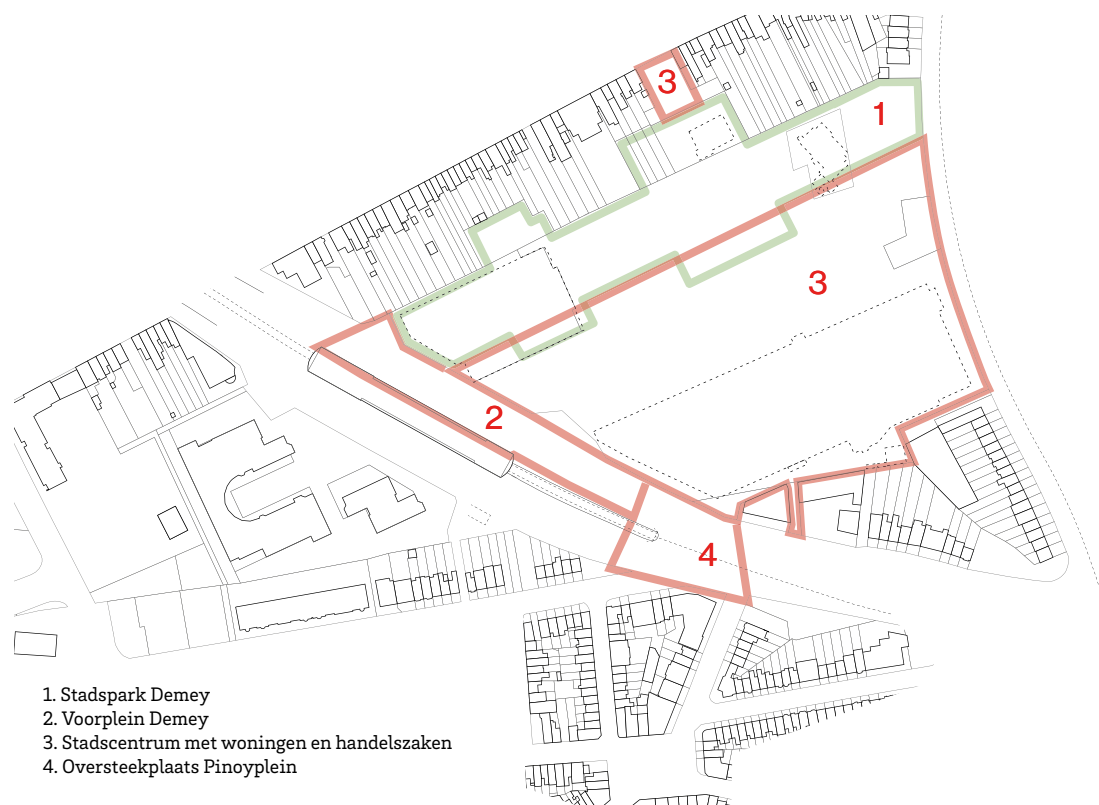
AVENUE DE LA HOUE



2.4. SITE 4: DEMEY







De site Demey ligt tussen de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en wordt nu gekenmerkt door de aanwezigheid van een suburbane en monofunctionele detailhandelszone gecentreerd op een breed geasfalteerd buitenparkeerterrein. De site is gelegen in een huizenblok waarvan de tuinen abrupt eindigen op een klein groengebied dat het voormalige tracé van de Watermaalbeek volgt en dienstdoet als zeer kleine bufferzone tegenover van de handelszone en de bijhorende parking.

Het RPA wil deze site, die bijdraagt tot de autogerichtheid van het gebied, radicaal veranderen op een manier die strookt met de stedelijke ambities van het Gewest en de doelstellingen van het RPA, namelijk:

- › de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- › activering van de gevels en bouwfronten rond de structurende publieke en landschappelijke ruimten;
- › inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- › duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand strookt niet met deze doelstellingen.

Doel:

De herontwikkeling van de site Demey heeft een dubbel doel:

- › enerzijds 'de stad aanvullen' door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/

voorzieningen), gericht op een bereikbaarheid via het metrostation Demey, op een plaats waar vandaag een op auto's gerichte handelszone ligt die niet thuishoort in de stad;

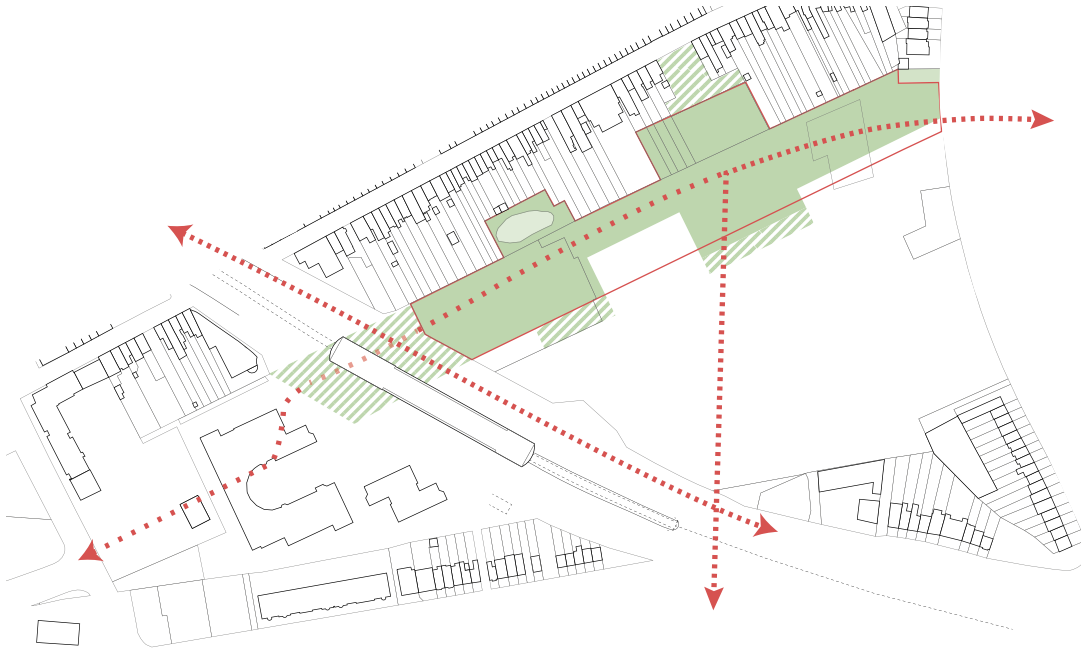
- › anderzijds 'een aanzet geven tot de stad' door de site anders in te passen in haar context. Dit doel vertaalt zich enerzijds in het creëren van een publieke groene ruimte, een plaats van ontmoetingen, verblijf en activiteiten, die is gecentreerd in de Watermaalbeekvallei en helpt om de structuren en de schaal van het gebied te verduidelijken. Anderzijds worden er op heel de site stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen gemaakt waarvan de gevels en de benedenverdiepingen worden geactiveerd en die passen in het netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

De site Demey is onderverdeeld in 4 sites die de strategische aspecten preciseren:

- › het stadspark Demey, dat wordt opgevat als een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurende gebied van de valleien onthult en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken;
- › het voorplein Demey, dat wordt opgevat als een structurende ruimte die de relatie van de site met het metrostation Demey herkwatificeert en zorgt voor aansluiting op de continuïteit van de publieke ruimten van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- › de oversteekplaats aan het Pinooplein, waardoor de site deel uitmaakt van het netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken;
- › het eigenlijke stadscentrum met woningen en handelszaken, dat 'de stad aanvult' door een gemengde wijk te creëren die past in de omgeving en een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen.

2.4.A. Stadspark Demey



In het RPA wordt aanbevolen een groene ruimte te creëren die de Watermaalbeekvallei herwaardeert en zichtbaar maakt, het groene en blauwe netwerk aanvult met landschappelijke continuïteiten op de brede schaal van het gebied en dit bijzondere landschap, dat wordt doorkruist door de grootstedelijke weginfrastructuur, bevestigt.

Deze groene ruimte wordt een stadspark dat enerzijds de verhouding opwaardeert tussen de valleibodem en de bewoonde flank van de Kleine Wijngaardstraat en anderzijds de ontwikkelingen herdefinieert van de handelssite Demey en het huizenblok van de Reigerboslaan.

Dit stadspark kwalificeert ook de integratie van het metrostation Demey en zijn relatie met de publieke ruimte door het te integreren in het stadspark.

- › Het betreft een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurerende gebied van de valleien laat zien en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

- › Een groene ruimte met een oppervlakte van minimaal 2,4 ha, met een gedeelde ruimte van 6m breedte voor fietsers en voetgangers en voor een bedieningsweg, en een landschappelijke inrichting met beplantingen, straatmeubilair, verlichting enz. De oppervlakte van 2,4 ha komt overeen met een park met een gemiddeld breedte van 50m aan de noordwestelijke rand van de site. Tijdens de inrichting van het toekomstige park zal

het deel van de moestuinen dat zich in de typische woongebied van de Kleine Wijngaardstraat zich bevindt, moeten verplaatst worden binnen het park. De oppervlakte van deze moestuinen wordt toegevoegd aan de 2,4 ha van het park;

- › Het park heeft een minimale breedte van 27 meter;
- › Een deel dat wordt aangelegd als vochtige groene ruimte dat de Watermaalbeek omvat en integreert in de landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park. Dit deel van het park zou moeten bijdragen tot het geïntegreerde beheer van het regenwater van de site Demey, de beschermde vijver bestendigen en het blauwe netwerk opwaarderen.
- › De inplanting of programmatie, binnen deze groene ruimte, van activiteiten die bestemd zijn voor de bestaande wijken en de geplande wijk met woningen en handelszaken en haar sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische rol versterken

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van het stadspark Demey verandert van sterk gemengd gebied in parkgebied en sterk gemengd gebied met parkgebied in overdruk.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

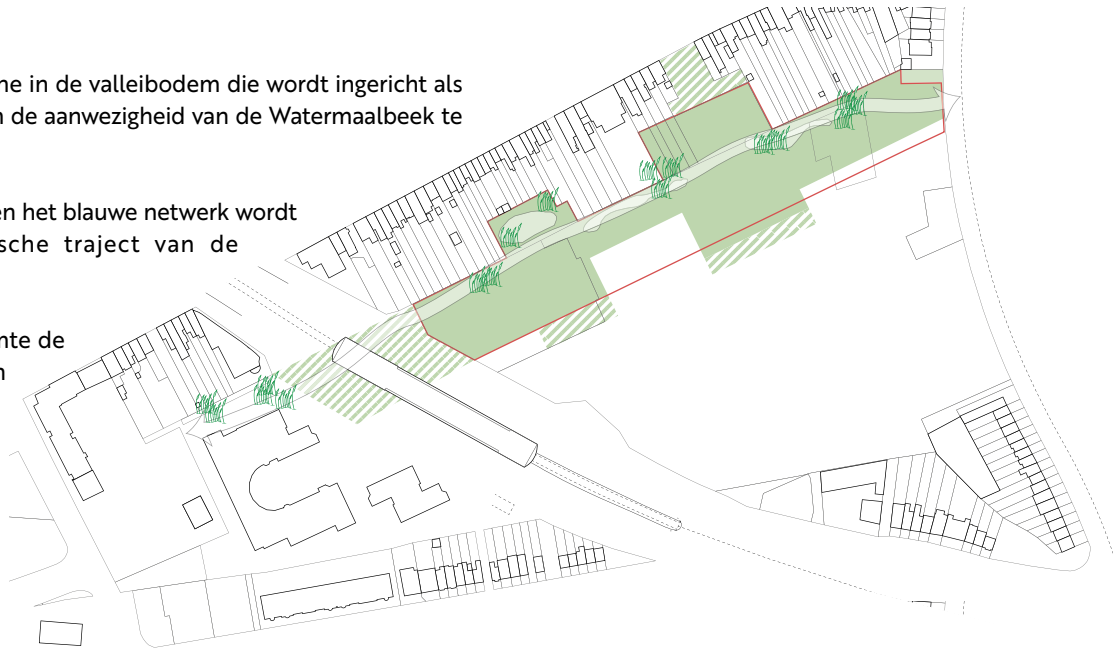
- › een publieke groen ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha.

Watermaalbeek

De groene ruimte omvat een zone in de valleibodem die wordt ingericht als vochtige ontspanningsruimte om de aanwezigheid van de Watermaalbeek te benadrukken.

De aanwezigheid van het water en het blauwe netwerk wordt benadrukt langs het historische traject van de Watermaalbeek.

Bovendien vangt de groene ruimte de overlopen op van de systemen voor geïntegreerd regenwaterbeheer van alle gebouwen die op de site zullen worden ontwikkeld.



Activiteit in de groene ruimte

De groene ruimte wordt ingericht volgens de ontwikkelingen die zijn voorzien aan de rand. Ze zal worden afgestemd op het programma van de publieke handels- en bewoonde centraliteit van de Redevco-site.

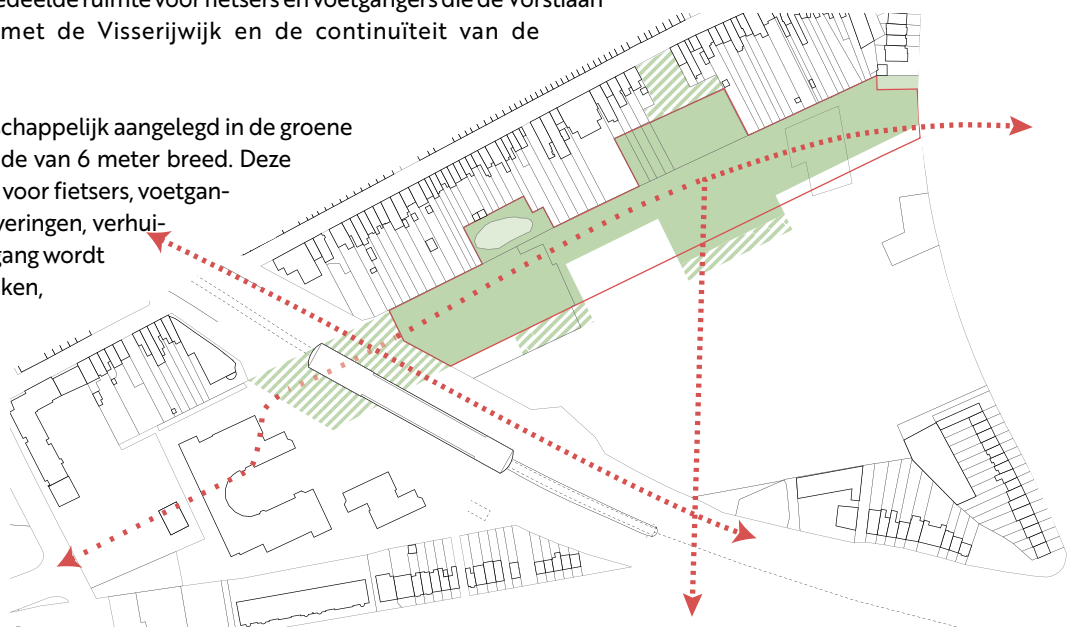
Er zullen dus ook speel- en ontspanningsvoorzieningen worden geïnstalleerd.



Gedeelde ruimte

Het stadspark Demey omvat een gedeelde ruimte voor fietsers en voetgangers die de Vorstlaan en de Woluwevallei verbindt met de Visserijwijk en de continuïteit van de Watermaalbeekvallei.

Deze gedeelde ruimte wordt landschappelijk aangelegd in de groene ruimte op basis van een promenade van 6 meter breed. Deze gedeelde ruimte is voorbehouden voor fietsers, voetgangers en voor een toegangsweg (leveringen, verhuizingen, toegang DBDMH). De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De gedeelde ruimte wordt prioritair verbonden met de oversteekplaats aan het Pinoyplein (2.4.d). De metro-infrastructuur vormt een barrière. Door de herkwalificatie van de toegangstunnel tot de metro in het westen wordt deze barrière gemakkelijker te overwinnen voor fietsers.



2.4.B. Voorplein Demey



↑ Illustratie van het voorplein Demey vanaf de Kleine Wijngaardstraat

In het RPA wordt aanbevolen om een voorplein aan te leggen dat de gelijkvloerse toegangen verbindt met het metrostation Demey. Dit voorplein kwalificeert ook de relatie van het metrostation met het stadspark Demey waarin het station geïntegreerd wordt.

Bovendien wordt deze publieke ruimte een schakel van de as voor actieve weggebruikers die het gebied van het RPA van oost naar west doorkruist en verbindingen voor actieve weggebruikers op grootstedelijke schaal mogelijk maakt tussen Leonard en Delta.

De inrichting omvat ook een weg voor lokale bussen, met een bushalte die toegang verleent tot de site Demey en de aansluitingen tussen bus en metro.

Het wordt dus een landschappelijke publieke ruimte voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning die punctueel kan worden gebruikt voor supralokale activiteiten.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein Demey is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- › de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Gebied van landschappelijke continuïteit

Het voorplein Demey omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootste verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

Het voorplein omvat ook een busstrook die de Vorstlaan verbindt met de Invalidenlaan. Deze busstrook is 3,5 meter breed en loopt parallel met de as voor actieve weggebruikers.

Op het voorplein bevindt zich een bushalte die de aansluiting tussen bus en metro mogelijk maakt.

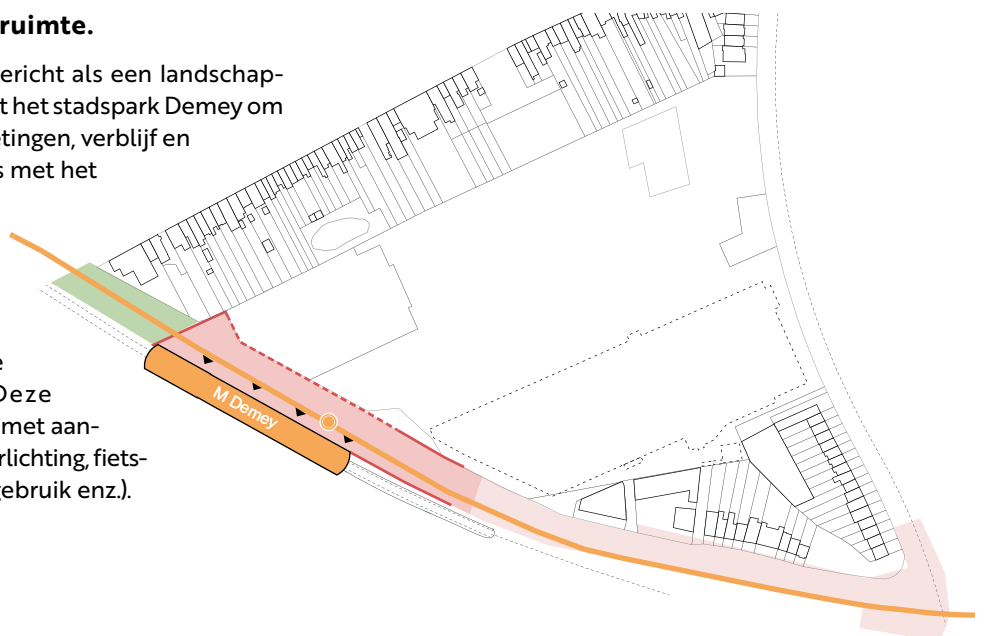
In het oosten komt een lokale weg als gedeelde ruimte. In deze zone is enkel gemotoriseerd verkeer toegelaten dat zich naar de nabijgelegen gebouwen begeeft. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers. Het berijdbare deel van de weg wordt tot het strikte minimum beperkt. Het verschaft toegang tot de nabijgelegen gebouwen rekening houdend met de vervoersbehoeften in het kader van buurtactiviteiten.



Activiteiten in de publieke ruimte.

Het voorplein Demey wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte in lijn met het stadspark Demey om te dienen als plaats voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning en die verbonden is met het metrostation Demey.

Meer verharde zones worden aangelegd voor punctuele activiteiten zoals rommelmarkten of andere lokale en supralokale openbare evenementen. Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).



2.4.C. Stadscentrum met woningen en handelszaken



Het stadscentrum met woningen en handelszaken beoogt de ontwikkeling van het handelsgebied volgens de principes die overeenstemmen met de doelstellingen van het RPA en met de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Dat wil een 'buurtstad' ontwikkelen waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft tot doel 'de stad aan te vullen' en 'een aanzet te geven tot de stad' door een gemengde wijk te creëren die geïntegreerd is in haar context en een antwoord biedt op de uitdagingen.

Inrichtingsprincipe:

- › Een wijk die zich met name richt op het stadspark Demey, de vallei van de Watermaalbeek en haar loop opwaardeert en door een landschappelijke inrichting van de valleibodem. Het bouwfront van het stadscentrum met woningen en handelszaken vertoont verschillen in de bouwlijn, om de verbreding van het parkgebied mogelijk te maken;
- › publieke porositeiten voor fietsers en voetgangers, voorzien van linten van actieve gevels, die de site doorkruisen en de doorgangen over de site verbeteren;
- › een publiek plein met buurthandels over de hele omtrek;
- › bouwstroken die een autoluwe, stedelijke en gemengde wijk creëren met handelszaken op de begane grond; de bouwhoogtes kwalificeren de relaties tot de omliggende structurerende assen en publieke ruimten;

- › naar binnen verplaatsen van leveringszones en parkings, om te garanderen dat de activiteiten de geluidsnormen in acht nemen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft de bestemming sterk gemengd gebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › een gemengd programma;
- › actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- › de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- › de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers;
- › een kwaliteitsvolle en geïntegreerde behandeling van de grens met het stadspark Demey, dat een publieke groene ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha garandeert.

De bestemming van het deel van de site aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat verandert van sterk gemengd gebied in typisch woongebied.

Stadspark Demey

Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat in zijn noordwestelijke rand een deel van het stadspark Demey, waarvan de principes worden beschreven in punt 2.4.a. Dit park heeft een minimale oppervlakte van 2,4 ha en een minimale breedte van 27 meter, er zijn breedteverschillen, wat een verbreding naar het stadscentrum met woningen en handelszaken mogelijk maakt.

De oppervlakte van 2,4 ha komt overeen met een park met een gemiddeld breedte van 50m aan de noordwestelijke rand van de site.



Porositeiten voor fietsers en voetgangers

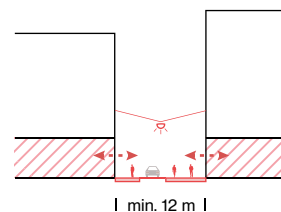
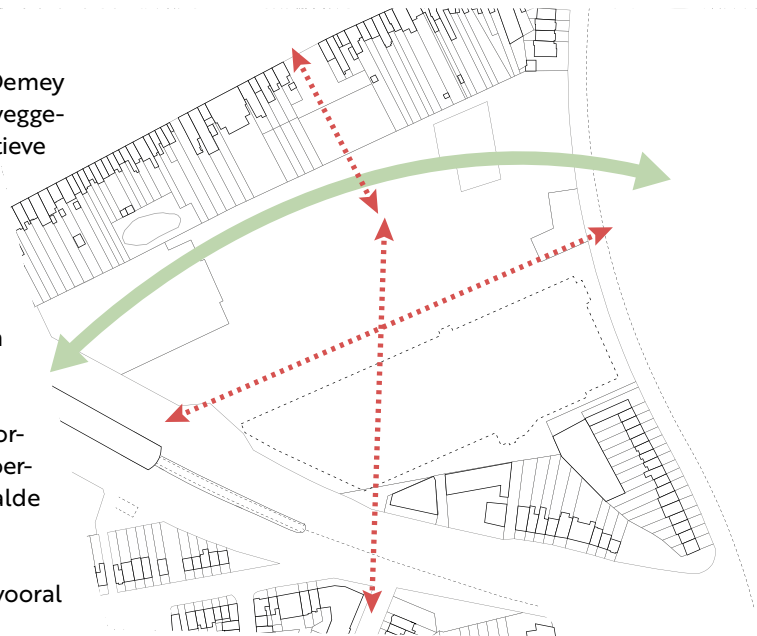
Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey verbetert de trajecten en doorgangen voor actieve weggebruikers in het gebied. Het omvat porositeiten voor actieve weggebruikers die de bouwstroken onderbreken. Naast de verbinding die in het park is gelegen, maken ze minstens een verbinding mogelijk tussen de Guillaume Poelslaan en het stadspark Demey, een verbinding tussen de Kleine Wijngaardstraat en het park en een overlangse verbinding tussen de Vorstlaan en het voorplein Demey.

Deze porositeiten zijn minstens 12 meter breed en worden zodanig aangelegd dat onderhouds- of leveringsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH op bepaalde momenten kunnen passeren.

Het worden dus gedeelde en publieke ruimten die vooral bestemd zijn voor actieve weggebruikers.

Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek.

Het aanvullende voorschrift 04.04.08 voorziet de gedeelde ruimte in het stadspark Demey (2.4.a.). Dit voorschrift is ook opgenomen in het aanvullende voorschrift 12.03 voor het parkgebied Demey. Het gaat over dezelfde gedeelde ruimte die moet ingericht worden in het stadspark Demey.



Publiek plein

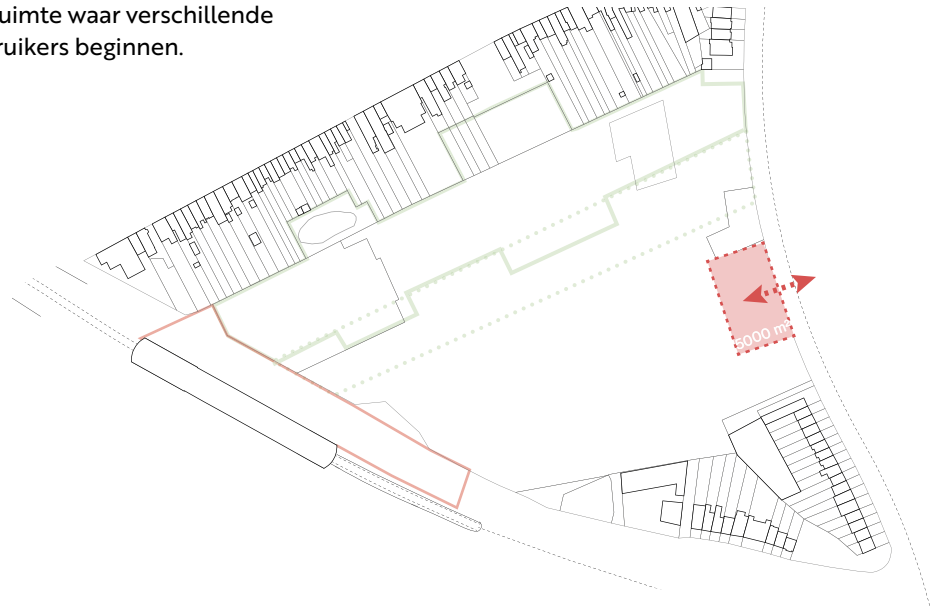
Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat een publiek plein met een minimale oppervlakte van 5.000 m².

Deze publieke ruimte is een publiek plein voor Oudergem waarrond voorzieningen en buurthandels kunnen worden gevestigd.

De ruimte bevindt zich aan de zijde van de Vorstlaan en markeert de ingang van het stadscentrum met woningen en handelszaken met een publieke ruimte waar verschillende porositeiten voor actieve weggebruikers beginnen.

De ruimte is uitgerust met voorzieningen zoals allerlei stadsmeubilair: banken, kiosk, fietsrekken, fontein enz. De inrichting wordt zo uitgedacht dat de buurthandels eromheen zich kunnen uitbreiden in de publieke ruimte (terrassen, etalages, displays ...).

Bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. De inrichting wordt opgevat als een verlengde van het aangrenzende park. Ze vergemakkelijkt de verplaatsing voor voetgangers en fietsers.



Bouwstrook

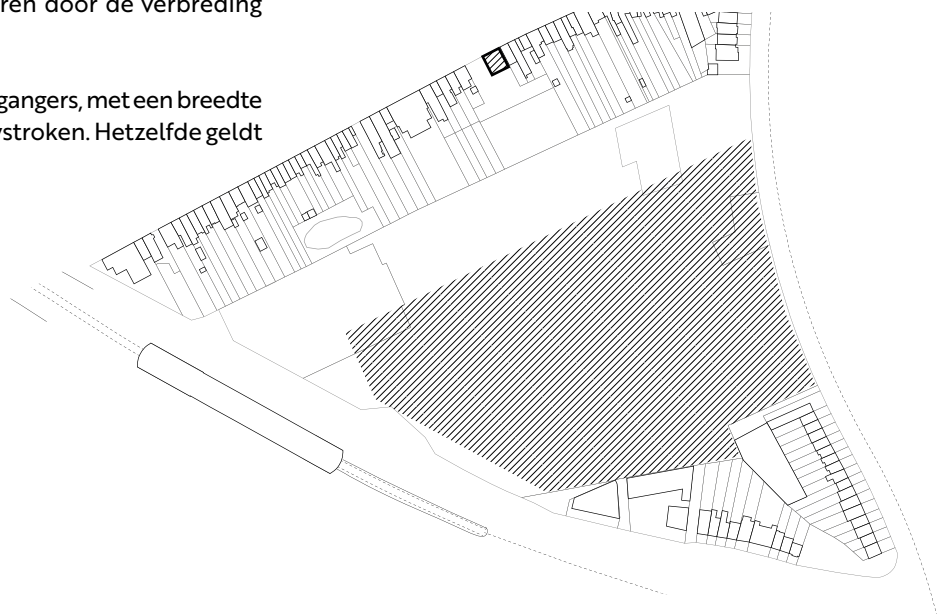
De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen.

De belangrijkste bouwstrook wordt in het zuidoosten afgebakend door de perceelgrenzen, in het noorden door het stadspark Demey en in het zuidwesten door de verbreding van de publieke ruimte tegenover het metrostation Demey. De bouwstrookgrens kan veranderen door de verbreding van het stadspark Demey.

De porositeiten voor fietsers en voetgangers, met een breedte van 12 meter, onderbreken de bouwstroken. Hetzelfde geldt

voor het publiek plein, dat een non-aedificandizone is. Een voorbeeld wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er is ook een bouwstrook afgebakend tussen de Kleine Wijngaardstraat en het stadspark Redevco, om de ingang van dit park en de continuïteit van het bouwfront in de Kleine Wijngaardstraat te realiseren en kwalificeren.





↑ Illustratie van het publieke plein vanaf de Vorstlaan.

Bouwfront en bouwhoogtes

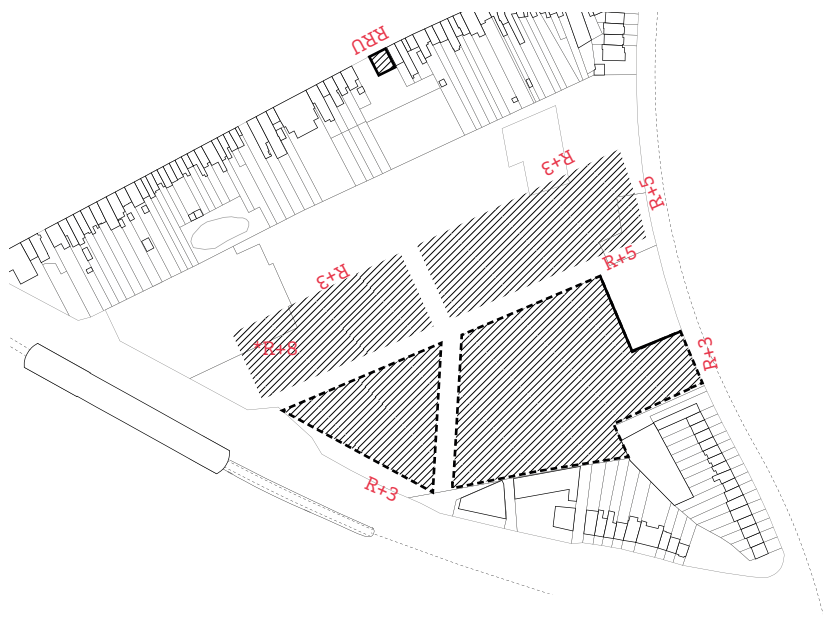
De aanbevolen bouwhoogtes worden enerzijds afgestemd op de bestaande bouwfronten in de Vorstlaan en langs de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en in de Kleine Wijngaardstraat.

Als algemene regel geldt dat de gebouwen in het hele gebied van het stadscentrum met woningen en handelszaken een gemiddelde hoogte hebben van 4 bouwlagen per vergunning, met een minimum van 3 en een maximum van 5 bouwlagen, met de volgende uitzonderingen:

Aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat gelden de aanbevolen bouwhoogtes van de GSV.

Anderzijds worden de aanbevolen bouwhoogtes ook afgestemd op de afmetingen van de open ruimten in het midden van de site:

- › tegenover het stadspark Demey voorzien de bouwprofielen in gebouwen van maximaal 4 bouwlagen hoog zodat de zon erbij kan;
- › tegenover het publiek plein, aan de noordkant, zijn de gebouwen gemiddeld 6 bouwlagen hoog per vergunning en hebben ze minimaal 2 en maximaal 7 bouwlagen;



- › tegenover het metrostation, wordt een landschappelijk herkenningspunt met een hoogte van maximaal 9 bouwlagen aanbevolen.

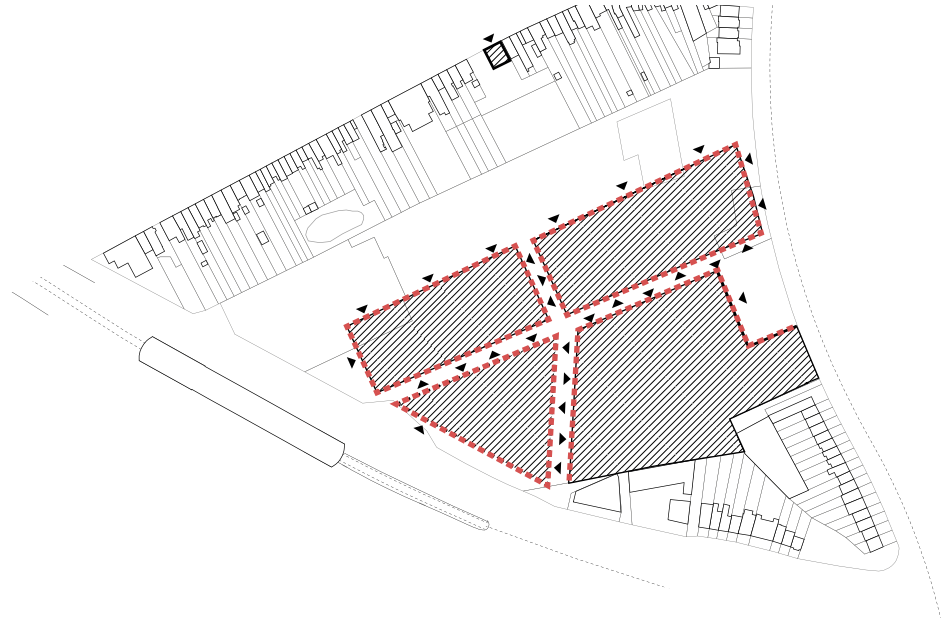
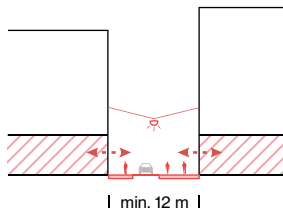
De gebouwen kunnen vrij ingeplant worden in de zone, op voorwaarde dat:

- › De eerste twee bouwlagen van de gebouwen een belangrijk gevelvlak vormen voor de bouwlijn langs het stadspark Demey en het publiek plein. Hier mag van worden afgeweken.

Lint van actieve gevels en toegangen

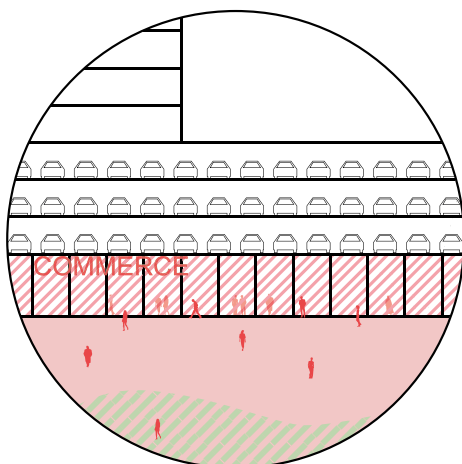
Rekening houdend met het handelskarakter van de site onderscheiden de eerste bouwlagen zich door een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op de publieke ruimte (park, plein en porositeiten voor actieve weggebruikers), zoals

hiernaast is aangegeven. Deze gevels bevatten de toegangen tot de handelsactiviteiten en de voorzieningen op de begane grond en tot de woningen en activiteiten op de verdiepingen. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.



Parkeerplaatsen en verkeersruimten

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is bereikbaar vanaf de Vorstlaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De toegangen naar de parkeerplaatsen en de leveringszones worden zo ingericht dat de geparkeerde voertuigen de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of op een de verdiepingen. De gevels op de begane grond worden zoveel mogelijk vrijgehouden. Er is één enkele centrale toegang voor vrachtwagens. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het stedelijke kader. De gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.



2.4.D. Oversteekplaats Pinoyplein



Doel:

De oversteekplaats aan het Pinoyplein is een publieke ruimte die het mogelijk maakt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

Ze biedt een doorgang van de handelskern van het Edouard Pinoyplein via de Guillaume Poelslaan, naar het centrum met woningen en handelszaken van de site Demey en het gemeenteplein, dat voorbehouden is aan buurthandels, en naar de Kleine Wijngaardstraat door het stadspark Demey.

Inrichtingsprincipe:

- › Een oversteekmogelijkheid voor actieve weggebruikers die minstens beveiligd is door een voetgangersoversteekplaats en een verkeersplateau en centrale ruimte tussen de rijstroken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van de oversteekplaats Pinoyplein heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

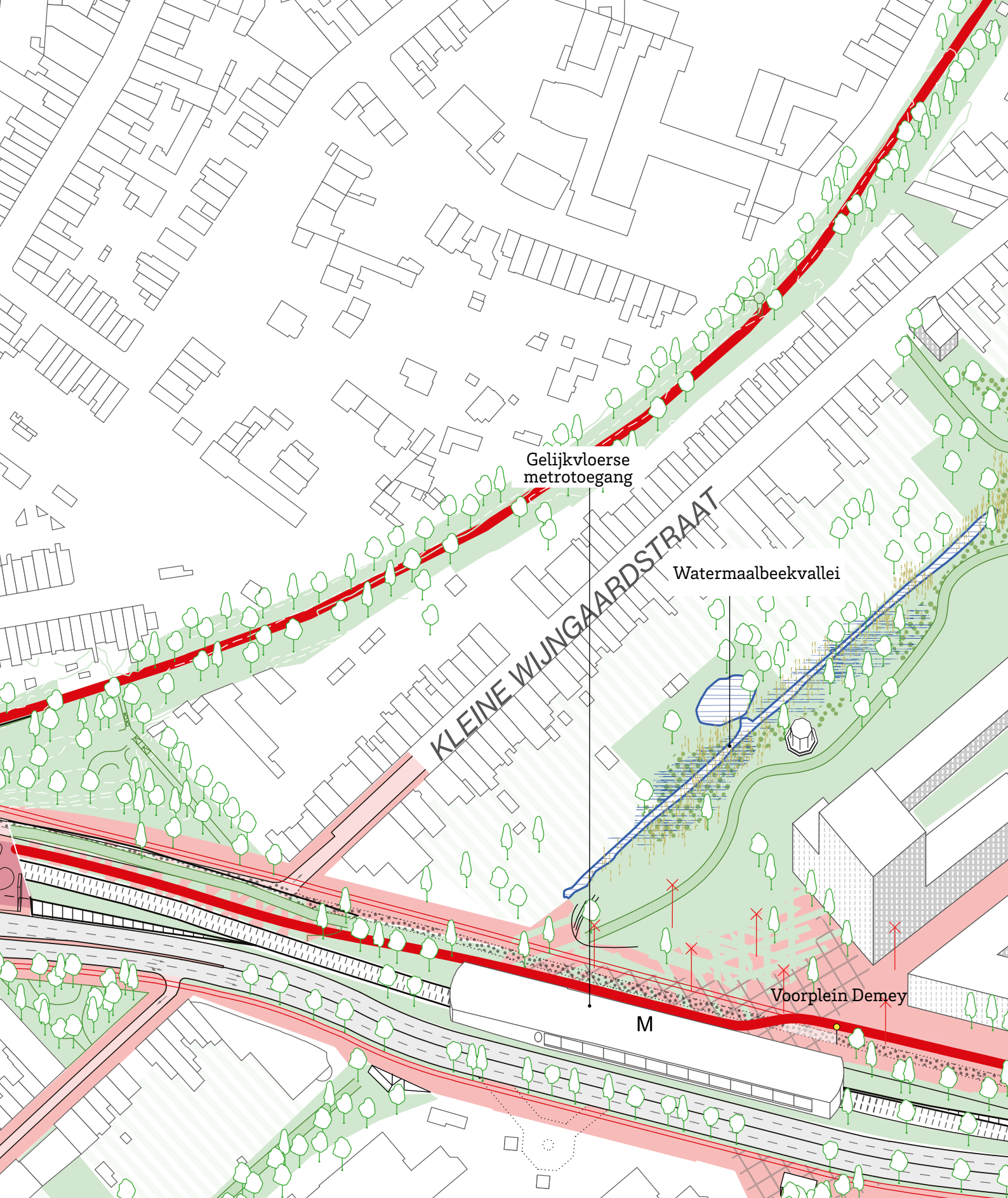
Oversteekplaats tegenover de Guillaume Poelslaan

In het RPA wordt de aanleg aanbevolen van een plaats waar voetgangers de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta kunnen oversteken tegenover de Guillaume Poelslaan. Deze oversteekplaats maakt verbindingen voor actieve weggebruikers mogelijk tussen de stadskern van het Edouard Pinoyplein en het woon-, handels- en landschappelijk centrum Demey. Deze oversteekplaats wordt op zijn minst beveiligd door een verkeersplateau en een voetgangersoversteekplaats.





↑ Illustratie van de oversteekplaats aan het Pinoyplein in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.



Gelijkvloerse
metrotoegang

KLEINE WIJNGAARDSTRAAT

Watermaalbeekvallei

Voorplein Demey

M

UITDAGINGEN:

- › De continuïteit van de bodem van de Watermaalbeekvallei valoriseren
- › Het metrostation Demey integreren in het stadspark
- › De overgang naar het woonpark van de Reigerboslaan begeleiden



Porositeit voor fietsers en voetgangers

Stadspark Demey

Publiek plein

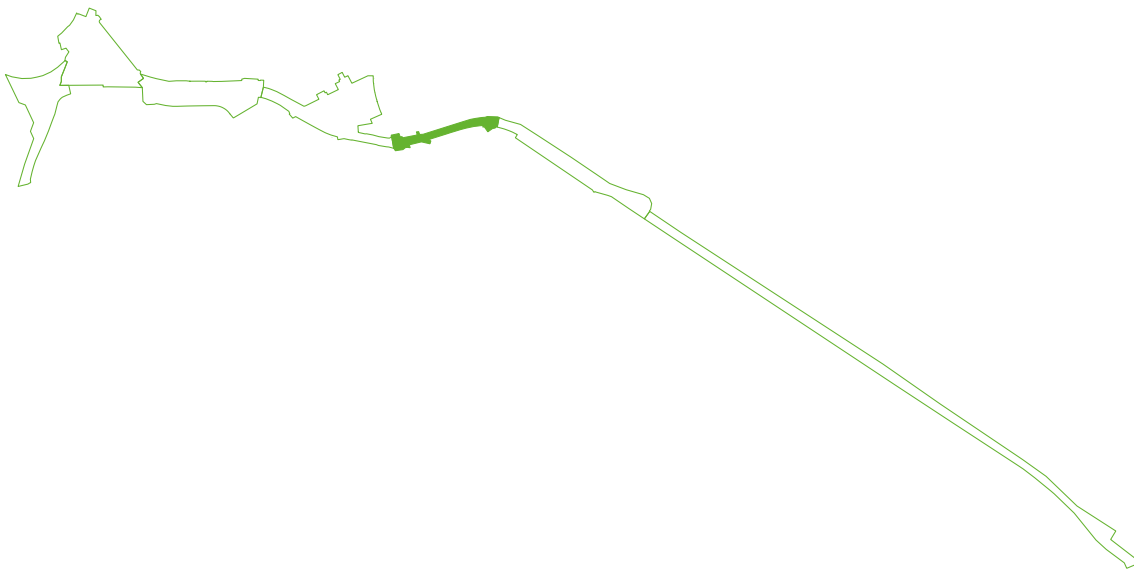
Stadscentrum met woningen en handelszaken

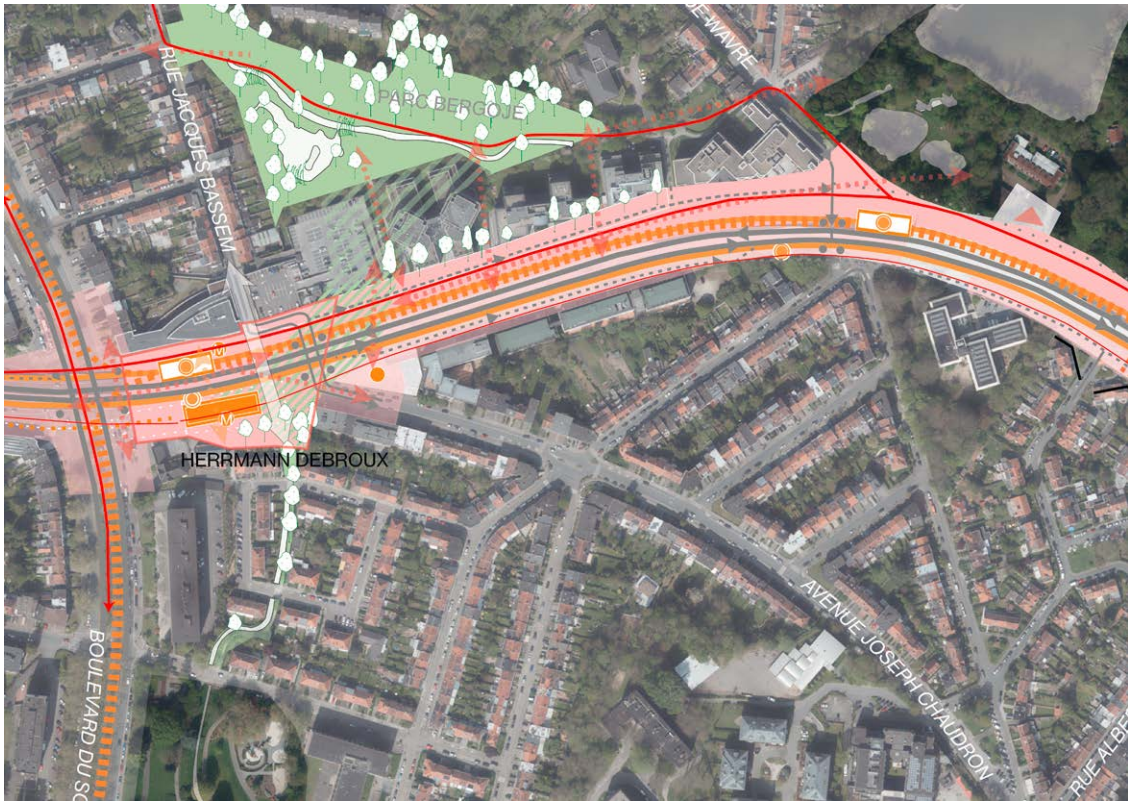
Oversteekplaats Pinoy

JACQUES



2.5. SITE 5: HERRMANN-DEBROUX







1. Herrmann-Debrouxplein
2. Voorplein van het Bergojepark

Doel:

Voor de Herrmann-Debrouxsite wordt een radicale herkwalficatie van de weginfrastructuur beoogd. Nu overheerst daar het Herrmann-Debrouxviaduct. De nieuwe infrastructuur moet worden geïntegreerd in een stedelijk en landschappelijk kader.

Op deze plaats komt tramlijn 8 samen met metrolijn 5, die haar eindhalte heeft aan Herrmann-Debroux. De Herrmann-Debrouxsite moet dus een intermodale ruimte worden, die efficiënte aansluitingen biedt.

Meer naar het oosten moet de inrichting van de nieuwe boulevard ook de aanwezigheid van het Bergojepark achter de kantoorgebouwen, beter leesbaar maken. Daartoe krijgt het park een voorplein, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. Het voorplein bevat ook een bedieningsweg voor deze gebouwen, die wordt ingericht als een gedeelde ruimte.

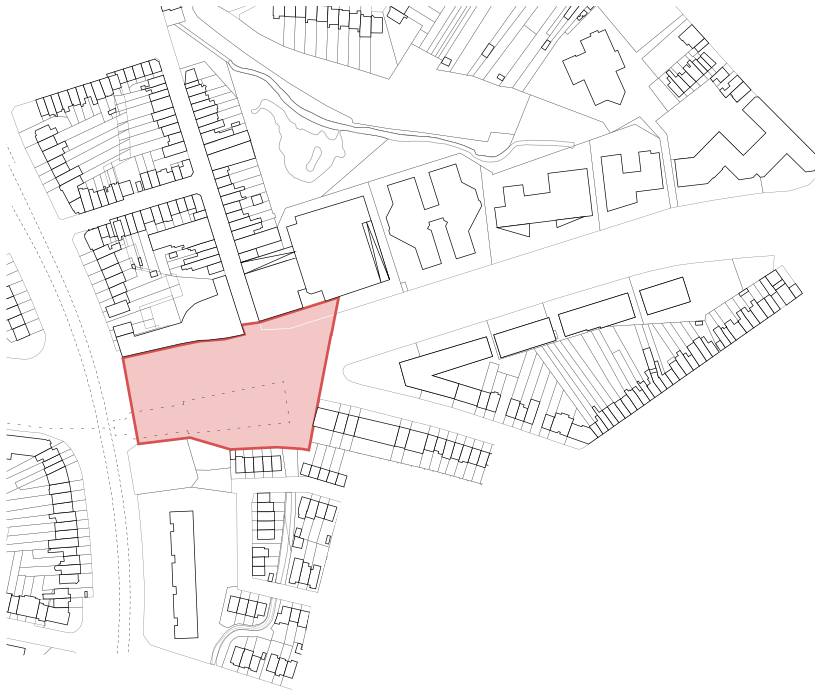
De herinrichting van de boulevard omvat ook de verlenging van tramlijn 8 tot aan het ADEPS-sportcomplex door de bouw van een eigen bedding die kan worden gebruikt door de bussen die de stad inrijden.

Inrichtingsprincipe:

De Herrmann-Debrouxsite is onderverdeeld in 2 sites die de strategische aspecten preciseren:

- › het Herrmann-Debrouxplein, dat een aantrekkelijke, intermodale publieke ruimte moet worden, waar de vervoerswijzen samenkomen en de continuïteit van het groene en blauwe netwerk van de Woluwe zich materialiseert;
- › het voorplein van het Bergojepark, dat de kwalitatieve en landschappelijke verbinding moet worden tussen de boulevard, het Bergojepark en de gebouwen die zich daartussen bevinden. Dit voorplein omvat een bedieningsweg voor deze gebouwen en een eigen bedding voor de verlenging van tramlijn 8.

2.5.A. Herrmann-Debrouxplein



Doel:

Het Herrmann-Debrouxplein wordt ingericht als een publieke ruimte die een dubbel doel nastreeft: intermodaliteit en continuïteit van het groene en blauwe netwerk.

Het is een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer en de omliggende wijken samenkomen en op elkaar aansluiten.

Inrichtingsprincipe:

- › Het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een grote, gemengde open ruimte;
- › De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- › De intermodaliteit wordt hoofdzakelijk georganiseerd aan de noordzijde met tram- en bushaltes in de richting van de stadstoegang, en de toegang tot het metrostation. De zuidzijde bevat de haltes voor de bussen die de stad uitrijden en eveneens een toegang tot het metrostation;
- › Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.

- › De inrichting van de ruimte versterkt het groene en blauwe netwerk, met name door de aanwezigheid van de Woluwevallei te benadrukken en te zorgen voor een landschappelijke inrichting die het traject van de Woluwe en de parkstructuur, meer bepaald het Senypark, langs de Vorstlaan in de richting van de Jacques Bassemstraat verlengt. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten richting het Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, aansluitend op het voorplein van het Bergojepark.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

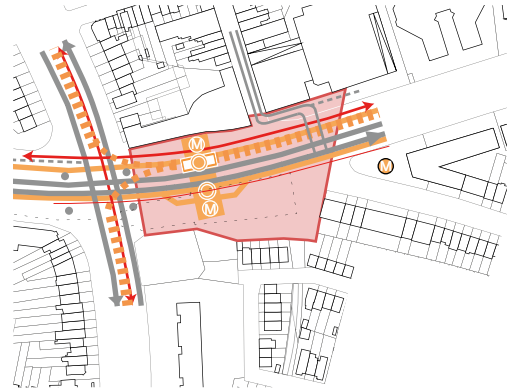
De site van het Herrmann-Debrouxplein heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Intermodaliteit

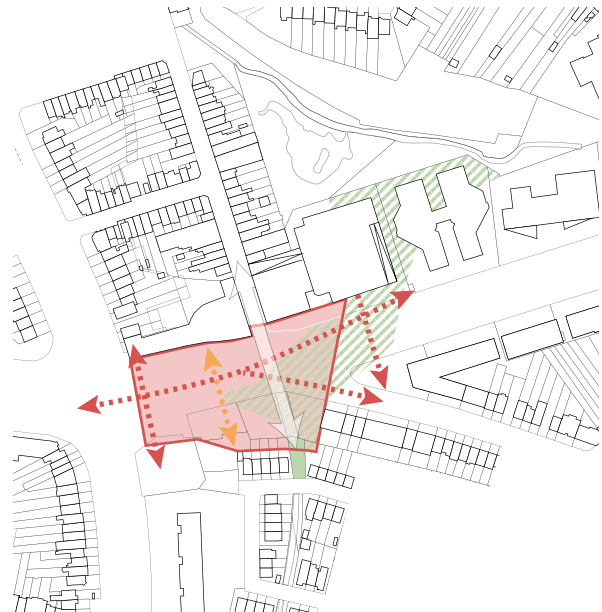
Het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een publieke verbindingsruimte gecentreerd op het metrostation, de haltes van tramlijn 8 en de bushaltes. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De bushaltes worden versterkt op hun huidige locatie. De tramhaltes in de beide richtingen worden verplaatst naar de Vorstlaan en ingericht aan de noordzijde van de nieuwe boulevard om een optimale aansluiting te garanderen na de splitsing van lijn 8 en de verbinding met het metrostation dat vanaf deze ruimte toegankelijk is. Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op het perceel op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.



Oversteekplaatsen

De oversteekplaatsen op het kruispunt met de Vorstlaan beveiligen de oversteken van de weg. Er is ook een beveiligde oversteekplaats tussen de Joseph Chaudronlaan en de Jacques Bassemlaan.

Het metrostation Herrmann-Debroux vormt een bijkomende oversteekplaats.



Landschappelijke continuïteiten

Het Herrmann-Debrouxplein wordt landschappelijk ingericht om het groene en blauwe netwerk dat wordt onderbroken door de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, te versterken. Het materialiseert de continuïteit van het blauwe netwerk van de Woluwevallei in de richting van de Jacques Bassemstraat. Daarnaast markeert het de verbinding tussen

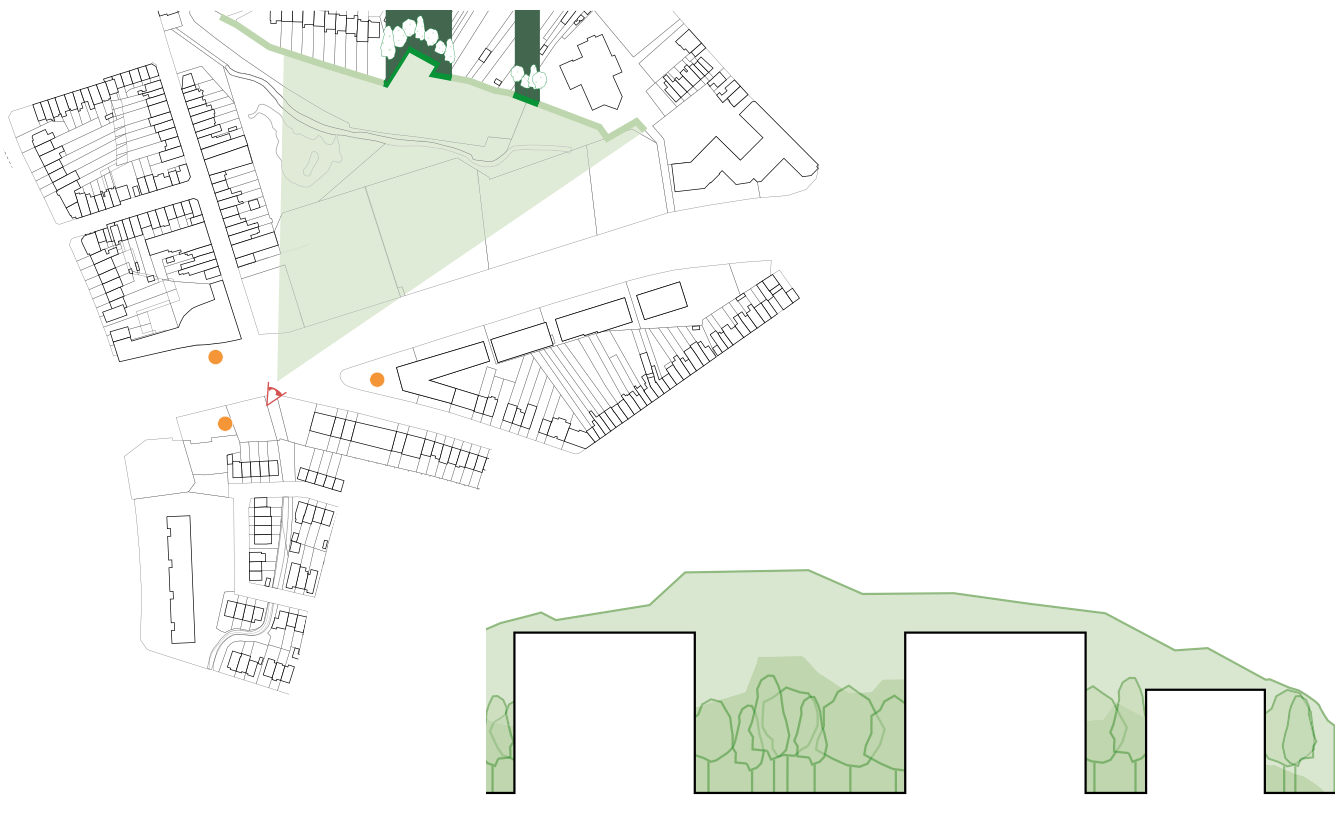
de Woluwevallei en het Senypark, en de vallei van de Roodkloosterbeek ter hoogte van het Bergojepark.

Binnen deze parken moet bijzondere aandacht worden besteed aan de co-existentie van fietsers en voetgangers om conflicten tussen de verschillende activiteiten te voorkomen en tegelijkertijd de ontwikkeling van het netwerk FietsPlus (Good Move) mogelijk te maken.

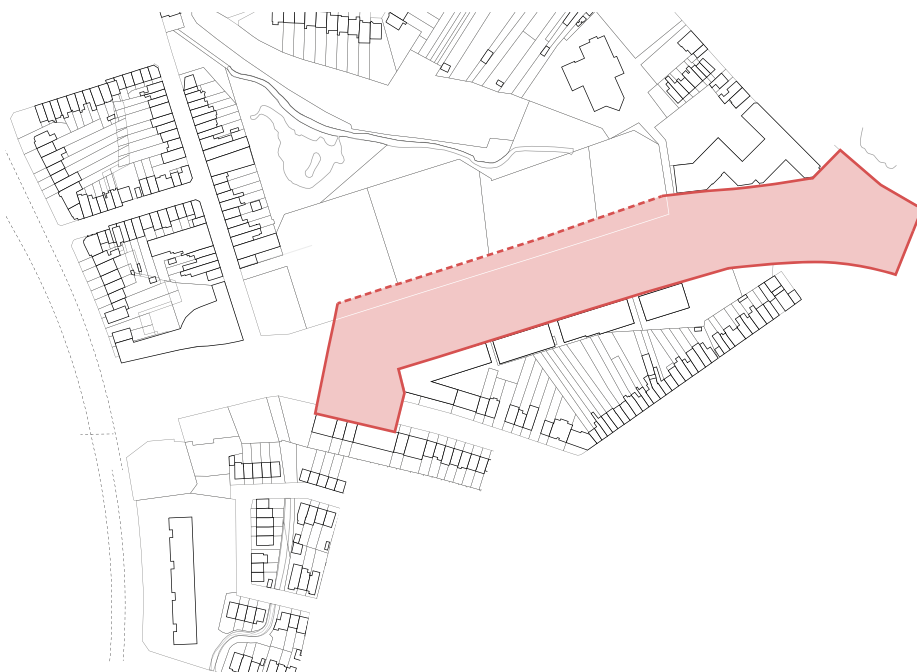


Zichtbaarheid van de Bergojeheuvel

Het Herrmann-Debrouxplein wordt zo ingericht dat het panoramische uitzichten vanaf de heuvel van het Bergojepark biedt, om de bijzonderheden van het gebied, de topografie en de landschappelijke continuïteiten te versterken.



2.5.B. Voorplein van her Bergojepark



Doel:

Het voorplein van het Bergojepark is een structurerende publieke ruimte die de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta integreert in een kwaliteitsvolle inrichting. Brede ruimten worden voorbehouden voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer - tram en bus - krijgt een eigen bedding.

Het is de bedoeling om de relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Bergojepark en de gebouwen tussen beide elementen op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- › De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;
- › De netwerken voor actieve weggebruikers liggen aan weerszijden van de weginfrastructuur en omvatten de beveiligde oversteekplaatsen aan de kruispunten;
- › De eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijdes van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee tramsporen die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad

inrijden. De zuidzijde integreert een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;

- › Bedieningswegen voor lokaal gemotoriseerd bestemmingsverkeer worden gecreëerd aan weerszijden van de boulevard. Aan de noordzijde stemt de inrichting overeen met een gedeelde ruimte. Aan de zuidzijde wordt de ruimte gedeeld met de eigen bedding van de bus. Op deze bedieningswegen geldt er een parkeerverbod;
- › Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die vóór het Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, moeten worden gerealiseerd. Hoe kunnen deze continuïteiten zichtbaar worden gemaakt vanaf de boulevard?

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein van het Bergojepark heeft de bestemming structurerende ruimte.

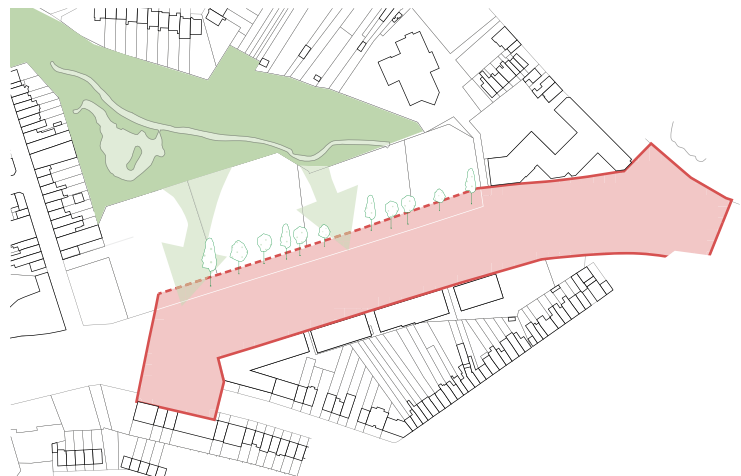
Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Gebied van landschappelijke continuïteit Uitbreiding van het Bergojepark

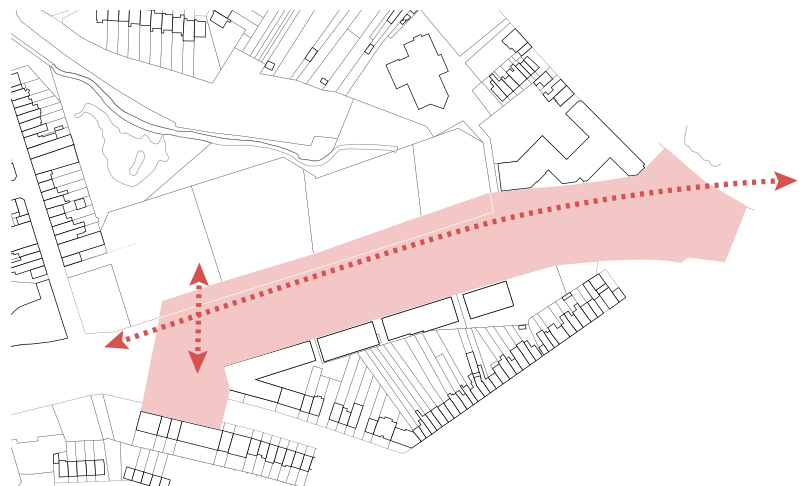
Het voorplein van het Bergojepark wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte die het Bergojepark verlengt en een recreatie-, verblijfs- en ontmoetingsplaats is.

Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek enz.).



As 'actieve modi'

Van oost naar west loopt door het voorplein van het Bergojepark een as voor actieve verplaatsingen in twee richtingen, die dient als grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta. Ze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

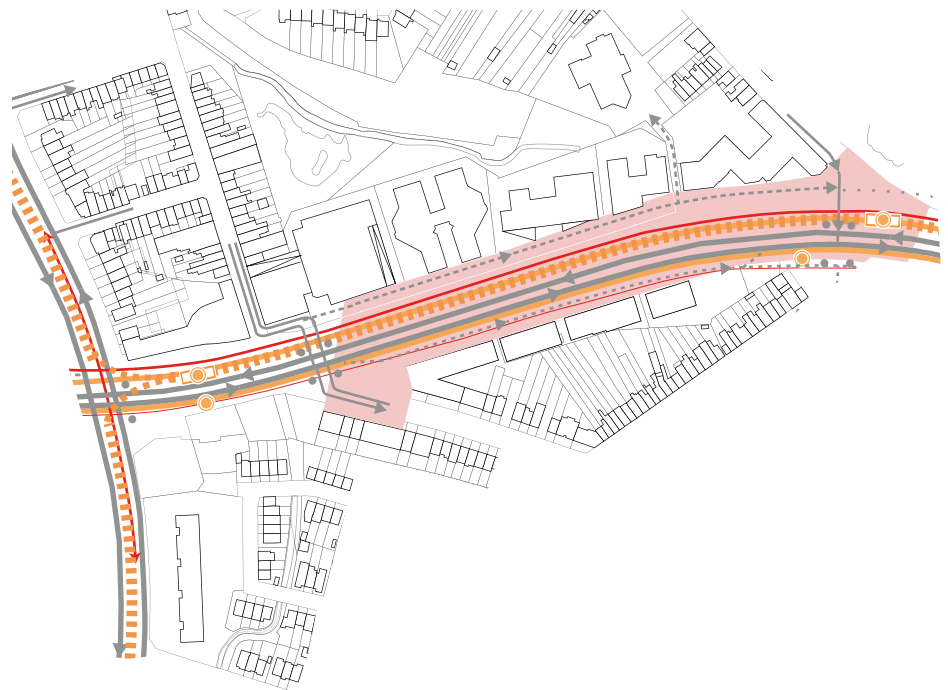


Parkeerplaatsen en verkeersruimten

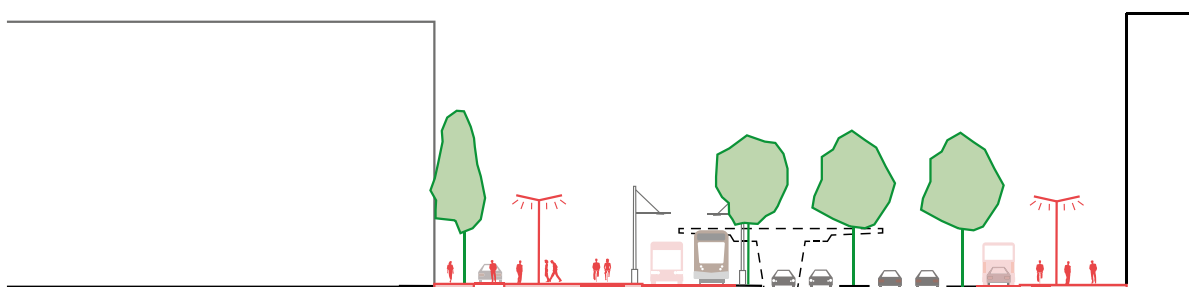
Het voorplein heeft berijdbare toegangen naar de gebouwen in het Bergojepark. Deze zijn gegroepeerd in één weg met eenrichtingsverkeer die de Jacques Bassemstraat verlengt en verbindt met de Waversesteenweg. Deze weg is zo ingericht dat de motorvoertuigen de ruimte delen met actieve weggebruikers. De weg is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de benedenverdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven.

Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Deze lokale weg wordt gedeeld met de eigen bedding van de bus. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers.

Aan beide zijden van de boulevard is parkeren op de openbare weg verboden.

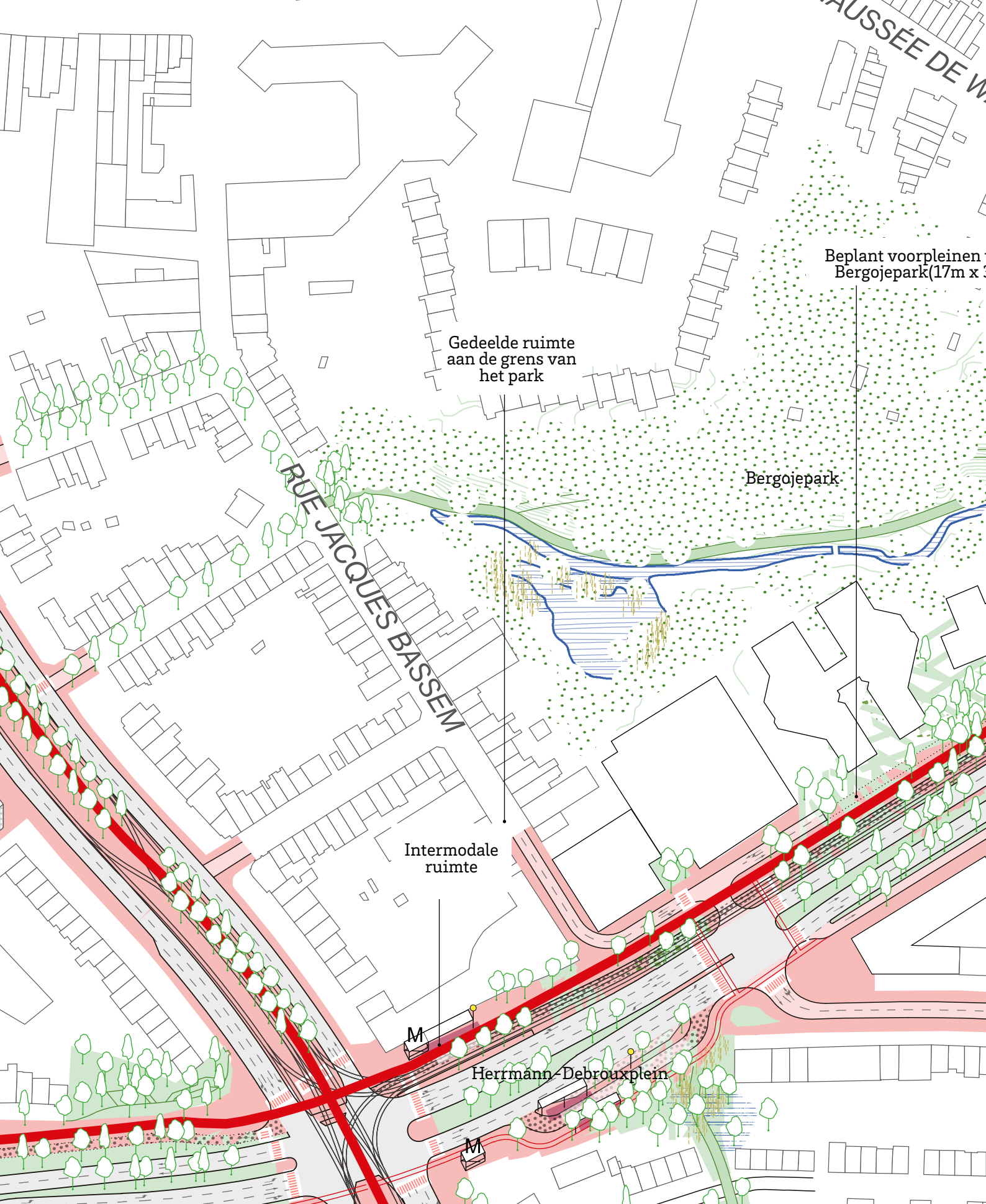


De noordzijde omvat ook de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.





↑ Illustratie van het voorplein van het Bergojepark vanaf het Herrmann-Debrouxplein.



UITDAGINGEN:

- › De continuïteit van het park langs de Woluwevallei valoriseren
- › Zichtbaarheid en een toegang geven aan het Bergojeplein vanaf Herrmann-Debroux
- › De uitbreiding van het Bergojeplein versterken door een gedeelde beplante ruimte

AVRE

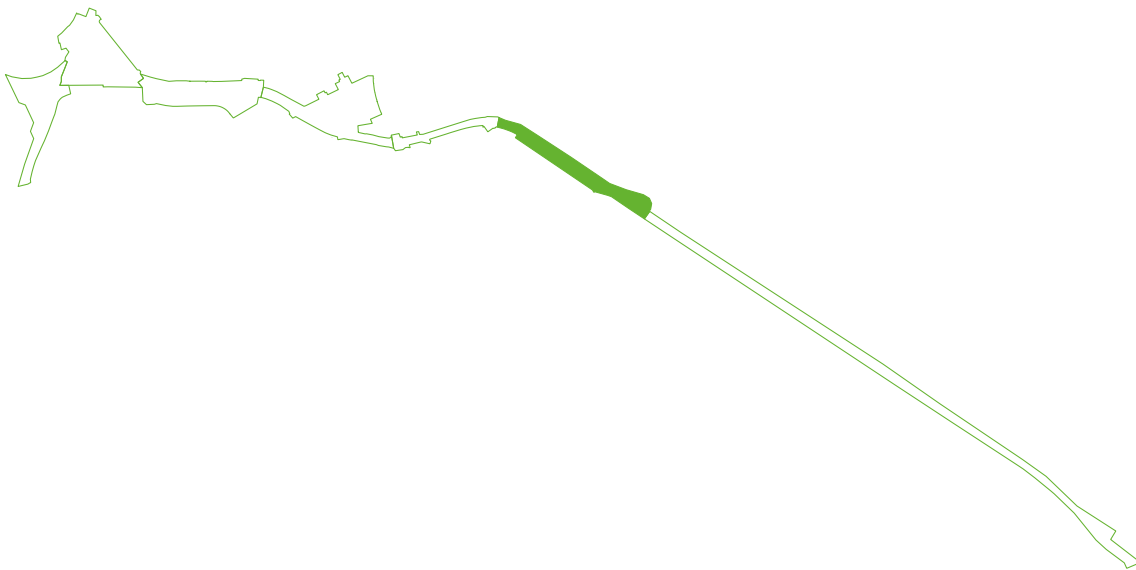
van het
350m)

Voorplein van de
Waversesteenweg

AVENU



2.6. SITE 6: STADION-ADEPS





Doel:

De site Stadion-ADEPS beoogt de radicale herkwalficatie van de weginfrastructuur die vandaag een brede en onoversteekbare barrière vormt. De infrastructuur wordt geïntegreerd in een landschappelijk kader, verbonden met de open ruimten van het Rood Klooster.

De inrichting voorziet in brede ruimten voor actieve weggebruikers en omvat eigen beddingen voor het openbaar vervoer: tram en bus.

De bedoeling is om de relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Rood Kloosterpark, de recreatie- en sportzone van het stadion van Oudergem en het ADEPS-sportcomplex, waarvan de site de toegangen bevat, op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- › De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;
- › De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- › De eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijdes van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee

tramporen, die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad inrijden. Aan de zuidzijde is er een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;

- › Aan weerszijden van de boulevard worden bedieningswegen gecreëerd. Aan de noordzijde wordt de site ingericht als een gedeelde ruimte die uitsluitend bestemd is voor de voertuigen van de hulpdiensten en leveranciers; aan de zuidzijde wordt ze gedeeld met de eigen bedding van de bus.
- › Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die er moeten komen voor het landschappelijke en recreatieve geheel aan de noordzijde.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Stadion-ADEPS heeft de bestemming structurerende ruimte voor de publieke ruimte en typisch woongebied.

Er is een overstapparking aangeduid op de kaart van de bodembestemmingen teneinde de verwezenlijking van het ondergronds mobiliteitsknooppunt mogelijk te maken.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- › de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

Gebied van landschappelijke continuïteit As 'actieve modi'

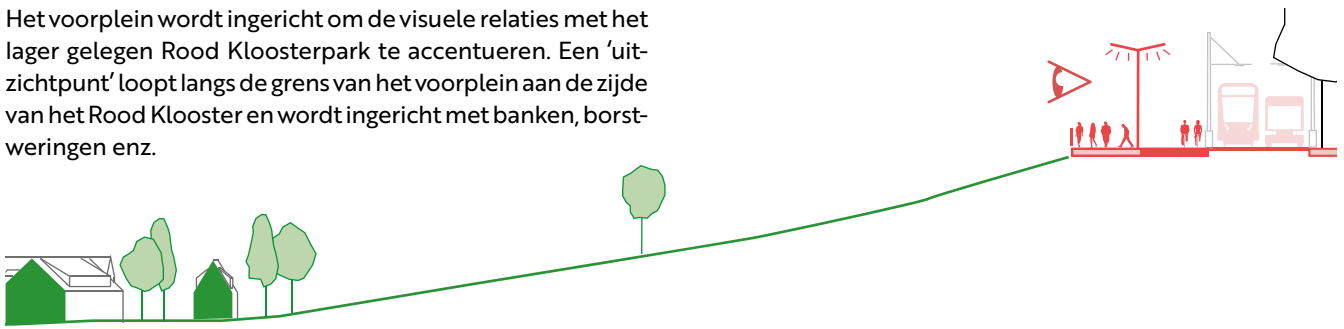
Het voorplein omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt

aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens

3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

Uitzicht op het Rood Klooster

Het voorplein wordt ingericht om de visuele relaties met het lager gelegen Rood Kloosterpark te accentueren. Een 'uitzichtpunt' loopt langs de grens van het voorplein aan de zijde van het Rood Klooster en wordt ingericht met banken, borstweringen enz.



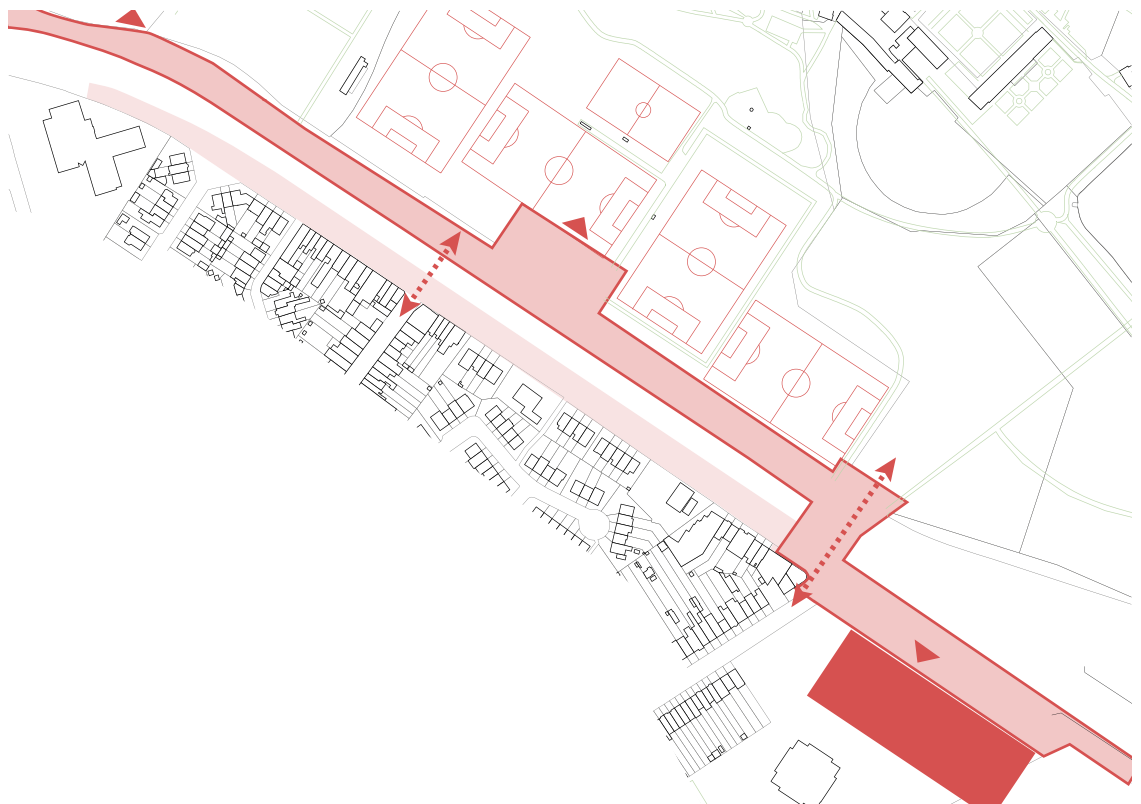
Toegang tot het park van het Rood Klooster, landschappelijke continuïteiten

Het voorplein wordt landschappelijk ingericht en herwaardeert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud door een sterk vegetatiepatroon. Het omvat ook de kwalitatieve inrichting van de toegangen tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de Massart-tuin en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex.



Toegang en oversteekplaatsen

Het voorplein verleent toegang tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de tuin Massart en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex. Ter hoogte van de Albert Meunierstraat en de Hugo Van der Goeslaan wordt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta uitgerust met beveiligde oversteekplaatsen. De tram- en bushaltes bevinden zich in de buurt hiervan.



Parkeerplaatsen en verkeersruimten

De noordzijde van het voorplein omvat de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Aan het stadion van Oudergem en tegenover het ADEPS-sportcomplex komen er tram- en bushaltes.

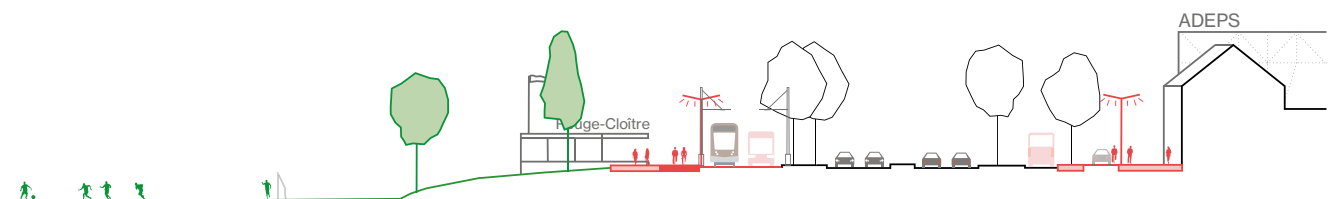
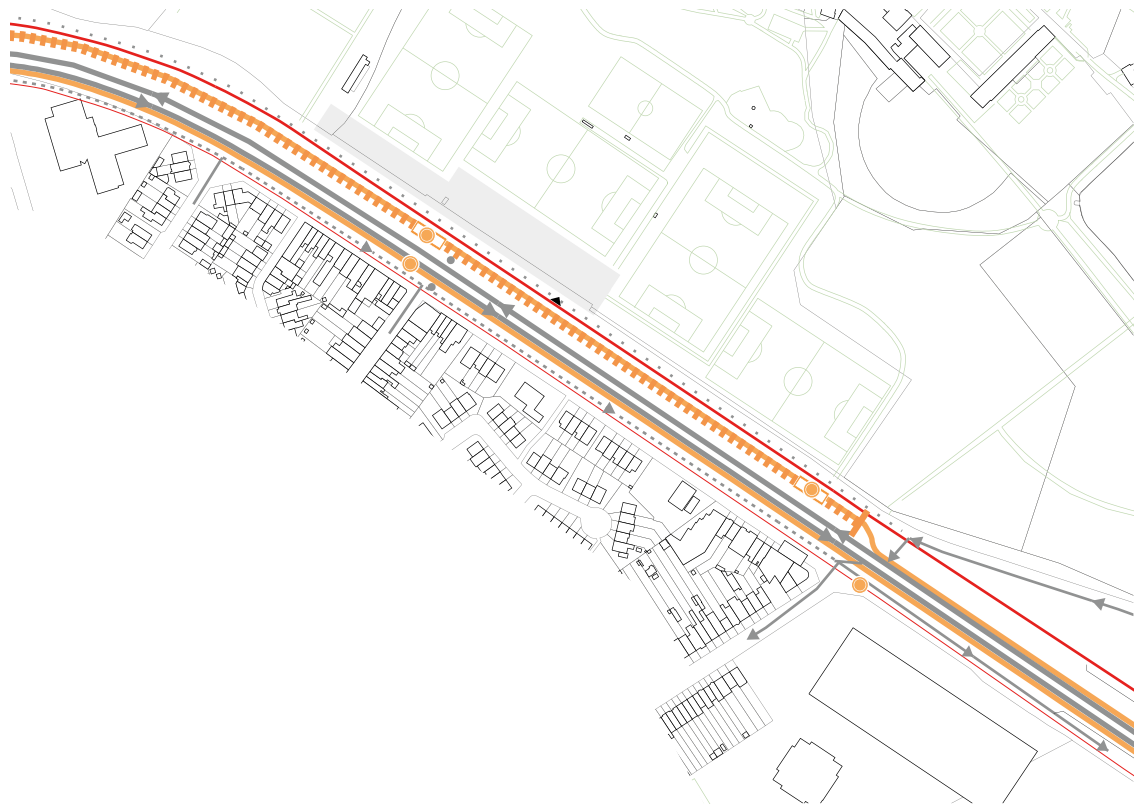
Aan de noordzijde is een berijdbare weg voorzien voor de voertuigen van de hulpdiensten en de leveranciers. Deze weg wordt gedeeld met de as voor actieve weggebruikers.

Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. De weg vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers.

Aan deze zijde van de boulevard is parkeren op de openbare weg toegestaan.

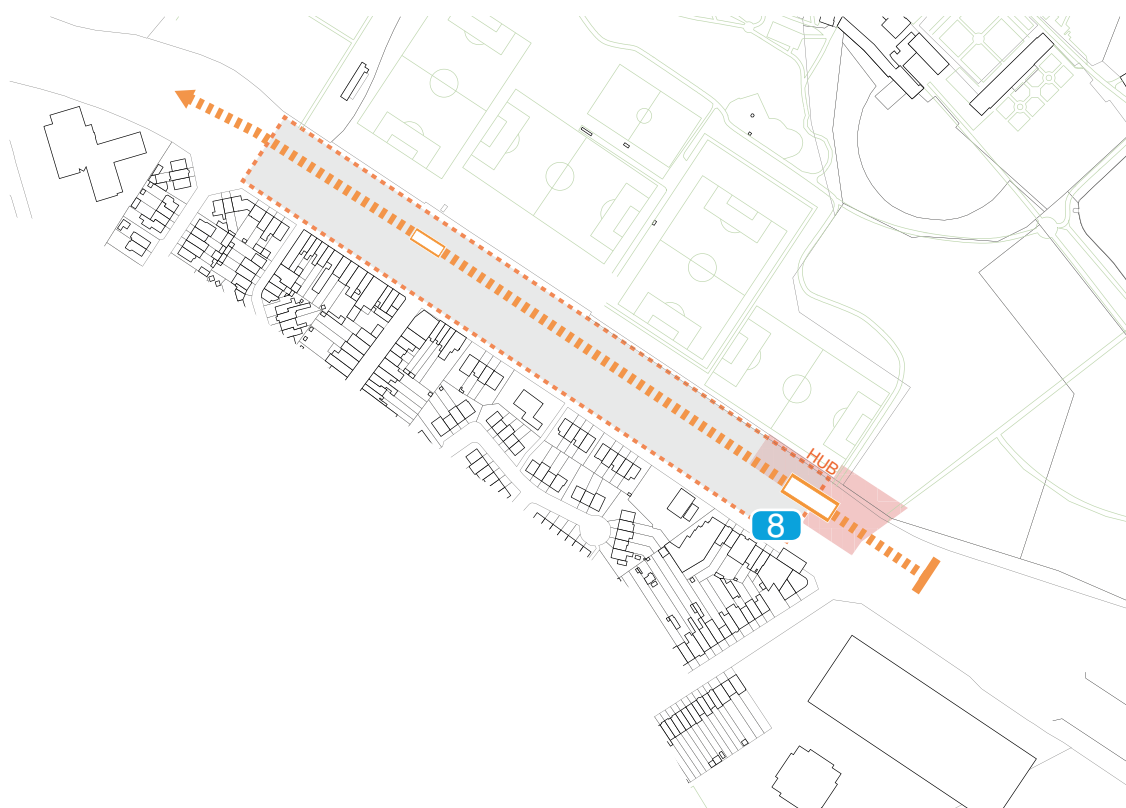
Voor het ADEPS-sportcomplex kan een kiss-and-ridezone worden ingericht.

Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.



Eindhalthes van de twee tramlijnen 8

De noordelijke zijde omvat ook de eindhaltes van de twee lijnen 8 tegenover het ADEPS-sportcomplex. Die worden geïntegreerd in de inrichting van de publieke ruimte, beperken de conflicten en garanderen de voormelde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers. Bij de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen moet rekening worden gehouden met de inrichting van het Recypark, die mogelijk moet blijven.



Mobiliteitsknooppunt

Een mobiliteitsknooppunt wordt ingericht onder de bedding van de wegen en het voorplein. Het beantwoordt aan de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie (1.c.3.1) en maakt het ook mogelijk op een gedeelde manier te voorzien in de parkeerbehoeften van met name het ADEPS-sportcomplex en het stadion van Oudergem.

De inritten worden ingericht direct vanaf de grootstedelijke weg Leonard-Delta zonder de voor actieve weggebruikers bedoelde publieke ruimtes te onderbreken. Ze volstaan om een goede werking te garanderen.

De in- en uitritten van het mobiliteitsknooppunt voor actieve weggebruikers bevinden zich nabij de tram- en bushaltes en de oversteekplaatsen van de grootstedelijke weg.

Het mobiliteitsknooppunt biedt met name de volgende diensten aan, die in een aanvullende studie nader moeten worden gespecificeerd:

- › P&R (parkeerplaatsen);
- › parkeerplaatsen die zijn voorbehouden aan deelvoertuigen;
- › beveiligde fietsparkeerplaatsen;
- › zones voor carpoolen;
- › drop-offzones voor free-floating deelvoertuigen;
- › haltes voor intergewestelijke expresbussen;
- › andere tools voor dienstverlenende mobiliteit.

Recypark

Het gewestelijke Recypark blijft bestaan.

De naaste omgeving ervan wordt landschappelijk ingericht en valoriseert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud door een sterk vegetatiepatroon. Bij de inrichting van het Recypark moet rekening worden gehouden met de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen, die mogelijk moet blijven.

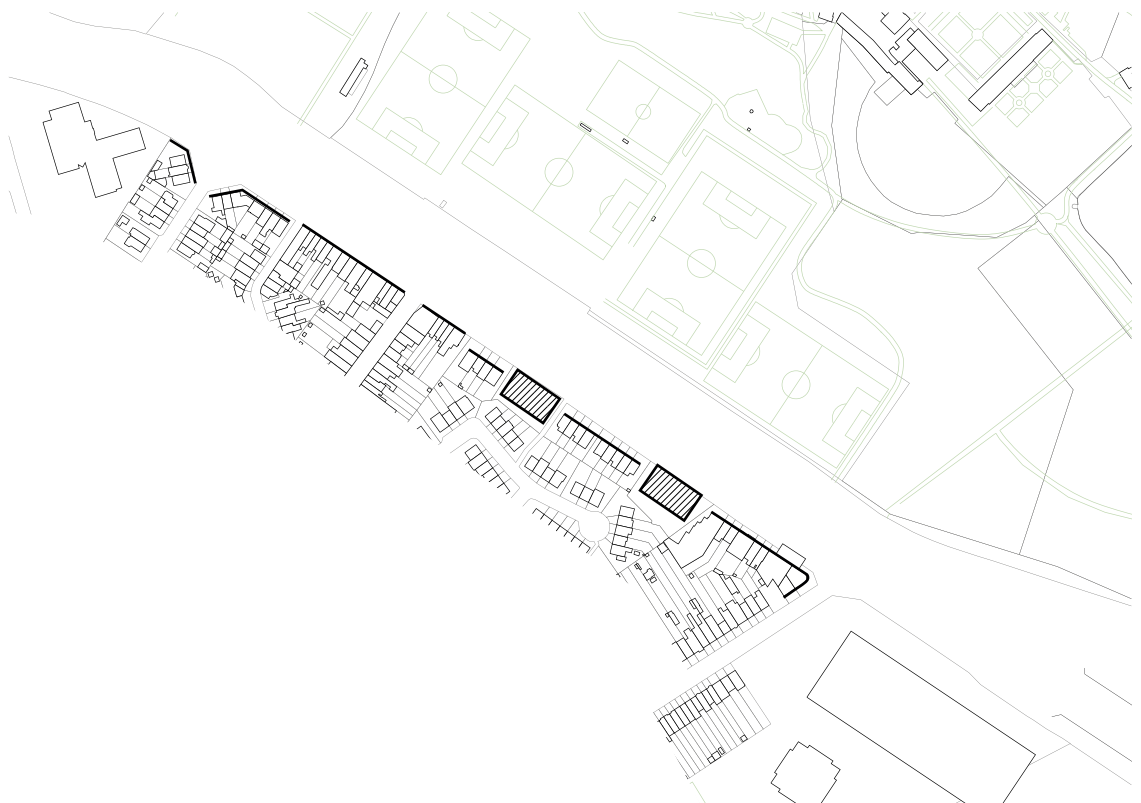


Bouwstrook

De illustratie preciseert de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De bebouwde gehelen hebben een programma van buurthandels op de begane grond en woningen op de verdiepingen.

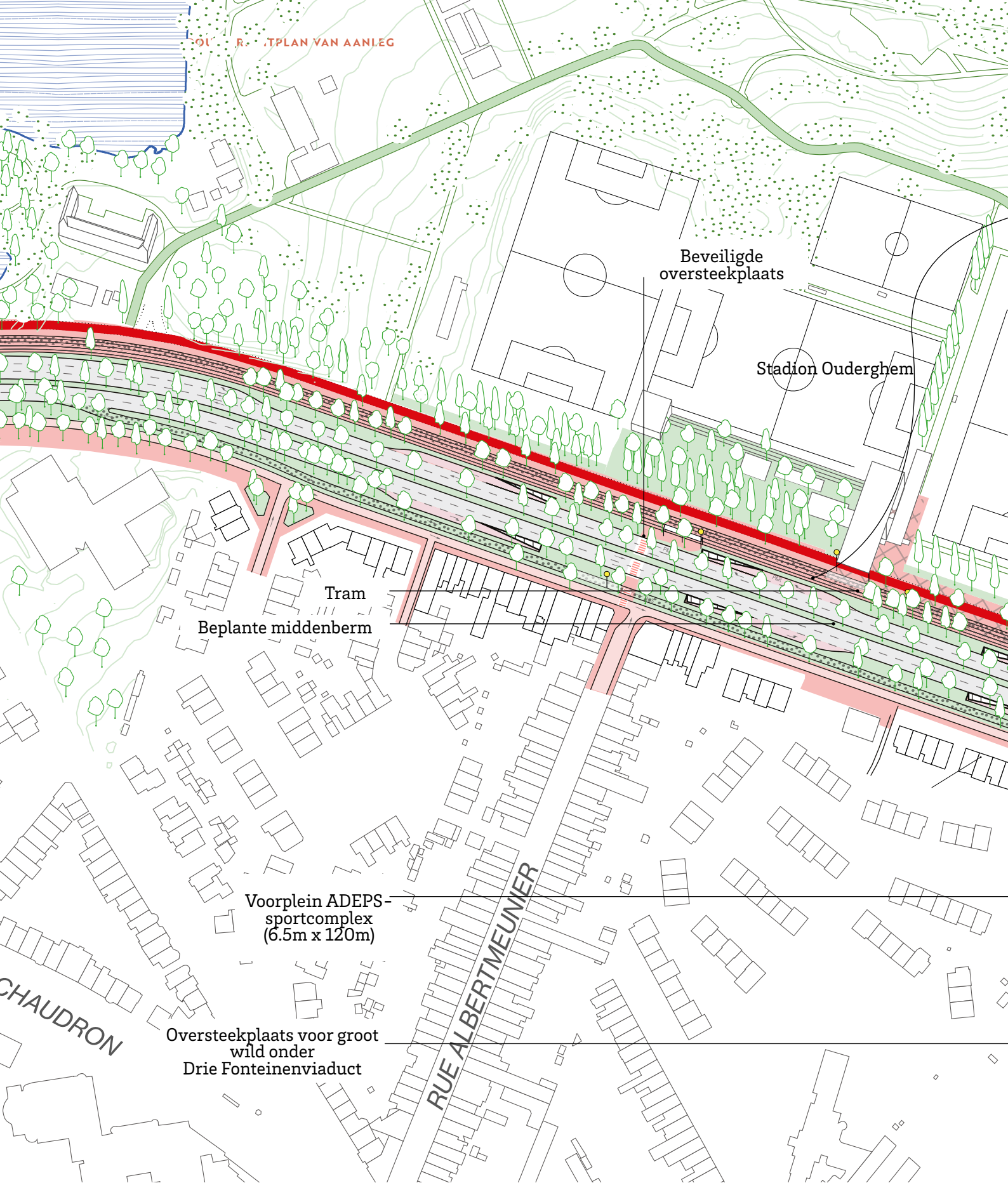
Actieve gevels en toegangen

Rekening houdend met de aanwezigheid van voor het publiek toegankelijke programma's op de begane grond, worden de gevels van de nieuwe gebouwen geactiveerd en afgestemd op de publieke ruimte. Deze actieve gevels omvatten de toegangen tot de buurthandels en de woningen aan de zijde van de Transvaalstraat en tot de voorziening voor het stadion van Oudergem aan de zijde van het Rood Klooster.





↑ Illustratie van de boulevard tussen ADEPS en het stadion van Oudergem.



Beveiligde oversteeplaats

Stadion Ouderghem

Tram
Beplante middenberm

Voorplein ADEPS-sportcomplex
(6.5m x 120m)

Oversteekplaats voor groot wild onder
Drie Fonteinenviaduct

RUE ALBERT MEUNIER

CHAUDRON

AVE

UITDAGINGEN:

- › De overstee van een natuurlijke site valoriseren
- › De toegang tot publieke voorzieningen versterken
- › De overstee van de infrastructuur begeleiden om de bestaande wijken te verbinden met de grote landschappelijke entiteiten
- › Ervoor zorgen dat groot wild kan oversteken onder het Drie Fonteinenviaduct

Rood Klooster



Toegangshelling naar het mobiliteitsknooppunt

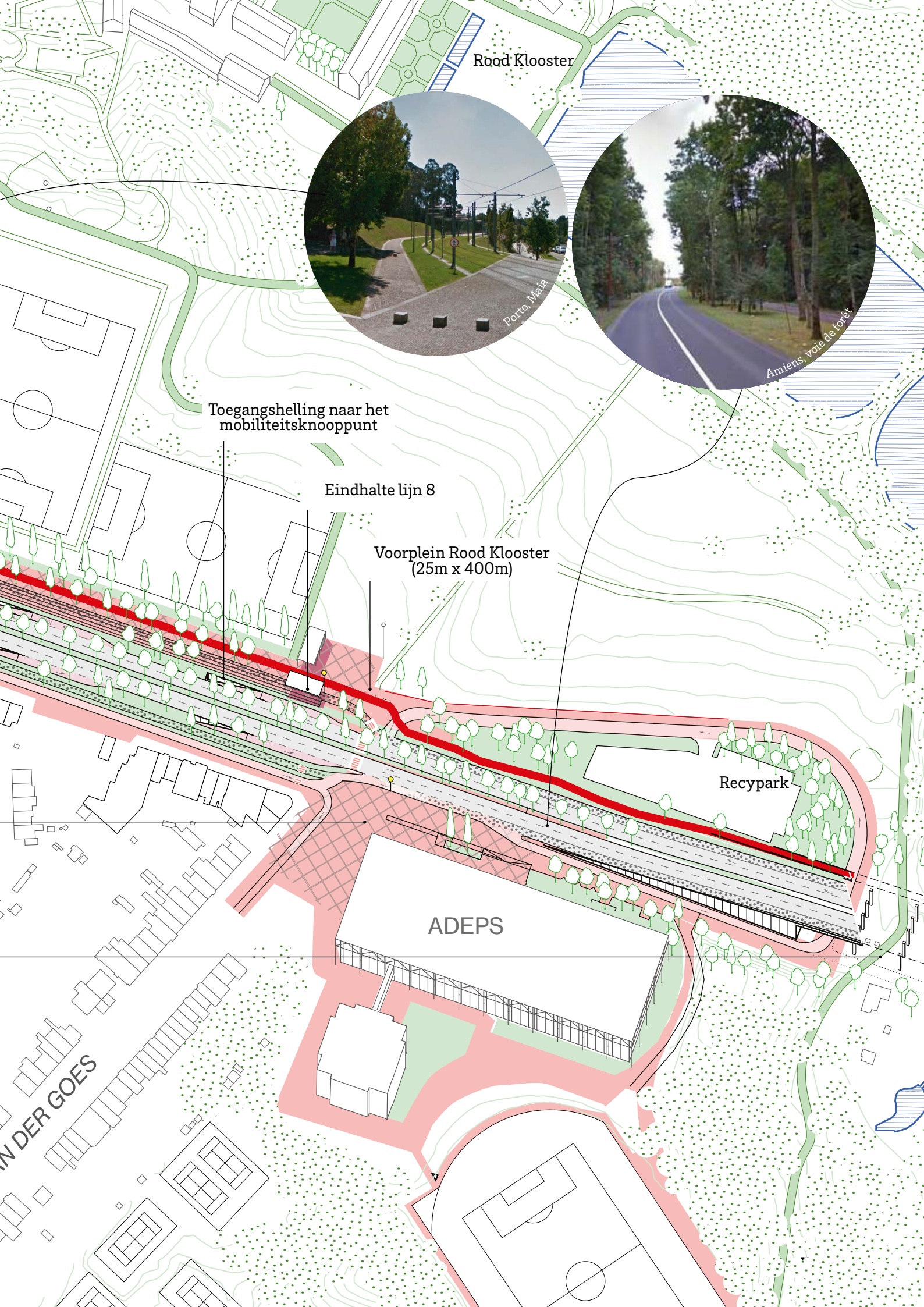
Eindhalte lijn 8

Voorplein Rood Klooster (25m x 400m)

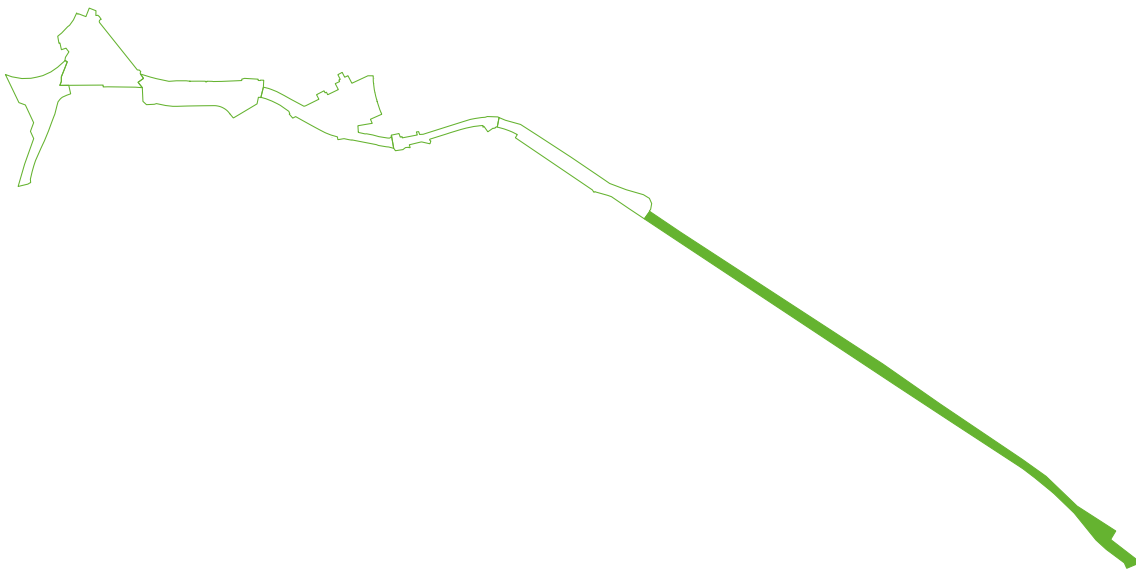
Recypark

ADEPS

IN DER GOES



2.7. SITE 7: ZONIËNWOU



De herkwalificatie van de weginfrastructuur

Die bestemd is als structurerende ruimte, tot aan het Leonardkruispunt en Jesus-Eik wordt aanbevolen in het RPA. Deze herkwalificatie omvat twee aspecten:

- › (1) Groenaanleg: de oversteek van een natuurlijke site valoriseren

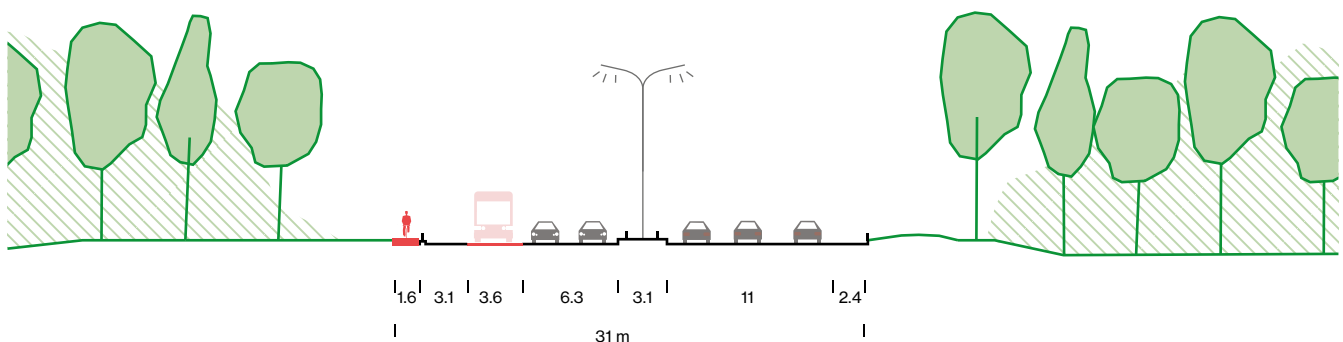
De stadsboulevard wordt onder handen genomen op het stuk dat het Zoniënwoud doorkruist, van ADEPS naar Jesus-Eik, om de oversteek van een groene en landschappelijke omgeving te valoriseren. Het profiel wordt aangepast om doorlopende ruimten vrij te maken voor beplantingen tussen de twee rijrichtingen en de as voor actieve weggebruikers. Die wordt bij voorkeur ontwikkeld aan de noordelijke zijde, waarop deze in ieder geval harmonieus moet aansluiten ter hoogte van ADEPS. Deze inrichtingen respecteren de huidige grondinname van de infrastructuur en geven dit deel het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. De bedoeling is om de beleving van de weggebruikers aanzienlijk te optimaliseren. Zij kunnen genieten van een landschappelijke, met bomen begroeide omgeving die de overgang markeert tussen de Ring en de E411 en de Oudergemse stadswijken.

- › (2) Inrichting voor de openbare en actieve mobiliteit en controle van de doorstroming op de stadsboulevard.

Op het weggedeelte ADEPS-Leonardkruispunt omvat de herkwalificatie van de infrastructuur eigen beddingen voor de bussen die het Gewest in- en uitrijden en de inrichting van een brede en beveiligde infrastructuur voor actieve weggebruikers en specifiek voor een intergewestelijke fietsroute (minimaal 4,5 m breed).

Op dit deel worden de breedte van de veiligheidszones en de snelheid van het verkeer beperkt waardoor de geluids- en andere hinder beperkt blijven.

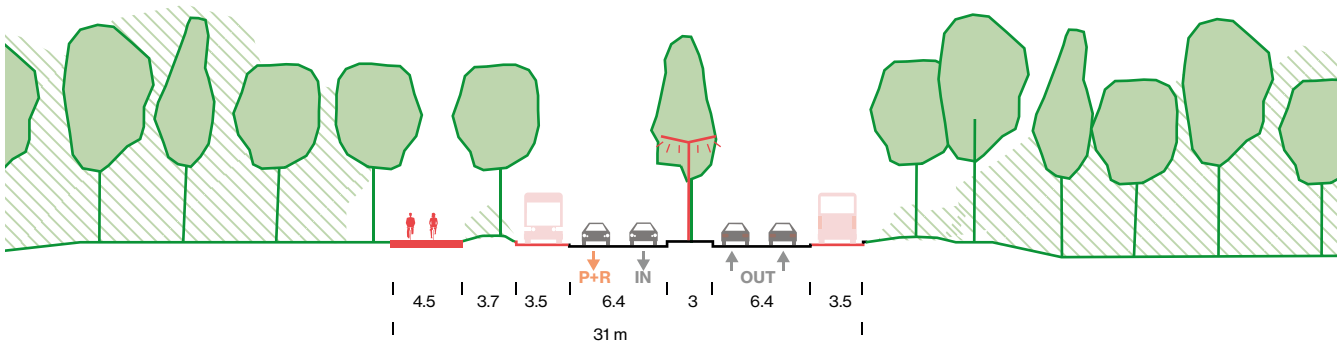
Aan de stadstoegang worden de twee rijstroken aangepast om enerzijds de vlotheid van het verkeer op de hele boulevard niet in het gedrang te brengen en anderzijds het gebruik van het mobiliteitsknooppunt en de modal shift te bevorderen. Een van de twee rijstroken wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar het mobiliteitsknooppunt begeven, de andere is bestemd voor de gebruikers die de stad willen inrijden.



↑ Huidig typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt



↑ Illustratie van destadsboulevard ten hoogte van het Zoniënwood kijkend naar het Leonardkruispunt



↑ Aanbevolen typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt

Ecologische verbindingzones

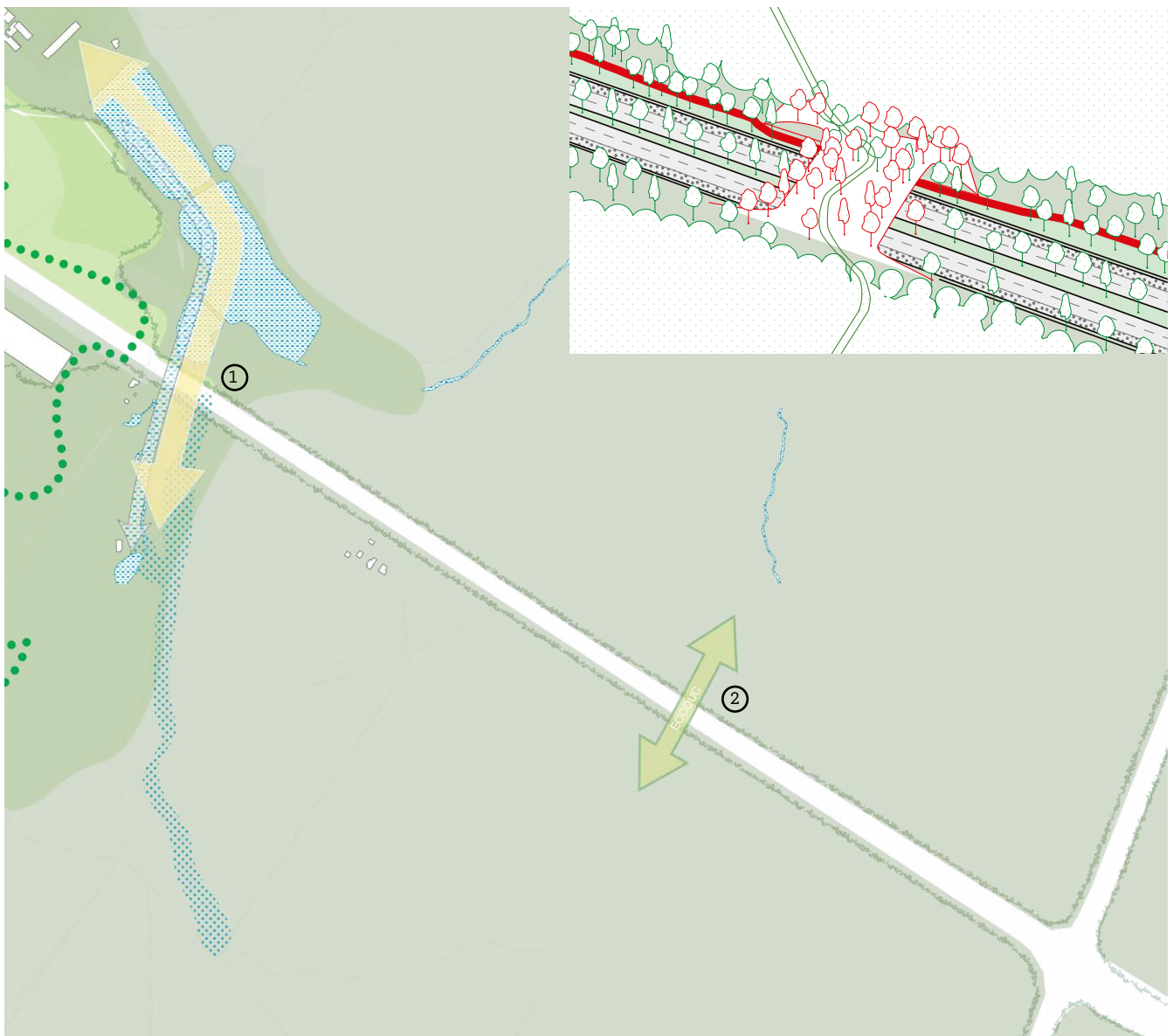
In het RPA wordt aanbevolen minstens twee ecologische verbindingzones te creëren:

➤ Onder het Drie Fonteinenviaduct (1)

De creatie van een mobiliteitsknooppunt onder de weginfrastructuur maakt de ruimte vrij onder het Drie Fonteinenviaduct die nu dient als parkeerruimte. In het RPA gaat de voorkeur naar een landschappelijke behandeling die de creatie van een ecologische verbindingzone aan weerszijden van de weginfrastructuur mogelijk maakt. Deze zone kan ook de realisatie omvatten van een bezinkingsvijver (in de vorm van een bufferbekken, of een lagunegebied) voor een duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water van het viaduct.


➤ Tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt (2)

Het RPA pleit voor de inrichting van een oversteekplaats voor groot wild aan weerszijden van de weginfrastructuur, om een ecologische verbindingzone te creëren in het hart van het Zoniënwood. De inrichting van een ecoduct krijgt de voorkeur aangezien dit de oversteek van het Zoniënwood ook visueel zichtbaar maakt.



















↑ Schema locatie van de ecologische verbindingzones (indicatieve plaats van het ecoduct)










LEGENDE

 Betrokken perimeter









Mobiliteit

-  Hoofdweg
2 rijstroken
-  Secundaire weg
-  Doodlopende gedeelde ruimte
-  Gedeelde ruimte
-  Intersectie met
verkeerslichten
Metrolijn, Tramlijn
-  Tramlijn
-  Buslijn
-  Intermodaal punt
-  Toegang naar de MIVB-stelplaats
-  Tweerichtingsfietspad
-  Eenrichtingsfietspad
-  Mobiliteitsknooppunt (P+R)
-  Bushalte
-  Treinstation
-  Metrohalte
-  Tramhalte









Publieke Ruimte

-  Park
-  Bewoonde parken, diffuse natuur
-  Plein
-  Voorplein
-  Publieke ruimte
-  Watergebonden biotoop
-  Verbinding actieve modi
-  Continuïteit groen
netwerk
-  Continuïteit blauw
netwerk
-  Oversteken door
metrostation
-  Zichtpunt




Landschap

-  Topografie van de valleien
-  Woud
-  Privétuinen
-  Overstromingsrisico
-  Perimeter Natura 2000
-  Landschappelijke
continuïteit
-  Ecoduct
-  Continuïteit blauw
netwerk

Ontwikkelingen

-  Stadsontwikkeling
-  Stadsontwikkeling met bouwfront
-  Stadsontwikkeling met onbepaald
bouwfront
-  Vrij ingeplante stadsontwikkeling
-  Verschil van bouwhoogten
-  Landschappelijk herkenningspunt
-  Lint van actieve gevels en toegangen
met bouwfront
-  Lint van actieve gevels en toegangen
met onbepaald bouwfront

Snedes

-  Toegang
-  Actieve gevel
-  Visuele verbinding



De perimeter van het verordenend luik verschilt van die van het strategisch luik. Aangezien het gaat om een mobiliteitsstrategie, moet het strategisch luik een groter grondgebied beslaan en met name de doorsteek van de E411 door het Zoniënwoud omvatten, terwijl er voor dat tracé geen verandering van de regelgeving vereist is.

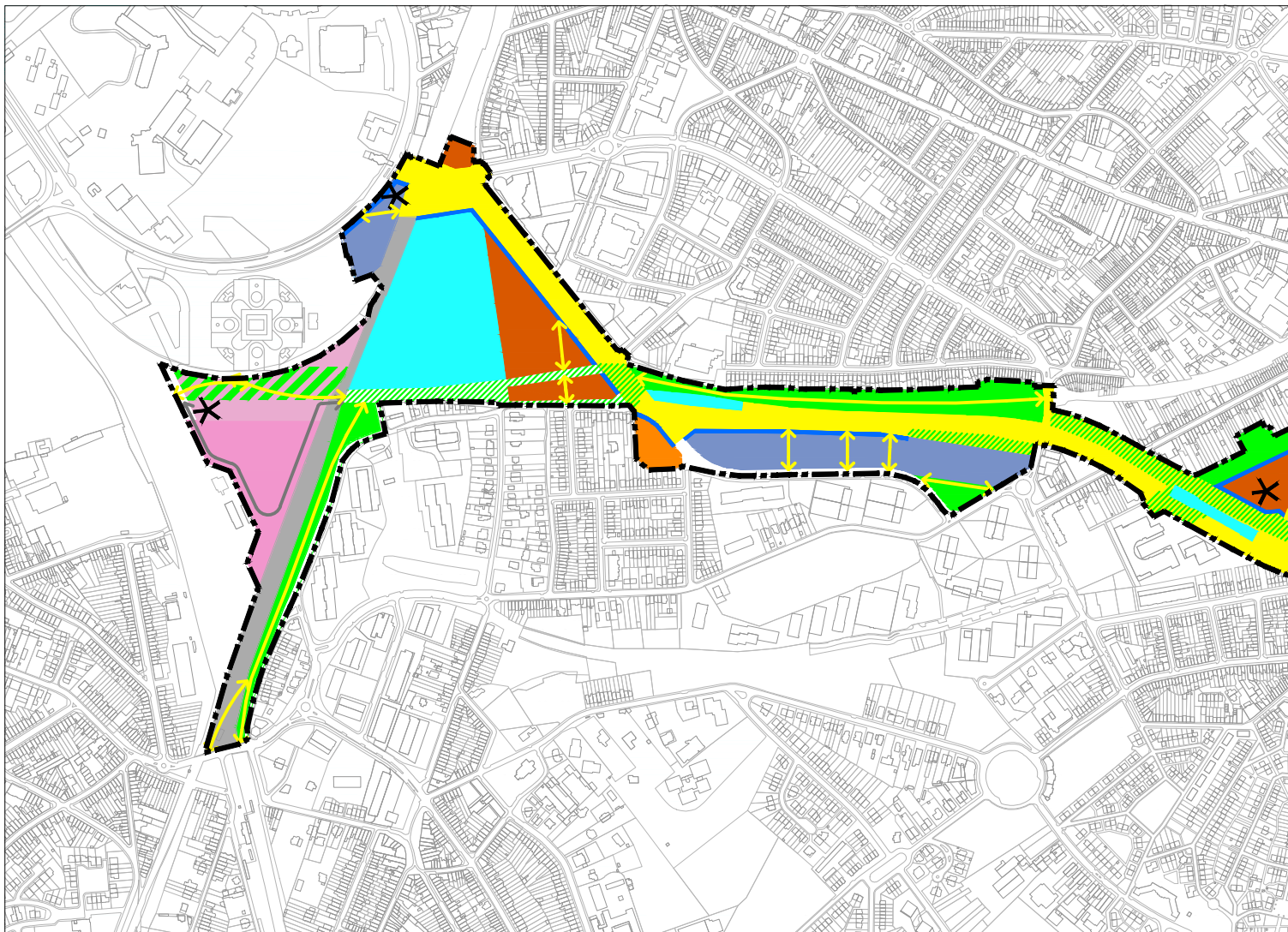
GRAFISCHE VOORSCHRIFTEN

Bestemmingsplan	190
Illustratie* - zoom site 1	192
Illustratie* - zoom site 2	194
Illustratie* - zoom site 3	196
Illustratie* - zoom site 4	198
Illustratie* - zoom site 5	200
Illustratie* - zoom site 6	202
Plan van inplanting en kenmerken van de constructies	204


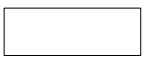


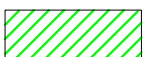














SCHRIFTELIJKE VOORSCHRIFTEN

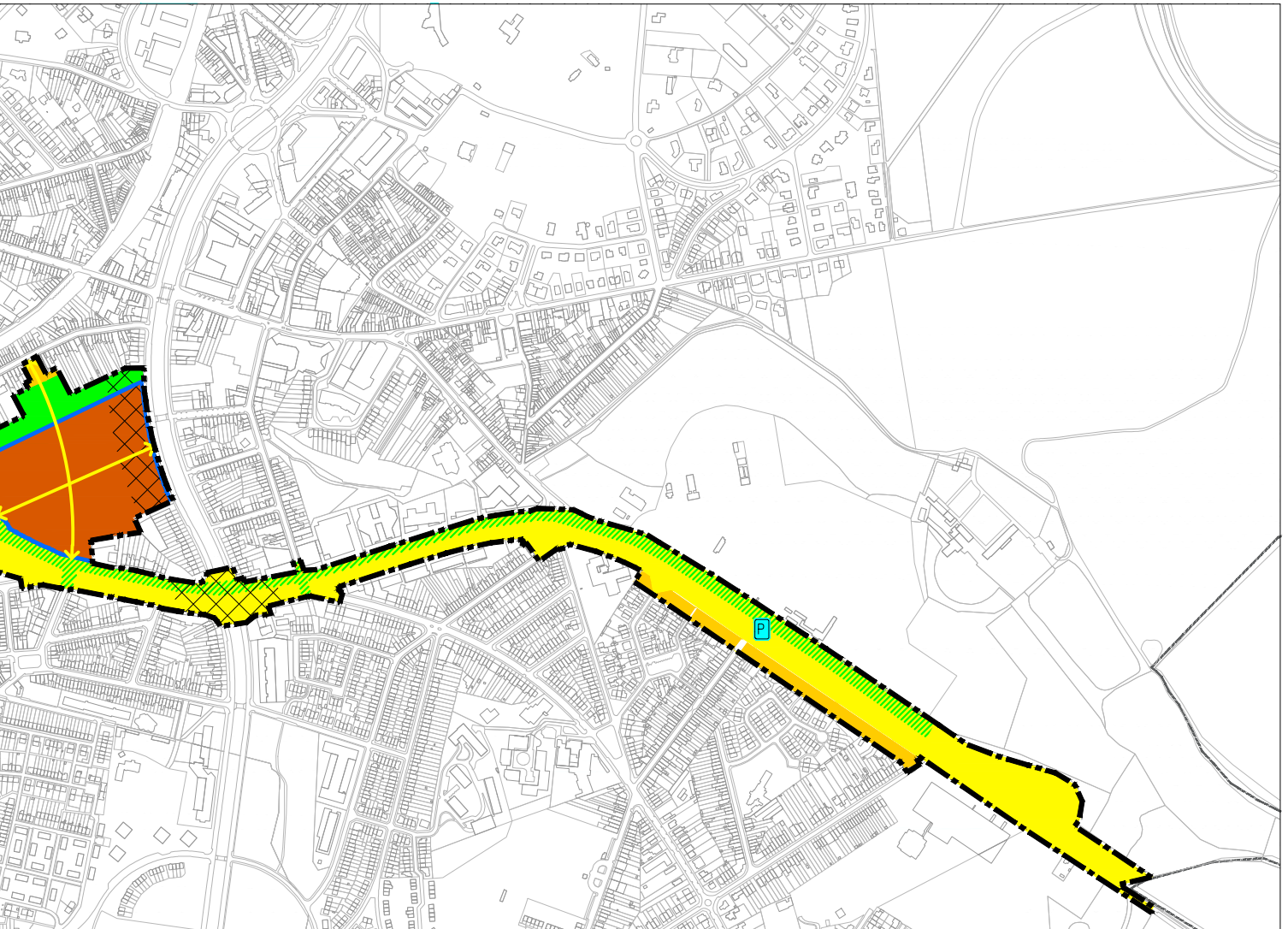
A. Algemene voorschriften	206
B. Bijzondere voorschriften betreffende de typische woongebieden van Herrmann-Debroux	208
C. Bijzondere voorschriften betreffende de gemengde gebieden van Herrmann-Debroux	209
D. Bijzondere voorschriften betreffende het gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux	211
E. Bijzondere voorschriften betreffende de andere activiteitengebieden van Herrmann-Debroux	212
F. Bijzondere voorschriften betreffende de parkgebieden van Herrmann-Debroux	215
G. Voorschriften betreffende de gebieden in overdruk van Herrmann-Debroux	216
H. Voorschriften betreffende de wegen van Herrmann-Debroux	217

BESTEMMINGSPLAN

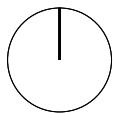


Legende

	Perimeter Herrmann-Debroux		Wegen van Herrmann-Debroux		
Bestemmingen					
Woongebieden					
	Typische woongebieden van Herrmann-Debroux		Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux		Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux
Gebieden met gemengd karakter					
	Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux		Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux		
	Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux	Groengebieden			
Industriegebieden					
	Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux		Parkgebieden van Herrmann-Debroux		Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux
Andere activiteitengebieden					
	Administratiegebieden van Herrmann-Debroux	Aanvullende voorschriften			Overstapparking Herrmann-Debroux
	Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux		Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux		Parkway van Herrmann-Debroux
			Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux		Wegen van de site Driehoek
			Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux		



Richtplan van aanleg Herrmann-Debroux



schaal 1/10.000



**Bestemmingsplan
Voorschriften met regelgevende waarde van het RPA**

Opgesteld door de projectauteur

ORG URBANISM & ARCHITECTURE

Koolmijnenkaai 30-34

1080 Brussel

info@orgpermod.com

www.orgpermod.com

* Verwezenlijkt met Brussels UrbIS ©© -

Distribution & Copyright CIRB



Approuvé par le Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

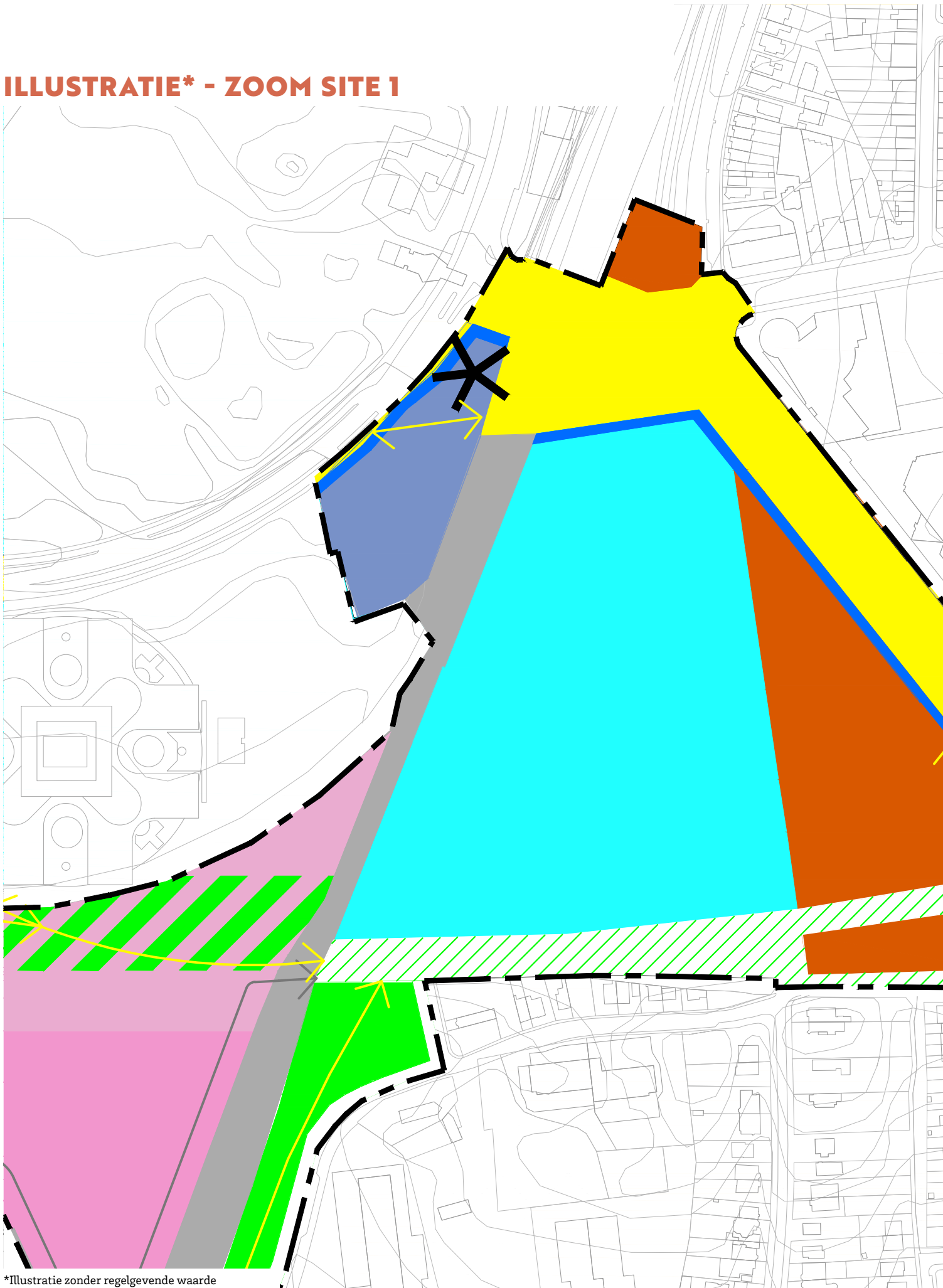
Goedgekeurd door de Regering van het Brussels
Hoofdstedelijke Gewest

Op,

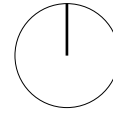
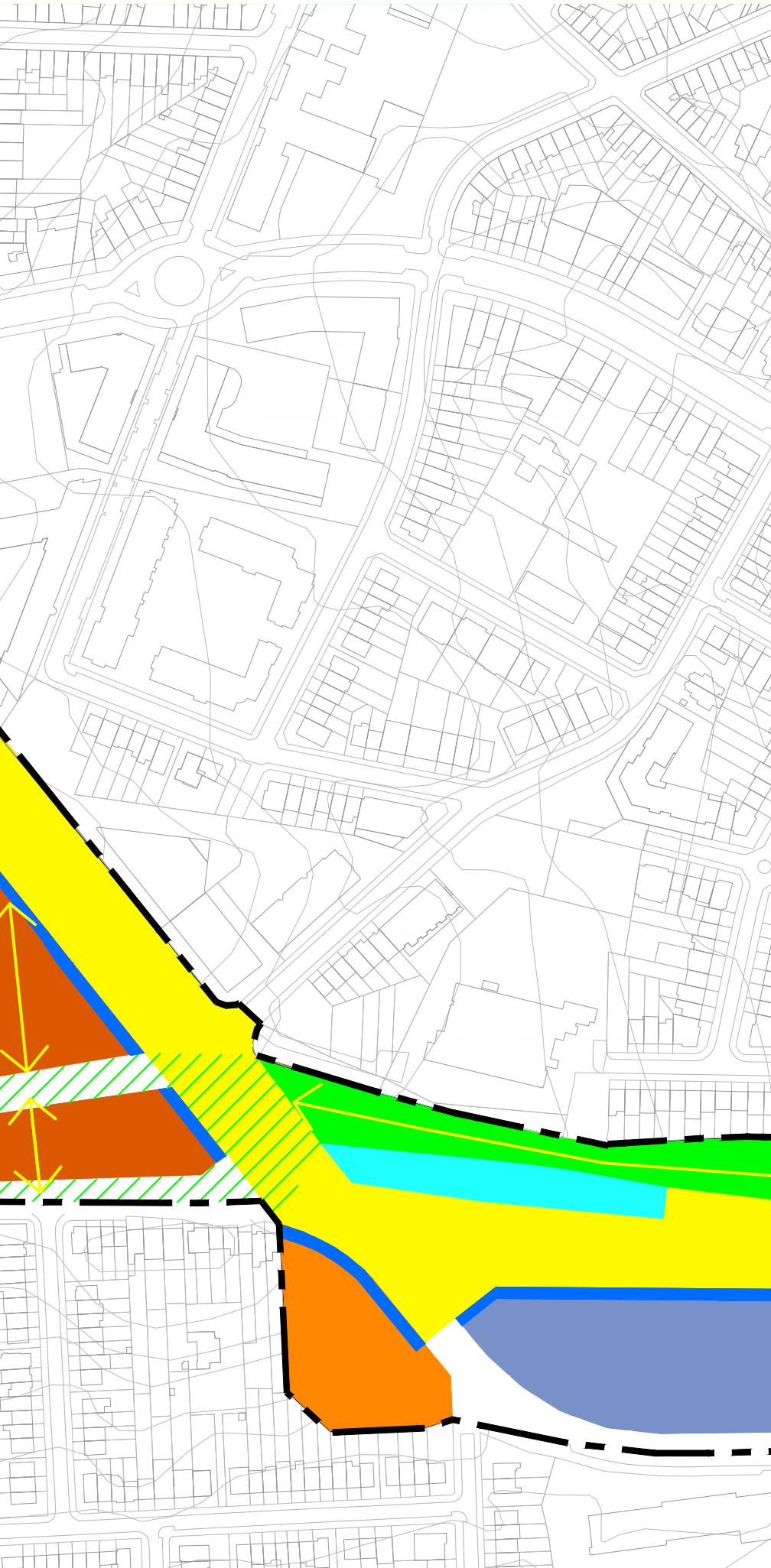
Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 1



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



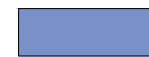
Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



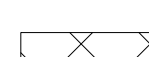
Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden

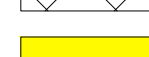


Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



Overstapparking Herrmann-Debroux



Parkway van Herrmann-Debroux

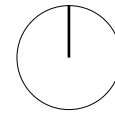
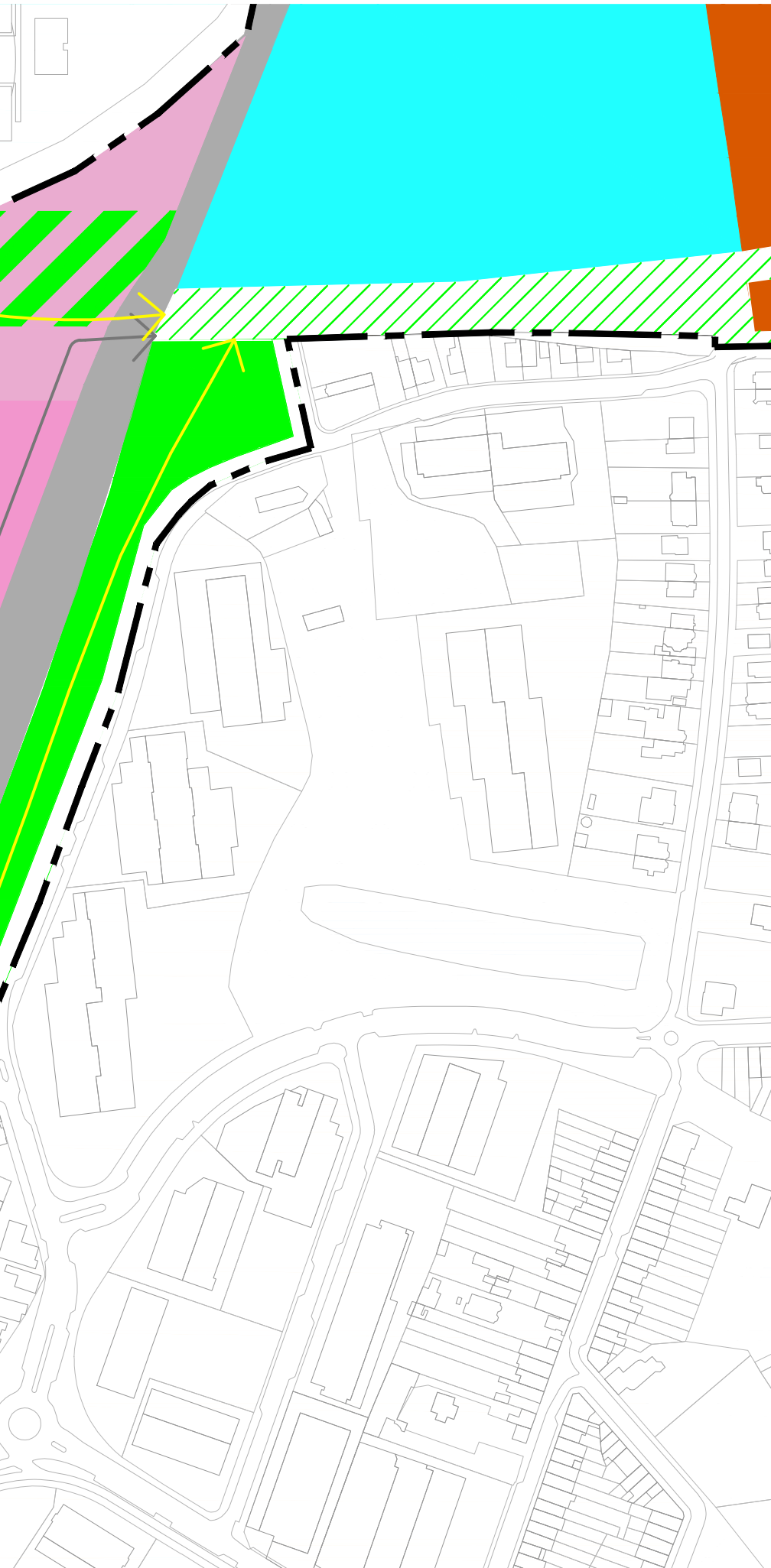


Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 2



*Illustratie zonder regelgevende waarde

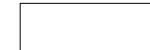


Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



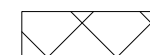
Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden



Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



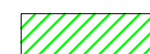
Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



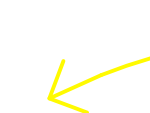
Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



Overstapparking Herrmann-Debroux



Parkway van Herrmann-Debroux

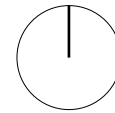
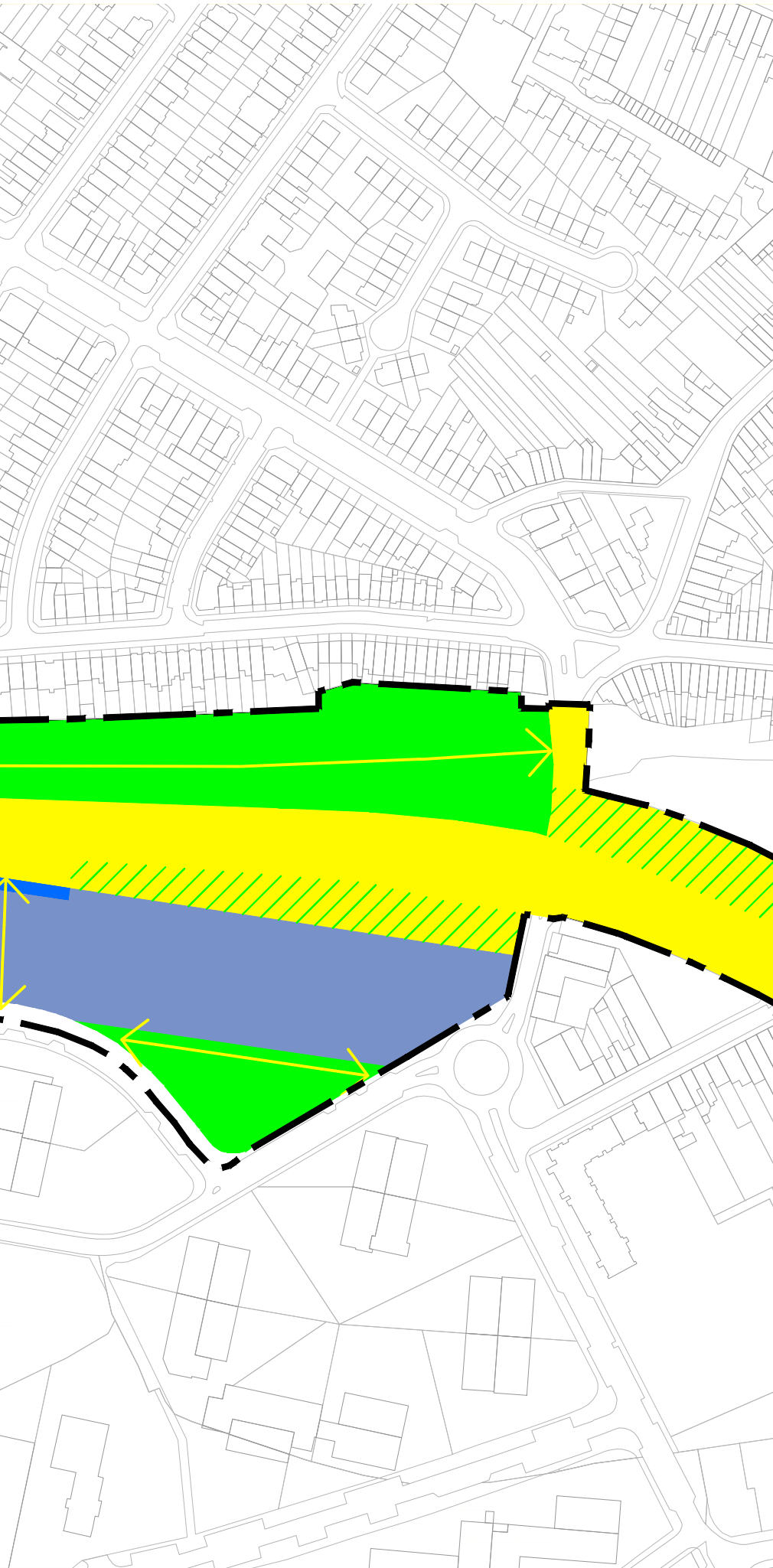


Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 3



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



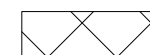
Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden



Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



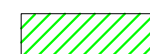
Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



Overstapparking Herrmann-Debroux

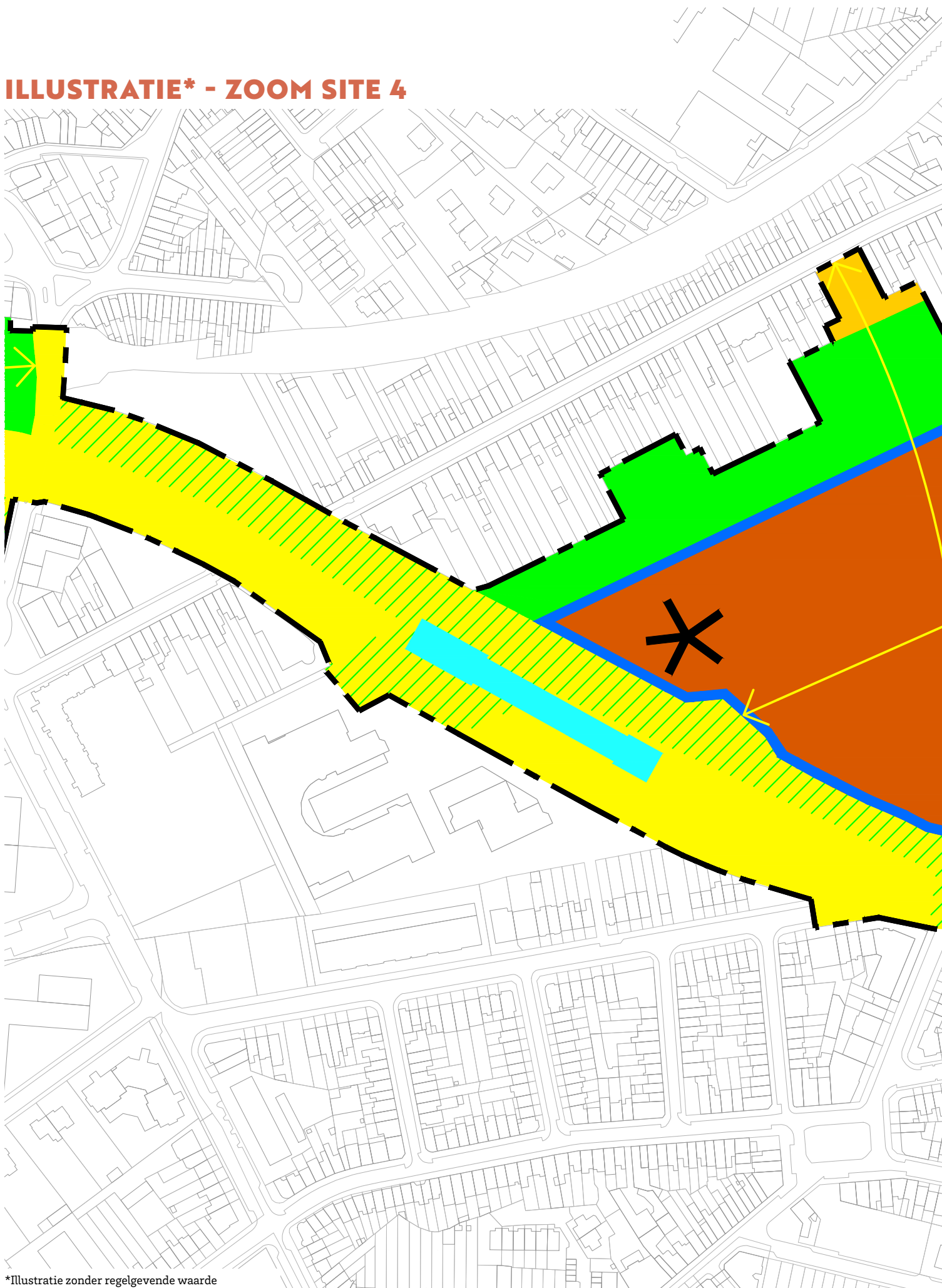


Parkway van Herrmann-Debroux

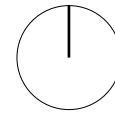
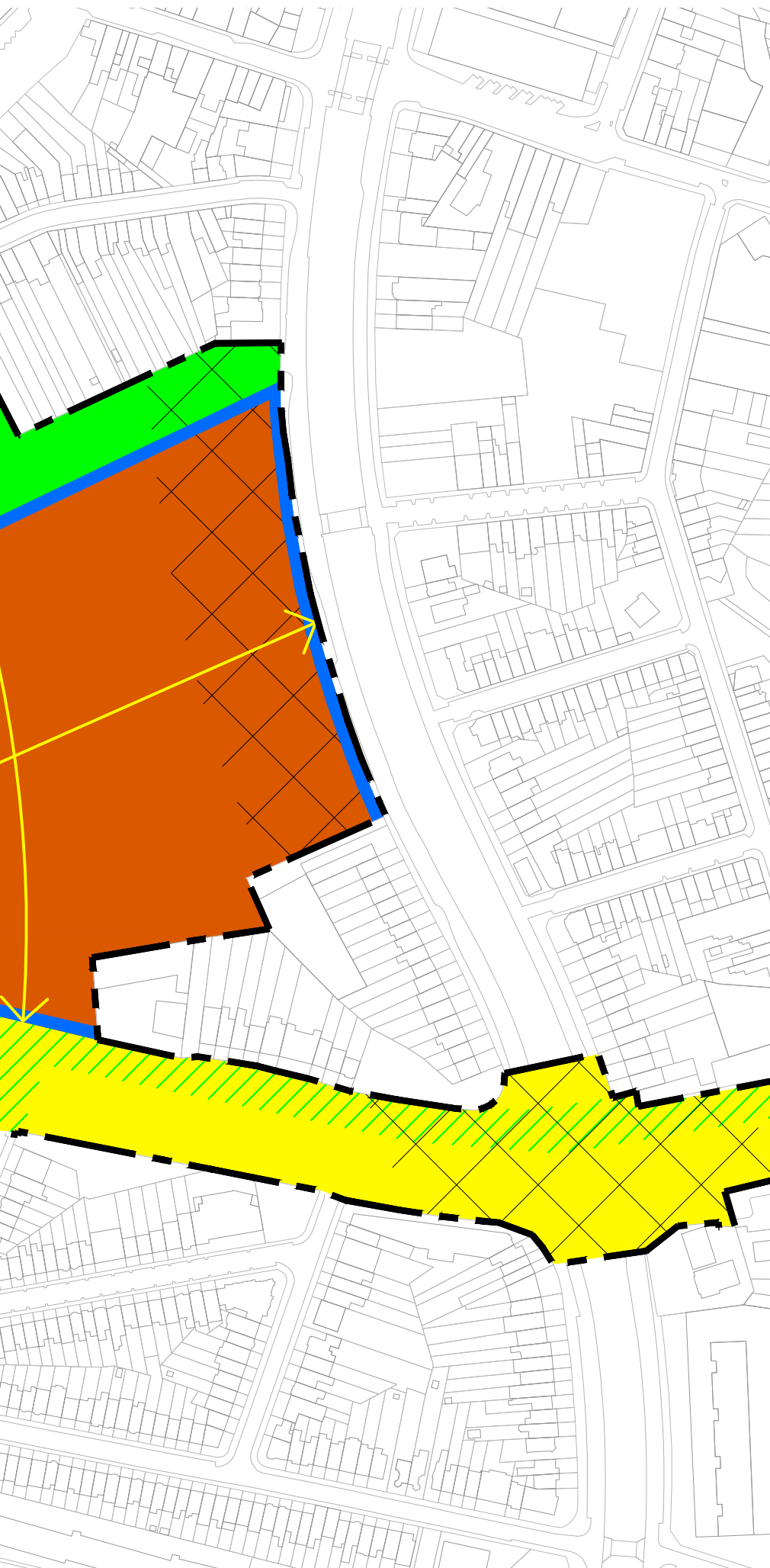


Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 4

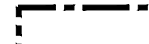


*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



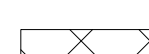
Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden



Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



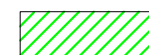
Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



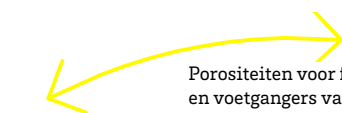
Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



Overstapparking Herrmann-Debroux

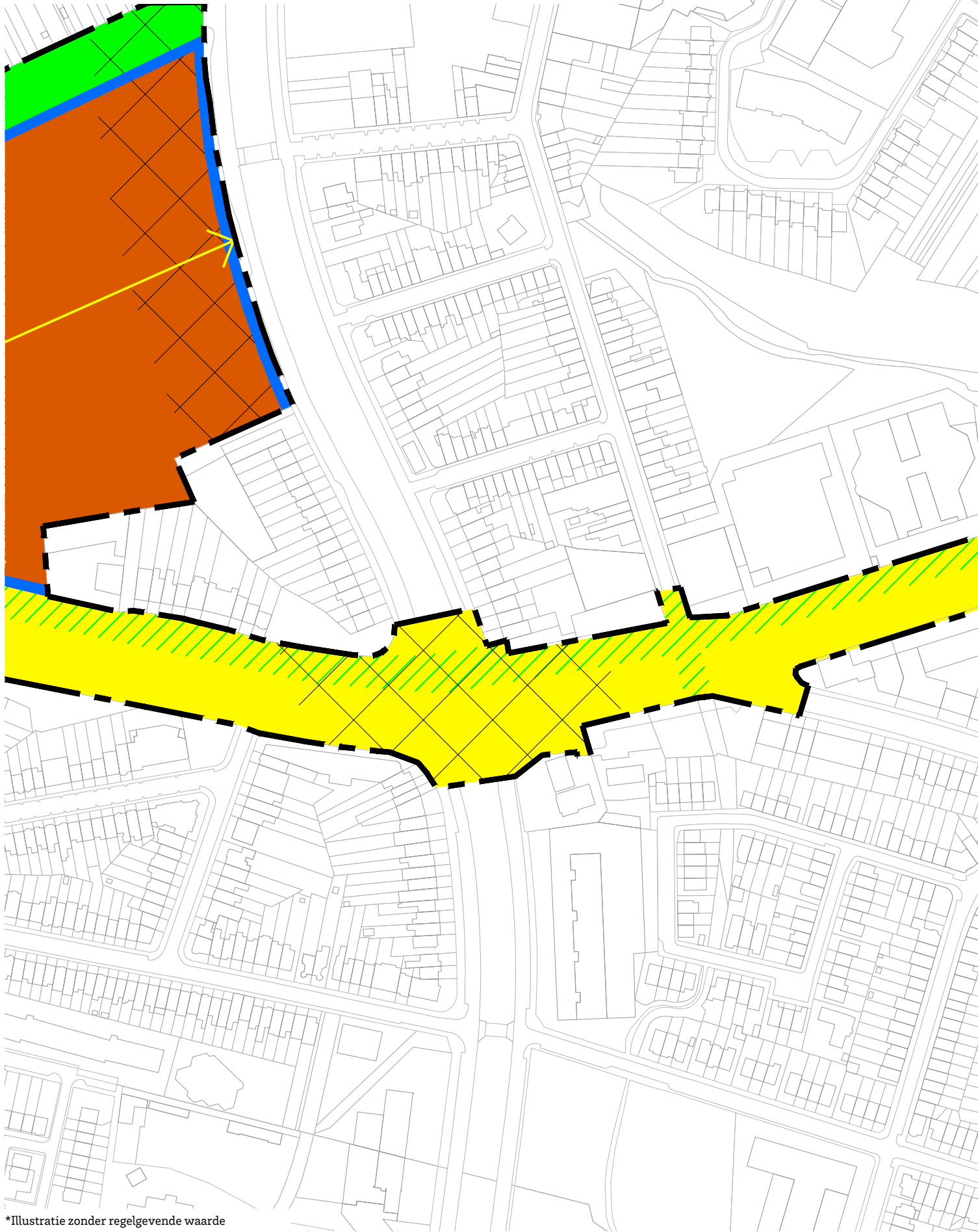


Parkway van Herrmann-Debroux

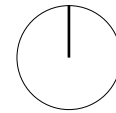
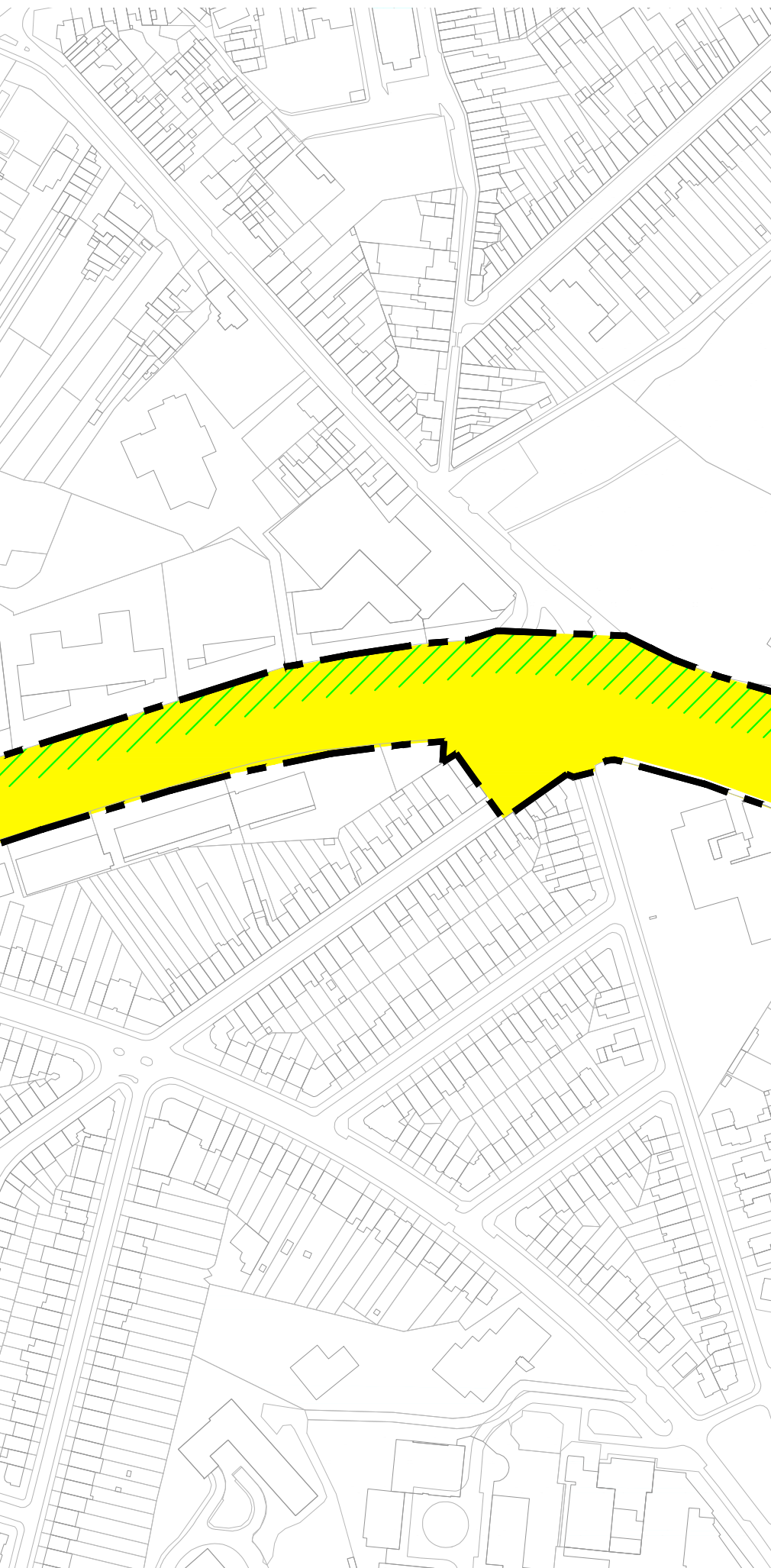


Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 5



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



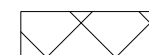
Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden



Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



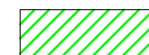
Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



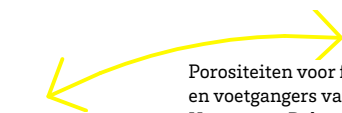
Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



Overstapparking Herrmann-Debroux



Parkway van Herrmann-Debroux

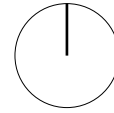


Wegen van de site Driehoek

ILLUSTRATIE* - ZOOM SITE 6



*Illustratie zonder regelgevende waarde



Legende

1/2.500



Perimeter Herrmann-Debroux



Wegen van Herrmann-Debroux

Bestemmingen

Woongebieden



Typische woongebieden van Herrmann-Debroux

Gebieden met gemengd karakter



Gemengde gebieden van Herrmann-Debroux



Sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Industriegebieden



Stedelijke industriegebieden van Herrmann-Debroux

Andere activiteitengebieden



Administratiegebieden van Herrmann-Debroux



Gebieden van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux



Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux



Spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Groengebieden



Parkgebieden van Herrmann-Debroux

Aanvullende voorschriften



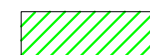
Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux



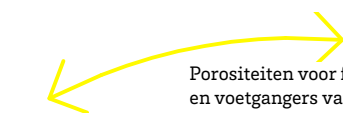
Structureerende ruimten van Herrmann-Debroux



Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux



Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux



Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux
Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux



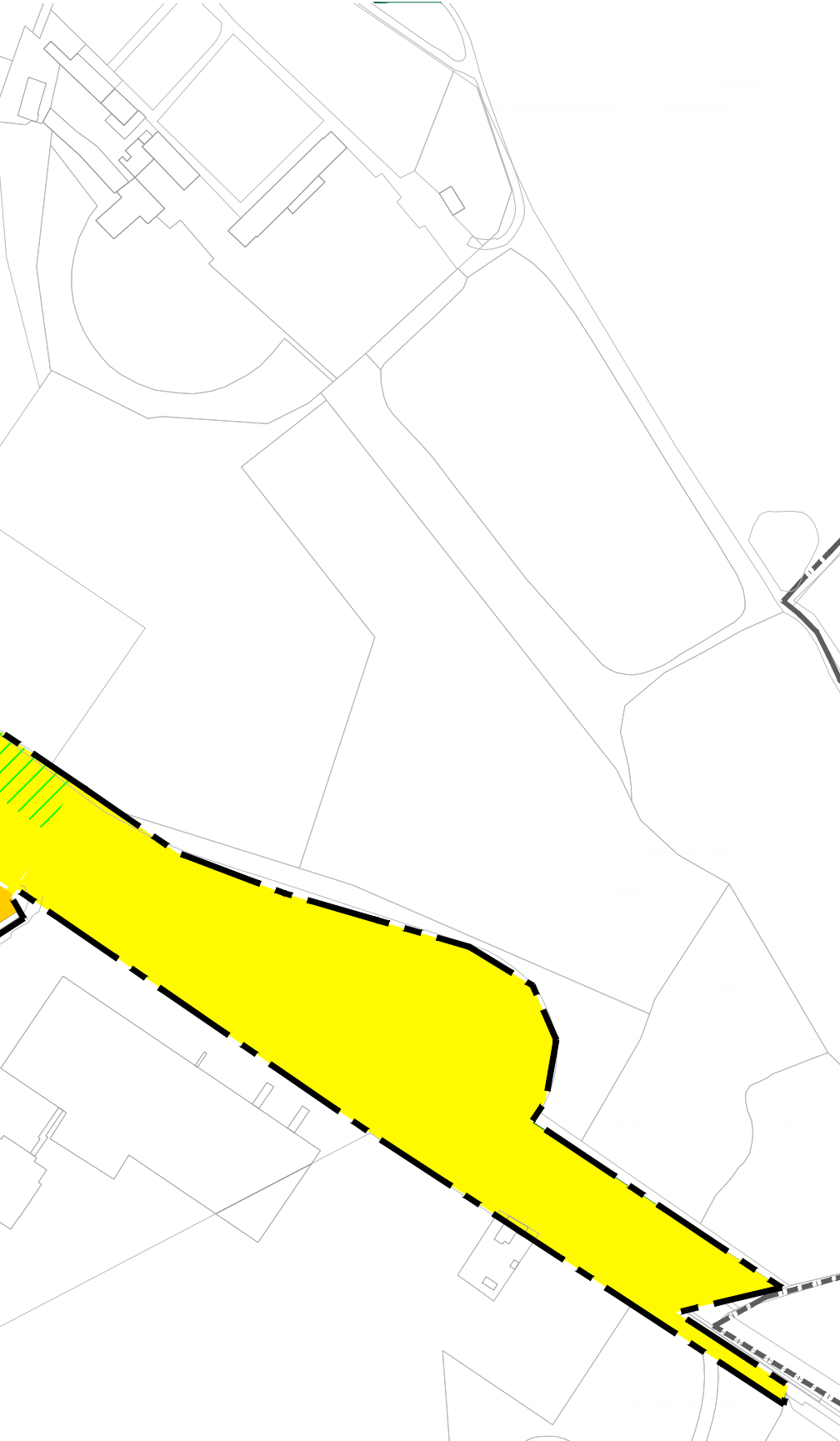
Overstapparking Herrmann-Debroux



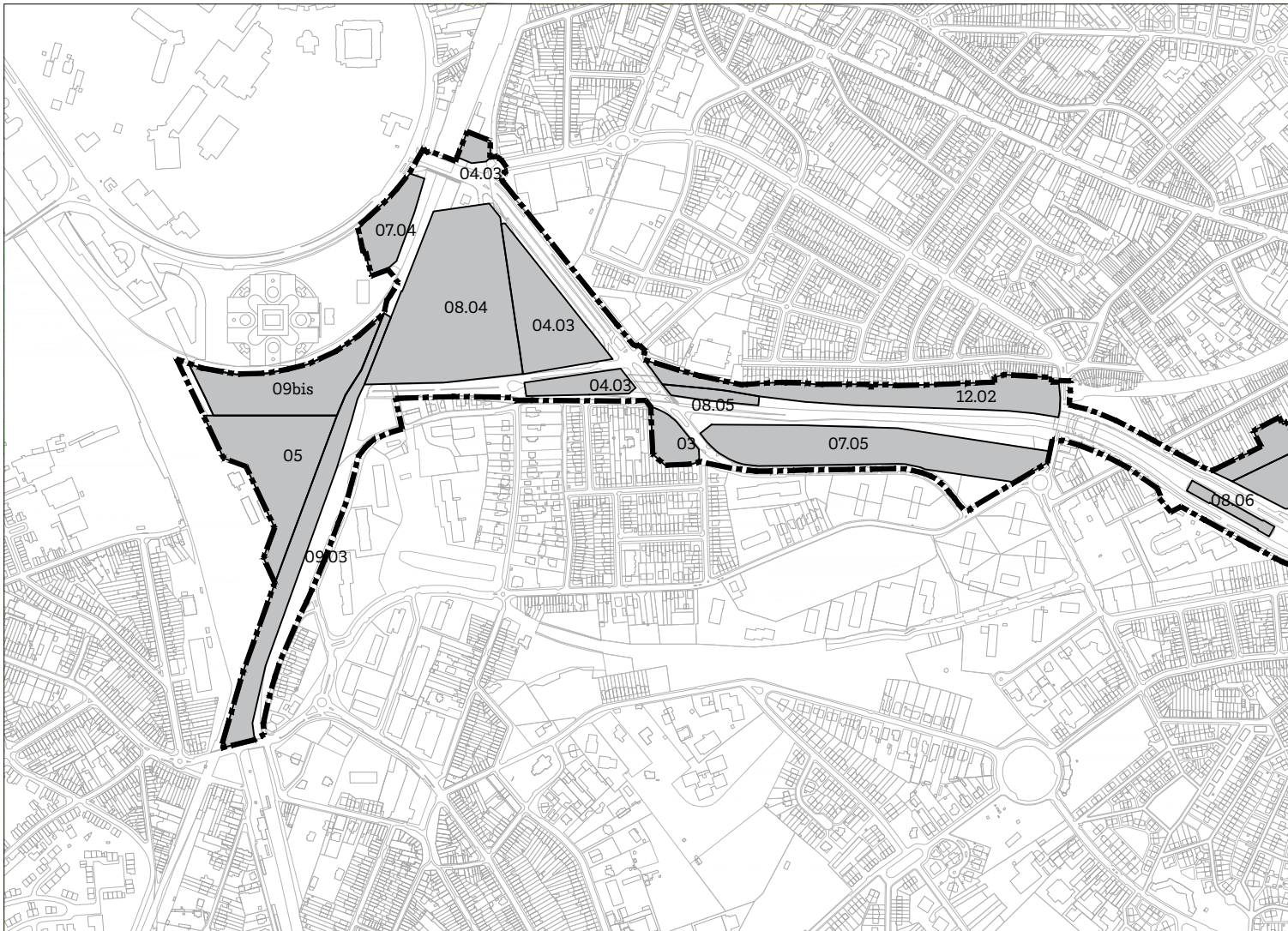
Parkway van Herrmann-Debroux



Wegen van de site Driehoek



PLAN VAN INPLANTING EN KENMERKEN VAN DE CONSTRUCTIES

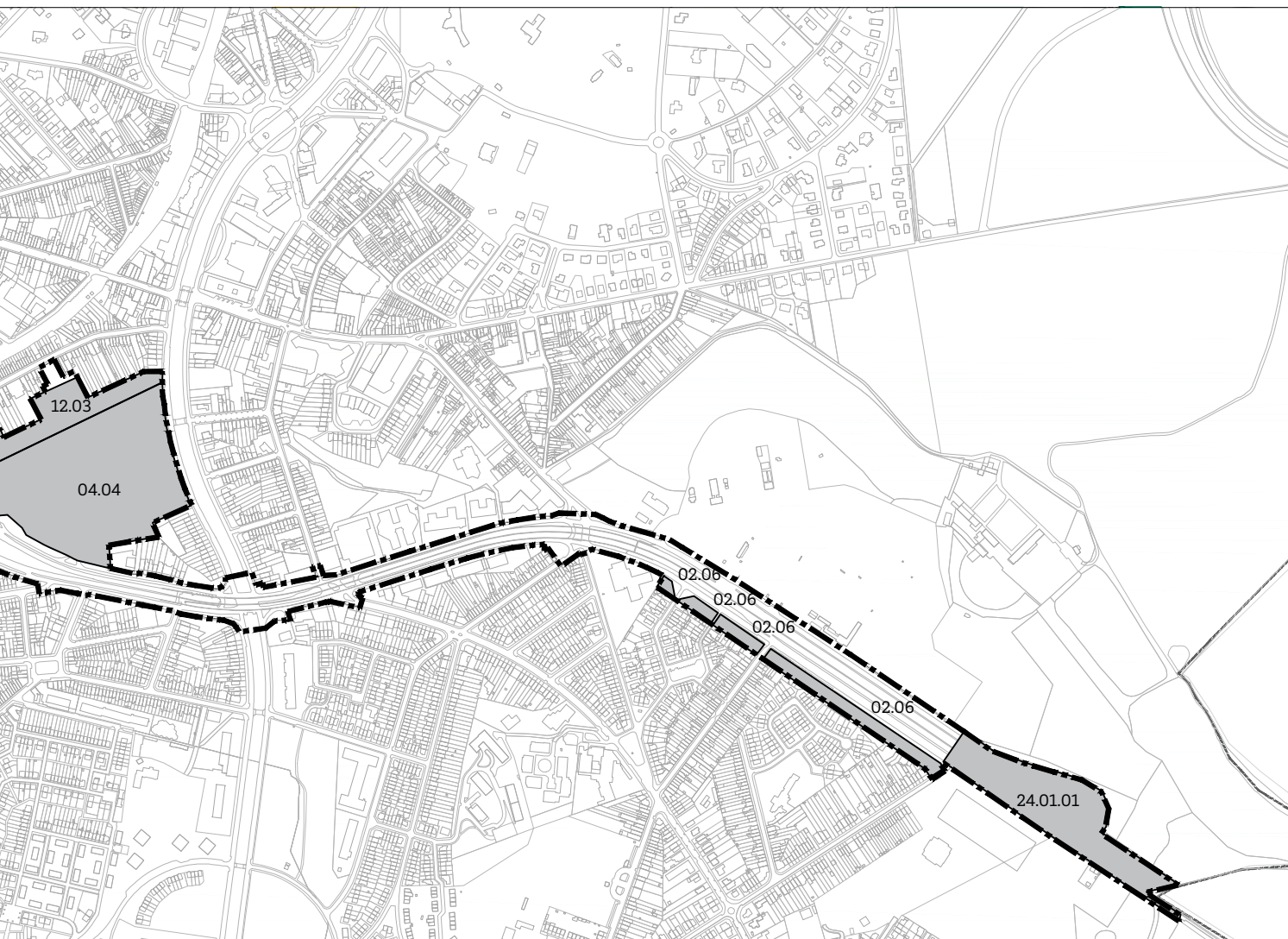


Legende

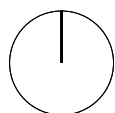


Zone van voorschriften m.b.t. inplanting en kenmerken van constructie

02.06	Typische woongebieden Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)	07.04	Bijzondere gemengde gebouwen (site Delta)	09.03	Spoorweggebied Driehoek (site Driehoek)
03	Gemengd gebied van Herrmann-Debroux	07.05	Kantoor- en woonwijk (site Beaulieu)	09bis	Ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux
04.03	Jules Cockxwijk - Nieuwe gebouwen (site Delta)	08.04	Stelplaats MIVB (site Delta)	12.02	Parkgebied Beaulieu (site Beaulieu)
04.04	Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (site Demey)	08.05	Metrostation Beaulieu (site Beaulieu)	12.03	Parkgebied Demey (site Demey)
05	Gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux	08.06	Metrostation Demey (site Demey)	24.01.01	Structurende ruimte stadstoegang Herrmann-Debroux



Richtplan van aanleg Herrmann-Debroux



schaal 1/10.000



**Plan van inplanting en kenmerken van de constructies
Voorschriften met regelgevende waarde van het RPA**

Opgesteld door de projectauteur

ORG URBANISM & ARCHITECTURE

Koolmijnenkaai 30-34

1080 Brussel

info@orgpermod.com

www.orgpermod.com

* Verwezenlijkt met Brussels UrbIS ©© -

Distribution & Copyright CIRB



Approuvé par le Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale

Le,

Signature du Ministre-Président,

Goedgekeurd door de Regering van het Brussels
Hoofdstedelijke Gewest

Op,

Handtekening van de Minister-President,

Rudi VERVOORT

A. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

00.01. Deze algemene voorschriften gelden voor alle gebieden waarop het plan betrekking heeft, niettegenstaande de grenzen en beperkingen die worden opgelegd in de bijzondere voorschriften met betrekking tot individuele gebieden. Algemene voorschriften 7 en 10, met uitzondering van 3° tot 6°, zijn evenwel cumulatief met de bijzondere voorschriften van toepassing.

00.02. Voor de omschrijvingen van de gebruikte begrippen wordt verwezen naar de verklarende woordenlijst van het GBP en de begripsbepalingen in de regelgeving die van kracht is op het moment dat het RPA wordt goedgekeurd.

00.03. De grafische en schriftelijke voorschriften van dit luik van het RPA hebben een verordenende waarde. In geval van tegenstrijdigheid hebben de letterlijke voorschriften voorrang op de grafische voorschriften.

00.04. Tenzij er een uitzondering is opgenomen in de aanvullende voorschriften, is het referentieniveau voor het bepalen van de bouwprofielen gelijk aan de gemiddelde hoogte van het voetpad gelegen voor het betreffende gebouw.

00.05. De hoogte van de nieuwe bouwwerken draagt bij tot een ruimtelijk evenwichtige stedelijke compositie, die de bestaande bebouwing in de perimeter van het plan en de naaste omgeving ervan respecteert. De nieuwe bouwwerken mogen niet uitsteken boven de maximumhoogte die wordt opgelegd door de bijzondere voorschriften*.

Door middel van een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie kan een overschrijding van de toegelaten maximale hoogte worden toegestaan door de bijzondere voorschriften, als aan de volgende voorwaarden voldaan is:

- › de overschrijding is verenigbaar met de doelstellingen van het strategische luik van het RPA op het vlak van compositie, verdeling en ruimtelijke perspectieven;
- › ze heeft een beperkte impact op het microklimaat.

00.06. De aanleg van groene ruimten is zonder beperking toegelaten in alle gebieden, meer bepaald om bij te dragen tot de verwezenlijking van het groene netwerk. De aanvragen van een stedenbouwkundig attest, stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning die betrekking heeft op een grondoppervlakte van minstens 5.000 m², voorzien in de instandhouding of de aanleg van groene ruimten die minstens 10% van die grondoppervlakte beslaan, daarin begrepen één of meerdere groene ruimten uit één stuk met een grondoppervlakte van 500 m² elk, met uitzondering van de gebieden voor stedelijke industrie en de ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving en de sterk gemengde gebieden van het 'Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey'.

00.07. De handelingen en werken in de parkgebieden zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie, behalve als deze handelingen en werken in overeenstemming zijn met de inrichting die wordt vastgelegd in toepassing van artikel 31 van het Boswetboek, het beheersplan of de beheersverordening, goedgekeurd krachtens de ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud.

00.08. Er mogen verbouwingswerken of zware renovatiewerken worden uitgevoerd aan bestaande gebouwen waarvan de bestemming vermeld is in de bouw- of stedenbouwkundige vergunning die erop betrekking heeft of, bij ontstentenis van zo'n vergunning, het geoorloofd gebruik, niet overeenstemt met de voorschriften van het plan. Deze handelingen en werken moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° ze leiden niet tot een toename van de aanwezige vloeroppervlakte met meer dan 20% over een periode van 20 jaar;

2° ze respecteren de stedenbouwkundige kenmerken van het huizenblok;

3° ze worden onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Voor die gebouwen kan ook een vergunning worden afgegeven voor de verandering van het gebruik of de bestemming, zoals die is toegelaten in de vorige vergunning, indien die nieuwe vergunning geen verandering van de bestemming van het gebied van het plan tot gevolg heeft.

De toename moet verenigbaar zijn met de hoofdbestemming van het gebied.

00.09. De uitbating van de installaties waarvoor een milieuvergunning vereist is en die noodzakelijk zijn voor een bestemming die niet overeenstemt met de voorschriften van dit plan, mag voortgezet worden overeenkomstig de verkregen vergunning. De vergunning kan worden verlengd, hernieuwd of gewijzigd met inachtneming van de reglementering betreffende de milieuvergunningen.

00.10. De volledige of gedeeltelijke wijziging van het gebruik of de bestemming van een woning, evenals de afbraak van een woning kunnen in een typisch woongebied, een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving of een administratiegebied, slechts toegelaten worden nadat de handelingen en werken onderworpen werden aan een openbaar onderzoek en het advies van de overlegcommissie en onder een van de volgende voorwaarden:

*Verdiepingshoogte voor woningbestemmingen: maximum 3,5 m van vloer tot vloer.

1° in een woongebied minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid behouden op de site, of, in een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving en administratiegebied van dit plan, minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid behouden in het gebied. Indien het onmogelijk blijkt om op de site minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid te behouden in een typisch woongebied, moet minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid gecreëerd worden binnen het gebied; indien het onmogelijk blijkt om in het gebied minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid te behouden in een gemengd gebied, een sterk gemengd gebied, een ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving of een administratiegebied, moet minstens dezelfde oppervlakte aan woongegelegenheid gecreëerd worden in een aangrenzend gebied;

2° de uitoefening toelaten van een vrij beroep of de activiteit van een bedrijf voor intellectuele dienstverlening die afzonderlijk wordt uitgeoefend, onverminderd het uitvoeringspersoneel, voor zover de vloeroppervlakte voor die activiteiten beperkt is tot 45% van de vloeroppervlakte van de bestaande woning en die activiteiten:

a) ofwel behoren bij de hoofdverblijfplaats van de persoon die de activiteit uitoefent;

b) ofwel behoren bij de hoofdverblijfplaats van één van de vennoten of bestuurders van de rechtspersoon die de activiteit uitoefent;

3° in een appartementsgebouw de uitoefening toelaten van een vrij beroep of de activiteit van een bedrijf voor intellectuele dienstverlening voor zover de vloeroppervlakte voor die activiteiten beperkt is tot 15% van de vloeroppervlakte van het hele appartementsgebouw en die oppervlakte bij voorrang op de benedenverdieping en de eerste verdieping ligt;

4° de vestiging of de uitbreiding toelaten van een voorziening van collectief belang of van openbare diensten;

5° de aanleg van een openbare groene ruimte toelaten;

6° de herbestemming toelaten van een gebouw dat is ingeschreven op de bewaarlijst of dat volledig, of wat de hoofdelementen betreft, gedeeltelijk is beschermd, overeenkomstig voorschrift 0.8 van het GBP;

7° de uitbreiding toelaten van een bestaande productieactiviteit;

8° de oprichting of de uitbreiding van een handelszaak toelaten voor zover zij gevestigd is op een benedenverdieping die daarvoor is ontworpen.

00.11. De aanduiding van de bebouwing op de kaart van de bestemmingen heeft slechts indicatieve waarde.

00.12. De inrichtingen bedoeld in artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, mogen niet worden vergund in de perimeter van het plan.

00.13. Ieder project moet rekening houden met de relevante mitigatiemaatregelen die worden aanbevolen in het milieueffectenrapport, teneinde de integriteit te garanderen van de beschermde habitats en soorten in de speciale conserveringszone van het 'Zoniënwoud met bosranden en aangrenzende beboste domeinen en de vallei van de Woluwe - complex Zoniënwoud - Vallei van de Woluwe'.

00.14. De algemene voorschriften van het GBP 0.2, 0.6, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.14, 0.15 en 0.16 zijn niet van toepassing in de perimeter van het plan.

De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de woongebieden en de gebieden met gemengd karakter van het gewestelijk bestemmingsplan wordt evenwel in aanmerking genomen overeenkomstig voorschrift 0.14 van het GBP voor het bijwerken van het saldo van de toelaatbare kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen in de maas.

00.15. De handelingen en werken hebben tot doel de omgevingskwaliteit van de site te verbeteren, bij te dragen tot de vermindering van afvalproductie, de aanpasbaarheid en de evolutie van de ruimten en programma's mogelijk te maken en het hergebruik van de bestaande middelen op of in de buurt van de site te bevorderen.

00.16. De handelingen en werken maken het geïntegreerd beheer van regenwater (infiltratie of retentie) mogelijk en/of bevorderen het gebruik van doorlaatbare materialen.

00.17. In de inrichting van de gebouwen zijn de parkeerplaatsen geïntegreerd die aan het gebruik door actieve vervoerswijzen* zijn aangepast.

00.18. In het kader van projecten onderworpen aan een effectenbeoordeling, moet de aanvrager de verenigbaarheid van zijn project met de mobiliteitsambities van het RPA, zoals beschreven in het strategisch luik van dit plan, aantonen.

*Actieve vervoerswijzen: niet-vervuilende vervoerswijzen waarvoor voornamelijk spierkracht nodig is, zoals wandelen en fietsen, maar ook steps, skeepers, elektrische fietsen, enz.

B. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE TYPISCHE WOONGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

02. Typische woongebieden

02.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor huisvesting.

02.02. Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, productieactiviteiten, kantoren, handelszaken en hotelinrichtingen.

02.03. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 300 m² per gebouw.

De vloeroppervlakte bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor productieactiviteiten is beperkt tot 250 m² per gebouw.

De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is beperkt tot 250 m² per gebouw.

De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 20 kamers per gebouw.

02.04. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting en de continuïteit van de bewoning is verzekerd.

02.05. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

02.06. Typische woongebied Stadion-ADEPS (site Stadion-ADEPS)

02.06.01. De vloeroppervlakte bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten kan worden vergroot tot 1.000 m² per gebouw voor school-, culturele, sport-, sociale en gezondheidsvoorzieningen.

02.06.02. De capaciteit van de hotelinrichtingen kan worden vergroot tot 50 kamers per gebouw na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

C. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEMENGDE GEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

03. Bijzondere voorschriften betreffende het gemengd gebied van Herrmann-Debroux

Gemengd gebied

03.01. Dit gebied is in hoofdzaak bestemd voor woningen. Het kan ook worden bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, kantoren, productieactiviteiten, handelszaken en hotelinrichtingen.

03.02. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping; hun oppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw.

De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 20 kamers per gebouw.

03.03. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 50% van de vloeroppervlakte van het gebied.

De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting en de continuïteit van de bewoning is verzekerd.

03.04. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

03.05. De bouwwerken hebben een gemiddelde bouwhoogte van 5 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 6 bouwlagen. Er wordt voor gezorgd dat de bouwwerken van verschillende hoogtes op elkaar aansluiten, met inbegrip van de bestaande bouwwerken die zich buiten het gebied bevinden.

04. Bijzondere voorschriften betreffende de sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux

Sterk gemengde gebieden

04.01. Deze gebieden zijn bestemd voor huisvesting, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, kantoren, handelszaken, productieactiviteiten en hotelinrichtingen.

04.02. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

04.03. Jules Cockxwijk - Nieuwe gebouwen (site Delta)

04.03.01. Dit gebied kan niet worden bestemd voor grote speciaalzaken. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping en op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw.

04.03.02. De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren is beperkt tot 3.500 m² per gebouw.

04.03.03. De vloeroppervlakte bestemd voor productieactiviteiten is beperkt tot 1.500 m² per gebouw; ze kan worden vergroot tot 10.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied. De totale oppervlakte bestemd voor productieactiviteiten mag niet groter zijn dan 10.000 m² voor het gehele gebied.

04.03.04. De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 80 kamers per gebouw; ze kan worden vergroot tot 150 kamers na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

04.03.05. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 30% van de vloeroppervlakte van het gebied. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

04.03.06. Als het gebied grenst aan een lint van actieve gevels, ligt het hoofdvlak van de gevel op één lijn met dit lint.

04.03.07. Aan de Jules Cockxstraat hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 9 bouwlagen. De andere bouwwerken hebben een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 1 bouwlaag en een maximum van 5 bouwlagen, met uitzondering van de bouwwerken langs de Michielslaan, die niet hoger mogen zijn dan 3 bouwlagen.

04.03.08. De porositeit voor voetgangers is minimaal 16 m breed. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften met betrekking tot het lint van actieve gevels zijn ook van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen.

04.03.09. De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschriften 04.01 en 04.03.

04.04. Stadscentrum met woningen en handelszaken Demey (site Demey)

04.04.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op benedenverdieping en op de eerste verdieping; hun vloeroppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw en kan worden gebracht op 36.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied, in welk geval de handelszaken ook mogen worden ingericht in een kelderverdieping. De totale oppervlakte bestemd voor handelszaken mag niet groter zijn dan 36.000 m² voor het gehele gebied*.

04.04.02. De capaciteit van de hotelinrichtingen is beperkt tot 80 kamers per gebouw; ze kan worden vergroot tot 150 kamers na een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

04.04.03. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve huisvesting, mag niet groter zijn dan 50% van de oppervlakte van het gebied. De aard van de activiteiten is verenigbaar met huisvesting.

04.04.04. De gebouwen worden vrij ingeplant in het gebied.

04.04.05. Op de kruising van de porositeit voor fietsers en voetgangers en de Vorstlaan komt een openbaar plein met een oppervlakte van minimaal 5.000 m² dat een opening van minimaal 50 m op de Vorstlaan heeft.

04.04.06. In het noordwesten van het gebied, tegenover het Demeypark, hebben de bouwwerken een maximale hoogte van 4 bouwlagen. In het noordoosten van het gebied, tegenover het openbare plein, hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 6 bouwlagen per vergunning en hebben ze minimaal 2 en maximaal 7 bouwlagen. De bouwwerken met een landschappelijk herkenningspunt hebben een maximale bouwhoogte van 9 bouwlagen. In de rest van het gebied hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning en hebben ze minimaal 3 bouwlagen en maximaal 5 bouwlagen. Er wordt gezorgd voor een aansluiting met de bestaande bouwwerken van verschillende hoogte die gelegen zijn buiten het gebied.

04.04.07. De porositeit voor voetgangers is minimaal 12 m breed. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften met betrekking tot het lint van actieve gevels zijn ook van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen.

04.04.08. Het gebied bevat een publieke groene ruimte die aansluit op het parkgebied waaraan het grenst. Deze publieke groene ruimte is voorbehouden voor beplanting en ontspanningsvoorzieningen; ze wordt ingericht met het oog op de vervulling van haar sociale, recreatieve, pedagogische, ecologische of landschapsfunctie Enkel werken die volstrekt noodzakelijk zijn voor de bestemming van deze groene ruimte, zijn toegestaan. Deze publieke groene ruimte wordt zo ingericht dat de totale oppervlakte van deze groene ruimte en het parkgebied samen 2,4 ha bedraagt. Deze groene ruimte en/of het parkgebied wordt doorkruist door een gedeelde ruimte die het metrostation Demey verbindt met de Vorstlaan en over een breedte van 6 m is. Deze gedeelde ruimte is voorbehouden voor fietsers, voetgangers en voor een toegangsweg.

*Kelderverdieping inbegrepen

D. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET GEBIED VOOR STEDELIJKE INDUSTRIE VAN HERRMANN-DEBROUX

05. Gebied voor stedelijke industrie

05.01. Dit gebied wordt hoofdzakelijk bestemd voor productieactiviteiten en logistieke activiteiten. Het kan worden bestemd voor groothandelszaken, grote speciaalzaken en in ondernemingen geïntegreerde diensten en activiteiten die de verbetering van het leefmilieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval.

05.02. Dit gebied kan ook worden bestemd voor uitrustingen van collectief belang of van openbare diensten, evenals voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling op de activiteiten bedoeld onder 05.01 vormen, met een vloeroppervlakte van niet meer dan 300 m² per gebouw.

05.03. De aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omringende huizenblokken.

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en de landschapsinrichting van hun naaste omgeving moeten de integratie in de stedelijke omgeving mogelijk maken.

05.04. Het aanleggen van industriële spoorverbindingen is toegelaten. Die verbindingen mogen de wegen gelijkvloers kruisen indien de plaatselijke omstandigheden dit noodzakelijk maken.

Aanvullende voorschriften

05.05. Op het dak van de bouwwerken wordt een vloerplaat gecreëerd die via de Parkway verbonden is met de reeds bestaande esplanade van het ziekenhuiscentrum. Deze vloerplaat is bestemd voor activiteiten van stadslandbouw, sport- en vrijetijdsactiviteiten in de open lucht of beplante duurzame groene ruimten. Ze kan plaats bieden aan schuilhokjes of onthaalstructuren die samenhangen met deze activiteiten, en die niet meer dan 2 bouwlagen hoog zijn.

05.06. De eventuele technische ruimten op het dak die nodig zijn voor de programma's in de gebouwen, worden beperkt, gegroepeerd en gedeeld gebruikt.

E. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

07. Administratiegebieden

07.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor kantoren en woningen. Ze kunnen worden bestemd voor hotelinrichtingen, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en handelszaken.

07.02. Ze kunnen ook worden bestemd voor productieactiviteiten, voor zover deze verenigbaar zijn met de bestemmingen bedoeld in **07.01**.

07.03. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

07.04. Bijzondere gemengde gebouwen (site Delta)

07.04.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de begane grond en op de eerste verdieping; hun oppervlakte is beperkt tot 1.000 m² per gebouw; ze kan worden vergroot tot 7.500 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied; in dat geval kunnen de handelszaken ook ontwikkeld worden in een kelderverdieping. De totale oppervlakte bestemd voor handelszaken mag niet groter zijn dan 7.500 m² voor het gehele gebied*.

07.04.02. De vloeroppervlakte bestemd voor andere functies dan kantoren en huisvesting mag niet groter zijn dan 50% van de vloeroppervlakte van het gebied.

07.04.03. De bouwwerken zijn maximaal 40 m hoog. Op de hoek van de Jules Cockxstraat en de Triomflaan kan een hoog element van 80 m komen als landschappelijk herkenningspunt; in dat geval wordt ervoor gezorgd dat de laagste bouwhoogtes harmonieus overgaan in de hoogste bouwhoogtes.

07.04.04. Een porositeit voor fietsers en voetgangers doorkruist het administratiegebied, in het verlengde van de verbrede Deltabrug. Deze doorgang heeft een breedte en een vrije hoogte van minimaal 12 m. Hij is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek. De voorschriften betreffende het lint van actieve gevels zijn van toepassing op de gebouwen die eraan grenzen en op de gebouwen die grenzen aan de porositeit voor fietsers en voetgangers.

07.05. Kantoor- en woonwijk (site Beaulieu)

07.05.01. De handelszaken bevinden zich bij voorrang op de benedenverdieping met mogelijkheid tot uitbreiding op de eerste verdieping. De vloeroppervlakte bestemd voor kantoren bedraagt maximaal 80% per gebouw; ze kan worden vergroot tot 75.000 m² als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied, in welk geval de handelszaken ook kunnen worden ingericht in een kelderverdieping.

07.05.02. De vloeroppervlakte bestemd voor huisvesting bedraagt minimaal 20% per gebouw; ze moet minimaal 15.000 m² bedragen als er een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor het gehele gebied. De vloeroppervlakte bestemd voor alle andere functies samen, behalve kantoren en huisvesting, mag niet groter zijn dan 20% van de vloeroppervlakte van het gebied.

07.05.03. Het gebied heeft een open bebouwing, waarbij maximaal 60% van de bodem door bebouwing wordt ingenomen en er tussen de gebouwen minimaal 18 m wordt vrijgelaten; als het gebied grenst aan een lint van actieve gevels, ligt het hoofdvlak van de gevel op één lijn met dit lint.

07.05.04. Op de grootstedelijke weg (E411) hebben de bouwwerken een gemiddelde hoogte van 34 m per vergunning met een minimum van 16 m en een maximum van 37 m, gemeten vanaf het gemiddelde niveau van het trottoir van de Beaulieulaan het dichtst bij het gebouw. Aan de Beaulieulaan hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen. Aan de Watermaalsesteenweg hebben de bouwwerken een hoogte van gemiddeld 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen.

07.05.05. De porositeit voor voetgangers heeft een vrije hoogte van minimaal 12 m als ze is bedekt en een breedte die van 9 m aan westelijke zijde uitloopt tot 18 m aan oostelijke zijde. Ze is ook buiten de activiteitsuren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek.

*Kelderverdieping inbegrepen

08. Bijzondere voorschriften betreffende de gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux

Gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten

08.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

08.02. De naaste omgeving van de bouwwerken en installaties van de voorzieningen van collectief belang draagt bij tot de totstandkoming van het groene en blauwe netwerk.

08.03. De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader; hun wijzigingen zijn onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Aanvullende voorschriften

08.04. Stelplaats MIVB (site Delta)

De bovenverdiepingen van de voorzieningen mogen in dit gebied ook bestemd worden voor handelszaken en huisvesting.

08.05. Metrostation Beaulieu (site Beaulieu)

Dit gebied kan ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de bestemming bedoeld in 08.01.

08.06. Metrostation Demey (site Demey)

Dit gebied kan ook worden bestemd voor handelszaken die de gebruikelijke aanvulling vormen op de bestemming bedoeld in 08.01.

09. Bijzondere voorschriften betreffende de spoorweggebieden van Herrmann-Debroux

Poorweggebieden

09.01. Deze gebieden zijn bestemd voor spoorweginstallaties en voor aanverwante nijverheids en ambachtsactiviteiten.

Deze gebieden kunnen, hetzij op de niet uitgebate domeinen, hetzij door overdekking van de installaties, vallen onder de toepassing van de bijzondere voorschriften van de aangrenzende gebieden, nadat de handelingen en werken werden onderworpen aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Ook de handelingen en werken met het oog op het creëren of wijzigen van wegen voor voetgangers of fietsers, eventueel met een hoogteverschil, zijn toegestaan, na onderwerping aan een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

Deze gebieden kunnen ook worden bestemd voor vrijetijdsactiviteiten in tuinbouw en sierteelt en de bescherming van fauna en flora.

Zonder afbreuk te doen aan de functie van het vervoer per spoor en de ontwikkeling ervan dragen de berm en de naaste omgeving van de spoorlijnen eerst en vooral bij tot de totstandkoming van het groen netwerk.

09.02. Het spoorwegnet moet uitgerust of aangepast worden om het openbaar stedelijk en voorstedelijk vervoersnet aan te vullen.

De handelingen en werken voor de aanleg of wijziging van lijnen, kunstwerken, stations of haltes mogen slechts worden toegestaan indien daaraan al de vereiste inrichtingsmaatregelen worden gekoppeld betreffende:

1° de toegang tot de stations en de haltes;

2° de signalisatie;

3° de aansluitingen op andere openbaarvervoersmiddelen en taxi's.

Aanvullende voorschriften

09.03. Spoorweggebied Driehoek (site Driehoek) Een porositeit voor fietsers en voetgangers doorkruist het gebied. Deze niet-overdekte doorgang verbindt het park van lijn 26 met het station Arcaden.

09bis. Bijzondere voorschriften betreffende het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux

09bis. Ondernemingsgebied in een stedelijke omgeving

09 bis.01. De onderste verdiepingen van de bouwwerken, die zich bevinden onder de bestaande vloerplaat op het dak van het ziekenhuiscentrum, zijn bestemd voor productieactiviteiten, logistieke activiteiten, voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, handelszaken, groothandelszaken, grote speciaalzaken, in ondernemingen geïntegreerde diensten, activiteiten die de verbetering van het leefmilieu beogen, zoals waterzuivering, systemen voor het verwijderen, verwerken, recycleren en ophalen van afval en lokalen die horen bij de woningen die zich op de hogere verdiepingen bevinden.

09 bis.02. De hogere verdiepingen van de bouwwerken, boven de bestaande vloerplaat op het dak van het ziekenhuiscentrum, zijn bestemd voor huisvesting, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. Ze kunnen ook worden bestemd voor handelszaken waarvan de vloeroppervlakte niet groter is dan 1.000 m² per project en per gebouw.

09 bis.03. De aard van de activiteiten moet verenigbaar zijn met de andere activiteiten of bestemmingen van het huizenblok waarop het project betrekking heeft en van de omringende huizenblokken.

Aanvullende voorschriften

09 bis.04. De bouwwerken worden ingeplant met opzij tussen de gebouwen voldoende vrije ruimte om de goede doorgang van zonlicht op de Parkway mogelijk te maken.

09 bis.05. Er wordt gezorgd voor harmonieuze overgangen tussen de geplande gebouwen en aan de ene kant de vloerplaat van het gebied Driehoek-zuid en aan de andere kant de vloerplaat van het ziekenhuiscentrum. Deze maken de vloerplaten vlot toegankelijk voor voetgangers. De toegangen tot de woningen op de hogere verdiepingen bevinden zich in de gevel van de benedenverdiepingen die uitkomen op de Parkway.

09 bis.06. De maximale bouwhoogte van de bouwwerken is equivalent aan die van het ziekenhuiscentrum. Een hoog element kan als landschappelijk herkenningspunt maximaal 20 m boven het ziekenhuiscentrum uitsteken.

F. BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE PARKGEBIEDEN VAN HERRMANN-DEBROUX

12. Parkgebieden

12.01. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk bestemd voor beplanting, waterpartijen en ontspanningsvoorzieningen. Het is de bedoeling dat zij worden ingericht met het oog op de vervulling van hun sociale, recreatieve, pedagogische, ecologische of landschapsfunctie. Enkel werken die volstrekt noodzakelijk zijn voor de bestemming van deze gebieden, zijn toegestaan.

Aanvullende voorschriften

12.02. Parkgebied Beaulieu (site Beaulieu)

De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschrift 12.01.

12.03. Parkgebied Demey (Site Demey)

De gedeelde ruimte die het parkgebied en/of de groene ruimte van het aangrenzende sterk gemengde gebied doorkuist verbindt het metrostation Demey met de Vorstlaan en bevat een breedte van 6 m voorbehouden voor fietsers, voetgangers en een toegangsweg.

G. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE GEBIEDEN IN OVERDRUK VAN HERRMANN-DEBROUX

21.01. Gebieden van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing van Herrmann-Debroux

Binnen deze gebieden wordt de wijziging van de bestaande feitelijke toestand van de bouwprofielen of van het aanzicht van de gevels die vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten zichtbaar zijn, onderworpen aan bijzondere voorwaarden, die het gevolg zijn van de noodzaak om de culturele, historische of esthetische eigenschappen van die perimeters te bewaren of te valoriseren, of de verfraaiing ervan te bevorderen, mede door de architecturale kwaliteit van de op te richten bouwwerken en installaties.

Deze bijzondere voorwaarden worden vastgesteld door de uitreikende instantie na advies van de overlegcommissie.

24.01. Structurerende ruimten van Herrmann-Debroux

De handelingen en werken die een wijziging inhouden van de bestaande feitelijke toestand van deze ruimten en hun naaste omgeving, die zichtbaar zijn vanaf de voor het publiek toegankelijke ruimten, behouden en verbeteren de kwaliteit van het stadslandschap. Bovendien moeten de structurende ruimten met bomen op doorlopende en regelmatige wijze beplant worden.

24.01.01 Structurerende ruimte stadstoegang van Herrmann-Debroux

Het gedeelte van de structurerende ruimte 'stadstoegang' dat rond de bestaande hoofdweg (A4 - toegang tot de E411) ligt, is bestemd voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten en voor lokale rijwegen. De vrije ruimte onder deze verbindingsweg wordt gebruikt als een lokale weg en kan ook worden gebruikt als een ecologische corridor die de aangrenzende groene ruimten met elkaar verbindt.

24.02. Lint van actieve gevels van Herrmann-Debroux

De benedenverdiepingen van de gebouwen die uitkomen op een lint van actieve gevels, dragen bij tot de animatie van de publieke ruimte en zijn bestemd voor handelszaken, kantoren en voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten, terwijl de directe toegang tot de woningen op de bovenverdiepingen verzekerd blijft.

De publieke ruimte wordt tot leven gebracht door de aanwezigheid van toegangen tot de verschillende functies van de gebouwen en gevelopeningen of etalages maken de activiteiten die plaatsvinden op de benedenverdiepingen, zichtbaar.

Stelplaatsen, groothandelszaken, ruimten die dienen voor opslag en fabricage, blinde benedenverdiepingen, het

afdichten van gevelopeningen, ruiten van spiegelen of niet-transparant glas en rookglas zijn verboden.

24.03. Gebied van landschappelijke continuïteit van Herrmann-Debroux

Dit gebied is bestemd voor groene publieke ruimten. In de behandeling van het landschap heeft beplanting de bovenhand, zodat het gebied bijdraagt tot de versterking van het groene netwerk.

Behalve wanneer het gebied heel de breedte van een structurerende ruimte beslaat, kunnen slechts worden toegestaan:

- › verkeersruimten voor actieve weggebruikers die aansluiten op de verkeersruimten van aangrenzende gebieden of sites, zodat het netwerk voor fietsers en voetgangers wordt versterkt;
- › verkeersruimten voor het openbaar vervoer;
- › berijdbare verkeerswegen die strikt noodzakelijk zijn voor het lokale verkeer, met name ter hoogte van kruispunten van aangrenzende wegen.

De wegen die nodig zijn voor het goede beheer van het verkeer kunnen worden aangelegd of gewijzigd tijdens heel de periode die voorafgaat aan de verwezenlijking van voorschrift 24.03 lid 2.

24.04. Porositeiten voor fietsers en voetgangers van Herrmann-Debroux

Openbare verkeersruimten voor actieve weggebruikers door-kruisen het gebied waarop een porositeit voor fietsers en voetgangers is aangeduid, om het netwerk voor fietsers en voetgangers te versterken. De aanvullende voorschriften van elk betrokken gebied regelen de precieze modaliteiten. Het tracé van de porositeit wordt slechts indicatief vermeld.

24.05. Landschappelijke herkenningspunten van Herrmann-Debroux

De aanvullende voorschriften van ieder betrokken bestemmingsgebied staan een grotere bouwhoogte toe ter hoogte of in de onmiddellijke nabijheid van het symbool van het landschappelijk herkenningspunt.

24.06. Overstapparking Herrmann-Debroux

De stedenbouwkundige kenmerken van de bouwwerken en installaties van de overstapparking stemmen overeen met die van het omliggend stedelijk kader.

De overstapparking bevindt zich ondergronds en kan worden bedekt met bouwwerken of installaties waarvan de bestemming verenigbaar is met de bestemming die wordt genoemd op de kaart van de bodembestemming.

Er moet worden voorzien in fietsenstallingen.

Er kan een voorbehouden ruimte voor gedeelde mobiliteit worden ingericht.

24.07. Parkway van Herrmann-Debroux

Dit gebied in overdruk in het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving (site Driehoek) moet worden ingericht als park, met een verkeersruimte die is voorbehouden voor actieve weggebruikers in het verlengde van de gebieden van landschappelijke continuïteit van het plan en met een weg voor lokaal bestemmingsverkeer. Ondergrondse infrastructuur van openbaar nut zijn toegelaten, voor zover meer dan de helft van het gebied in overdruk in volle grond blijft.

24.08. Wegen van de site Driehoek

Een tweerichtingsverkeersweg moet de doorgang onder de koker rechts van de uitbreiding van de Charles d'Orjo de Marchovelettelaan verbinden met de geplande weg op de vloerplaat van het Deltaziekenhuis. Deze weg mag het ondernemingsgebied in een stedelijk milieu en het gebied voor stedelijke industrie doorkruisen op voorwaarde dat de werking ervan niet wordt belemmerd en moet prioritair aan de rand van het gebied liggen. Het tracé van de weg wordt slechts indicatief vermeld.

H. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE WEGEN VAN HERRMANN-DEBROUX

26.01. Wegen van Herrmann-Debroux

Onverminderd de voorschriften van het GBP met betrekking tot wegen, zijn de wegen bestemd voor de publieke ruimte en het verkeer van alle aard, alsook hun natuurlijke en gebruikelijke aanvulling, waaronder groene ruimten naast de wegen. Zonder afbreuk te doen aan de toepassing van algemeen voorschrift 00.06., moet de aanleg van de wegen zorgen voor een maximale doorlaatbaarheid en vegetatie.

