

PRAS | Plan Régional d'Affectation du Sol

1/3

GBP | Gewestelijk Bestemmingsplan

LIAISON NORD-SUD NOORD-ZUIDVERBINDING

PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE
06/07/2017

ONTWERP VAN GEDEELTELIJKE WIJZIGING
06/07/2017



Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le projet de plan régional d'affectation du sol modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution coordonnée ;
Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment son article 6, § 1^{er}, I, 1^o ;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989 ;

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 9 avril 2004 (ci-après le « CoBAT »), notamment son article 27 ainsi que son annexe D ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le Plan régional de développement (ci-après le « PRD ») ;

Vu le projet de Plan Régional de Développement Durable adopté par le Gouvernement le 18 octobre 2016 (ci-après le « projet de PRDD ») ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (ci-après le « PRAS ») ;
Vu le plan IRIS 2 adopté par le Gouvernement le 9 septembre 2010 ;

Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, notamment son article 40 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2016 modifié le 16 février 2017 ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS ;

Vu les avis de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement du 2 septembre 2016, de l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement du 5 septembre 2016 et de la Commission régionale de Développement du 6 septembre 2016 sur le projet de cahier spécial des charges du rapport sur les incidences environnementales (ci-après également « RIE ») ;

1. CONSIDÉRATIONS INTRODUCTIVES

Démographie, contexte socio-économique

Croissance démographique

Considérant que la population bruxelloise a crû de manière significative et ininterrompue pendant la période 1998-2016 ;

Que selon les projections démographiques du Bureau fédéral du Plan et de Statistics Belgium, la Région de Bruxelles-Capitale devrait connaître une croissance de sa population de plus de 101.000 individus entre 2015 et 2025, soit d'environ 10.000 habitants par an ;

Que cette croissance démographique est également observée à l'échelle des différentes communes de la Région touchées par le projet et est estimée pour la période 2015-2025 à 14% pour la ville de Bruxelles, 19% pour la commune d'Evere, 7% pour Forest et 8% à Saint Gilles et Schaerbeek ;

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van het ontwerp van gewestelijk bestemmingsplan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, I, 1^o;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen;

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004 (hierna het « BWRO »), inzonderheid op de artikel 27 alsook op bijlage D;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2002 tot goedkeuring van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (hierna het « GewOP ») ;

Gelet op het ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, goedgekeurd door de Regering op 18 oktober 2016 (hierna het « ontwerp van GPDO ») ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het Gewestelijk Bestemmingsplan (hierna het « GBP ») ;
Gelet op het plan IRIS 2, op 9 september 2010 door de Regering goedgekeurd ;

Gelet op ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, inzonderheid op artikel 40 ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 juli 2016 gewijzigd op 16 februari 2017 tot instelling van de procedure tot gedeeltelijke wijziging van het GBP ;

Gelet op de adviezen van het Brussels Instituut voor Milieubeheer van 2 september 2016, van het Bestuur ruimtelijke ordening en huisvesting van 5 september 2016 en van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 6 september 2016 over het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport (hierna eveneens « MER ») ;

1. INLEIDENDE OVERWEGINGEN

Demografie, sociaaleconomische context

Bevolkingsgroei

Overwegende dat de Brusselse bevolking in de periode 1998-2016 aanzienlijk en ononderbroken is toegenomen ;

Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de demografische vooruitzichten van het Federaal Planbureau en Statistics Belgium een bevolkingsgroei zou kennen van meer dan 101.000 individuen tussen 2015 en 2025, hetzij ongeveer 10.000 inwoners per jaar ;

Dat deze bevolkingsgroei eveneens voelbaar is in de gemeenten van het Gewest waarop het project van toepassing is: voor de periode 2015-2025 wordt ze geraamd op 14% voor de Stad Brussel, 19% voor de gemeente Evere, 7% voor Vorst en 8% voor Sint-Gillis en Schaerbeek ;

Potentiel de desserte et densité

Considérant que le cadran nord-est de Bruxelles est densément peuplé (avec une densité de 162 habitants par hectare pour Schaerbeek alors que la moyenne régionale s'élève à 73 habitants par hectare) ;

Qu'eu égard aux projections et données précitées, cette densité devrait encore se renforcer au cours des prochaines années ;

Que la zone de chalandise potentielle directe concernée par le projet de liaison nord-sud est importante ;

Que ce projet concerne non seulement le cadran nord-est de la Région mais également une large partie de la population, des emplois et des services établis au sein du territoire régional ;

Mobilité

Charge de trafic

Considérant que de nombreux axes routiers de la Région de Bruxelles-Capitale sont régulièrement saturés, principalement aux heures de pointe du matin ;

Que la population croissante induit une demande de mobilité accrue ;

Que l'augmentation de la population régionale générera, en effet, mécaniquement une demande en déplacement supplémentaire ;

Que cette croissance des déplacements, notamment en véhicule individuel, pourrait contrecarrer voire mettre à néant la volonté régionale d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules de surface de la STIB ;

Considérant le coût tant économique que social considérable de la congestion du réseau routier bruxellois ;

Que celle-ci fait en effet perdre un temps considérable aux usagers du réseau routier, que ce soit en véhicules personnels ou en transports en commun insérés dans le trafic ;

Qu'elle génère par ailleurs une pollution préjudiciable à la Région et à ses habitants ;

Que le manque de voiries aux dimensions suffisantes ne permet pas d'octroyer plus d'espace public aux modes de déplacements routiers et transport en commun de surface dans le cadran nord-est ;

Considérant qu'il convient d'apporter une solution technique permettant à la fois de répondre à la demande de mobilité actuelle et à venir de la zone nord-est et de minimiser la part modale des véhicules personnels pour gagner en mixité des fonctions de l'espace public, en fluidité et en mixité des déplacements ;

Qu'une liaison en itinéraire de transports en commun en site indépendant constitue une solution appropriée à ces besoins ;

Que la desserte du cadran nord-est de la Région par un itinéraire de transports en commun en site indépendant permettrait de diminuer la part modale routière au profit des transports en commun ;

Stationnement

Considérant que la pression automobile en matière de stationnement est particulièrement forte dans les communes du nord-est de la Région ;

Bedienings- en dichtheidspotentieel

Overwegende dat het noordoostelijke deel van Brussel dichtbevolkt is (met een dichtheid van 162 inwoners per hectare voor Schaerbeek bij een gewestelijk gemiddelde van 73 inwoners per hectare) ;

Dat deze dichtheid gelet op de voormelde vooruitzichten en cijfers in de loop van de volgende jaren verder zal vergroten ;

Dat het potentieel rechtstreeks verzorgingsgebied van het project voor een noord-zuidverbinding groot is ;

Dat dit project niet enkel belang heeft voor het noordoostelijke deel van Brussel, maar voor een groot deel van de bevolking, voor arbeidsplaatsen en diensten op het gewestelijk grondgebied ;

Mobiliteit

Verkeersdruk

Overwegende dat veel verkeersassen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest regelmatig verzadigd zijn, vooral tijdens de ochtendspits ;

Dat de aangroeiende bevolking een toenemende vraag naar mobiliteit met zich meebrengt ;

Dat de toename van het gewestelijk bevolkingscijfer immers mechanisch zal leiden tot een bijkomende verplaatsingsvraag ;

Dat deze toename van de verplaatsingen, en dan vooral deze met een individueel voertuig, het streven van het Gewest om de reissnelheid van de bovengrondse voertuigen van de MIVB te verbeteren, kan tegenwerken en zelfs tenietdoen ;

Overwegende dat er zowel een economische als sociale kost is verbonden aan de congestie van het Brussels wegennet ;

Dat hierdoor effectief aanzienlijk tijdverlies ontstaat voor de gebruikers van het wegennet, en dit zowel voor de personenvervoertuigen als voor het openbaar vervoer op de weg ;

Dat dit bovendien ook zorgt voor verontreiniging die schadelijk is voor het Gewest en zijn inwoners ;

Dat het gebrek aan voldoende brede wegen verhindert dat meer openbare ruimte beschikbaar wordt gesteld voor bovengronds wegvervoer en openbaar vervoer in het noordoostelijke stadsdeel ;

Overwegende dat een technische oplossing moet worden gevonden die tegemoetkomt aan de huidige en toekomstige mobiliteitsvraag in het noordoostelijke stadsdeel en tevens het modaal aandeel van de personenvervoertuigen tot een minimum herleidt om het gemengd karakter van de functies van de openbare ruimte te vergroten, zowel qua doorstroming als voor de verplaatsingsmix ;

Dat een verbinding via een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan een geschikte oplossing inhoudt voor deze behoeften ;

Dat middels de ontsluiting van het noordoostelijke deel van het Gewest door een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan het modaal aandeel van het wegverkeer kan verminderen ten gunste van het openbaar vervoer ;

Parkeren

Overwegende dat de druk van het autoverkeer op de parkeersituatie bijzonder groot is in de noordoostelijke gemeenten van het Gewest ;

Que cette pression risque encore d'augmenter au vu des perspectives démographiques et de mobilité ;
Que le projet peut contribuer à l'amélioration de la situation en matière de stationnement en limitant le stationnement résidentiel et général par perte d'attrait et de compétitivité de la voiture ;

Offre de Transports en Commun

Train

Considérant que la SNCB, Infrabel, les statistiques régionales et fédérales relèvent une forte croissance de l'utilisation de l'offre ferroviaire et notamment dans la zone métropolitaine de Bruxelles;

Que la jonction ferroviaire entre la gare du Nord et la gare du Midi est la portion du réseau national la plus sollicitée ; qu'elle concentre 90% de l'offre ferroviaire en région bruxelloise ;

Qu'elle atteint cependant aujourd'hui ses capacités maximales ;

Considérant que la modification projetée renforcerait la synergie entre les réseaux de transports en commun et le réseau ferroviaire et notamment :

- sa qualité de substitut à la jonction ferroviaire « Nord-Midi »,
- le développement de l'axe ferroviaire est (L26) suite au renforcement de l'attractivité de la gare multimodale de Bordet et Schaerbeek,
- le développement de l'axe ferroviaire ouest (L28) ensuite de l'attrait accru des gares multimodales du Midi, du Nord et de Schaerbeek ;

Qu'elle contribuera de plus à un meilleur équilibre d'usage des infrastructures connectant le nord et le sud de la Région en renforçant les correspondances ;

Qu'elle renforcera donc le potentiel de chalandise tant pour l'offre ferroviaire que de transports en commun en mettant mieux en relation les différents réseaux ;

Situation existante

Considérant que la part modale des transports en commun dans la Région augmente régulièrement depuis le début de la décennie 1990 ;

Qu'elle représentait, selon l'enquête Beldam de 2010, environ un quart de l'ensemble des déplacements internes effectués en région bruxelloise tous modes confondus ;

Considérant que la performance des transports en commun dans le quart nord-est de la Région accuse certaines carences ;

Que celle-ci se traduit notamment dans les statistiques de vitesse commerciale et de régularité des véhicules de la STIB comme le relève le cahier de l'Observatoire de la mobilité 2016 ;

Considérant que la liaison en pré-métro (lignes 3, 4) dans son tronçon central, situé entre la gare du Nord et la station Albert, est fortement sollicitée, notamment aux périodes de pointe ;

Que cet axe est actuellement déjà exploité au maximum de la capacité que permet le pré-métro ;

Que le potentiel de cet axe actuel est insuffisant pour répondre à la demande en déplacement présente et à venir, particulièrement aux heures de pointe ;

Dat deze druk nog dreigt te verhogen gelet op de vooruitzichten qua bevolkingsgroei en mobiliteit;

Dat het project kan bijdragen tot de verbetering een verbeterde parkeersituatie door een vermindering van het parkeren door bewoners en in het algemeen omdat de auto minder aantrekkelijk en competitief wordt;

Openbaar vervoersaanbod

Trein

Overwegende dat de NMBS, Infrabel en de gewestelijke en federale statistieken wijzen op een sterke toename van het treingebruik, en dan vooral in het Brussels grootstedelijk gebied ;

Dat de treinverbinding tussen het Noordstation en het Zuidstation het drukste deel van het nationaal spoornet is; dat de verbinding instaat voor 90% van het spooraanbod in het Brussels Gewest;

Dat zij vandaag evenwel haar maximumcapaciteit bereikt;

Overwegende dat de geplande wijziging de synergie tussen het openbaar vervoernet en het spoornet zou versterken, en inzonderheid:

- als alternatief voor de « Noord-Zuid » spoorverbinding,
- door de ontwikkeling van de oostelijke spooras (L26) omdat de multimodale stations Bordet en Schaerbeek aantrekkelijker worden,
- door de ontwikkeling van de westelijke spooras (L28) als gevolg van een grotere aantrekkelijkheid van de multimodale stations Zuid, Noord en Schaerbeek;

Dat zij bovendien zal bijdragen tot een groter evenwicht in het gebruik van de infrastructuur die het zuiden en het noorden van het Gewest met elkaar verbindt door betere aansluitingen;

Dat zij daarmee het verzorgingsgebied zowel voor het spoor- als het openbaar vervoersaanbod zal versterken door de beide netten beter op elkaar af te stemmen;

Bestaande toestand

Overwegende dat het modaal aandeel van het openbaar vervoer in het Gewest gelijkmatig toeneemt sinds het begin van het decennium 1990;

Dat het volgens het Beldam onderzoek van 2010 ongeveer een kwart uitmaakte van alle verplaatsingen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor alle verplaatsingsmiddelen samen;

Overwegende dat de performantie van het openbaar vervoer in het noordoostelijke kwartier van het Gewest een aantal tekorten vertoont;

Dat dit meer bepaald tot uiting komt in de statistieken van de reissnelheid en de stiptheid van de MIVB-voertuigen, zoals blijkt uit het cahier van het Kenniscentrum van de Mobiliteit 2016;

Overwegende dat de premetroverbinding (lijnen 3, 4) in haar centrale baan tussen het Noordstation en het station Albert druk gebruikt wordt, met name tijdens de spitsuren;

Dat deze as vandaag reeds gebruikt wordt aan de maximumcapaciteit die de premetro aankan;

Dat het potentieel van deze bestaande as ontoereikend is om te voldoen aan de huidige en toekomstige verplaatsingsvraag, in het bijzonder tijdens de spitsuren;

Que l'offre capacitaire de cet axe est par ailleurs bien inférieure à celle de l'axe est-ouest ou circulaire ;

Considérant par ailleurs que le projet d'itinéraire de transports en commun en site indépendant constituera une épine dorsale nord/sud sur laquelle viendrait se greffer la majeure partie du réseau de transport en commun ferré régional, ce qui en renforcera l'attractivité globale ;

Que l'inscription d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant limite les conflits d'usage et la concurrence pour l'espace disponible en surface ;

Qu'elle offre en outre un atout en matière d'évitement des encombrements tant en ce qui concerne l'exploitation de la ligne dans le trafic automobile, dans l'accès aux sites propres de surface que dans les trémies partagées entre plusieurs lignes existantes ;

Que ce renforcement global harmonise la capacité du réseau ferré à haute-performance de la STIB entre sa desserte nord-sud et sa desserte est-ouest ;

Que plus localement, l'adaptation du tronçon central de la ligne en vue d'une plus haute performance serait en mesure d'absorber les pics de fréquentation aux périodes de pointe ;

Que ce projet implique, entre la station Anneessens et la gare du Midi, la création de nouvelles infrastructures souterraines compatibles avec l'exigence de haute performance et d'amélioration de la durée du trajet ;

Qu'en effet, les infrastructures souterraines existantes ne permettent pas, au vu des croisements de lignes, des gabarits et des rayons de courbures du tracé, la mise en service d'une liaison haute performance, ni son exploitation indépendante et optimale sur le même tracé que les lignes de tramway existantes ;

Que l'exploitation d'une telle liaison nord-sud requiert également une profonde réorganisation de la station Albert ;

Qu'en effet, la configuration actuelle de cette dernière ne permet pas l'exploitation simultanée des lignes de tramway existantes et du terminus d'une future liaison à haute performance ;

Que par ailleurs, l'exploitation d'une telle ligne nécessite la réalisation d'un espace de dépôt des rames en dehors du service, d'une halle d'entretien et de réparation ainsi que l'accès à une piste d'essai ;

Qu'ainsi, cette liaison à haute performance permettrait une vitesse d'exploitation optimale, constante et favoriserait l'augmentation de la vitesse commerciale des autres lignes, particulièrement dans le cadran nord-est de la Région ;

Trams 55 et 32

Considérant que la ligne 55 est la ligne majeure desservant le cadran nord-est de la Région ;

Que l'itinéraire de cette ligne est exploité après 20h par la ligne 32 ;

Que ces lignes desservent des zones denses, comme relevé plus haut ;

Qu'elles évoluent dans un tissu urbain saturé et très largement en concurrence avec d'autres usages ;

Dat het capaciteitsaanbod van deze as bovendien aanzienlijk kleiner is dan dat van de oost-westas of van de ringas;

Overwegende bovendien dat het project voor een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan een ruggengraat noord/zuid zal vormen waarop het grootste deel van het gewestelijk spoornet van het openbaar vervoer kan worden geënt, wat de globale attractiviteit hiervan zou versterken;

Dat de vastlegging van een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan benuttingsconflicten en de concurrentie beperkt voor de bovengronds beschikbare ruimte;

Dat zij een troef is bij het ontwijken van opstoppingen, zowel voor de exploitatie van de lijn in het autoverkeer en de toegankelijkheid van de bovengrondse eigen banen als op de toegangshellingen die door meerdere bestaande lijnen worden gedeeld;

Dat deze globale versterking de capaciteit van het hoogperformante spoornet van de MIVB harmoniseert tussen de noord-zuidbediening en de oost-westbediening;

dat meer op het lokale vlak de aanpassing van de centrale baan van de lijn met het oog op een grotere performantie in staat is de gebruikspieken op te vangen tijdens de spitsuren;

Dat dit project vereist dat tussen het station Anneessens en het Zuidstation nieuwe ondergrondse infrastructuur wordt verwezenlijkt die beantwoordt aan de eisen voor een hoge performantie en een verbeterde rittijd;

Dat als gevolg van het kruisen van lijnen, de afmetingen en de draaicirkel van het tracé de bestaande ondergrondse infrastructuur immers niet toelaat dat een hoogperformante verbinding in dienst wordt genomen of onafhankelijk en parallel op dezelfde verbinding als de bestaande tramlijnen geëxploiteerd wordt;

Dat de exploitatie van een noord-zuidverbinding eveneens een grondige reorganisatie van het station Albert vereist;

Dat de bestaande organisatie van het station geen gelijktijdige exploitatie van de bestaande tramlijnen en de terminus van een toekomstige hoogperformante verbinding toelaat;

Dat de exploitatie van deze lijn bovendien vereist dat er een ruimte komt waar de stellingen kunnen worden ondergebracht die niet in dienst zijn, een onderhouds- en herstellingshal en de toegang tot een testspoor;

Dat deze hoogperformante verbinding daarmee een constante optimale exploitatiesnelheid mogelijk maakt en de verhoging van de reissnelheid van de overige zal bevorderen, in het bijzonder in het noordoostelijke deel van het Gewest;

Trams 55 en 32

Overwegende dat lijn 55 de voornaamste lijn is die het noordoostelijke deel van het Gewest ontsluit ;

Dat het traject van deze lijn na 20u geëxploiteerd wordt door lijn 32;

Dat deze lijnen dichtbevolkte gebieden ontsluiten, zoals hoger reeds vermeld;

Dat zij zich ontwikkelen in een verzadigd stedelijk weefsel en sterk in concurrentie staan met andere gebruiken;

Qu'en dépit des investissements en matériel roulant, cette ligne fonctionne à saturation, particulièrement aux périodes de pointe ;
Que cette saturation nuit fortement à la performance de cette liaison et à son attractivité générale ;

Que le renforcement de la fréquence de cette ligne est techniquement irréalisable à infrastructures inchangées ;

Que l'amélioration de la vitesse commerciale suppose notamment une mise en site propre intégral du tram ;

Que, compte tenu de l'environnement urbain de cette liaison, pareille conversion paraît impraticable eu égard à l'étroitesse des voiries, la traversée de multiples carrefours, la pression du stationnement au sein des zones commerciales traversées, la présence d'établissements scolaires nécessitant la mise en place de mesures de sécurité et une réduction de la vitesse du tram ;

Qu'en outre, la nature sinueuse du tracé et la présence de courbes serrées limiteraient la vitesse potentielle du tram ;

Considérant que la trémie de transports en commun entre la gare du Nord et le tunnel Thomas a par ailleurs atteint un seuil de saturation ;

Considérant que la liaison entre le tunnel Thomas et la place Liedts est soumise aux aléas de la circulation automobile et est particulièrement congestionnée à cet endroit ;

Qu'il en découle un irrégularité et une forte concurrence de cette ligne avec le trafic routier ;

Considérant également la volonté exprimée dans le plan IRIS 2 de renforcer l'offre en transport en commun dans la partie nord de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le remplacement de la ligne de tramway 55 (et 32 sur la partie d'itinéraire exploitée après 20h) par une liaison à haute performance nord-sud apporterait une réponse à ces obstacles, tant en matière de confort et d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, que de qualité de service ;

Que la population desservie par ces lignes y gagnerait par ailleurs une accessibilité directe aux autres territoires de la Région, une multimodalité accrue avec les réseaux S de la SNCB, de De Lijn, TEC et STIB ;

Potentiel multimodal

Considérant la présence de haltes ferroviaires dont la desserte par l'offre « S » de la SNCB dans le cadran nord-est de la Région ;

Considérant l'intérêt d'une offre de transports en commun liée au réseau ferroviaire et commode d'accès notamment depuis celui-ci ;

Considérant qu'eu égard à l'essor démographique, la croissance attendue des déplacements au cours des prochaines années nécessite l'accroissement de l'utilisation des transports en commun et/ou des solutions multimodales de transport pour l'ensemble des déplacements de personnes entre le nord et le sud de la Région tout en limitant la surcharge de trafic sur les infrastructures disponibles et en particulier dans la jonction ferroviaire Nord-Midi ;

Considérant, sur la base de l'offre actuelle, la desserte de haltes S, deux gares nationales et internationales, quatre lignes de métro, sept lignes

Dat deze lijn ondanks investeringen in rollend materieel volledig verzadigd is in het gebruik, en dan vooral tijdens de spitsuren;

Dat deze toestand ernstig afbreuk doet aan de performance van deze verbinding en de aantrekkelijkheid hiervan;

Dat de frequentieverhoging van deze lijn technisch onhaalbaar is bij ongewijzigde infrastructuur;

Dat een grotere reissnelheid veronderstelt dat de tram volledig in eigen baan wordt gebracht;

Dat rekening houdend met de stedelijke omgeving van deze verbinding een dergelijke omschakeling onhaalbaar lijkt omwille van de smalle wegen, het feit dat meerdere kruispunten overgestoken worden, de parkeerdruk in de handelsgebieden die worden doorkruist, de aanwezigheid van scholen die de invoering van veiligheidsmaatregelen en een lagere tramsnelheid vereisen;

Dat daarnaast het kronkelige tracé en een aantal scherpe bochten de potentiële snelheid van de tram beperken;

Overwegende dat de bedding van het openbaar vervoer tussen het Noordstation en de Thomastunnel bovendien een verzadigingspunt heeft bereikt;

Overwegende dat de verbinding tussen de Thomastunnel en het Liedtsplein overbelast is en de weerslag ondergaat van het wisselvallige autoverkeer dat op deze plaats bijzonder opstopt;

Dat de lijn hierdoor onregelmatig is en een sterke concurrentie ondergaat van het wegverkeer;

Overwegende eveneens de wil die in het IRIS 2 plan tot uiting komt om het openbaar vervoersaanbod te versterken in het noordelijke deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat de vervanging van tramlijn 55 (en 32 op het deel van de reisweg die na 20u geëxploiteerd wordt) door een hoogperformante noord-zuidlijn een antwoord kan bieden op deze beletsels, zowel wat het comfort en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit betreft als qua dienstkwaliteit;

Dat de bevolking die via deze lijnen ontsloten wordt trouwens voordeel zou halen door een rechtstreekse toegang tot de overige gebieden van het Gewest en een toegenomen multimodaliteit met de S-netten van de NMBS, De Lijn, TEC en de MIVB;

Multimodaal potentieel

Overwegende de aanwezigheid van spoorhaltes die worden aangedaan door het « S » aanbod van de NMBS in het noordoostelijke deel van het Gewest;

Overwegende dat het belangrijk is om over een openbaar vervoersaanbod te beschikken dat aansluit op het spoornet en van daaruit vlot toegankelijk is;

Overwegende dat gelet op de bevolkingsgroei de verwachte toename van het aantal verplaatsingen tijdens de komende jaren vereist dat het openbaar vervoer en/of multimodale oplossingen voor heel het personenvervoer intensiever gebruikt worden tussen het noorden en het zuiden van het Gewest maar dat tegelijk de overbelasting van het verkeer op de beschikbare infrastructuur moet worden beperkt, en dan vooral op de Noord-Zuid-spoorverbinding;

Overwegende dat, op grond van het bestaande aanbod, S-haltes, twee nationale en internationale treinstations, vier metrolijnen, zeven tramlijnen,

de tramway, environ vingt-sept lignes de bus diurnes et les correspondances De Lijn et TEC, l'itinéraire de transport en commun en site indépendant en projet offrirait une correspondance exceptionnelle ;

Qu'en reliant ces réseaux, elle contribue à en renforcer l'attractivité ;

Air, énergie, climat

Engagements de la Région

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 30% à l'horizon 2025 par rapport à 1990 et de 80 à 95% d'ici 2050 ;

Qu'elle a confirmé ses engagements dans différents plans et traités ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale émet environ 3700 kT d'équivalent CO² annuellement ;

Qu'une partie non négligeable (environ 27%) des émissions de gaz à effet de serre régionales est issue du secteur des transports ;

Considérant que la STIB a conclu un contrat de fourniture d'énergie électrique ne générant pas de gaz à effet de serre ;

Considérant que l'inscription projetée d'un nouveau site indépendant, qui impacte les conditions de mobilité des populations, inciterait à l'usage des transports en commun et contribuerait ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur du transport, ainsi que d'autres émissions ayant une incidence négative sur l'environnement ;

Que ce projet va dans le sens de ces dispositions et engagements auxquels la Région a souscrit ;

Consommation d'énergie

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée le 4 décembre 2015 à augmenter sa part de source d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie ;

Qu'elle s'est dotée pour ce faire d'une stratégie relative au développement des énergies renouvelables ;

Que le secteur des transports consomme une quantité importante – de l'ordre d'un quart – de l'énergie importée dans la Région ;

Que pour mémoire, la STIB a pour sa part souscrit un contrat d'approvisionnement en énergie électrique verte ;

Considérant qu'en contribuant à augmenter la part modale des transports en commun, en permettant une densification des espaces du nord-est de la Région dans les principes de la ville des courtes distances, en améliorant la connectivité et l'intermodalité des espaces desservis, le projet s'inscrit dans cette ambition et incite les particuliers à renoncer à l'usage de leurs véhicules personnels dont l'efficacité énergétique est plus faible que celle des transports en commun ;

Qualité de l'air

Considérant que la pollution atmosphérique affecte la Région de Bruxelles-Capitale ;

ongeveer zevententwintig buslijnen van de dagdienst en aansluitingen op De Lijn en TEC worden aangedaan, waardoor de ontworpen verbinding via een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan uitzonderlijke overstapmogelijkheden biedt;

Dat dit aanbod door deze netten met elkaar te verbinden, bijdraagt tot de versterking van de attractiviteit;

Lucht, energie, klimaat

Engagementen van het Gewest

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe heeft verbonden zijn uitstoot van broeikasgassen met 30% te verminderen tegen 2025 ten opzichte van 1990 en met 80 tot 95% tegen 2050;

Dat zij in meerdere plannen en verdragen deze verbintenissen heeft bevestigd;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest jaarlijks ongeveer 3700 kT CO² equivalent uitstoot;

Dat een niet te verwaarlozen deel (ongeveer 27%) van de uitstoot van broeikasgassen afkomstig is van de transportsector;

Overwegende dat de MIVB een contract voor de levering van elektrische energie gesloten heeft dat broeikasgasvrij is;

Overwegende dat de geplande inschrijving van een nieuwe zelfstandige site, die een invloed heeft op de mobiliteitsvoorwaarden van de verschillende bevolkingsgroepen, het gebruik van het openbaar vervoer zou bevorderen waarmee zij zou bijdragen tot een vermindering van de door de vervoerssector teweeggebrachte uitstoot van broeikasgassen, alsook van andere soorten uitstoot die een negatieve weerslag hebben op het leefmilieu;

Dat dit project aansluit bij de bepalingen en engagementen waartoe het Gewest zich heeft verbonden;

Energieverbruik

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich er op 4 december 2015 toe heeft verbonden zijn aandeel aan hernieuwbare energiebronnen te verhogen in het eindenergieverbruik;

Dat zij daartoe een strategie heeft aangenomen die streeft naar de ontwikkeling van hernieuwbare energieën;

Dat de transportsector verantwoordelijk is voor een groot deel van het verbruik – om en bij een vierde – van de energie die in het Gewest wordt ingevoerd;

Dat eraan herinnerd wordt dat de MIVB een energiebevoorradingscontract heeft gesloten voor groene energie;

Overwegende dat het project door bij te dragen tot een verhoging van het modaal deel van het openbaar vervoer, door een verdichting van de ruimten in het noordoosten van het Gewest mogelijk te maken volgens de principes van de stad met korte afstanden, door de connectiviteit en de intermodaliteit van de ontsloten ruimten te vergroten, aansluit bij die ambitie en particulieren ertoe aanzet af te zien van het gebruik van hun persoonlijke voertuigen, die een kleinere energie-efficiëntie hebben dan deze van het openbaar vervoer;

Luchtkwaliteit

Overwegende dat de luchtverontreiniging inwerkt op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Que cette pollution n'est pas seulement générée par les véhicules circulant dans la Région mais l'est également par toutes sortes d'activités situées au-delà des limites régionales ;

Que toutefois, le secteur des transports est responsable à lui seul de près de la moitié des émissions de polluants atmosphériques (notamment environ deux tiers des oxydes d'azote, de deux cinquièmes des particules fines PM10) ;

Que le projet permettrait d'absorber un report modal réduisant de telles émissions ;

Qu'il favorise en outre la fluidité des transports de surface en désengorgeant les voiries et participe ainsi à réduire les émissions de polluants liés à la congestion et à la recherche de stationnement ;

Que le projet apporterait ainsi un bénéfice en matière de réduction des pollutions, notamment locales ;

Santé humaine

Considérant que la pollution atmosphérique influe directement sur la santé des personnes présentes sur le territoire régional, augmente les risques sanitaires et engendre des décès prématurés ;

Que, bien que des mesures aient été prises pour minimiser la pollution de l'air et que cette dernière se soit significativement améliorée en Belgique entre 2005 et 2015, les services compétents (IRCELINE) constatent une stagnation des jours de dépassement des maximums recommandés et la constance de l'exposition de la population à des concentrations trop élevées des principaux polluants atmosphériques ;

Considérant que le projet, de ce fait, tend à réduire l'exposition de la population à différents polluants à tout le moins au niveau local ;

Que cette exposition à un air plus sain aura des impacts positifs en matière de santé publique et de taux de mortalité ;

Beliris

Considérant que Beliris a initié en 2009 une étude de faisabilité de création d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant à haute performance vers le nord de Bruxelles ;

Que cette étude a notamment porté en 2012 sur l'opportunité socio-économique et stratégique d'extension du métro vers le nord de Bruxelles ;

2. ADEQUATION DU PROJET AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

Plan régional de développement (PRD) et projet de Plan régional de développement durable (PRDD)

Considérant que le PRD de 2002 vise en priorité à accroître la part et l'efficacité des transports en commun urbains, notamment en améliorant les critères de confort et de sécurité ainsi que la satisfaction des voyageurs ;

Qu'il entend également renforcer la multimodalité ;

Deze verontreiniging wordt niet enkel voortgebracht door de voertuigen die zich binnen het Gewest verplaatsen, maar ook door allerlei activiteiten die buiten de gewestgrenzen liggen;

Dat de transportsector evenwel op zich al verantwoordelijk is voor zo goed als de helft van de uitstoot van luchtvervuilende stoffen (en dan meer bepaald twee derde van de stikstofdioxide en twee vijfde van de stofdeeltjes PM10);

Dat als gevolg van het project een modal shift kan worden opgevangen die deze uitstoot vermindert;

Dat het bovendien de doorstroming van het bovengronds verkeer bevordert door de wegen te ontlasten en bijdraagt tot een verminderde uitstoot van vervuilende stoffen die het gevolg zijn van verkeersopstoppingen en het zoeken naar een parkeerplaats;

Dat het project daarmee positief inwerkt op de vermindering van de vervuiling, en dan met name op lokaal niveau;

Gezondheid van de mens

Overwegende dat de luchtverontreiniging een rechtstreekse invloed heeft op de gezondheid van de personen die zich op het gewestelijk grondgebied bevinden, de risico's voor de gezondheid vergroot en leidt tot voortijdig overlijden;

Dat, ook al zijn er maatregelen getroffen om luchtverontreiniging tot een minimum te herleiden en de toestand hiervoor tussen 2005 en 2015 in België aanzienlijk is verbeterd, de bevoegde diensten (IRCELINE) een stagnatie vaststellen van de dagen waarop de aanbevolen maximumwaarden overschreden worden en een constante blootstelling van de bevolking aan te hoge concentraties van de voornaamste verontreinigende stoffen in de lucht;

Overwegende dat het project er hierdoor toe strekt de blootstelling van de bevolking aan meerdere verontreinigende stoffen op zijn minst op lokaal niveau te verminderen;

Dat deze blootstelling aan een gezondere lucht een gunstige weerslag zal hebben op de volksgezondheid en het sterftecijfer;

Beliris

Overwegende dat Beliris in 2009 gestart is met een uitvoerbaarheidsstudie voor de verwezenlijking van een hoogperformante lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan naar het noorden van Brussel;

Dat deze studie zich inzonderheid in 2012 heeft toegespitst op de sociaal-economische en strategische opportuniteit van een uitbreiding van de metro naar het noorden van Brussel;

2. AANSLUITING VAN HET PROJECT OP ANDERE PLANNEN EN PROGRAMMA'S

Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) en Ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)

Overwegende dat het GewOP van 2002 er prioritair naar streeft het aandeel en de efficiëntie van het stedelijk openbaar vervoer te doen toenemen, inzonderheid via een verbetering van de comfort- en veiligheidscriteria en van de tevredenheid van de reizigers;

Dat het eveneens beoogt de multimodaliteit te versterken;

Qu'il vise, au travers de sa priorité 8, à « *mettre en œuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que sur le stationnement et qui s'inscrit dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modale de la voiture vers les autres modes de déplacement* » ;

Considérant que la carte 6 du PRD de 2002 pointe la partie centrale du tronçon de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant située entre la station Albert et la gare du Nord comme « *itinéraire de transports en commun en site indépendant à améliorer* » ;

Que les lignes de tramway du cadran nord-est de la Région évoquées plus haut y étaient à l'époque reprises comme « *tronçon de ligne de tram à améliorer* » ;

Que le PRD retient cependant les principes d'une liaison de transports en commun plus efficace pour le cadran nord-est de Bruxelles ;

Que le projet s'accorde dès lors aux objectifs généraux définis par le PRD en tant qu'il permet d'améliorer la desserte de transports en commun des usagers de la ligne 55 ;

Que la carte 6 du projet de PRDD soumis à enquête publique vise toutefois l'extension en site indépendant jusqu'à la gare de Bordet ;

Considérant que le projet de PRDD tend en outre à améliorer durablement la qualité de l'air notamment par l'instauration d'une zone de basse émission couvrant l'ensemble du territoire régional à l'exception du Ring ;

Qu'il a pour ambition de réduire la congestion automobile en ne favorisant pas l'usage de véhicules personnels, en augmentant l'offre d'alternatives à ceux-ci et en assurant le rééquilibrage modal ;

Qu'il entend, au travers de son axe 4, « *mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement durable* » ;

Qu'il place l'itinéraire de transports en commun en site indépendant projeté en « *priorité régionale* » ;

« *Projet d'accord de majorité 2014-2019* » / *Accord du Gouvernement régional*

Considérant que le Gouvernement a fait de la lutte contre la congestion routière une première priorité et vise le développement des transports publics, régionaux et métropolitains, comme principal levier d'action ;

Considérant que le projet d'accord de majorité du 20 juillet 2014 considère cette création d'itinéraire de transports en commun en site indépendant comme une « *priorité absolue* » ;

Plan Iris 2

Considérant que le plan IRIS 2 diagnostique la congestion routière et l'absence d'amélioration de l'efficacité des transports en commun ;

Qu'il indique que la création d'un itinéraire de transports en commun en site indépendant est une « *première priorité* » ;

Dat het met prioriteit 8 het volgende beoogt : « *Een mobiliteitsbeleid voeren dat zowel op de verplaatsingen als op het parkeren betrekking heeft en dat kadert in de verbetering van de openbare ruimte, het levenskader en de bescherming van de woonwijken, ondermeer door middel van een kwaliteitsgericht beleid van openbare werken en een modale verschuiving van de auto naar andere vervoersmiddelen* » ;

Overwegende dat kaart 6 van het GewOP van 2002 het centrale deel van de bedding voor de lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan tussen het station Albert en het Noordstation aanduidt als « *te verbeteren lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan* » ;

Dat de hogervermelde tramlijnen van het noordoostelijke deel van het Gewest destijds vermeld stonden als « *te verbeteren tramlijnvlak* » ;

Dat het GewOP evenwel de principes weerhoudt van een efficiëntere openbaar vervoersverbinding voor het noordoostelijke deel van Brussel ;

Dat het project derhalve aansluit bij de algemene doelstellingen die staan omschreven in het GewOP aangezien het de ontsluiting met het openbaar vervoer verbetert voor de gebruikers van lijn 55 ;

Dat kaart 6 van het ontwerp van GPDO dat aan het openbaar onderzoek is onderworpen evenwel de uitbreiding in eigen baan beoogt tot aan het station van Bordet ;

Overwegende dat het ontwerp van GPDO er tevens toe strekt op een duurzame wijze de luchtkwaliteit te verbeteren, inzonderheid door een zone met lage uitstoot in te voeren die heel het gewestelijk grondgebied dekt, op de Ring na ;

Dat het als ambitie heeft de verkeersopstoppingen te verminderen door het gebruik van personenwagens niet te bevorderen, het aanbod van alternatieven hiervoor te verhogen en voor een nieuw evenwicht te zorgen tussen verkeersmodi ;

Dat het als pijler 4 het volgende vooropstelt , « *het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling wordt* » ;

Dat het de vooropgestelde lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan aanziet als « *gewestelijke prioriteit* » ;

« *Ontwerp van meerderheidsakkoord 2014-2019* » / *Gewestelijk regeerakkoord*

Overwegende dat de Regering van de strijd tegen verkeersopstoppingen een eerste prioriteit heeft gemaakt en hiertoe de ontwikkeling van het gewestelijk en grootstedelijk openbaar vervoer ziet als voornaamste hefboom ;

Overwegende dat het ontwerp van meerderheidsakkoord van 20 juli 2014 de verwezenlijking van deze lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan aanziet als « *absolute prioriteit* » ;

Iris 2 Plan

Overwegende dat het IRIS 2 plan een diagnose stelt van de verkeersopstoppingen en van het feit dat de efficiëntie van het openbaar vervoer niet verbetert ;

Dat het aangeeft dat de verwezenlijking van deze lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan een « *eerste prioriteit* » is ;

Qu'il envisage l'étude d'une liaison nord-sud desservant Schaerbeek et d'un dépôt à Haren ;

Plan Air-Climat-Énergie (PACE)

Considérant que le PACE, adopté le 2 juin 2016, vise explicitement dans son action 54, à promouvoir et étoffer l'offre de transports publics dans la Région par la mise en œuvre de modes de déplacement rapides et fréquents, avec une augmentation substantielle de l'offre ;

Qu'il promeut également un renforcement de l'intermodalité des transports dans son action 53 ;

3. MODIFICATIONS APPORTEES AU PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)

Considérant que le PRAS est l'instrument de planification régionale qui prévoit l'implantation des itinéraires de transports en commun en site indépendant ;

Itinéraire de Transports en commun en site indépendant

Considérant l'intérêt d'inscrire au PRAS une liaison de transports en commun haute performance nord-sud en itinéraire de transports en commun en site indépendant ainsi que les aménagements rendus nécessaires par une telle liaison ;

Que pareille inscription au PRAS vise uniquement à permettre la réalisation d'un itinéraire de transport ferré en souterrain, quelle que soit sa nature ;

Qu'en l'espèce, le projet consiste en :

- une section à inscrire en itinéraire de transports en commun en site indépendant située entre le dépôt à prévoir et la gare du Nord à Schaerbeek ;
- une section centrale déjà constituée par la liaison entre la gare du Nord et la station Anneessens ;
- une section à inscrire entre la station Anneessens et la gare du Midi ;
- une section sud déjà constituée par la liaison entre la gare du Midi et la station Albert,
- une section à inscrire à proximité de la place Albert à Forest ;

Considérant qu'en l'absence d'un tracé adéquat sur la carte 6 relative aux transports en commun du PRAS, et qu'en égard à certaines affectations arrêtées par la carte 3 du PRAS, l'extension vers le nord-est de la Région et le projet de liaison à haute performance nord sud requiert au préalable une modification du PRAS ;

Considérant qu'une modification du PRAS s'impose dès lors ;

Considérant que la carte 6 du PRAS devrait être modifiée pour permettre la création de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant ;

Qu'il s'agirait :

- d'inscrire le tracé du projet en site indépendant entre la gare du Nord et Bordet, jusqu'au futur dépôt requis ;

Dat het een studie overweegt naar een noord-zuidverbinding om Schaerbeek te ontsluiten en met een stelplaats in Haren;

Lucht-, Klimaat- en Energieplan

Overwegende dat het op 2 juni 2016 goedgekeurde Lucht-, Klimaat- en Energieplan in Actie 54 uitdrukkelijk inzet op het promoten en verder uitbreiden van het openbaar vervoersaanbod in het Gewest met de verwezenlijking van snelle en frequente verplaatsingsmodi en een aanzienlijke verhoging van het aanbod;

Dat het tevens streeft naar een versterking van de intermodaliteit van het vervoer in Actie 53;

3. WIJZIGINGEN AANGEBRACHT AAN HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP)

Overwegende dat het GBP het gewestelijk planningsinstrument is dat voorziet in de inplanting van lijnen van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan;

Lijnen van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan

Overwegende dat het belangrijk is dat in het GBP een hoogperformante lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan wordt ingeschreven, alsmede de inrichtingen die dit soort verbinding vereist;

Dat deze inschrijving in het GBP enkel beoogt de verwezenlijking van een ondergrondse spoorverbinding mogelijk te maken, ongeacht van welke aard;

Dat in dit geval het project bestaat uit :

- een traject dat moet worden ingeschreven als lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan tussen de geplande stelplaats en het Noordstation in Schaerbeek;
- een centraal traject dat reeds bestaat uit de verbinding tussen het Noordstation en het station Anneessens;
- een nog in te schrijven traject tussen het station Anneessens en het Zuidstation;
- een zuidelijk traject dat reeds bestaat uit de verbinding tussen het Zuidstation en het station Albert;
- een in te schrijven traject nabij het Albertplein in Vorst;

Overwegende dat bij gebrek aan een geschikt tracé op kaart 6 met betrekking tot het openbaar vervoer in het GBP en met inachtneming van een aantal bestemmingen die op kaart 3 van het GBP zijn vastgelegd, de uitbreiding naar het noordoosten van het Gewest en de hoogperformante noord-zuidverbinding vooraf een wijziging van het GBP vereist;

Overwegende dat een wijziging van het GBP derhalve aangewezen is;

Overwegende dat kaart 6 van het GBP aangepast zou moeten worden om de verwezenlijking van een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan mogelijk te maken;

Dat het betreft:

- de inschrijving van het projecttracé in afzonderlijke baan tussen het Noordstation en Bordet, tot aan de vereiste stelplaats zoals die gepland is;

- d'inscrire le tracé du projet en site indépendant entre l'actuelle station Anneessens et la gare du Midi ;
- d'inscrire une prolongation en site indépendant sous l'avenue Besme pour permettre un futur terminus des trams 4 et 7 ;

Modification de la carte des affectations

Considérant que la carte 3 du PRAS devrait pour sa part être modifiée pour permettre la mise en exploitation de l'itinéraire de transports en commun en site indépendant sur certaines parcelles ;

Qu'en l'espèce, cette modification du PRAS ne concerne que l'affectation de zones d'échelle essentiellement locale, à savoir :

- une aire située sur le territoire de la commune de Schaerbeek correspondant à une partie de la zone de parc du square Riga en vue de l'aménagement de la station projetée ;
- une partie de la voirie du square Riga en vue d'étendre la zone de parc (ZP),
- une aire située sur le territoire de la ville de Bruxelles (Haren), en zone de sports et de loisirs de plein air (ZSLPA) ainsi qu'en zone d'industries urbaines (ZIU), en vue de la création d'un dépôt,
- une aire située sur le territoire de la ville de Bruxelles (Haren), affectée en zone d'équipement d'intérêt collectif et de services publics (ZE), en ZSLPA et en partie en ZIU en vue de la création d'une zone verte (ZV) ;

Que pour Haren,

- la ZIU passe de 4,2 ha à 0 ha,
- la ZLSPA passe de 4,3 ha à 0 ha,
- une Zone Verte est créée de 1,6 ha,
- la ZE passe de 26 ha à 33 ha ;

Considérant que le RIE pointe que la modification du PRAS ne s'avère que légèrement défavorable puisque le Coefficient de Biotope par Surface (CBS) final s'approche de la valeur initiale ;

Qu'en effet, le CBS actuel de la Zone de Sport et de Loisir de Plein Air est estimé à 0,48, alors que celui de la Zone Verte est estimé à 0,38 ;

Q'il faut relativiser ce recul, dans la mesure où la surface éco-aménageable dans la situation actuelle est surestimée, celle-ci ne tenant pas compte d'un aprking existant sur le site ;

Que concernant les affectations du square Riga,

- La ZP passe de 5 522 m² à 4 593 m²
- La zone d'espaces structurants est augmentée de 929m²

- de l'inscription van het projecttracé in afzonderlijke baan tussen het huidige station Anneessens en het Zuidstation;
- de inschrijving van een verlenging in afzonderlijke baan onder de Besmelaan om een toekomstig eindstation van de trams 4 en 7 mogelijk te maken;

Wijziging van de bestemmingskaart

Overwegende dat ook kaart 3 van het GBP aangepast zou moeten worden om de een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan in exploitatie te kunnen nemen op een aantal percelen;

Dat in dit geval deze wijziging van het GBP enkel betrekking heeft op de bestemming van de zones hoofdzakelijk op lokale schaal, hetzij :

- een terrein gelegen op het grondgebied van de gemeente Schaerbeek dat overeenstemt met een deel van het parkgebied aan de Rigasquare met het oog op de aanleg van de toegang tot het geplande station;
- een deel van de wegenis van de Rigasquare met het oog op de uitbreiding van het parkgebied (PG);
- een terrein gelegen op het grondgebied van de Stad Brussel (Haren), in een gebied voor sport en openluchtrecreatie en een gebied voor stedelijke industrie met het oog op de verwezenlijking van een stelplaats;
- een terrein gelegen op het grondgebied van de Stad Brussel (Haren), in een gebied voor uitrustingen van collectief belang of van openbare dienst, een gebied voor sport en openluchtrecreatie en een deel in een gebied voor stedelijke industrie met het oog op de verwezenlijking van een groengebied;

Dat voor Haren,

- het gebied voor stedelijke industrie van 4,2 ha op 0 ha wordt gebracht,
- gebied voor sport en openluchtrecreatie van 4,3 ha op 0 ha wordt gebracht,
- een groengebied wordt gecreëerd van 1,6 ha,
- het gebied voor stedelijke industrie 26 ha op 33 ha wordt gebracht;

Overwegende dat het MER aangeeft dat de wijziging van het GBP slechts een licht ongunstig effect heeft aangezien de uiteindelijke Biotoop-oppervlaktefactor (BAF) de initiële waarde benadert;

Dat de huidige BAF van het gebied voor sport en openluchtrecreatie geraamd wordt op 0,48, terwijl deze van het groengebied geraamd wordt op 0,38;

Dat deze terugval relatief moet worden bekeken aangezien de eco-aanlegbare oppervlakte van de huidige toestand overschat wordt aangezien hierin geen rekening wordt gehouden met een bestaande parking op de site;

Dat voor wat betreft de bestemmingen van de Rigasquare,

- het parkgebied van 5 522 m² op 4 593 m² wordt gebracht
- het gebied van structurerende ruimten wordt verhoogd met 929 m²;

Dépôt Haren

Considérant que, en ce qu'elle concerne l'aire située sur le territoire de la commune de Bruxelles (Haren) actuellement en Zone d'Industries Urbaines (ZIU) et Zone de Sports ou de Loisirs de Plein Air (ZSLPA), la modification de la carte n°3 du PRAS vise notamment à recréer une Zone Verte (ZV) et une Zone d'Equipements d'intérêt collectif ou de service public (ZE), conformément au plan ci-annexé ;

Que cette modification de l'affectation du sol se justifie par les contraintes techniques inhérentes à l'exploitation d'un service public de transports en commun souterrain ;

Qu'effectivement, le projet permet des activités de remisage, de dépôt et de maintenance de véhicules de transports en commun ;

Que ce type d'activités nécessite des bâtiments de grandes dimensions susceptibles d'abriter les rames, le matériel et outillage nécessaire à sa maintenance, le stockage de pièces de remplacement, des zones de travail, les infrastructures pour le personnel ainsi que les superficies de manœuvre rendues nécessaires par le charroi lié à une telle activité ;

Que par ailleurs, la zone d'entretien des véhicules doit nécessairement être connectée à une piste d'essai du matériel roulant;

Que cette connexion à la piste d'essai doit être indépendante des connexions liées à l'exploitation de la ligne de transports en commun ;

Que l'exploitation de transports en commun en site indépendant appelle nécessairement la réalisation d'infrastructure souterraine ;

Que ce réseau souterrain requiert donc des rampes d'accès compatibles (rayon de courbure, pente) avec les contraintes techniques liées au système de transport ;

Que ces rampes occupent également une superficie importante, in extenso un volume libre important ;

Qu'ainsi, le RIE présente l'analyse de plusieurs solutions alternatives concernant la localisation du dépôt et qu'il en ressort que, en raison notamment de critères techniques et d'exploitation, il n'est pas envisageable de minimiser l'emprise au sol du dépôt en le construisant sur 2 niveaux superposés ;

Qu'ainsi, l'implantation du dépôt dans cette zone nécessite un espace important et par conséquent la suppression de l'ensemble de la ZSLPA ;

Que cette disparition est indispensable et motivée par des motifs impérieux d'intérêt général exposé dans le cadre de la présente décision ;

Que le souhait du Gouvernement est néanmoins de compenser l'impact environnemental de cette suppression par la réaffectation de zones constructibles en zones d'espaces verts, et plus particulièrement en zones vertes qui présente un intérêt écologique plus élevé que la ZSLPA, comme le confirme d'ailleurs le RIE ;

Stelplaats Haren

Overwegende dat de wijziging van kaart 3 van het GBP betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Brussel (Haren), vandaag als gebied voor stedelijke industrieën en gebied voor sport en openluchtrecreatie zodat zij inzonderheid beoogt opnieuw een groengebied en een gebied voor uitrustingen van collectief belang of van openbare dienst te verwezenlijken overeenkomstig het aangehecht plan;

Dat deze wijziging van de bodembestemming verantwoord is door de technische beperkingen die eigen zijn aan de exploitatie van een lijn van een ondergrondse openbare vervoerdienst;

Dat het project effectief stel-, opslag- en onderhoudsactiviteiten voor voertuigen van het openbaar vervoer mogelijk maakt;

Dat dit soort activiteiten gebouwen met grote afmetingen vereist waar de stellen, het materiaal en de uitrusting die nodig zijn voor het onderhoud hiervan, de vervangstukken, de werkzones, de infrastructuur voor het personeel, alsook de noodzakelijke manoeuvreerruimten voor het rollend materiaal kunnen worden ondergebracht;

Dat bovendien de onderhoudszone voor de voertuigen noodzakelijkerwijs toegang moet hebben tot een testbaan voor het rollend materieel;

Dat deze toegang tot de testbaan onafhankelijk moet zijn van de aansluitingen voor de exploitatie van de lijn van het openbaar vervoer;

Dat de exploitatie van openbaar vervoer in afzonderlijke baan noodzakelijkerwijs de verwezenlijking van ondergrondse infrastructuur met zich meebrengt;

Dat dit ondergronds net daarmee toegangshellingen vereist die tegemoetkomen (draaicirkel, hellingsgraad) aan de technische beperkingen die zijn verbonden aan het vervoersysteem;

Dat deze toegangshellingen tevens een aanzienlijke oppervlakte in beslag nemen, in extenso een grote vrije ruimte;

Dat het MER daarmee de analyse van meerdere alternatieve oplossingen aanreikt voor de ligging van de stelplaats en dat hieruit volgt dat ingevolge inzonderheid technische en exploitatiecriteria niet kan worden overwogen de grondinname van de stelplaats tot een minimum te herleiden door deze te bouwen als twee boven elkaar gelegen verdiepingen;

Dat daarmee de vestiging van de stelplaats in deze zone een aanzienlijke ruimte vereist en dus de afschaffing van het hele gebied voor sport en openluchtrecreatie;

Dat het verdwijnen hiervan onontbeerlijk is en gemotiveerd wordt door dringende redenen van algemeen belang uiteengezet naar aanleiding van deze beslissing;

Dat de Regering niettemin de weerslag van deze schrapping op het leefmilieu wenst te compenseren door bebouwbare gebieden te herbestemmen als groengebieden, en meer bepaald als groengebieden met een groter ecologisch belang als het gebied voor sport en openluchtrecreatie, zoals het MER overigens bevestigt;

Que , par conséquent, une partie de la zone mitoyenne affectée en ZE ainsi qu'une partie de la zone mitoyenne affectée en ZIU sont réaffectées en ZV ;

Qu'en outre, l'usage de l'actuelle ZSPLA est limitée dans son accès tandis qu'à l'inverse de la ZV portée par le projet permettrait de l'ouvrir au public ;

Considérant que le changement d'affectation de la ZIU en ZE ne peut s'entendre comme une réduction des superficies disponibles à ce type d'affectation dans la mesure où elle est dictée par la personnalité juridique de droit public de l'organisme exploitant le transport en commun en région bruxelloise ;

Qu'en d'autres termes, les activités de dépôt, de remisage et de maintenance prévues sur le site pourraient relever des activités productives et donc du type d'activités autorisées en ZIU ;

Square Riga

Considérant que, en ce qu'elle concerne l'aire située à Schaerbeek actuellement en ZP et en espaces structurants, la modification de la carte n°3 du PRAS vise à en remodeler les contours respectifs, conformément au plan ci-annexé ;

Que cette modification de l'affectation du sol se justifie par les contraintes techniques inhérentes à l'exploitation d'un service public de transport souterrain ;

Que pour cette aire, la modification s'attache à permettre la réalisation d'accès à la station et d'urgences techniques dont l'emplacement précis sera désigné lors des étapes ultérieures du projet (EI sur projet et demande de PU) ;

Que l'affectation du sol de ces parcelles en ZP et espaces structurants ne présument pas de l'aspect ultérieur de l'aménagement, ce dernier pouvant être largement végétalisé et contribuer à l'harmonie et l'agencement des lieux ;

4. PRISE EN CONSIDERATION DES RECOMMANDATIONS DU RIE

Considérant qu'un certain nombre de recommandations intégrées ont été formulées par le rapport sur les incidences environnementales (RIE) relatif à la modification projetée afin d'en améliorer le fonctionnement et l'intégration environnementale ;

Que parmi les alternatives globales analysées dans le cadre de cette évaluation environnementale, aucune n'est préférable au projet retenu, soit qu'elle n'améliore pas la qualité de la desserte par rapport au projet, soit qu'elle présente une incidence foncière importante, soit encore qu'elle engendre des inconvénients techniques ou des difficultés de gestion future des infrastructures ;

Considérant qu'aucun élément protégé ou classé n'est directement situé dans l'emprise du projet ;

Dat bijgevolg een deel van de belendende zone die als gebied voor uitrustingen van collectief belang of van openbare dienst bestemd is, alsook een deel van de belendende zone bestemd als gebied voor stedelijke industrie herbestemd worden tot groengebied ;

Dat bovendien het gebruik van het huidig gebied voor sport en openluchtrecreatie beperkt is door een beperkte toegankelijkheid en dat daarentegen het door het project gedragen groengebied de mogelijkheid biedt om de locatie open te stellen voor het publiek ;

Overwegende dat de verandering van bestemming van gebied voor stedelijke industrie in gebied voor sport en openluchtrecreatie niet mag worden aanzien als een vermindering van de beschikbare oppervlakte voor dit soort bestemming aangezien ze bepaald wordt door de publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid van de instelling die instaat voor de exploitatie van het openbaar vervoer in het Brussels gewest ;

Dat, anders gesteld, de stel-, opslag- en onderhoudsactiviteiten die op de site voorzien zijn, kunnen worden aanzien als productieactiviteiten en dus het soort activiteiten dat is toegestaan in het gebied voor stedelijke industrie ;

Rigasquare

Overwegende dat de wijziging van kaart 3 van het GBP betrekking heeft op het gebied gelegen in Schaerbeek vandaag in parkgebied en structurerende ruimten, en beoogt hiervan de respectieve contouren te hertekenen overeenkomstig het aangehecht plan ;

Dat deze wijziging van de bodembestemming verantwoord is door de technische beperkingen die eigen zijn aan de exploitatie van een lijn van een openbare ondergrondse vervoerdienst ;

Dat de wijziging er voor dit gebied in voorziet de toegang tot het station en technische elementen te kunnen verwezenlijken waarvan de precieze locatie zal worden bepaald in de latere fasen van het project (en volgens het plan en de vraag van de stedenbouwkundige vergunning) ;

Dat de bodembestemming van deze percelen in parkgebied en structurerende ruimten niet vooruitlopen op het uiteindelijke uitzicht van de aanleg omdat deze in grote mate kan worden ingetrokken en kan bijdragen tot de rust en de opbouw van deze plaats ;

4. INOVERWEGINGNAME VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET MER

Overwegende dat het milieueffectenrapport (MER) een aantal geïntegreerde aanbevelingen heeft geformuleerd bij de geplande wijziging met het oog op een betere werking en teneinde deze beter af te stemmen op het leefmilieu ;

Overwegende dat geen enkele van de globale alternatieven die zijn geanalyseerd in het kader van deze beoordeling te verkiezen is boven het geselecteerde project, hetzij omdat ze de kwaliteit van de bediening niet verbeteren ten opzichte van het project, hetzij omdat ze technische nadelen of moeilijkheden in het toekomstig beheer van de infrastructuur met zich meebrengen ;

Overwegende dat binnen het projectgebied geen enkel beschermd goed gelegen is ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une zone qui ne présente pas d'intérêt biologique particulier
Considérant que le tableau joint en annexe reprend les différentes recommandations du RIE et indique, en en exposant les raisons, quelles sont celles qui ont été suivies ou rejetées ; Qu'il fait partie intégrante du présent arrêté ;

Sur proposition du Ministre-Président qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions ;

Après en avoir délibéré,

Arrête :

Article 1^{er}. Il est projeté de modifier les cartes d'affectation du sol (n° 3) et des transports en commun (n° 6), selon les plans ci-annexés qui font partie intégrante de la présente délibération, du plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001 en vue de permettre la réalisation du projet dit « liaison haute performance nord-sud ».

Article 2. Le projet de modification, composé du présent arrêté et de ses différentes annexes, ainsi que le rapport sur les incidences environnementales seront soumis à enquête publique conformément à l'article 25, § 4, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

R. Vervoort

Overwegende dat het project gesitueerd is in een gebied zonder opmerkelijk biologisch belang ;
Overwegende dat de bijgaande tabel de verschillende aanbevelingen van het MER vermeldt en met bijhorende motivering aangeeft welke hiervan gevolgd of verworpen worden ; Dat deze ten volle deel uitmaakt van dit besluit ;

Op voorstel van de Minister-President, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening,

Na beraadslaging,

Besluit:

Artikel 1. Er wordt voorzien de kaarten met betrekking tot de bodembestemming (nr. 3) en het Openbaar Vervoer (nr. 6) te wijzigen in functie van de bijgaande plannen die ten volle deel uitmaken van deze beraadslaging, van het Gewestelijk Bestemmingsplan vastgesteld op 3 mei 2001 met het oog op de verwezenlijking van het project genaamd « hoogperformante noord-zuidverbinding ».

Artikel 2. De ontwerpwijziging, bestaande uit dit besluit en zijn verschillende bijlagen, alsook het milieueffectenrapport zullen aan een openbaar onderzoek worden onderworpen overeenkomstig artikel 25, § 4, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,

R. Vervoort

Annexe à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le projet modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol - Motivation du projet de plan par rapport aux recommandations du RIE

Recommandations	Motivation
Section Nord - Bordet	
Recommandations spécifiques en matière de mobilité	
Choisir un tracé en 'site indépendant' et (de jure) souterrain plutôt qu'un site propre de surface ;	Considérant que l'inscription au PRAS d'un tracé en site indépendant permet la réalisation d'une infrastructure de transport en commun performant d'envergure régionale ;
Choisir parmi les tracés en site indépendant, le projet ou l'alternative NB/M ou NB/MH relativement équivalents, NB/N et NB/S étant moins performants ;	Considérant qu'à impact équivalent du projet et des alternatives NB/M et NB/MH sur la mobilité et la qualité de la desserte, le projet est retenu ;
<p>Au niveau des stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminuer au maximum le temps d'accès aux quais (par une profondeur minimale des stations) ; - Riga : accès depuis et vers le quartier Helmet ; - Colignon : accès de part et d'autre de la maison communale ; - Verboeckhoven : intermodalité entre la station et la halte ferroviaire ; - Bordet : intégration du P+R tel que le propose le projet de PRDD. 	Considérant que ces recommandations ne concernent pas l'inscription projetée, qui vaut quelle que soit la nature du transport souterrain retenu, mais sont à intégrer au sein de l'étude d'incidences de la demande de permis d'urbanisme ;
Recommandations en matière de population et d'aspects socio-économiques	
<p>Desserte : le tracé THNS-RES est de loin la meilleure solution en desserte directe, mais cet avantage s'estompe fortement en desserte indirecte et ses résultats sont systématiquement inférieurs (dont 1 très négatif) au projet pour les paramètres de mobilité proprement dits ;</p> <p>Dès lors, si les résultats en mobilité proprement dite sont pondérés comme étant plus importants que l'avantage d'une meilleure desserte directe, choisir le tracé du projet, meilleur que n'importe quelle autre alternative ;</p>	<p>Considérant que l'alternative dite « THNS/RES » propose de densifier le réseau de tram en surface au sein de la section Nord-Bordet ;</p> <p>Que cette alternative implique une modification du tracé et de l'exploitation actuelle de la ligne 55 et la création d'un axe parallèle de tram supplémentaire ;</p> <p>Considérant que le RIE, sur base d'une zone d'analyse plus étendue, relève une meilleure performance de l'alternative de surface THNS/RES en termes de desserte directe des pôles de chalandise commerciaux et d'emploi ;</p>
	<p>Que cette alternative est toutefois confrontée à d'importantes contraintes liées à sa mise en œuvre (création d'un site propre, terminus à la gare du Nord et place Poelaert, contraintes d'exploitation et de signalisation) ;</p> <p>Qu'elle requiert de plus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'expropriation de nombreuses propriétés (360m de rives construites, représentant 33 propriétés) ; - De sacrifier un certain nombre de places de stationnement en voirie, ce qui peut poser des problèmes au sein des zones commerciales traversées (dont rues Gallait et de Brabant) ;

Foncier : choisir le tracé du Projet ;	Considérant que ces contraintes fortes amènent à ce stade à retenir le tracé en projet, qui s'avère moins impactant du point de vue foncier et du stationnement ; Qu'il apparaît en outre plus performant en termes de capacité et de temps de parcours ;
Recommandations en matière de paysage, d'urbanisme et de patrimoine	
Projet : - Minimiser l'emprise des stations à Liedts, Colignon et Riga ;	Considérant que cette recommandation devra faire l'objet d'une analyse dans le cadre du permis d'urbanisme et de son EIE ;
	Que la modification de l'affectation du square Riga de zone de parc en zone de voirie et espace structurant au PRAS se limite aux espaces strictement nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ;
	Que le réaménagement du Square Riga sera proposé dans le cadre du permis d'urbanisme et son EIE ;
- Imposer, lors de l'EIE sur les infrastructures, de subordonner les sorties de stations à la composition et la scénographie urbaine (perspectives, symétries, etc.), en particulier à Riga	Considérant que cette recommandation ne concerne pas la modification projetée du PRAS ; Qu'elle devra être intégrée à l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme ;
- A Riga, modifier légèrement le projet pour compenser totalement la perte de zone de parc tout en permettant le maintien des voiries passantes au centre et le respect des principes de composition patrimoniaux (axe centré, etc.) lors de la reconstruction de l'espace public tout en tenant compte qu'un dessin au PRAS ne préfigure pas l'aménagement physique concret final du Square	Considérant que le RIE propose de maintenir en espace structurant les assiettes de voiries en prolongement des voiries existantes, de compenser les superficies de la zone de parc par l'ajout au PRAS d'une zone verdurisée autour de l'église en relation avec la chaussée de Helmet et enfin, de déplacer les entrées de la station de manière à les implanter dans la partie centrale du square et en voirie ; Que les propositions du RIE ne rencontreront pas l'objectif exprimé par ses recommandations du respect des principes de composition patrimoniaux passant par l'expression d'axes centrés ; Que la zone verdurisée proposée autour de l'église est trop étroite : qu'elle ne relève pas de l'échelle du PRAS ; Que l'emplacement des entrées de station devra être déterminée par une étude plus fine réalisée dans l'EIE de la demande de permis d'urbanisme ; Que, par ailleurs, le dessin des zones d'affectations reprises au PRAS ne préfigure pas l'aménagement physique concret final du Square ; Que cette recommandation ne peut donc être suivie à la lettre ;

<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas hypothéquer d'immeubles remarquables boulevard Lambert pour la sortie nord de la station Verboekhoven ; 	<p>Considérant que cette recommandation devra être intégrée à l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme ;</p> <p>Que le présent projet de modification du PRAS est de toute façon sans impact sur ces immeubles remarquables ;</p>
<p>Alternatives : imposer lors de l'EIE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si choix des tracés de surface : conserver au maximum les largeurs pour piétons et végétation (terre-pleins, arbres d'alignement,), - Si choix des autres alternatives : minimiser les emprises en surface et la destruction d'immeubles remarquables et de zones vertes, subordonner les sorties des stations à la composition et la scénographie urbaine ; 	<p>Considérant que les tracés de surface et les autres alternatives souterraines n'ont pas été retenus pour les motifs précédemment exposés ;</p> <p>Qu'en toute hypothèse, ces recommandations ne relèvent pour l'essentiel pas du PRAS mais sont à examiner dans le cadre de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme ;</p>
Recommandations en matière d'énergie, d'air et climat	
<ul style="list-style-type: none"> - Respecter les normes et plans européens sur la qualité de l'air et les énergies renouvelables ; - Maintenir les accords d'approvisionnement de la STIB en énergies renouvelables et développer des sources d'électricité renouvelables par l'installation d'équipements sur les bâtiments de la STIB ; - Mettre en œuvre des mesures complémentaires pour restreindre l'usage de la voiture et favoriser le transfert modal ; 	<p>Considérant que ces recommandations ne relèvent pas du PRAS ;</p> <p>Qu'elles sont à examiner dans le cadre d'autres instruments de gestion, tels que le contrat de gestion de la STIB ou encore les plans à portée environnementale et le PRDD en projet ;</p>
<p>Concernant le tracé et les infrastructures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser les 'meilleures technologies disponibles', - Limiter la profondeur et la taille des nouvelles stations (éclairage, escalators) ; 	<p>Considérant que ces recommandations ne relèvent pas du PRAS, mais de l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme ;</p>
Recommandations en matière de sol et d'eau	
<p>Recommandation générale à préciser lors de l'EIE du projet retenu : minimiser l'imperméabilisation des sols aux abords des stations ;</p>	<p>Considérant que cette recommandation concerne l'étude d'incidences à réaliser dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme ;</p>
Recommandations en matière d'environnement sonore et vibratoire	
<p>Dans le cadre de l'EIE, mener une étude poussée selon la norme de référence allemande DIN 4150. Cette étude permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans un premier temps d'avoir une estimation du risque de 'ponts vibratoires' que représentent les structures de béton armé des futures stations du métro de la section Nord-Bordet ; 	<p>Considérant que ces recommandations ne concernent pas tant la modification planologique en projet, que l'étude d'incidences afférente à la demande de permis d'urbanisme ;</p> <p>Qu'on rappellera que les stations figurent uniquement à titre indicatif sur la carte des transports en commun du PRAS, conformément à sa prescription particulière 27.1, al. 3 ;</p> <p>Que l'impact vibratoire et sonore effectif ne peut être apprécié indépendamment du mode de</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Dans un second temps, de déterminer les éventuels dispositifs antivibratoires à proposer ; 	<p>réalisation du tracé, soumis à permis d'urbanisme et étude d'incidences ;</p> <p>Qu'il apparaît en toute hypothèse qu'un tracé souterrain a des incidences moindres à cet égard qu'une ligne de surface ;</p>
<p>Concernant les alternatives trams : effectuer des études de dispositifs d'atténuation des vibrations, selon la norme DIN 4150 à placer par exemple entre le rail et sa fondation pour la section courante du tracé et en particulier au droit des aiguillages ou fortes courbes, placement de 'dalles sandwich' ;</p>	<p>Considérant que cette option n'a pas été retenue, pour les raisons précédemment relevées ; Que ces recommandations seraient à appliquer, le cas échéant, lors de la conception de lignes de tram dans l'espace public ;</p>
<p>Recommandations en matière de diversité biologique, de faune, de flore et de zones Natura 2000</p>	
<p>Eviter les destructions massives de patrimoine végétal au square Riga</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soit en modifiant ponctuellement le projet (station et/ou tracé), - Soit en étudiant une solution technique plus respectueuse du site, - Soit en choisissant une des alternatives au projet ; 	<p>Considérant les impacts négatifs de la mise en œuvre de la station Riga seront compensés par l'inscription au PRAS d'une zone de parc compensatoire, mais aussi par l'imposition, lors de l'étude d'incidences sur la demande de permis d'urbanisme, de réaménagements favorisant une flore diversifiée et de qualité, restaurant notamment un niveau minimal de terre arable au-dessus des ouvrages d'art souterrains ou toute autre solution permettant la conservation ou la replantation d'arbres à haute tige ;</p> <p>Considérant au surplus que la modification de l'affectation d'une partie du square de zone de parc en espaces structurants est justifiée par des motifs impérieux d'intérêt général exposés dans le cadre de l'arrêté d'adoption du projet de PRAS ;</p> <p>Que ces motifs, portant notamment sur les questions de mobilité, d'énergie et d'écologie, justifient dès lors la modification proposée, indispensable à la bonne réalisation du projet ;</p>
<p>Imposer lors de l'EIE infrastructures de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - limiter l'étalement des infrastructures en surface quand il rentre en conflit avec le patrimoine végétal ; - favoriser une déplantation/replantation soignée des essences remarquables ; - imposer des plantes indigènes pour le réaménagement, mais en respectant les compositions paysagères urbanistiques ; - rétablir au maximum les biotopes d'origine des sites ou en créer des nouveaux de qualité ; - prévoir toitures et façades vertes ; 	<p>Considérant que ces recommandations concernent l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme ;</p>
<p>Si choix des alternatives NB/THNS 55 et THNS RES ; végétaliser le terre-plein des sites propres de surface ;</p>	<p>Considérant que ces alternatives n'ont pas été retenues ; Que ces recommandations ne relèvent en outre pas du PRAS, mais du permis d'urbanisme qui devrait être obtenu ;</p>
<p>Recommandations concernant la santé humaine et la population</p>	

<p>Privilégier le projet ou les alternatives NB/métro pour la qualité de l'air, les accidents de la circulation et les nuisances sonores ;</p>	<p>Considérant que projet de tracé d'un site indépendant nord-sud s'inscrit dans cette recommandation ;</p>
<p>Privilégier les alternatives tram pour la section Nord-Bordet pour la convivialité des espaces publics et la sécurité ;</p>	<p>Considérant que la mise en place d'un transport en commun souterrain permettra une réorganisation et un réaménagement des espaces publics de surface, au bénéfice de ses usagers et des habitants des quartiers concernés ;</p>
	<p>Que par ailleurs, la mise en œuvre d'un transport public souterrain devra s'accompagner de mesures visant à offrir un environnement convivial et sécurisé au sein des infrastructures ;</p>
	<p>Que ces éléments devront faire l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et de son étude d'incidences ;</p>
<p>D'une façon générale, veiller à augmenter le sentiment de sécurité objective et subjective dans les infrastructures souterraines et de surface par la mise en place de panneaux d'information, la création d'espaces plus transparents, la mise en place d'un éclairage adapté, le maintien d'un niveau sonore suffisamment bas pour pouvoir entendre et être entendu, le maintien de la propreté des lieux, la présence de membres du personnel de la STIB, la mise à disposition de sanitaires et de services ou commerces pour le contrôle social ;</p>	<p>Considérant que ces recommandations ne concernent pas le PRAS, mais l'étude d'incidences portant sur la demande de permis d'urbanisme, ainsi que la mise en œuvre et la gestion des infrastructures ;</p>
<p>Recommandations concernant la mise en œuvre</p>	
<p>Concernant le projet ou les alternatives de tracé souterrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte la faiblesse géo mécanique de l'Yprésien supérieur et Réaliser une campagne d'essais de sol conséquente ; - Examiner dans le cadre de l'EIE, au vu des résultats de la campagne supra, la meilleure des solutions techniques en tunnelier s'avérant praticable pour : <ul style="list-style-type: none"> o Réduire les volumes extraits et, par conséquent, réduire d'autant les risques de tassement induits au bâti existant, o Réduire la profondeur de la nouvelle ligne souterraine et, par conséquent, la profondeur des stations et leur empreinte en surface, o Réduire la taille des stations si jugé pertinent du point de vue de l'exploitation, Gérer au mieux, selon les normes en vigueur, les zones de basculement entre voies avec les puits d'aération ; 	<p>Considérant que ces recommandations ne concernent pas le PRAS, mais l'étude d'incidences relative à la demande de permis d'urbanisme, ainsi que la mise en œuvre et la gestion des infrastructures ;</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Concevoir le ou les tunneliers de manière à pouvoir réaliser des injections de compensation à l'avancement, à partir du front de taille du tunnel ; - Exiger une étude d'exécution très poussée de la pression à appliquer au front de taille ; - Utiliser les meilleures techniques disponibles pour le suivi des déformations du bâti existant lors de la mise en œuvre du ou des tunnels et des stations ; 	<p>Considérant que cette recommandation ne concerne pas le PRAS mais la demande de permis d'urbanisme et son exécution ;</p>
<p>Concernant l'alternative tram :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en souterrain (en tout ou partie) le parcours du tram à partir de l'amont de la Place Liedts jusqu'à la gare du Nord via, soit des voiries publiques, soit via un îlot – sachant toutefois que les incidences en sont très difficiles à gérer ; - Planifier la réalisation de manière à réaliser les travaux rue par rue ou section par section, de manière à ne pas bloquer un quartier entier ; 	<p>Considérant que l'alternative de surface n'est pas retenue pour les raisons exposées <i>supra</i> ;</p> <p>Que la première recommandation cadre par ailleurs avec la modification projetée, puisqu'elle suppose une inscription en site indépendant ;</p> <p>Que pour le reste, ces recommandations ne relèvent pas du PRAS, mais de la mise en œuvre du chantier de réalisation d'un projet de tram de surface ;</p>
<p>SECTION ANNEESSENS – ALBERT</p>	
<p>Recommandations en matière de mobilité</p>	
<p>Tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Éliminer les alternatives AA/1N et AA/2M pour incompatibilité technique 	<p>Considérant que le RIE relève que la seule alternative raisonnable à cette section du projet est reprise sous le libellé AA/3MN ; Que cette alternative passant sous l'îlot de Jamar/Autonomie permettrait de tirer parti d'infrastructures techniques existantes ;</p>
	<p>Que cette alternative requiert néanmoins un certain nombre d'expropriations de propriétés privées et de reprises en sous-œuvre ;</p>
	<p>Qu'elle induit également, au sein de l'îlot formé par la rue de l'Aviation et les boulevards Jamar et Poincaré, la démolition d'immeubles qui viennent d'être récemment rénovés ou reconstruits ;</p>
	<p>Qu'une telle situation n'apparaît pas comme une solution acceptable et que cette alternative n'est dès lors pas retenue ;</p> <p>Que, par conséquent, c'est le tracé du projet qui est retenu ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Ajouter en 'site indépendant' au PRAS le tracé des trams entre l'avenue Fonsny (à hauteur de la rue de Danemark), et le boulevard Poincaré (à hauteur de la rue de Woeringen) ; 	<p>Considérant que cette recommandation n'est pas retenue ;</p> <p>Que la réalisation d'un site indépendant pour les trams entre l'avenue Fonsny et le boulevard Poincaré aurait l'avantage de libérer la rue Couverte et d'y réaménager un espace public de qualité ;</p> <p>Que néanmoins, cet aménagement ne pourra s'envisager qu'à long terme et qu'il est donc prématuré ;</p>

	Qu'en tout état de cause, cette recommandation sort du champ couvert par le présent projet de modification du PRAS ;
<p>Stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - À priori, choisir le Projet dès lors qu'il est le seul à maintenir une station ; - Si choix de l'alternative AA/3NM, créer une nouvelle station Poincaré ; 	<p>Considérant que le projet prévoit la création d'une station Constitution ;</p> <p>Que cette station pourrait être nécessaire pour assurer la bonne desserte entre la gare du Midi et la station Anneessens ;</p> <p>Que, par ailleurs, l'alternative AA/3NM n'est pas retenue car elle présente d'autres incidences dont la nécessité d'exproprier un certain nombre d'immeubles dans les îlots Woeringen et Jamar ;</p> <p>Considérant enfin qu'en toute hypothèse, l'indication, sur la carte 6, des stations est indicative par application de la prescription 27.1 du PRAS ;</p>
Recommandations en matière de population et d'aspects socio-économiques	
Desserte : Choisir le tracé du Projet	Considérant que la modification projetée s'inscrit dans l'optique de ces recommandations ;
Foncier : choisir le tracé du projet ;	Considérant que cette recommandation a été suivie ;
Recommandations en matière de paysage, d'urbanisme et de patrimoine	
<p>Projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inscrire au PRAS un 'site indépendant' entre la rue Fonsny (à hauteur de la rue du Danemark) et le boulevard Poincaré (à hauteur de la rue de Woeringen) ; 	Considérant que cette recommandation n'a pas été suivie pour les raisons exposées ci-dessus ;
<ul style="list-style-type: none"> - Restaurer à l'identique l'avenue de Stalingrad avec une épaisseur de terre suffisante sur la dalle ou, si impossible, choisir l'alternative AA/3NM qui n'y touche pas (ni au Palais du Midi, du reste) ; 	Considérant que ces recommandations ne concernent pas le PRAS, mais la demande de permis d'urbanisme, son étude d'incidences et la mise en œuvre de l'infrastructure ;
<ul style="list-style-type: none"> - Replanter le terre-plein avenue Besme ; 	Qu'il en va de même de cette recommandation ;
<p>Alternatives : imposer lors de l'EIE d'utiliser les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de réaménagement soigné de l'espace public et des intérieurs d'îlot ; - de rénovation urbaine après la démolition d'immeubles ; 	Considérant que les alternatives en question n'ont pas été retenues pour les raisons déjà évoquées ; Qu'en outre, les recommandations ne concernent pas le PRAS, mais l'étude d'incidences de la demande de permis d'urbanisme ;
Recommandations en matière de sol et d'eau	
<p>Projet ou Alternative AA/3NM (et tram souterrain avenue Fonsny) :</p> <p>Recommandation générale à préciser lors de l'EIE du projet retenu : aux endroits où un effet barrage des eaux souterraines est identifié, prévoir et étudier des ouvrages de passage de nappe ;</p>	Considérant que cette recommandation ne concerne pas le PRAS, mais l'étude d'incidences de la demande de permis d'urbanisme et la mise en œuvre de l'infrastructure proprement dite ;
Recommandations en matière d'environnement sonore et vibratoire	

<p>Projet ou Alternative AA/3NM :</p> <p>Dans le cadre de l'EIE, mener une étude en matière d'impact sonore et vibratoire, selon la norme de référence allemande DIN 4150. Cette étude permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans un premier temps d'avoir une estimation du risque de 'ponts vibratoires' que représentent les structures de béton armé de la reprise en sous-œuvre du Palais du Midi, ou des immeubles dans le cadre de l'alternative AA/3NM ; - Dans un second temps, de déterminer les éventuels dispositifs antivibratoires à proposer ; 	<p>Considérant que ces recommandations appellent les mêmes observations que ci-dessus concernant la section Nord-Bordet ;</p>
<p>Recommandations en matière de diversité biologique, de faune, de flore et de zones Natura 2000</p>	
<p>Projet : Exiger une remise à l'identique de l'avenue de Stalingrad. Cela implique de grands bacs à terre pour les hautes tiges ;</p>	<p>Considérant que cette recommandation ne concerne pas le PRAS, mais l'étude d'incidences à réaliser dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et la mise en œuvre des infrastructures ;</p>
<p>Recommandations concernant la mise en œuvre</p>	
<p>Projet ou alternatives :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Au cas où le projet ne serait pas choisi, ne considérer que l'alternative AA/3MN qui a l'avantage sur le projet de ne pas impacter le Palais du Midi et l'avenue de Stalingrad ; 	<p>Considérant que l'alternative AA/3MN a été écartée compte tenu de son impact foncier excessif (nombreuses expropriations d'immeubles neufs et rénovés) ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Étudier la mise en place de vérins de compensation des tassements pour la reprise des charges du bâti existant ; 	<p>Considérant que cette recommandation ne concerne pas le PRAS, mais l'étude d'incidences à réaliser dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et la mise en œuvre des infrastructures ;</p>
<p>DÉPÔT DE HAREN</p>	
<p>Recommandations en matière de mobilité</p>	
<p>Exploitation : choisir le projet</p>	<p>Considérant que cette recommandation a été suivie ;</p>
<p>Recommandations en matière de population et d'aspects socio-économiques</p>	
<p>Foncier : Choisir l'alternative Sud ;</p>	<p>Considérant que diverses alternatives ont été étudiées et que l'implantation de ce dépôt au sud du terrain considéré permettrait de limiter son emprise à une partie de la zone d'industrie urbaine du PRAS ;</p>
	<p>Considérant toutefois que cette alternative nécessiterait de prévoir un dépôt sur deux niveaux, ce qui en complique sensiblement l'exploitation ;</p> <p>Que cette alternative ne permet pas d'implanter l'ensemble de la programmation du dépôt et qu'il est impossible d'établir une connexion entre la ligne et l'atelier ;</p>

	<p>Considérant par ailleurs qu'il s'agit de réserver une superficie suffisamment grande au futur dépôt, de manière à pouvoir envisager son développement, selon les nécessités à venir ;</p> <p>Que l'alternative proposée permet d'entreposer 21 rames (en 2025), alors que les besoins s'élèvent à 47 rames pour 2040 ;</p> <p>Que la configuration des voies dans le cadre de cette alternative crée un risque pour l'exploitation du dépôt, ainsi que de la ligne, en cas de rame défectueuse ;</p>
Recommandations en matière de paysage, d'urbanisme et de patrimoine	
<p>Projet et alternative ont chacun des qualités différentes et permettent un bon traitement paysager après travaux ;</p> <p>Toutefois, parce qu'il permet de créer un front boisé périphérique pouvant camoufler complètement l'infrastructure, le projet est à recommander ;</p>	<p>Considérant que la modification du PRAS projetée suit les contours du projet, pour les raisons évoquées <i>supra</i> ;</p>
Recommandations en matière de diversité biologique, de faune, de flore et de zones Natura 2000	
<p>Dès lors que les travaux et la base travaux détruiront totalement la végétation existante, c'est la situation après travaux qu'il faut examiner.</p> <p>Dans cette optique, l'alternative, en permettant de ne changer qu'une superficie réduite de la zone d'industries urbaines du PRAS, permet de replanter la même surface de zone verte et est donc à recommander. Le projet limite la zone verte à une surface située le long de la rue du Biplan.</p> <p>D'autre part, quel que soit le choix, il est recommandé d'y prévoir une zone-relais humide ;</p>	<p>Considérant que l'alternative a été rejetée pour les motifs repris <i>supra</i> ;</p>
Recommandation relatives à la mise en œuvre	
<p>Le projet est plus facile à mettre en œuvre (déblais et phasage entre les besoins de 2025 et 2040).</p>	<p>Considérant que la modification du PRAS suit cette recommandation.</p>

Bijlage bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van het ontwerp tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan – Motivering van het ontwerpplan ten opzichte van de aanbevelingen van het MER

Aanbevelingen	Motivering
Tracé Noord - Bordet	
Aanbevelingen inzake mobiliteit	
Een tracé in “afzonderlijke” en ondergrondse baan kiezen in plaats van een bovengrondse eigen baan ;	Overwegende dat de inschrijving van een tracé in afzonderlijke baan in het GBP de verwezenlijking van een performante infrastructuur voor het openbaar vervoer van gewestelijke betekenis mogelijk maakt ;
Uit de tracés in afzonderlijke baan kiezen voor het Project, NB/M of NB/MH die relatief gelijkwaardig zijn aangezien NB/N en NB/S minder performant zijn ;	Overwegende dat bij gelijke weerslag van het project en zijn alternatieven NB/M en NB/MH op de mobiliteit en de kwaliteit van de bediening het project wordt weerhouden ;
<p>Voor de stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de toegangstijden tot de perrons zoveel mogelijk verminderen (door de stations een minimale diepte te geven) ; - Riga: toegang vanaf en naar de Helmetwijk ; - Colignon: toegang aan weerszijden van het gemeentehuis ; - Verboekhoven: intermodaliteit tussen station en spoorweghalte ; - Bordet: integratie van de P+R (cf. ontwerp van GPDO). 	Overwegende dat deze aanbevelingen geen betrekking hebben op de geplande inschrijving, die geldt ongeacht de aard van het gekozen ondergronds vervoer, maar wel verwerkt moeten worden in de effectenstudie van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;
Aanbevelingen inzake bevolking en sociaaleconomische aspecten	
<p>Bediening : het tracé van THDN-RES is de beste oplossing qua rechtstreekse bediening maar dit voordeel vervaagt sterk bij de onrechtstreekse bediening. Bovendien zijn de resultaten systematisch minder goed (waarvan 1 zelfs zeer negatief) dan het Project voor de eigenlijke mobiliteitsparameters ;</p> <p>Aangezien de eigenlijke mobiliteitsresultaten zwaarder wegen dan alleen het voordeel van een betere rechtstreekse bediening, wat aanbevolen is, kiezen voor het tracé van het Project, dat beter is dan om het even welk alternatief ;</p>	<p>Overwegende dat het zogenaamde THDN-RES alternatief voorstelt het tramnet bovengronds te verdichten op het tracé Noord-Bordet ;</p> <p>Dat dit alternatief een wijziging van het tracé en de huidige exploitatie van lijn 55 inhoudt, alsook de verwezenlijking van een bijkomende parallelle tramas ;</p> <p>Overwegende dat het MER op basis van een breder analysegebied wijst op een betere performantie van het oppervlakte-alternatief THDN/RES voor wat betreft de rechtstreekse bediening van de handelsverzorgings- en tewerkstellingspolen ;</p>
	<p>Dat dit alternatief echter kampt met aanzienlijke beperkingen bij de tenuitvoerlegging (aanleg van een eigen baan, eindstation aan het Noordstation en het Poelaertplein, beperkingen voor de exploitatie en de signalisatie) ;</p> <p>Dat het eveneens het volgende vereist :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De onteigening van een groot aantal eigendommen (360m bebouwde randen die 33 eigendommen vertegenwoordigen) ;

	<ul style="list-style-type: none"> - De opoffering van een aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg, wat voor problemen kan zorgen in de handelszones die worden doorkruist (waarbij de Gallaitstraat en de Brabantstraat) ;
Vastgoed : het tracé van het Project kiezen ;	Overwegende dat deze sterke beperkingen aanleiding geven tot een selectie van het ontworpen tracé dat een minder grote weerslag lijkt te hebben op vastgoed en parkeren ; Dat het bovendien performanter lijkt qua capaciteit en rittijd ;
Aanbevelingen inzake landschap, stedenbouw en erfgoed	
Project : <ul style="list-style-type: none"> - De grondinname van de stations bij Liedts, Colignon en Riga tot een minimum beperken ; 	Overwegende dat deze aanbeveling aan een analyse onderworpen moet worden naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning en haar MES ;
	Dat de bestemmingswijziging van de Rigasquare van parkgebied naar wegengebied en structurerende ruimte in het GBP zich beperkt tot de ruimten die strikt noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de infrastructuur ;
	Dat de heraanleg van de Rigasquare zal worden voorgesteld naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning en haar MES ;
<ul style="list-style-type: none"> - Bij de MES naar de infrastructuur verplichten de stationsuitgang ondergeschikt te maken aan de stedelijke compositie en setting (uitzicht, symmetrie enz.), in het bijzonder bij Riga ; 	<p>Overwegende dat deze aanbeveling geen betrekking heeft op de geplande wijziging van het GBP ;</p> <p>Dat zij moet worden opgenomen in de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Bij Riga het Project licht wijzigen om het verlies van parkgebied volledig te compenseren en het behoud van de doorgaande wegen in het midden en het respect voor de principes van de erfgoedcompositie (middenas enz.) toe te laten bij de herinrichting van de openbare ruimte, rekening houdend met het feit dat een tekening in het GBP geen voorafspiegeling is van de uiteindelijke concrete fysieke inrichting van het plein 	<p>Overwegende dat het MER voorstelt de grondslag van de wegen (van vier meter breed) binnen de structurerende ruimte te houden in het verlengde van de bestaande wegen, de weggenomen oppervlakte van het parkgebied te compenseren door de toevoeging in het GBP van een parkgebied dat wordt afgenomen van de omringende structurerende ruimte, maar tegelijk de berijdbare toegangen en bestaande parkings te behouden (nieuwe spreiding van de oppervlakten) en rond de kerk een tuin te voorzien die aan weerszijden uitgeeft op de Helmetsesteenweg, de centrale ruimte opnieuw maximaal in te groenen bij het herstel van de openbare ruimte en ten slotte het station enigszins naar het westen (of het oosten) te « verschuiven » zodat één van zijn toegangen zich op het centrale deel van de square bevindt en de andere aan de straat ;</p> <p>Dat de voorgestelde groene zone rond de kerk te smal is : dat zij niet aansluit bij de schaal van het GBP ;</p>

	<p>Dat de ligging van de stationtoegangen vastgesteld moeten worden door een grondiger studie binnen de MES voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p> <p>Dat bovendien een tekening van de bestemmingsgebieden in het GBP geen voorafspiegeling is van de uiteindelijke concrete inrichting van het plein ;</p> <p>Dat deze aanbeveling derhalve niet letterlijk kan worden opgevolgd ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - De opmerkelijke gebouwen aan de Lambermontlaan niet hypothekeren voor de noordelijke uitgang van station Verboekhoven ; 	<p>Overwegende dat deze aanbeveling moet worden opgenomen in de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p> <p>Dat dit ontwerp van wijziging van het GBP hoe dan ook geen weerslag heeft op deze opmerkelijke gebouwen ;</p>
<p>Alternatieven : op te leggen tijdens de MES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indien keuze voor de bovengrondse tracés: de breedte voor voetgangers en begroeiing (parterres, bomenrijen ...) zoveel mogelijk behouden, - Indien keuze voor de andere alternatieven: het bovengrondse terrein dat wordt ingenomen en de afbraak van opmerkelijke gebouwen en groengebieden tot een minimum beperken, de uitgangen van de stations ondergeschikt maken aan de stedelijke compositie en setting ; 	<p>Overwegende dat de bovengrondse tracés en de overige ondergrondse alternatieven niet zijn weerhouden om de hogervermelde redenen ;</p> <p>Dat deze aanbevelingen los van elke hypothese voor het merendeel niet aansluiten bij het GBP maar onderzocht moeten worden naar aanleiding van de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
Aanbevelingen inzake energie, lucht en klimaat	
<ul style="list-style-type: none"> - De Europese normen en plannen inzake luchtkwaliteit en hernieuwbare energie respecteren ; - De bevoorradingsakkoorden van de MIVB voor hernieuwbare energie behouden en hernieuwbare elektriciteitsbronnen ontwikkelen door de installatie van uitrusting op het dak van de MIVB-gebouwen ; - Extra maatregelen treffen om het gebruik van de auto terug te dringen en de modale verschuiving aan te moedigen ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen niet aansluiten bij het GBP ;</p> <p>Dat zij onderzocht moeten worden in de context van andere beheersinstrumenten zoals de beheersovereenkomst met de MIVB of de milieuplannen en het ontworpen GPDO ;</p>
<p>Wat het tracé en de infrastructuur betreft :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De "best mogelijke technologieën" gebruiken, - De diepte en de omvang van de nieuwe stations beperken (verlichting, roltrappen) ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen niet aansluiten bij het GBP maar bij de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
Aanbevelingen inzake bodem en water	
<p>Algemene aanbeveling te preciseren tijdens de milieueffectenstudie van het gekozen project: de</p>	<p>Overwegende dat deze aanbeveling de milieueffectenstudie betreft die moet worden</p>

<p>bodemaafdekking in de omgeving rond de stations tot een minimum beperken ;</p>	<p>uitgevoerd naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake de geluids- en trillingsomgeving</p>	
<p>In het kader van de MES een grondige studie voeren volgens de Duitse referentienorm DIN 4150. Deze studie zou toelaten :</p> <ul style="list-style-type: none"> - In eerste instantie het risico op “trillingsbruggen” in te schatten die de structuren in gewapend beton van de toekomstige metrostations van het tracé Noord-Bordet vertegenwoordigen ; - In tweede instantie eventuele voor te stellen trillingsdempende installaties te bepalen ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen minder aansluiten bij de ontworpen planologische wijziging dan bij de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p> <p>Dat wordt gewezen op het feit dat de stations enkel ter informatie vermeld staan op de kaart van het openbaar vervoer van het GBP overeenkomstig zijn bijzonder voorschrift 27.1, derde lid ;</p> <p>Dat de effectieve weerslag van trillingen en geluid niet kan worden beoordeeld los van de wijze waarop het tracé wordt verwezenlijkt dat is onderworpen aan een stedenbouwkundige vergunning en een effectenstudie ;</p> <p>Dat ongeacht de hypothese blijkt dat een ondergronds tracé hiervoor minder zware effecten heeft dan een bovengrondse lijn ;</p>
<p>Voor de tramalternatieven : studies uitvoeren volgens de norm DIN 4150 naar trillingsdempende installaties om te plaatsen, bijvoorbeeld tussen het spoor en zijn fundering voor het huidige stuk van het tracé en, in het bijzonder, ter hoogte van de wisselpunten of sterke bochten, de plaatsing van “sandwichtegels” ;</p>	<p>Overwegende dat deze optie niet is weerhouden om de hogervermelde redenen ; Dat deze aanbevelingen in voorkomend geval moeten worden toegepast bij het ontwerp van de tramlijnen in de openbare ruimte ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake biodiversiteit fauna, flora en de Natura 2000 gebieden</p>	
<p>Massale vernietiging van plantaardig erfgoed op het Rigasquare vermijden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hetzij door het Project plaatselijk te wijzigen (station en/of tracé), - Hetzij door een technische oplossing te bestuderen die de site beter in acht neemt, - Hetzij door een van zijn alternatieven te kiezen ; 	<p>Overwegende dat de negatieve effecten van de uitvoering van het station Riga gecompenseerd zullen worden door het inschrijven van een compenserend parkgebied in het GBP, maar ook omdat tijdens de effectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag een heraanleg verplicht zal worden die kiest voor verscheiden en kwalitatief hoogstaande flora, waarbij een minimale laag teelaarde moet worden aangebracht op de ondergrondse kunstwerken of enige andere oplossing die het behoud of de heraanplanting van hoogstambomen mogelijk maakt ;</p> <p>Overwegende bovendien dat de bestemmingswijziging van een deel van de square van parkgebied in structurende ruimten verantwoord is om dwingende redenen van algemeen belang die worden uiteengezet in de context van het goedkeuringsbesluit van het ontwerp van GBP ;</p> <p>Dat deze redenen, die onder meer mobiliteit, energie en ecologische aspecten betreffen, derhalve de voorgestelde wijziging verantwoorden, die essentieel is voor een behoorlijke uitvoering van het project ;</p>

<p>Tijdens de MES over infrastructuur het volgende verplichten :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de spreiding van de bovengrondse infrastructuur beperken wanneer ze in conflict komen met het plantaardige erfgoed ; - de voorkeur geven aan een verzorgde verplanting / herplanting van opmerkelijke houtsoorten ; - inheemse planten opleggen voor de herinrichting maar met inachtneming van de stedenbouwkundige landschappelijke composities ; - de oorspronkelijke biotopen van de site zo snel mogelijk en kwaliteitsvol herstellen ; - groendaken en -gevels voorzien ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen de milieueffectenstudie betreffen die zal worden uitgevoerd naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
<p>Indien wordt gekozen voor de alternatieven NB/ THDN 55 en THDN RES: de parterres van de bovengrondse eigen banen beplanten ;</p>	<p>Overwegende dat deze alternatieven niet weerhouden zijn ; dat deze aanbevelingen bovendien niet het GBP betreffen maar de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag die moet worden verkregen ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake volksgezondheid en bevolking</p>	
<p>Voorkeur geven aan het Project of de alternatieven NB/metro vanwege de luchtkwaliteit, verkeersongevallen en geluidsoverlast ;</p>	<p>Overwegende dat het project voor een noord-zuidtracé in afzonderlijke baan bij deze aanbeveling aansluit ;</p>
<p>Voorkeur geven aan de tramalternatieven voor deeltracé "NB" vanwege de gezelligheid van de openbare ruimten en het risico op agressie ;</p>	<p>Overwegende dat dank zij de verwezenlijking van ondergronds openbaar vervoer de bovengrondse openbare ruimten geherstructureerd en heraangelegd kunnen worden ten gunste van de gebruikers en de bewoners van de betrokken wijken ;</p>
	<p>Dat bovendien de verwezenlijking van ondergronds openbaar vervoer gepaard dient te gaan met maatregelen die erop gericht zijn een leefbare en veilige omgeving te bieden binnen de infrastructuur ;</p>
	<p>Dat deze elementen deel moeten uitmaken van een grondige denkoefening naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de daaraan verbonden effectenstudie ;</p>
<p>Over het algemeen in de milieueffectenstudie erop toezien de objectieve en subjectieve veiligheid van de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur te verbeteren door informatieborden te plaatsen, meer transparante ruimten te creëren, een aangepaste verlichting te installeren, een voldoende laag geluidsniveau te handhaven om te kunnen horen en gehoord te worden, de ruimten zuiver te houden, de aanwezigheid van personeelsleden van de MIVB, sanitair en diensten of kleine handelszaken ter beschikking te stellen voor de sociale controle ;</p>	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen niet het GBP betreffen, maar de milieueffectenstudie die betrekking heeft op de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, alsook de uitvoering en het beheer van de infrastructuur ;</p>

Aanbevelingen inzake de uitvoering	
<p>Betreffende het project of de ondergrondse alternatieve tracés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rekening houden met de geomechanische zwakte van het hogere leperiaan en naargelang daarvan een consequente reeks bodemproeven uit te voeren ; - in het kader van de MES, naargelang de resultaten van de bovenvermelde bodemproeven, de beste technische oplossingen met de tunnelgraafmachine te onderzoeken die uitvoerbaar lijken om: <ul style="list-style-type: none"> o De volumes uitgegraven aarde te verminderen en dus het risico op zettingen van de bestaande gebouwen in even grote mate te verminderen, o De diepte van de nieuwe metrolijn te verminderen en dus ook de diepte van de stations en het terrein dat zij bovengronds in beslag nemen te verminderen, o De stations kleiner te maken indien dit pertinent wordt geacht vanuit het oogpunt van de exploitatie, o De overgangszones tussen sporen met de verluchtingsschachten zo goed mogelijk beheren volgens de geldende normen ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen niet het GBP betreffen, maar de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, alsook de uitvoering en het beheer van de infrastructuur ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - De tunnelgraafmachine(s) dusdanig ontwerpen dat het mogelijk is geleidelijk compensatie-injecties uit te voeren vanaf het boorfront van de tunnel ; - Een zeer grondige uitvoeringsstudie eisen van de druk die aan het boorfront moet worden uitgeoefend ; - De beste beschikbare technieken gebruiken om de vervormingen van de bestaande gebouwen op te volgen tijdens de uitvoering van de tunnels en de stations ; 	<p>Overwegende dat deze aanbeveling niet het GBP betreft, maar de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de uitvoering hiervan ;</p>
<p>Betreffende de tramalternatieven :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het traject van de tram (in zijn geheel of deels) ondergronds brengen vanaf bovenaan het Liedtsplein tot het Noordstation, hetzij via de openbare wegen, hetzij via een bouwblok – met dien verstande dat de effecten zeer moeilijk te beheren zijn ; - De realisatie dusdanig plannen dat de werken straat per straat of deeltracé per deeltracé worden uitgevoerd om geen volledige wijk te blokkeren ; 	<p>Overwegende dat het bovengronds alternatief niet is weerhouden om de hogervermelde redenen ;</p> <p>Dat de eerste aanbeveling overigens aansluit bij de geplande wijziging aangezien ze vereist dat men overgaat tot inschrijving in afzonderlijke baan ;</p> <p>Dat voor het overige deze aanbevelingen niet het GBP betreffen, maar wel de werfuitvoering voor de verwezenlijking van een bovengronds tramproject ;</p>
TRACÉ ANNEESSENS – ALBERT	
Aanbevelingen inzake mobiliteit	
<p>Tracé :</p>	<p>Overwegende dat het MER erop wijst dat het enige redelijke alternatief voor dit tracé van het</p>

<ul style="list-style-type: none"> - De alternatieven AA/1N en AA/2M uitsluiten vanwege technische onverenigbaarheid 	<p>project vermeld staat onder de omschrijving AA/3NM ; Dat aangezien dit alternatief onder het huizenblok Jamar/Zelfbestuur doorloopt, gebruik gemaakt kan worden van bestaande technische infrastructuur ;</p>
	<p>Dat dit alternatief niettemin een bepaald aantal onteigeningen van privé-eigendommen en onderbouwing vereist ;</p>
	<p>Dat het binnen het huizenblok gevormd door de Luchtvaartstraat en de Jamar- en de Poincarélaan ook leidt tot de afbraak van gebouwen die recent gerenoveerd of heropgebouwd zijn ;</p>
	<p>Dat deze toestand niet aanvaardbaar lijkt als oplossing en dat dit alternatief derhalve niet wordt weerhouden ; Dat bijgevolg het projecttracé wordt weerhouden ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Het tracé van de trams tussen de Fonsy laan (ter hoogte van de Denemarkenstraat) en de Poincaré laan (ter hoogte van de Woeringenstraat) in "afzonderlijke baan" toevoegen aan het GBP ; 	<p>Overwegende dat deze aanbeveling niet wordt weerhouden ;</p> <p>Dat de verwezenlijking van een afzonderlijke trambaan tussen de Fonsy laan en de Poincaré laan het voordeel biedt dat de Overdekte Straat vrij blijft en dat er een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte kan worden heraangelegd ;</p> <p>Dat deze aanleg niettemin slechts op lange termijn kan worden overwogen en daarmee voorbarig is ;</p> <p>Dat deze aanbeveling hoe dan ook het werkgebied overstijgt dat het voorwerp uitmaakt van deze ontworpen wijziging van het GBP ;</p>
<p>Stations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A priori kiezen voor het Project aangezien dit het enige is dat een station handhaaft ; - Indien keuze voor het alternatief AA/3NM, een nieuw station Poincaré creëren ; 	<p>Overwegende dat het project voorziet in de verwezenlijking van een station Grondwet ;</p> <p>Dat dit station noodzakelijk kan zijn om te voorzien in een goede bediening tussen het Zuidstation en het station Anneessens ;</p> <p>Dat het alternatief AA/3MN bovendien niet wordt weerhouden omdat het andere effecten heeft zoals de noodzaak tot onteigening van een aantal gebouwen binnen de huizenblokken Woeringen en Jamar ;</p> <p>Overwegende dat ongeacht de hypothese de vermelding van de stations op kaart 6 indicatief is door toepassing van voorschrift 27.1 van het GBP ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake bevolking en sociaaleconomische aspecten</p>	
<p>Bediening : Kiezen voor het Projecttracé ;</p>	<p>Overwegende dat de geplande wijziging aansluit bij de invalshoek van deze aanbevelingen ;</p>
<p>Vastgoed : Kiezen voor het Projecttracé ;</p>	<p>Overwegende dat deze aanbeveling is opgevolgd ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake landschap, stedenbouw en erfgoed</p>	

<p>Project :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tussen de Fonsnystraat (ter hoogte van de Denemarkenstraat) en de Poincarélaan (ter hoogte van de Woeringenstraat) een "afzonderlijke baan" toevoegen aan het GBP ; 	<p>Overwegende dat deze aanbeveling niet is opgevolgd om de hogervermelde redenen ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - De Stalingradlaan in haar oorspronkelijke staat herstellen met een voldoende dikke aardlaag op de plaat of, indien mogelijk, alternatief AA/3NM kiezen dat hier niet aan raakt (noch aan het Zuidpaleis overigens) ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen niet het GBP betreffen, maar de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, de bijhorende effectenstudie en de uitvoering van de infrastructuur ;</p>
<ul style="list-style-type: none"> - De parterre aan de Besmelaan opnieuw beplanten ; 	<p>Dat voor deze aanbeveling hetzelfde geldt ;</p>
<p>Alternatieven : tijdens de MES verplichten de opportuniteiten te benutten :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de réaménagement soigné de l'espace public et des intérieurs d'îlot ; - de rénovation urbaine après la démolition d'immeubles ; 	<p>Overwegende dat de betreffende alternatieven niet zijn weerhouden om de reeds vermelde redenen ; Dat deze aanbevelingen niet het GBP betreffen, maar de milieueffectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake bodem en water</p>	
<p>Project of Alternatief AA/3NM (en ondergrondse tram Fonsnylaan) :</p> <p>Algemene aanbeveling te preciseren tijdens de milieueffectenstudie van het weerhouden project : op de plaatsen waar een dameffect op het grondwater wordt vastgesteld, werken voor de doorvoer van het grondwater voorzien en bestuderen ;</p>	<p>Overwegende dat deze aanbeveling niet het GBP betreft, maar de milieueffectenstudie van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de eigenlijke uitvoering van de infrastructuur ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake geluids- en trillingsomgeving</p>	
<p>Project of Alternatief AA/3NM :</p> <p>In het kader van de MES een grondige studie voeren volgens de Duitse referentienorm DIN 4150. Deze studie zou toelaten :</p> <ul style="list-style-type: none"> - In eerste instantie een raming te hebben van het risico op "trillingsbruggen" die worden gevormd door de structuren in gewapend beton van de onderbouw van het Zuidpaleis, of de gebouwen in het kader van AA/3NM ; - In tweede instantie eventuele voor te stellen trillingsdempende installaties te bepalen ; 	<p>Overwegende dat deze aanbevelingen dezelfde opmerkingen oproepen als hoger voor het tracé Noord-Bordet ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake biodiversiteit fauna, flora en de Natura 2000 gebieden</p>	
<p>Project : eisen dat de Stalingradlaan in haar oorspronkelijke staat wordt hersteld. Dat betekent grote bakken met aarde voor de hoogstambomen ;</p>	<p>Overwegende dat deze aanbeveling niet het GBP betreft, maar de milieueffectenstudie die moet worden uitgevoerd naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de uitvoering van de infrastructuur ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake de uitvoering</p>	
<p>Project of alternatieven :</p>	

- Indien het Project niet wordt gekozen, alleen alternatief AA/3NM in overweging nemen dat het voordeel heeft op het Project dat het geen impact heeft op het Zuidpaleis en de Stalingradlaan ;	Overwegende dat het alternatief AA/3NM is afgevoerd, gelet op zijn buitensporige weerslag op het vastgoed (meerdere onteigeningen van nieuwe en gerenoveerde gebouwen) ;
- De plaatsing bestuderen van compensatieveren voor zettingen, om de belasting van de bestaande gebouwen op te vangen ;	Overwegende dat deze aanbeveling niet het GBP betreft, maar de milieueffectenstudie die moet worden uitgevoerd naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de uitvoering van de infrastructuur ;
STELPLAATS VAN HAREN	
Aanbevelingen inzake mobiliteit	
Exploitatie : Kiezen voor het project	
Aanbevelingen inzake bevolking en sociaaleconomische aspecten	
Vastgoed : het zuidelijke alternatief kiezen ;	Overwegende dat verscheidene alternatieven zijn onderzocht en dat indien deze stelplaats wordt gevestigd aan de zuidkant van het in aanmerking genomen terrein de grondinname hiervan kan worden beperkt tot een deel van het gebied voor stedelijke industrie van het GBP ;
	Overwegende evenwel dat dit alternatief zou vereisen dat voorzien wordt in een stelplaats over twee verdiepingen, wat de exploitatie hiervan aanzienlijk zou bemoeilijken ;
	<p>Dat de configuratie van de sporen voor dit alternatief een risico inhoudt voor de exploitatie van de stelplaats en van de lijn in het geval van een defect aan een stel of een wissel ;</p> <p>Dat op grond van dit alternatief geen verbindingsspoor kan worden toegevoegd tussen P0 en de overgangzone om een omkeerdriehoek te vormen ;</p> <p>Dat het beheer van de verdiepingen complexer is en zware inrichtingen zou vereisen om het materieel van de bovengrond tot op de sporen van de werkplaats te brengen ;</p> <p>Dat het toegangsspoor tot de werkplaats vanuit de stelplaats een open sleuf zou zijn langsheen de volledige Tweedekkerstraat nabij huizen van omwonenden, en dit met een sterke dagelijkse benutting ;</p>
Aanbevelingen inzake landschap, stedenbouw en erfgoed	
<p>Project en alternatief hebben beide andere kwaliteiten en laten na de werken een goede landschaping toe ;</p> <p>Aangezien het toelaat een beboste rand aan te leggen die de hele infrastructuur kan camoufleren, geniet het Project de voorkeur;</p>	Overwegende dat de geplande wijziging van het GBP de contouren van het project volgt om de hogervermelde redenen ;
Aanbevelingen inzake biodiversiteit fauna, flora en de Natura 2000 gebieden	

<p>Aangezien de werken en de werfinstallaties de bestaande vegetatie volledig en onvermijdelijk vernietigen, moeten we de situatie na de werken bestuderen.</p> <p>In dit opzicht laat het alternatief, door (vrijwel) geen bestemmingswijziging van het GBP te vergen, toe dezelfde oppervlakte aan groengebied opnieuw aan te planten (namelijk het gebied voor sport- of vrijetijdsbesteding in de openlucht). Het is dus aan te bevelen omdat het veel meer groengebied mogelijk maakt dan het Project, dat dit beperkt tot een driehoekje langs de Tweedekkerstraat.</p> <p>Anderzijds is het, ongeacht de keuze, aanbevolen een vochtig verbindingsgebied te voorzien ;</p>	<p>Overwegende dat het alternatief is verworpen om de hogervermelde redenen ;</p>
<p>Aanbevelingen inzake de uitvoering</p>	
<p>Het Project is gemakkelijker uit te voeren (afgraving en fasering tussen de behoeften van 2025 en 2040).</p>	<p>Overwegende dat één van de redenen om te kiezen voor het Project in plaats van het voorgestelde alternatief zijn uitvoeringskenmerken zijn.</p>

**REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**



**Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001**

**Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001**

**Annexe 1
Carte 1 - Situation existante de fait**

**Bijlage 1
Kaart 1 - Bestaande feitelijke toestand**

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



Zone ferroviaire



Mixité globale par îlot

(X = Proportion surface bureau, industrie, hôtel /
Surface logement

Très faible ($X \leq 0.02$)



Faible ($0.02 < X \leq 0.04$)



Moyenne ($0.04 < X \leq 0.12$)



Forte ($0.12 < X \leq 0.45$)



LEGENDE

Algemeen

Wegennet



Gemeentegrens



Spoorweggebied



Globaal gemengd karakter per huizenblok

(X = Verhouding oppervlakte kantoor, industrie, hotel /
oppervlakte huisvesting)

Zeer zwak ($X \leq 0.02$)



Zwak ($0.02 < X \leq 0.04$)



Matig ($0.04 < X \leq 0.12$)



Sterk ($0.12 < X \leq 0.45$)



Activité prédominante par parcelle

Bureau



Equipement collectif ou de service public



Commerce



Industrie



Activité prédominante par immeuble

(Surface activité prédominante > 300m2 et proportion surface activité dominante / Surface immeuble > ou = 0.7)

Bureau



Equipement collectif ou de service public



Commerce



Industrie

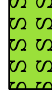


Espace vert

Parc, jardin et plaine de jeux



Terrain de loisirs et de sport de plein air



Hoofdooractiviteit per perceel

Kantoor



Uitrusting van collectief belang of van openbare diensten



Handelszaak



Industrie



Hoofdooractiviteit per gebouw

(Oppervlakte hoofdooractiviteit > 300m2 en verhouding oppervlakte hoofdooractiviteit / oppervlakte gebouw >= 0.7)

Kantoor



Uitrusting van collectief belang of van openbare diensten



Handelszaak



Industrie

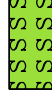









Groene ruimte

Park, tuin en speelplein



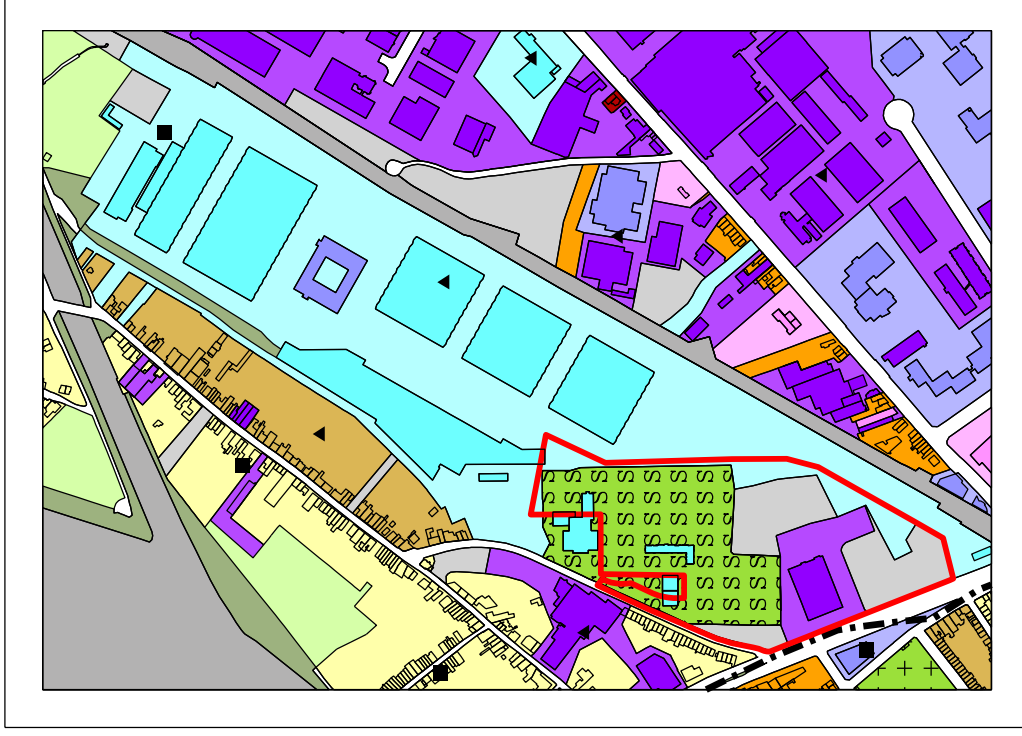
Terrein voor vrijetijds - en sportactiviteiten in de open lucht

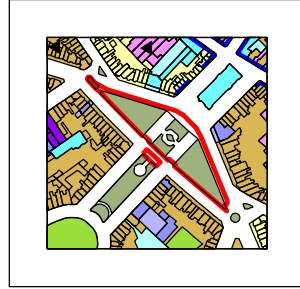
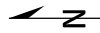


Terre cultivée		Teelgrond
Espace vert associé à la voirie		Bij de wegen horende groene ruimte
Cimetière		Begraafplaats
Terrain non bâti		Niet bebouwd terrein
Terrain non bâti		Niet bebouwd terrein
Autres		Andere
Liserés de noyau commercial		Linten voor handelskern
Intérieur d'îlot de bonne qualité		Binnenterrein van huizenblok van goede kwaliteit
Intérieur d'îlot peu verdurisé		Binnenterrein van huizenblok met weinig groen
Limite de zone modifiée		Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001





**REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**



**Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001**

**Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 16 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001**

**Annexe 2
Carte 2 - Situation existante de droit**

**Bijlage 2
Kaart 2 - Bestaande rechtstoestand**

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



Permis de lotir



Terrain affecté à l'industrie



Site inscrit à l'inventaire



Zone modifiée



LEGENDE

Algemeen

Wegennet



Gemeentegrens



Verkavelingsvergunning



Voor de industrie bestemde terrein

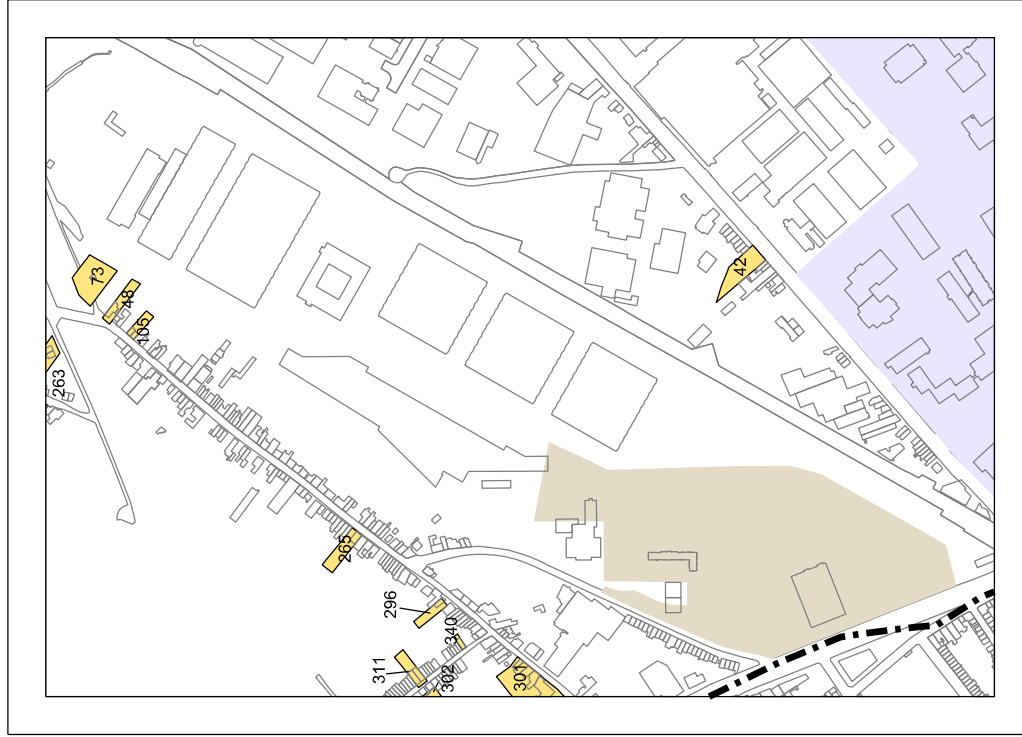


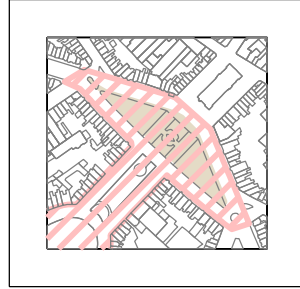
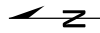
In de inventaris opgenomen landschap



Gewijzigd gebied







**REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**



**Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001**

**Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001**

**Annexe 3
Carte 3 - Affectation du sol**

**Bijlage 3
Kaart 3 - Bodembestemming**

LEGENDE

Généralités

Réseau viaire



Limite communale



Affectations

Zones d'habitat

Zones d'habitation à prédominance résidentielle



Zones d'habitations



Zones mixtes

Zones mixtes



Zones de forte mixité



LEGENDE

Algemeen

Wegennet

Gemeentegrens

Bestemmingen

Woongebieden

Woongebieden met residentieel karakter

Typische woongebieden

Gebieden met gemengd karakter

Gemengde gebieden

Sterk gemengde gebied

Zones d'industries

Zones d'industries urbaines

Autres zones d'activités

Zones administratives

Zones d'équipements d'intérêt collectif
ou de service public

Zones d'entreprises en milieu urbain

Zones de chemin de fer

Zones vertes

Zones vertes

Zones de parc

Zones de sport ou de loisirs de plein air

Zones de cimetières

Industriegebieden

Stedelijke-industriegebieden

Andere activiteitengebieden

Administratiegebieden

Gebieden van voorzieningen van collectief
belang of van openbare diensten

Ondernemingsgebieden in de stedelijke omgeving

Spoorweggebieden

Groengebieden

Groengebieden

Parkgebieden

Gebieden voor sport - of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht

Begraafplaatsgebieden

Autres zones

Zones d'intérêt régional



Zones d'intérêt régional à aménagement différé



Prescriptions complémentaires

Zones d'intérêt culturel, historique,
esthétique ou d'embellissement



Liserés de noyau commercial



Espaces structurants



Andere gebieden

Gebieden van gewestelijk belang

Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg

Aanvullende voorschriften

Gebieden van culturele, historische of
esthetische waarde of voor stadsverfraaiing

Linten voor handelskern

Structurende ruimte

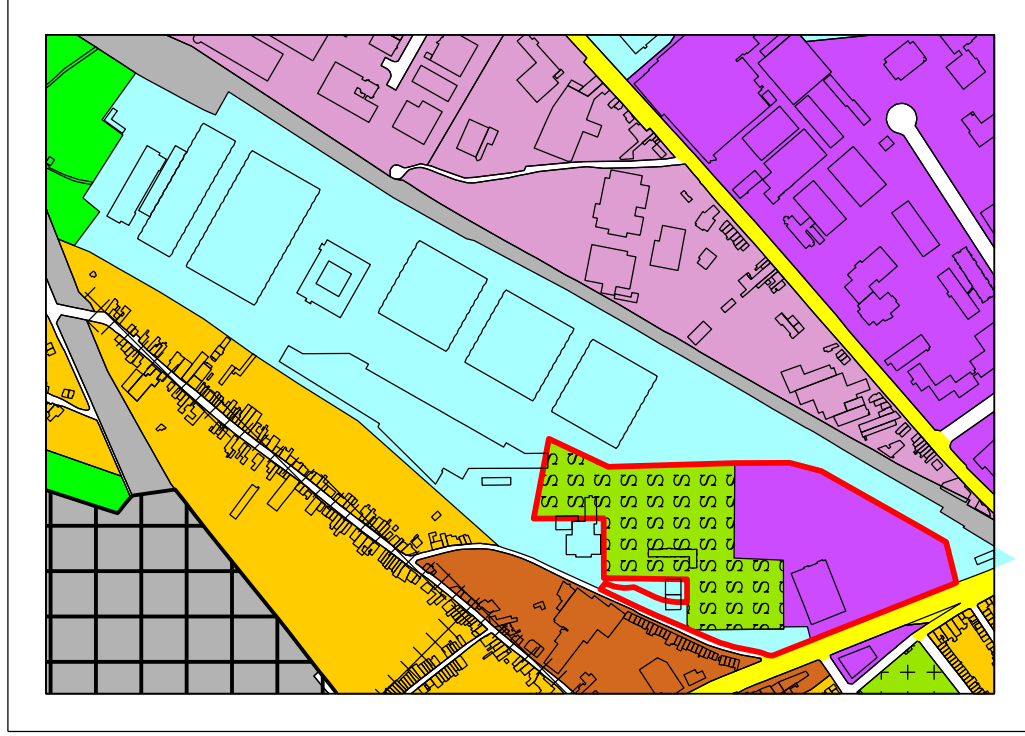
Limite de zone modifiée

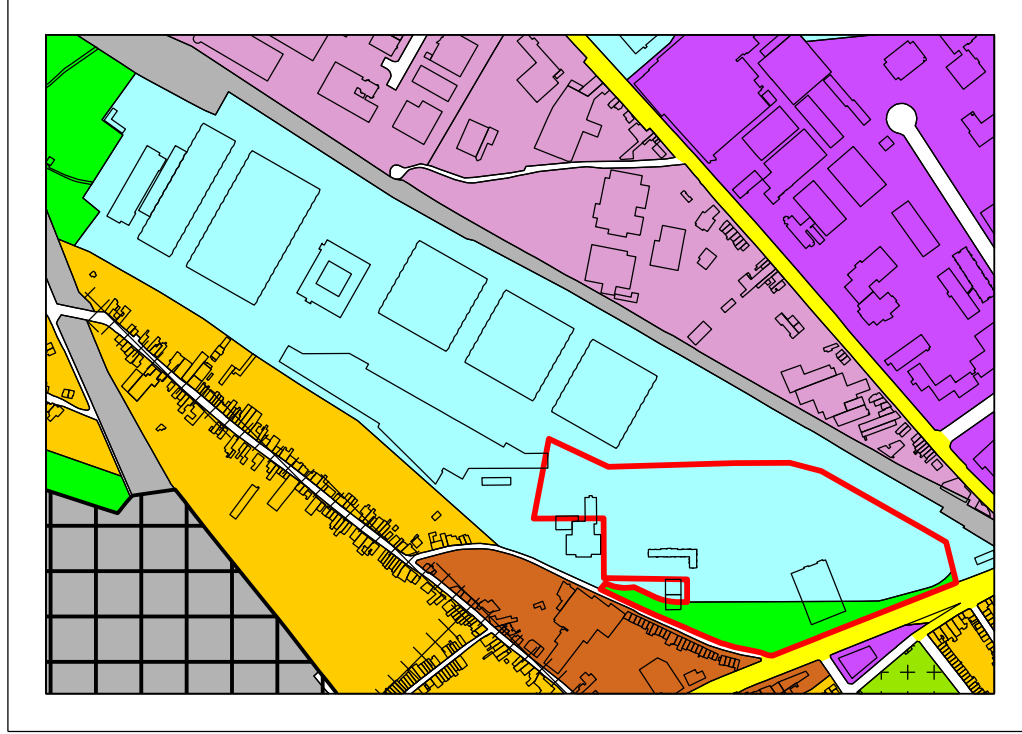


Gewijzigde gebiedsgrens

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

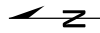
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001

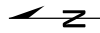




REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001





**REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**



**Arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale
approuvé le 6 juillet 2017
modifiant partiellement
le plan régional d'affectation du sol
arrêté le 3 mai 2001**

**Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging
van het gewestelijk bestemmingsplan,
vastgesteld op 3 mei 2001**

**Annexe 4
Carte 6 - Transports en commun**

**Bijlage 4
Kaart 6 - Openbaar vervoer**

LEGENDE

Généralités

Limite régionale



Limite communale



Eau



Espace vert



Chemin de fer

Zone de chemin de fer



Ligne de chemin de fer



Ligne de chemin de fer à créer



Gare ou point d'arrêt



Gare ou point d'arrêt à créer



Zone d'études du projet de gare et de ZIRAD



LEGENDE

Algemeen

Gewestgrens



Gemeentegrens



Water



Groene ruimte



Spoorweg

Spoorweggebied



Spoorlijn



Aan te leggen spoorlijn



Station of halte



Aan te leggen station of halte



Gebied voor studies van het project van het station en van het GGBUA



Transports communs urbains

Itinéraires en sites indépendant

Itinéraires en sites indépendant et station



Itinéraires en sites indépendant à créer (et station)



Autres

Zone à réserver pour infrastructure souterraine



Parking de transit



Stedelijk openbaar vervoer

Lijnen in onafhankelijke baan

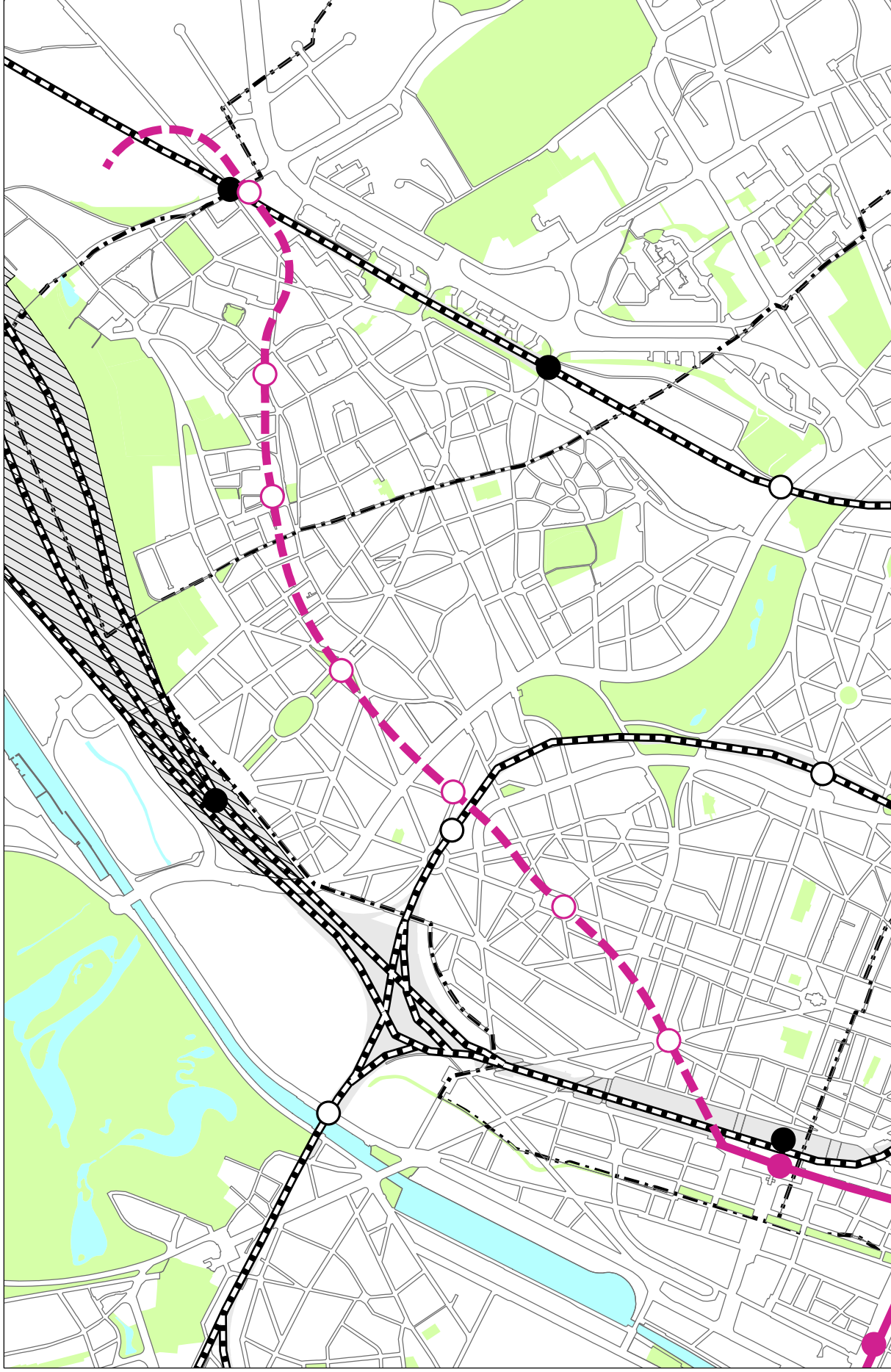
Lijnen in onafhankelijke baan en station

Aan te leggen lijnen in onafhankelijke baan (en station)

Andere

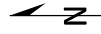
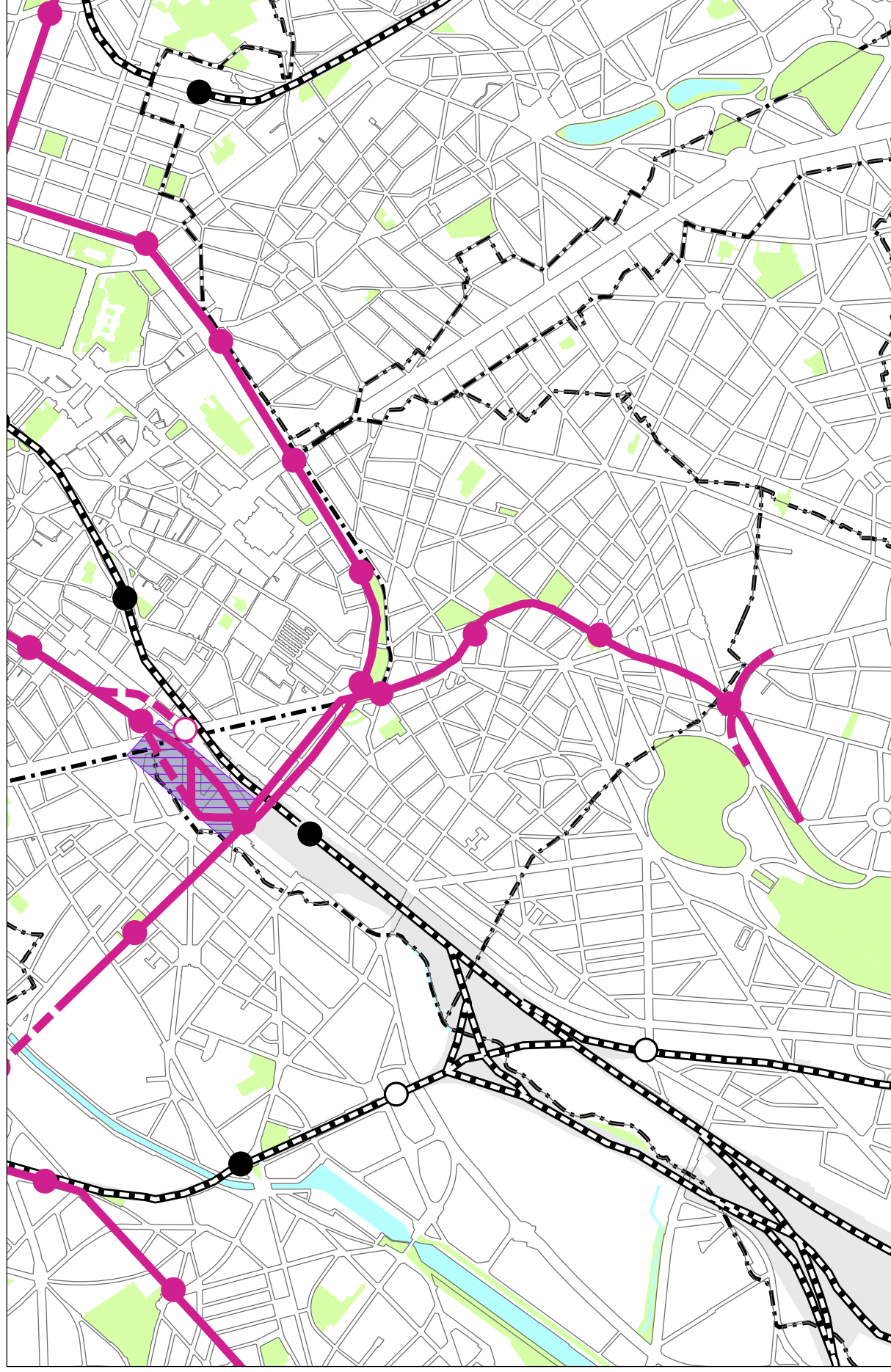
Voor te behouden gebied voor ondergrondse infrastructuur

Transitparkeerterrein



ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
modifiant partiellement le plan régional d'affectation du sol arrêté le 3 mai 2001

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurd op 6 juli 2017
tot gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan, vastgesteld op 3 mei 2001



0 0.5 Km 1 Km

Carte 6 - Transports en commun

55

Kaart 6 - Openbaar vervoer

Pour plus d'information sur ce projet de modification partielle du PRAS : www.perspective.brussels
Voor meer informatie over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP : www.perspective.brussels