

BORDET-DEFENSIE

Diagnostiek

APRIL 2020

STUDIE UITGEVOERD DOOR

Elisa Donders - Opdrachthoudster - Territoriale Kennis

FOTO-CREDITS

Elisa Donders

LAY-OUT

Jonathan Ranwez - Opdrachthouder- Territoriale Kennis

CONTACT

communication@perspective.brussels

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Christophe SOIL, Directeur-generaal van
perspective.brussels - Naamsestraat 59 – 1000 BRUSSELS

De hier voorgestelde resultaten zijn enkel ter informatie. Ze hebben geen wettelijk karakter.

Reproductie toegestaan met bronvermelding.

© 2020 perspective.brussels

INHOUDSTAFEL

DIAGNOSE EN ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND: BEHOEFTE, TEKORTEN EN OPPORTUNITEITEN

00/ INLEIDING, PERIMETERS

01/ HISTORIEK

02/ PLANOLOGIE

03/ STEDELIJKE MORFOLOGIE EN OPEN RUIMTE

04/ SOCIODEMOGRAFIE

05/ HUISVESTING

06/ VOORZIENINGEN

07/ ECONOMIE

08/ MOBILITEIT

09/ LEEFMILIEU

BIJLAGEN:

- Overzicht BPA's in de TOP
- «Onderzoek naar een programmatorische en economische strategie voor de perimeter Leopold III-A201 van Josaphat tot de luchthaven»
- Landschapsstudie Boulevard leopold III-laan
- Openruimte studie

INLEIDING



Partners - Definitiestudie

| |
|---|
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister-President |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Huisvesting |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest- Kabinet van de Minister van Economie |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Mobiliteit |
| Brussels Hoofdstedelijk Gewest-Kabinet van de Minister van Financiën |
| Vlaams Gewest - Kabinet van minister van Omgeving, Natuur en Landbouw |
| Vlaams Gewest - Ruimte Vlaanderen |
| Vlaams Gewest - Vlaams bouwmeester |
| Federaal Ministerie van Defensie |
| Maatschappij voor Stedelijke Inrichting - MSI |
| Bouwmeester Maître Architect - bMa |
| Gewelijklijke Overheidsdienst Brussel - Stedenbouw |
| Gewelijklijke Overheidsdienst Brussel - Directie Huisvesting |
| Leefmilieu Brussel - Vergunningen en partnerschappen |
| Leefmilieu Brussel - Geluid |
| Leefmilieu Brussel - Groene ruimten |
| Leefmilieu Brussel - Duurzame wijken |
| Mobiel Brussel |
| MIVB |
| Citydev |
| Brusselse gewestelijk huisvestingmaatschappij |
| Atrium |
| Schoolfacilitator |
| Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VAIO) |
| Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams Brabant (POM) |
| Provincie Vlaams Brabant- Wonen Ruimtelijke Ordening |
| Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid (MOW) |
| Vlaamse Landmaatschappij (VLM) |
| Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (LNE) - Geluid |
| Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) |
| Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn |
| Stad Brussel |
| Gemeente Evere |
| Gemeente Zaventem |
| Gemeente Machelen |
| Brussels Airport Company (BAC) |

TABEL EN FOTO: BETROKKEN PARTNERS DEFINITIESTUDIE - ATELIER 2015

TERRITORIAAL ONTWIKKELINGS PROGRAMMA NOORDRAND

De Noordrand van Brussel is een dynamisch en complex gebied met grote ruimtelijke uitdagingen. Brussel is de meest metropolitane stad van het land, en de verstedelijkte kernen van Strombeek-Bever, Vilvoorde, Machelen en Zaventem vormen het deel van het Vlaams grondgebied dat er ruimtelijk bij aansluit. Er staat een kluwen aan projecten op stapel en er zijn veel actoren actief. Heel wat initiatieven overlappen of beïnvloeden elkaar. Afstemming is vaak moeilijk. Departement Omgeving (Vlaamse overheid), perspective.brussels (Brussels Hoofdstedelijk Gewest), provincie Vlaams-Brabant en OVAM hebben de handen in elkaar geslagen voor het uitwerken van een territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.OP) voor dit gebied.

Via concrete 'werven' wordt een onderbouwde visie op het gebied op het terrein gestimuleerd. Een aantal van die werven zijn gelegen in de Territoriale Observatie Perimeter (TOP), onderwerp van deze diagnostiek zoals de site Ex-Navo/Defensie KKE, de Europese boulevard tussen Bordet en de Luchthaven.

Daarom zijn Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen een planningstraject opgestart. Hieronder vindt de lezer een chronologisch overzicht van de verschillende studies die werden gevoerd.

OVERZICHT STUDIES

Het potentieel van de Defensie-site en de omgeving van de Bordet site werd sinds 2015 onderzocht in enkele verkennende studies:

A. In opdracht van Defensie, een consultancy naar de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van de site, uitgevoerd door Rebel, Arcadis, Cushman & Wakefells en Stibbe. Dit onderzoek werd in 2016 gestart en afgerond in maart 2017 en resulteerde in volgende, door Defensie, gewenste programmatie:

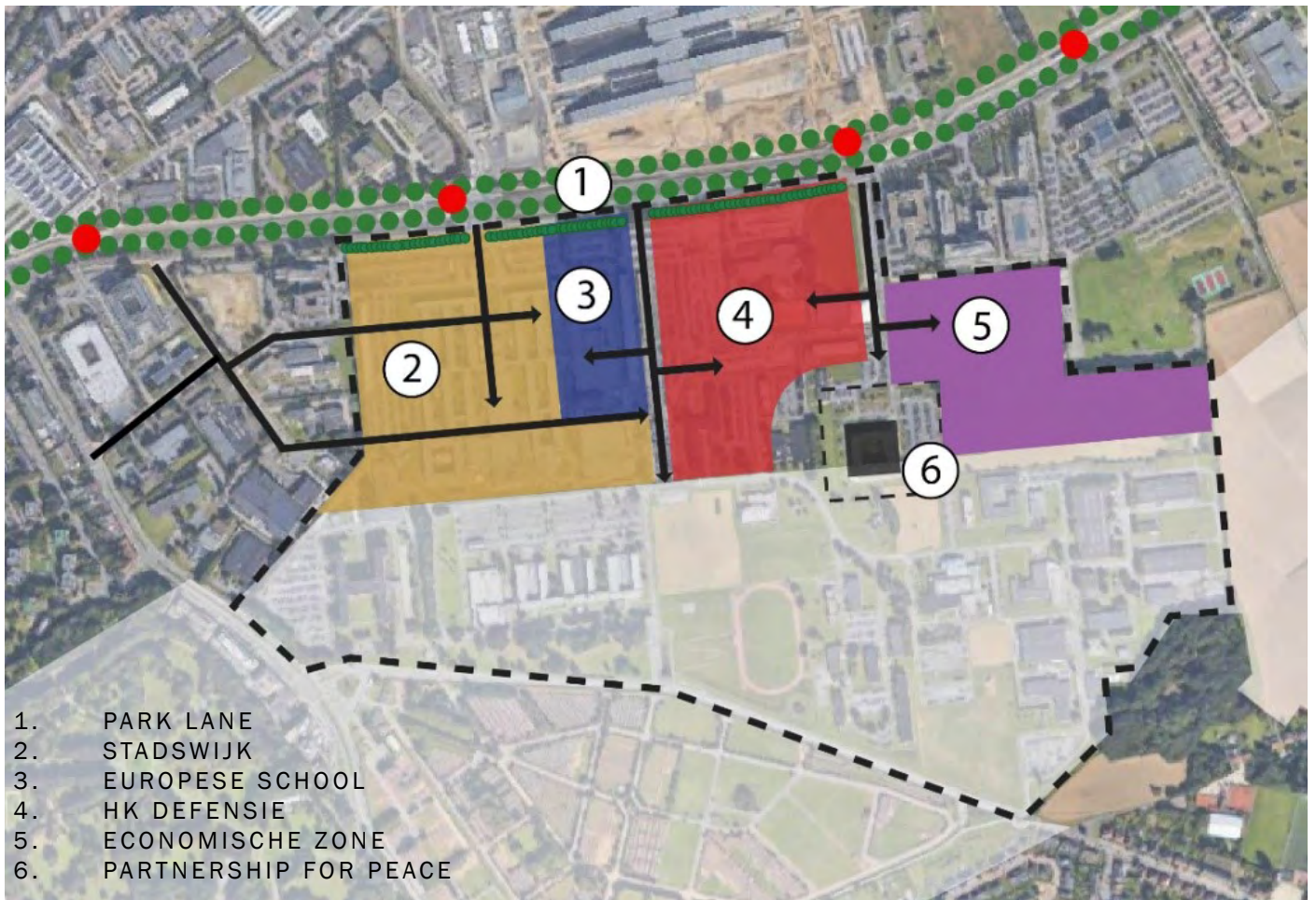
- een nieuw Defensie-hoofdkwartier en economische functies langs de Leopold III-laan;
- nieuwe woningen: «stedelijk» in het Brussels gewest, «gemeentelijk» in het Vlaams gewest.

B. In opdracht van het Brussels en Vlaams gewest, een definitiestudie, bestaande uit 3 delen:

- een **diagnostiek**, die intern werd opgemaakt (studie "Diagnostiek Leopold III - Defensie - exNAVO" van oktober 2016 door Perspective);
- een **stedenbouwkundig onderzoek voor de ontwikkeling van de site**, uitgevoerd door 1010/Güller-Güller/Boom landscape architects/Buck Consultants en gecoördineerd door perspective.brussels en Omgeving Vlaanderen. Luik 1 van dit onderzoek werd vorig jaar afgerond en bestaat uit 4 scenario's: tendens, parkstad, gridstad en lijnstad. Luik 2 van dit stedenbouwkundig onderzoek werd begin juni 2018 opgestart. Dit luik heeft een doorlooptijd van 2 jaar en bestaat uit een opdracht van stedenbouwkundig advies i.f.v. overlegbijeentkomsten met de bij het planningsproces betrokken actoren.
- een aantal **richtsnoeren en strategische aanbevelingen** werden geformuleerd op basis van de diagnostiek en het stedenbouwkundig onderzoek.

Op basis hiervan en op basis van een aantal werkgroepen met de Regie der gebouwen, het Aankoopcomité, de Kanselarij, perspective.brussels en Omgeving Vlaanderen en het Ministerie van Defensie in februari 2018 eorganiseerd met als doel een akkoord tussen de federale staat en het Brussels en Vlaams gewest te sluiten m.b.t. de inplantings-zones voor een nieuw Defensie-hoofdkwartier (10 ha) en een 5e EU-school (4ha) op hun site.

< PRINCIPES RUIMTELIJKE STRUCTUURSCHETS SITE VAN DEFENSIE



PERIMETER STUDIE OPEN RUIJTE NETWERK IN EN ROND BRUSSEL



INLEIDING

Het samenwerkingsakkoord omvat naast de inplantingszones voor het nieuwe Defensie-Hoofdkwartier van en een 5e Europese school, een aantal stedenbouwkundige principes voor de ontwikkeling van het geheel van de site. Bedoeling is dat op basis van dit akkoord de nodige stedenbouwkundige procedures gestart kunnen worden voor de bouw van het hoofdkwartier en de school.

Conform dit samenwerkingsakkoord wordt voor de programmatie van het verdichte, stedelijke deel (tot 400 m van de Leopold 3-laan) volgende interventies vooropgesteld, (van West naar Oost):

- een stadsproject (13 ha, +/-1500 woningen, bedrijven, uitrustingen, handel) in het Brussels gewest met:
 - langs de Leopold 3-laan (huidige OndernemingsGebied in Stedelijke Omgeving), een gemeente zone voor bedrijven en ook woningen en uitrustingen,
 - ten zuiden daarvan (huidige uitrustingszone), een eerder residentiële zone,
- 5e EU-school voor 2.500 leerlingen (4 ha, 15.000 à 20.000 m²) in het Brussels gewest;
- nieuw Defensie-Hoofdkwartier (10 ha), gedeeltelijk in het Brussels, gedeeltelijk in het Vlaams gewest en gedeeltelijk binnen het bebouwbaar deel (ts 100 en 150 m) van de veiligheidsperimeter van gebouw Z;
- behouden van het gebouw Z ('Partnership for peace') met een veiligheidsperimeter van 100 meter voor militaire installaties en 150 meter voor niet-militaire installaties;
- op Vlaams gewest: ten oosten van gebouw Z: verdicht ontwikkelen van economische activiteiten
- Voor de open-ruimte-corridor (ten zuiden van het stedelijk deel) wordt een gemengd gebruik vooropgesteld met delen natuur, stadslandbouw, cultuur, recreatie en sport. Hiertoe dienen de gewesten de nodige partners te vinden. De corridor dient te fungeren als een sterke, ecologische en recreatieve verbinding tussen het Woluweveld en de begraafplaatsen. De geplande fiets-GEN routes worden hierin te geïntegreerd.

In 2018 werd een studie uitgevoerd in opdracht van het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk gewest, zijnde «**Onderzoek naar een programmatorische en economische strategie voor de perimeter Leopold III-A201 van Josaphat tot de luchthaven**» ten einde een beter inzicht te verkrijgen in de economische realiteit en het ontwikkelingspotentieel voor deze zone.

Parallel aan beiden richtplannen is eveneens een gezamenlijke **interregionale landschapsstudie** in opmaak. Deze opdracht is een samenwerking tussen perspective.brussels, Departement Omgeving, de Brusselse en Vlaamse Bouwmeester, Leefmilieu Brussel (Afdeling Groene Ruimten, Afdeling Duurzame Stad, Afdeling Bos en Natuur, Departement Water, Afdeling Inspectie en verontreinigde bodems), ANB, VLM, VMM, Departement Landbouw en Visserij, OVAM en de Provincie Vlaams-Brabant, met focus op 'draagvlak' en 'realisatie'. Het doel van de opdracht is om, via een geïntegreerde aanpak, te komen tot de ontwikkeling van een ambitieuze, gezamenlijk gedragen landschappelijke en ecologische visie m.b.t. de versterking en uitbouw van een regionaal samenhangend open-ruimte-netwerk in en rond Brussel. Een netwerk dat de economische en demografische ontwikkelingen ondersteunt en diverse functies integreert (landschappelijk, ecologisch, recreatief, voedselvoorziening, klimaat, ecosystemisch, gezondheid en leefbaarheid).



VOORMALIG NAVO
HOOFDKWARTIER

< foto NAVO

NIEUW GEBOUW VAN DE NAVO

foto assar.com



INLEIDING

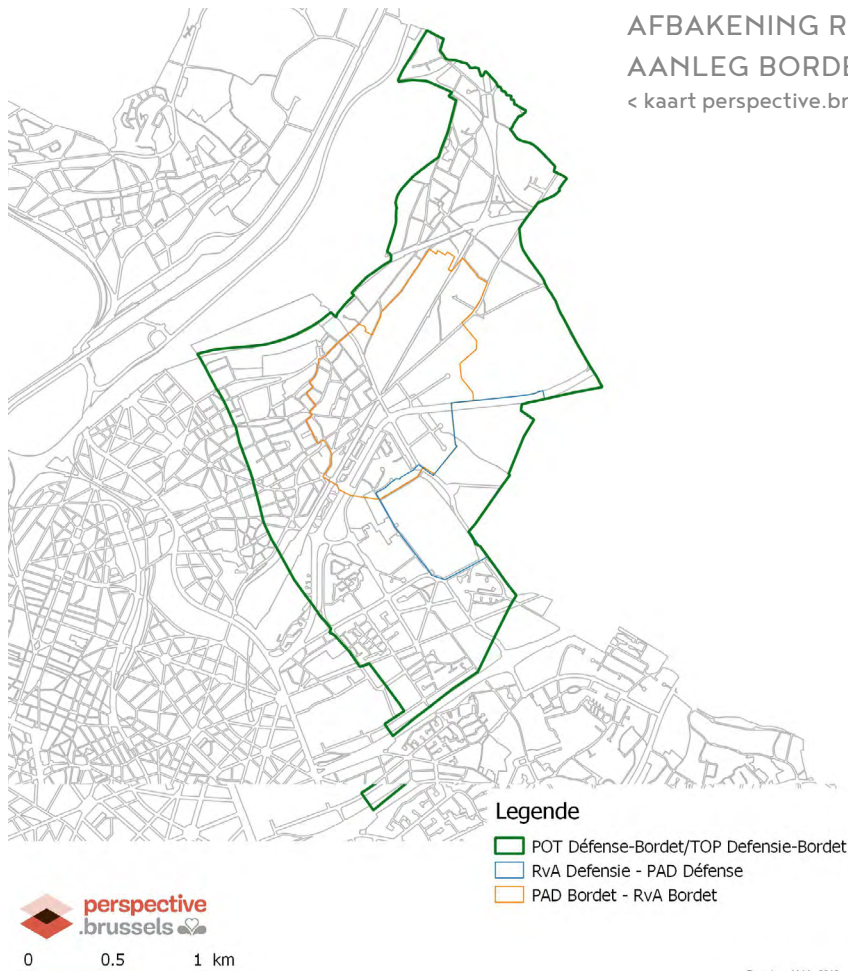
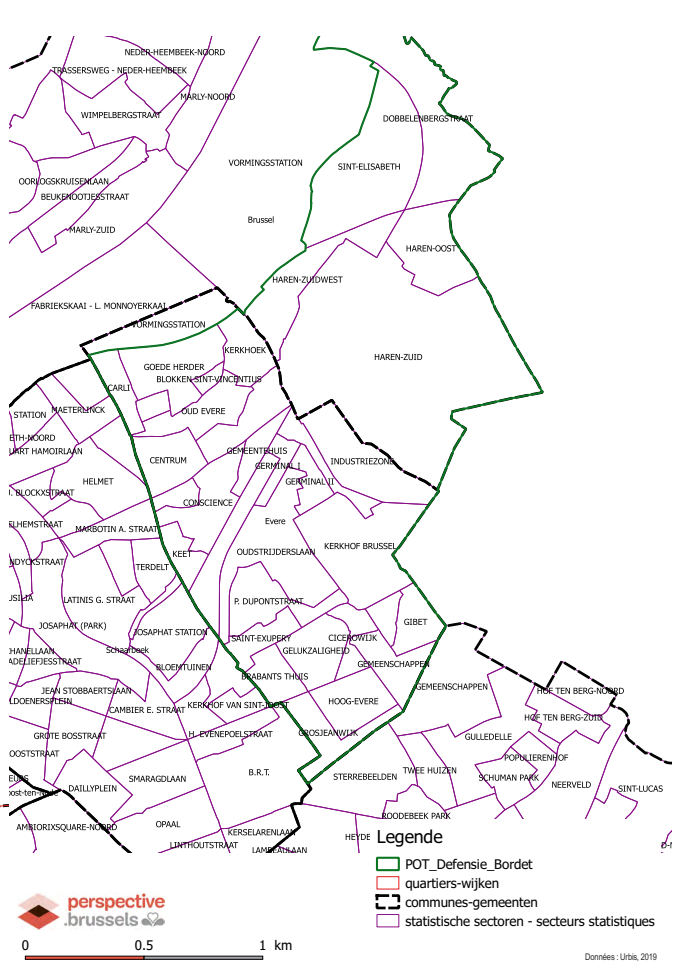
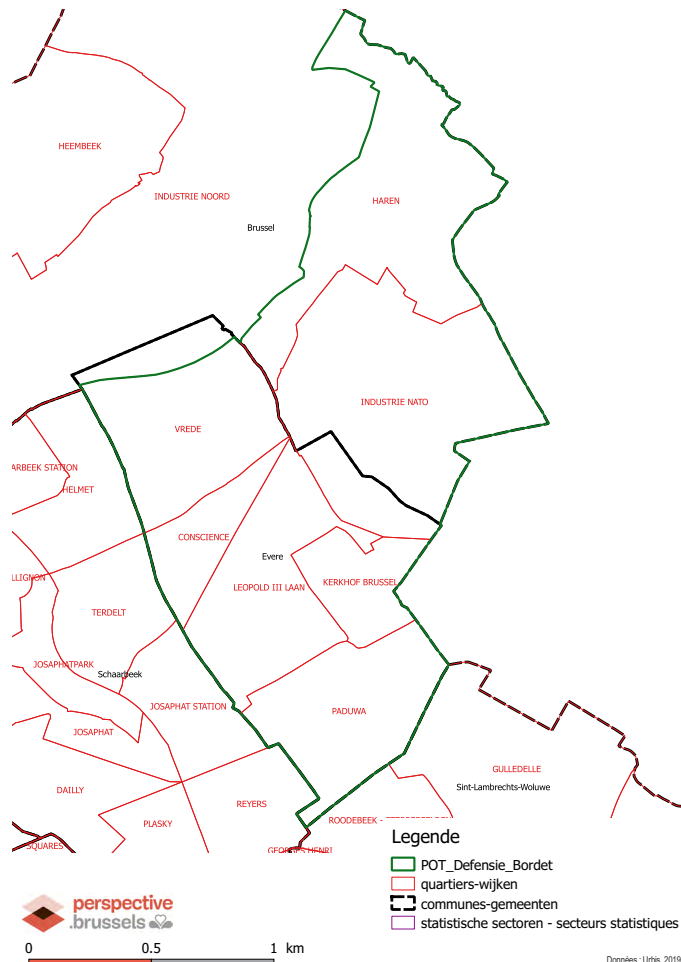
De onderhavige diagnostiek heeft als doel het gebied te analyseren ahv verschillende thema's: demografie, mobiliteit, milieu, voorzieningen, economie, morfologie, planologie, voorzieningen, ...

Daarbij geven we een synthetisch overzicht van de bestaande studies en analyseren we thematische inventarissen, statistische gegevens, terreinenquêtes, ontmoetingen met actoren,

Het doel hiervan is een gedetailleerde kennis te verkrijgen van het projectgebied en de omliggende wijken ten einde de uitdagingen en prioriteiten te definiëren die de twee richtplannen van aanelg (RPA), programmatorisch en ruimtelijk, zullen voeden.

De Territoriale observatieperimeter van deze diagnostiek bevindt zich enkel op het grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk gewest. Het Vlaams gewest maakt langs haar kant een startnota op in het kader van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoerings Plan (GRUP) Defensie.

00 /
P E R I M E T E R S



AFBAKENING RICHTPLAN VAN AANLEG BORDET EN DEFENSIE < kaart perspective.brussels

ONDERZOEKSPERIMETERS

TOP EN RUIMTELIJKE AFBAKENINGEN

STATISTISCHE SECTOREN EN WIJKEN VAN DE TOP

< kaart perpective.brussels, bron wijkmonitoring, BISA

De Wijkmonitoring is een interactief instrument voor de opvolging van de 145 wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De wijken, ontworpen als stedelijke observatie-eenheden, geven een gedetailleerd zicht op het gewestelijk grondgebied op een fijnere schaal dan de gemeenten. De bedoeling van de Wijkmonitoring is het ter beschikking stellen van een selectie indicatoren die de dynamiek binnen en de verschillen tussen de wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aantonen. Interactieve kaarten, tabellen en grafieken illustreren de toestand van de wijken voor verschillende thema's : bevolking, arbeidsmarkt, huisvesting, enz.

> wijkmonitoring.irisnet.be

Er zijn twee perimeters bepaald in het kader van de definitiestudie:

1. De territoriale observatieperimeter (TOP)
2. De operationele perimeter voor het RPA Defensie en de operationele perimeter voor het RPA Bordet

TERRITORIALE OBSERVATIEPERIMETER

De TOP is een redelijk grote perimeter die de wijken rondom de perimeters van de 2 betrokken richtplannen omvat om zodoende de noden en behoeften van de omliggende wijken mee in rekening te nemen.

De perimeter bestaat uit:

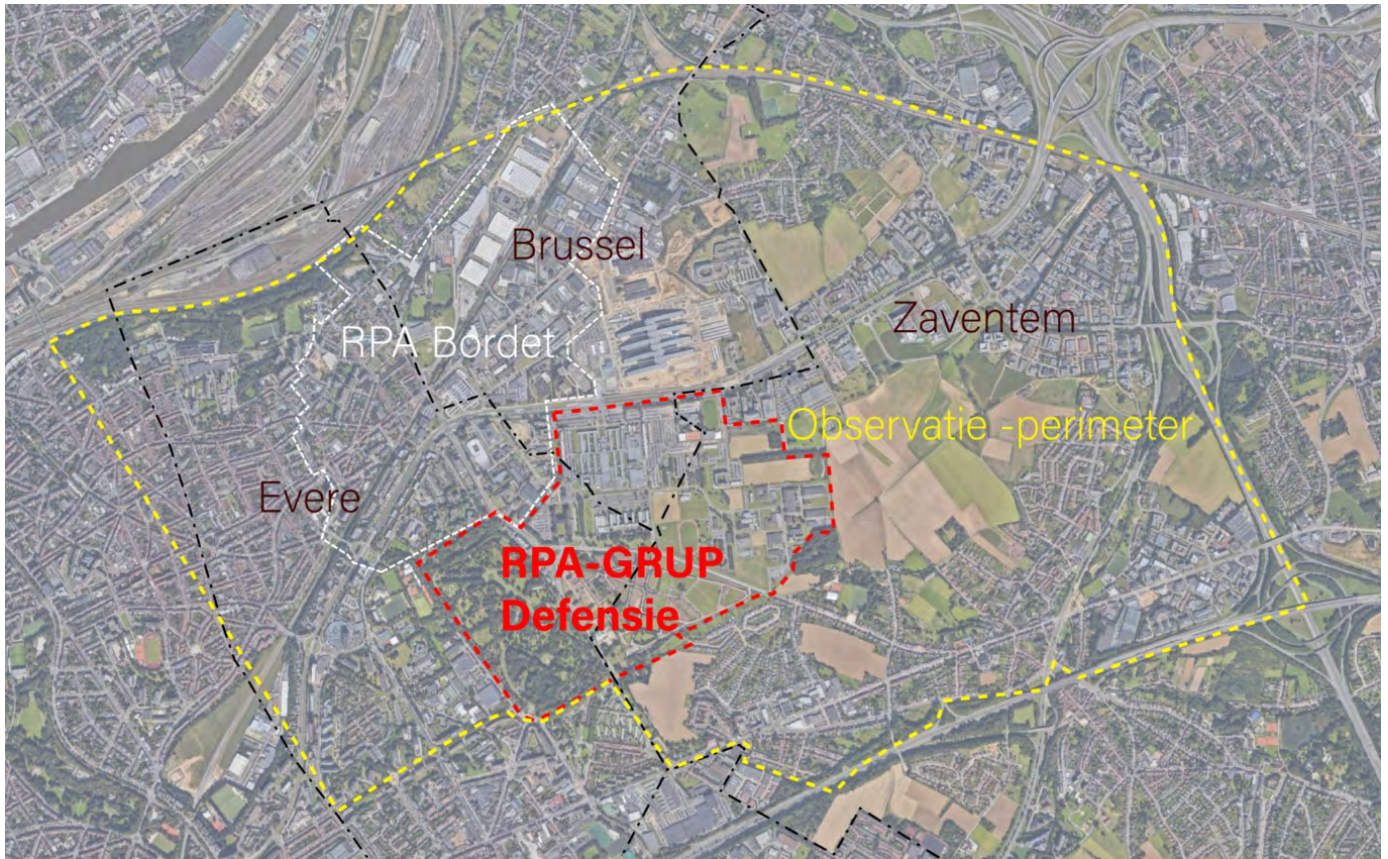
5 wijken van de Wijkmonitoring van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- 5 wijken in de gemeente Evere: Vrede, Conscience, Leopold III-laan, Kerkhof Brussel, Paduwa
- 2 wijken in Brussel-Stad: Industrie-NAVO en Haren

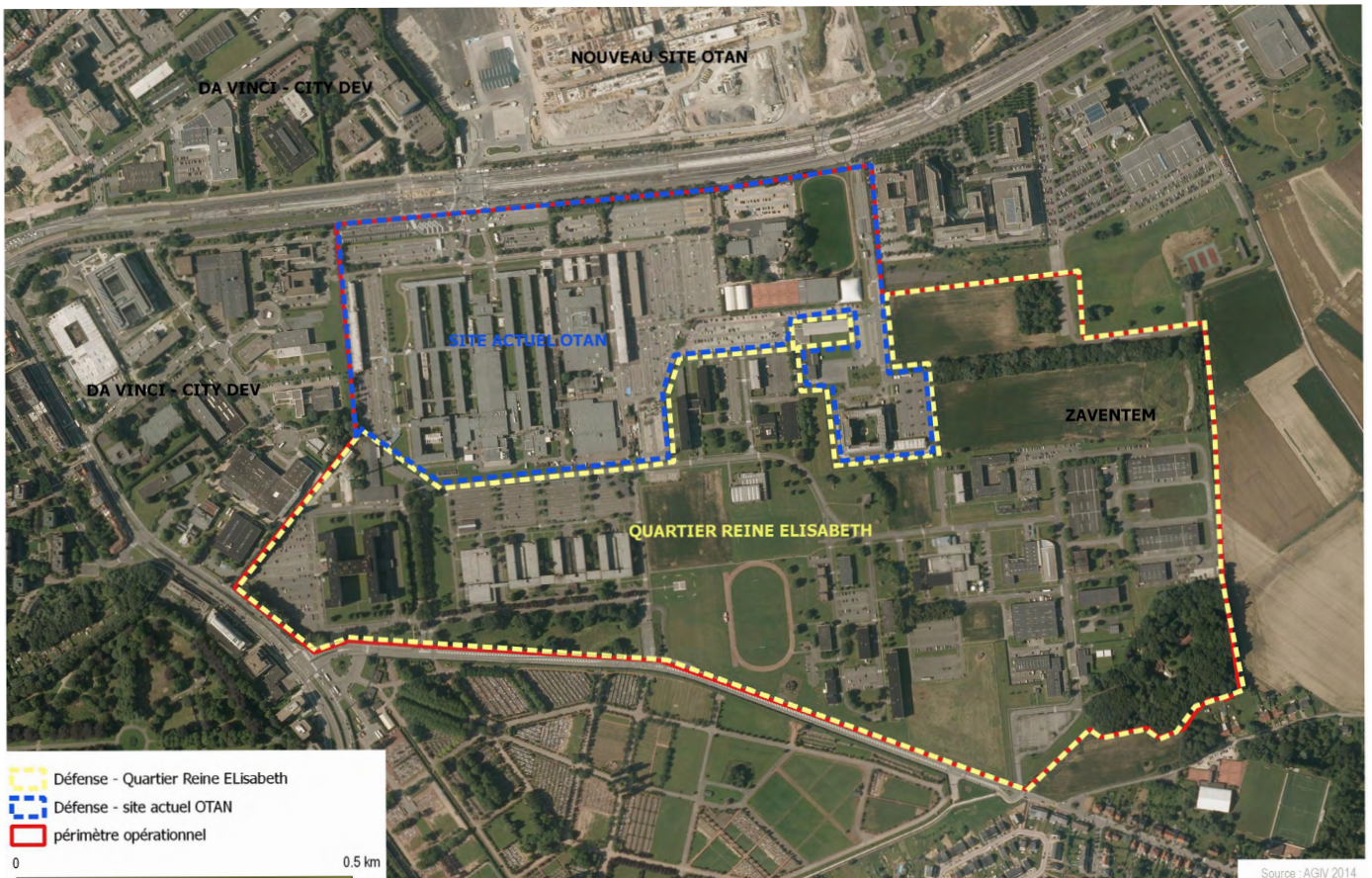
De TOP beslaat de volgende statistische sectoren: Carli, Goede Herder, Blokken Sint-Vincentius, Kerkhoek, Ieder zijn huis, Oud Evere, Rustplaats, Centrum, Gemeentehuis, Jules Bordetlaan, Germinal I, Ad. Deknoopstraat, Conscience, Keet, Germinal II, Oudstrijderslaan, Oase, P. Dupontstraat, Saint-Exupery, Kerkhof Brussel, Industriezone, Haren-Zuid, Haren-Zuidwest, Haren-Oost, Sint-Elizabeth, Dobbelenbergstraat, Brabants Huis, Gelukzaligheid, Hoog Evere, Grosjeanwijk, Ieder zijn Huis-Zaventem, Gibet, Gemeenschappen.

Deze diagnose is uitgevoerd op het niveau van de TOP in het Brussels Hoofdstedelijk gewest.

SITES VAN NAVO EN DEFENSIE BINNEN HET RPA EN GRUP DEFENSIE



SITES VAN NAVO EN DEFENSIE BINNEN HET RPA EN GRUP DEFENSIE



ONDERZOEKSPERIMETERS

OPERATIONELE PERIMETER RPA DEFENSIE

De operationele perimeter voor wat betreft het RPA Defensie komt overeen met de site van NAVO Defensie zoals opgenomen in het kader van de stedenbouwkundige programmatie. Deze site is 90 ha groot waarbij 50 ha gesitueerd is op het Vlaams gewest en 40 op het Brussels Gewest. Daaraan is de afbakening van het kerkhof van Brussel toegevoegd.

Het terrein van defensie is verdeeld in twee delen:

- de NAVO-site in het zuiden van de Leopold III-laan (30 hectare, grotendeels in het Brussels Gewest), waarvan het hoofdgebouw werd afgebroken na de verhuizing.
- het Kwartier Koningin Elisabeth in het zuiden van de site, waar het hoofdkwartier van Defensie is gevestigd op 60 hectare. Er staan ongeveer 40 gebouwen, gebouwd in de jaren zestig en zeventig voornamelijk bestaande uit kantoren, maar ook uit magazijnen, garages, werkplaatsen, een drukkerij en enkele woningen. Er zijn ook grote parkingen en veel groen.

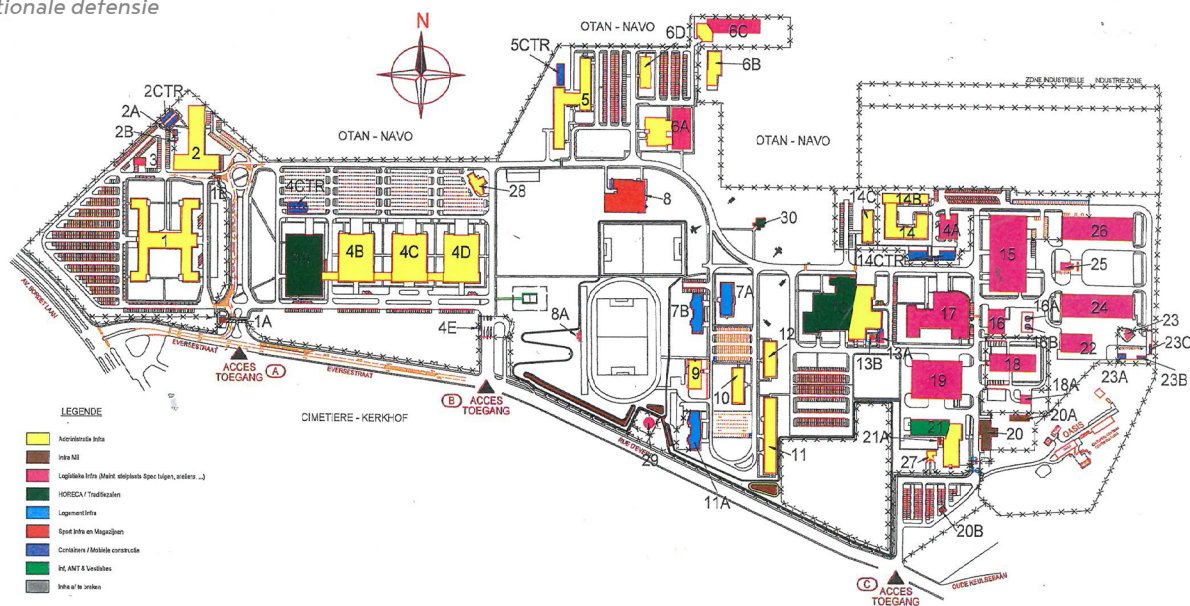
De eigendom van Defensie die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt, is een strategische wijk aan de ingang van het gewest, in de buurt van de nationale luchthaven.

DE OPERATIONELE PERIMETER VOOR HET RPA BORDET

De perimeter van het ontwerp-RPA Bordet is zeer uitgestrekt (195 hectare) en bestaat uit de gehele oppervlakte op het grondgebied van Brussel-Stad en Evere die op minder dan 800 m van het station Bordet ligt en die een impact zullen ondervinden van de ontwikkeling van een multimodaal knooppunt op deze plek. Ook delen van de stedelijke industriegebieden Da Vinci, van het OGSO Bordet en van het gebied voor voorzieningen Haren MIVB vallen hieronder.

KONINGIN ELIZABETH KWARTIER

plan nationale defensie



MASTERPLAN

EVERE - KWARTIER KONINGIN ELIZABETH

VERB. 13.04.2015

01 / HISTORIEK



EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

DORPSKERNEN

Het oude dorp van Evere heeft zich ontwikkeld in de vallei van de Zenne, aan weerszijden van de weg naar Keulen.

De eerste vestigingen van Zaventem bevonden zich vlak bij de vijvers en rivieren, aan de ingang van de stad Brussel.

Verder zijn de gehuchten van Sint Stevens Woluwe en Haren ook reeds vernoemd.

18DE-19DE EEUW

Het uitgestrekte plateau tussen de Haachtsesteenweg en de grens met Sint-Lambrechts-Woluwe blijft grotendeels landbouwgebied tot de 20ste eeuw. Hetzelfde geldt voor Zaventem. Er worden vooral aardappelen, graan, meel, haver en rogge geteeld.

In de loop van de eeuwen en gezien de groei van de Brusselse bevolking, specialiseren de landbouwers zich in de tuinbouw, met name witloof (die verkocht werd in heel België en in het buitenland).

Het gebied wordt doorkruist door een groot aantal landelijke wegen, die vandaag nog steeds aanwezig zijn in Sint-Stevens-Woluwe (Everestraat, Tiendeschuurveld, ...). Deze wegen dragen bij tot de transitie van landbouw naar de ontwikkeling van economische en residentiële functies.

KAART FRICX 1712

< Geopunt Vlaanderen

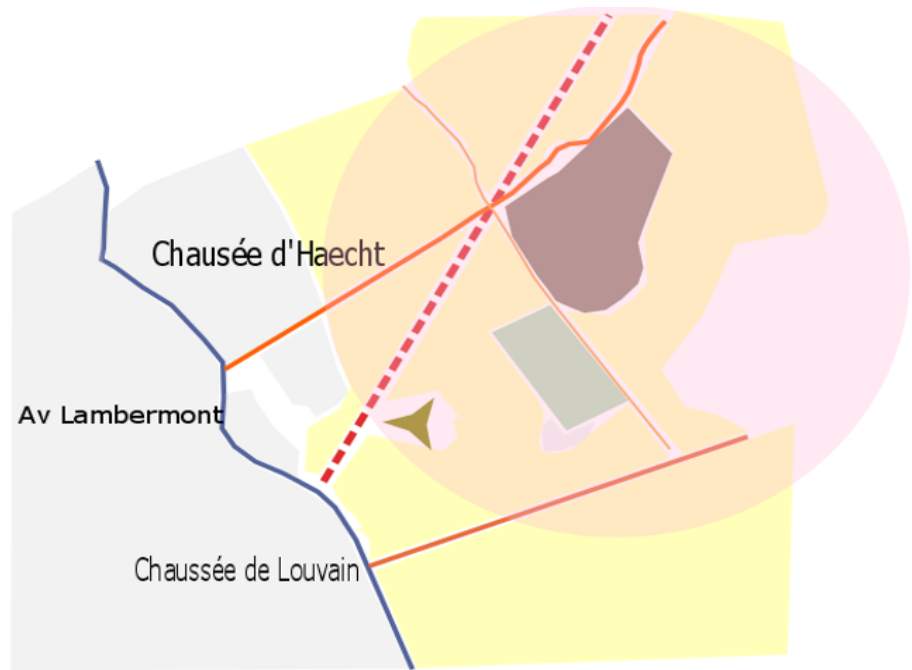
FERRARISKAART 1771-1778

< Geopunt Vlaanderen

VANDERMAELEN KAART 1846-1854

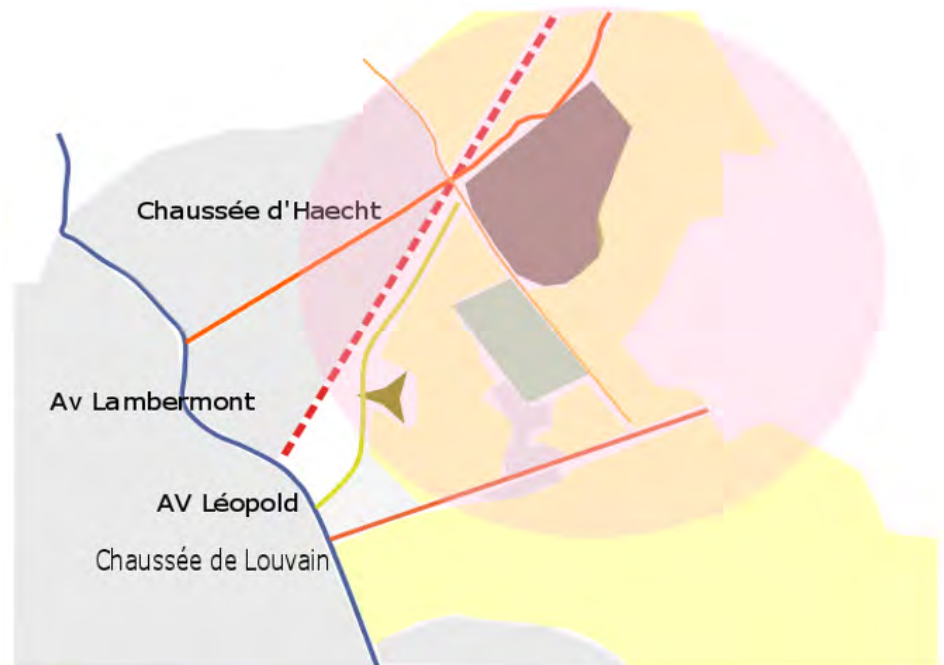
< Geopunt Vlaanderen





TOP- 20STE EEUW

> schema ATO



TOP - 1950

> schema ATO



EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

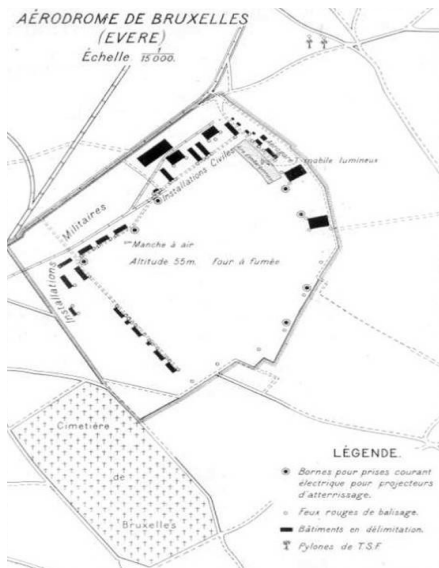


Foto en plan aerodroom Brussel-Evere
(Bron: haren.burech.com)



Tuinwijk «Tuinbouw»

BEGIN 20STE EEUW

Aan het kerkhof van Brussel, de Haachtsesteenweg en in het centrum van Evere ontstaan nieuwe woonwijken. Zaventem wordt een aantrekkingsgebied voor de ontwikkeling van industrie.

De inplanting van nieuwe infrastructuur verandert het Everse landschap grondig:

- de luchthaven van Brussel, op de grens tussen Evere en Haren (eerst gebruikt voor militaire doeleinden, daarna geëxploiteerd door SABCA en SABENA, die er in 1923 een burgerluchthaven van maakt) en
- de spoorlijn (lijn 26) die de gemeente in tweeën deelt.

Vanaf 1919 zien we het begin van de industrialisering in dit gebied, gebaseerd op de vliegtuigbouw. De ligging van de luchthaven is lange tijd een obstakel voor de industrialisering en verstedelijking van de vlakte van het Harenheydenveld.

In 1922 start de aanleg van de tuinbouwwijk in Evere. In 1935 wordt de Leopold III-laan aangelegd om de hoofdstad te verbinden met de luchthaven van Haren-Evere.

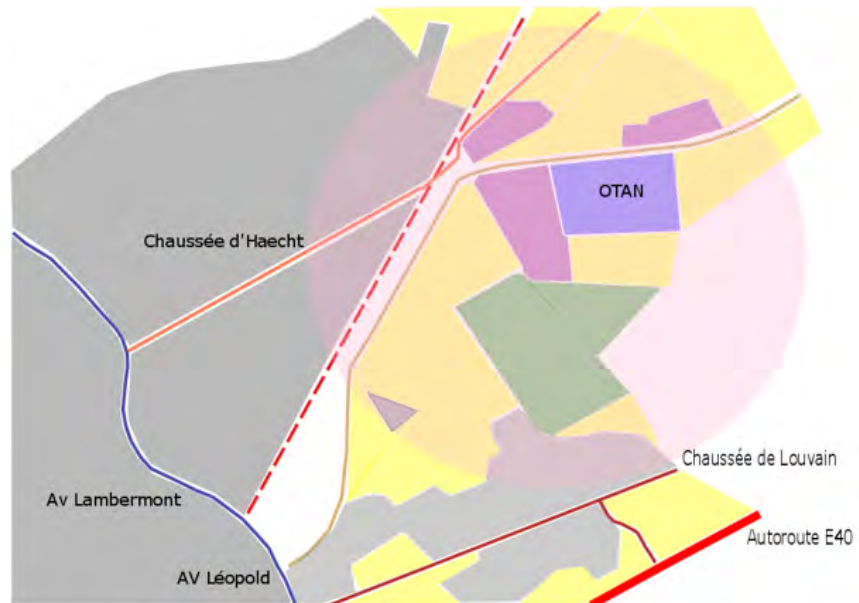
De crisis van de jaren dertig genereert een radicale verandering in het industriële landschap van Zaventem door de sluiting van de belangrijkste fabrieken.

Na de Tweede Wereldoorlog verhuist de luchthaven naar Vlaanderen, in de buurt van Melsbroek, met het oog op de uitbreiding met nieuwe landingsbanen.

VANAF 1950

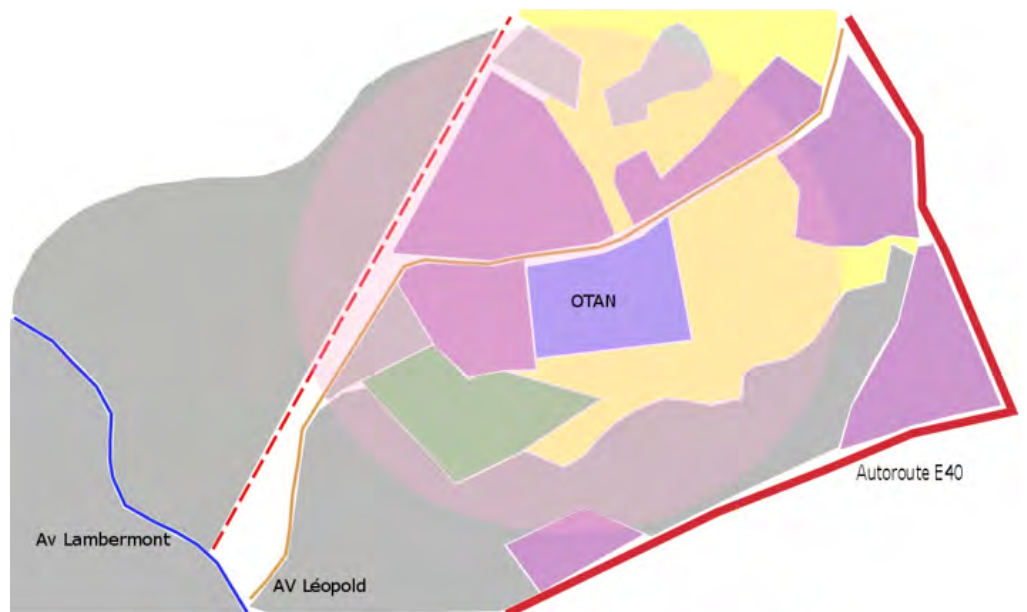
De sterke bevolkingsstijging in de jaren vijftig en de daaruit volgende stedelijke groei doen een groot gedeelte van de landbouwgrond verdwijnen.

Aan het einde van de jaren vijftig verhuist de luchthaven definitief naar Zaventem. Enkele jaren later leidt het begin van de burgerluchtvaart tot de ontwikkeling van een groot industrieel complex naast de luchthaven, met activiteiten die verbonden zijn met de luchtvaart. Nieuwe banen worden hierdoor gecreeërd.



TOP - 1970

> Schema ATO



TOP - 1990

> Schema ATO



EVOLUTIE VAN DE TERREINEN EN ACTIVITEITEN

ROND 1970

Wanneer de NAVO zich in 1967 vestigt op de oude locatie van de luchthaven, leidt dit tot een grote ontwikkeling van de tertiaire sector. De industriezone Da Vinci van de GOMB (nu citydev) wordt in de onmiddellijke omgeving aangelegd in 1975.

In dezelfde periode zorgt de toenemende schaarste van woningen of bouwgrond in het Brussels Gewest voor de versnelde verdwijning van landbouwgrond, om plaats te maken voor verstedelijkt gebied. Op dat moment ontstaan grote woonwijken, vooral in Sint-Stevens-Woluwe.

De aanleg van de E40 tussen Brussel en Luik, gekoppeld aan de industrialisering en verstedelijking van het gebied, reorganiseert de mobiliteit in het gebied: er ontstaan intraregionale verkeersstromen.

De activiteiten rond de luchthaven evolueren geleidelijk naar handel en horeca. De transport- en communicatiesector groeit.

Op Vlaams grondgebied heeft de site van Defensie zich ontwikkeld buiten de gemeentelijke dorpskernen van Zaventem en Machelen. Er heeft in Zaventem dus geen gelijkaardig verstedelijkingsproces plaatsgevonden zoals in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

ROND 1990

Landbouwgrond maakt nog maar een minderheid uit van het gebied door de grootschalige vestiging van bedrijfsparken en voorzieningen.

Het dorpse karakter van Zaventem staat sterk onder druk door de ontwikkeling van de luchthaven.

De toenemende activiteiten van de luchthaven leiden tot de aanleg van een uitgebreide wegeninfrastructuur. Deze infrastructuur zorgt ervoor dat het gebied zowel lokaal als regionaal toegankelijk wordt.



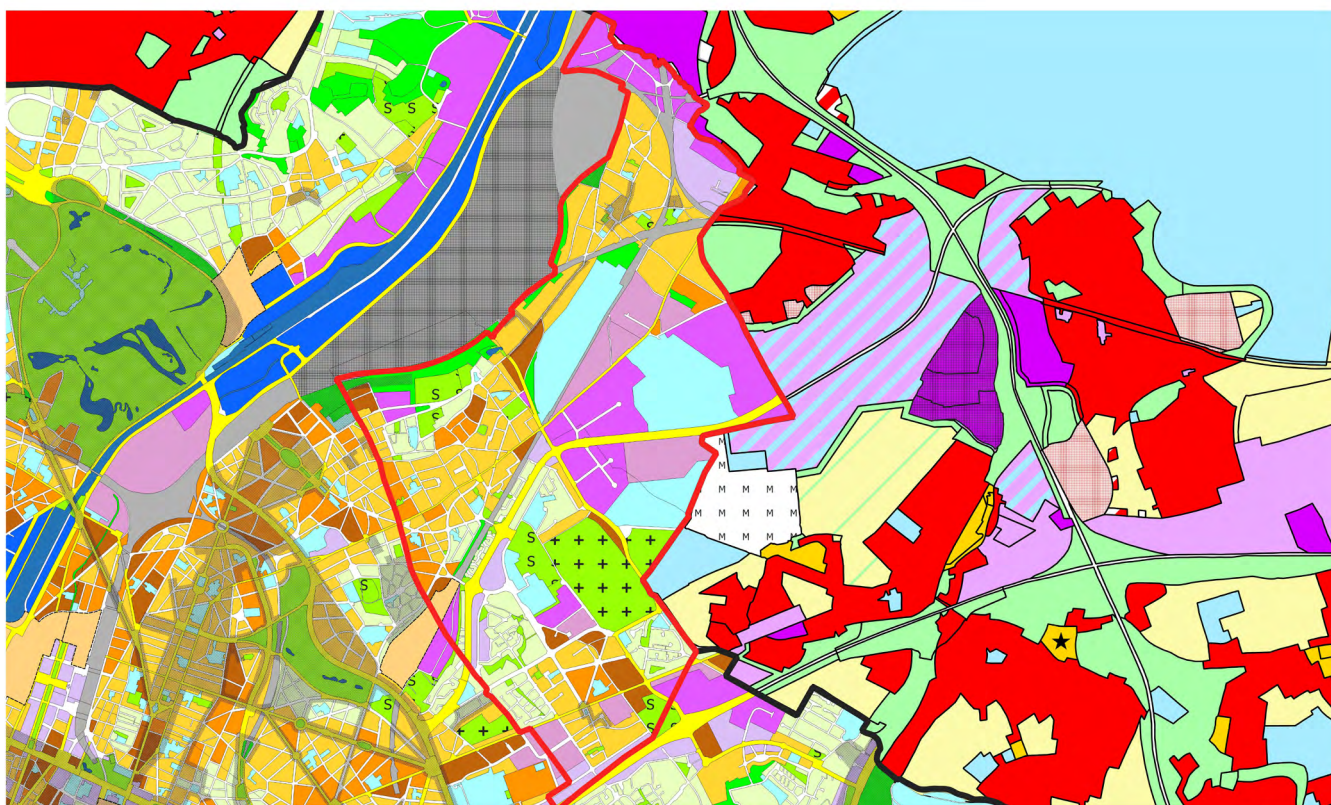
Zetel van de NAVO in 1970
(source : nato.int)



Inhuldigingsplaat GOMB
bedrijventerrein-1978 (foto ATO)

02 /
P L A N O L O G I E

AFFECTATIONS - BESTIMMINGEN



0 0.5 1 km

perspective
.brussels

Source - Bron: UrbIS 2019, PRAS-GBP,
GewestPlan, GDI-Vlaanderen

PRAS - GBP

- Zones d'habitat à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
- Zones d'habitat - Typische woongebieden
- Zones de mixité - Gemengde gebieden
- Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
- Zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public - Gebieden van collectief belang of van openbare diensten
- Zones administratives - Administratiegebieden
- Zones d'entreprises en milieu urbain - Ondernemingsgebieden in stedelijke omgeving
- Zones d'industries urbaines - Stedelijke industriegebieden
- Zones d'activités portuaires et de transports - Gebieden voor havenactiviteiten en vervoeren
- Zones de chemins de fer - Spoorweggebieden
- Zones vertes - Groengebieden
- Zones à haute valeur biologique - Groengebieden met hoogbiologische waarde
- Zones de parcs - Parkgebieden
- Domaine Royal - Koninklijk Domein
- Zones de sports - Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht
- Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden
- Zones forestières - Bosgebieden
- Zones agricoles - Landbouwgebieden
- Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
- Réserve foncière - Groenreservegebieden
- ZICHEE - GCHEWS
- Zone d'intérêt régional à aménagement différé - Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
- Eau - Water
- Espaces structurants - structurerende ruimten
- POT - TOP
- Frontière régionale - Gewestelijke grens

GewestPlan

- 0100 - woongebieden
 - 0101 - woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
 - 0102 - woongebied met landelijk karakter
 - 0104 - woonpark
 - 0105 - woonuitbreidingsgebieden
 - 0132 - gebied voor stedelijke ontwikkeling
 - 0183 - woonaanslijdingsgebied
 - 0200 - gebieden met gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
 - 0400 - recreatiegebieden
 - 0401 - gebieden voor dagrecreatie
 - 0431 - golfterrein
 - 0500 - parkgebieden
 - 0600 - bufferzones
 - 0630 - bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem
 - 0631 - bufferzone met geluidswerende gebouwen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem
 - 0700 - groengebieden
 - 0701 - natuurgebieden
 - 0800 - bosgebieden
 - 0810 - bosgebieden met ecologisch belang
 - 0900 - agrarische gebieden
 - 0901 - landschappelijk waardevolle agrarische gebieden
 - 0910 - agrarische gebieden met ecologisch belang
 - 1000 - industriegebieden
 - 1012 - kleinhandelszone
 - 1015 - gebied voor luchtvaartgerelateerde kantoren en diensten
 - 1016 - projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai internationale luchthaven Zaventem
 - 1032 - gebied voor watergebonden bedrijven
 - 1100 - ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - 1113 - kantoor en dienstzone
 - 1400 - militaire gebieden
 - 1500 - bestaande autosnelwegen
 - 1504 - bestaande waterwegen
- RUP
- Gemengd bedrijventerrein

FEITELIJKE SITUATIE: HET ‘DEMOGRAFISCH’ GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

GEDEELTELIJKE WIJZIGING VAN HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP)

9bis. «Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving» :

9bis.1 Deze gebieden worden bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, hetzij «business to business» diensten, met een vloeroppervlakte die beperkt is tot 2.000 m² per gebouw. De toename van de vloeroppervlakte bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten kan worden vergund als de handelingen en werken eerst zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.2 Deze gebieden kunnen ook bestemd worden voor woningen, handelszaken, groothandel en uitrustingen van collectief belang of openbare diensten. De vloeroppervlakte mag per gebouw niet meer bedragen dan 1000 m² voor andere handelszaken dan de grote speciaalhandel, 2500 m² voor de groothandel en 3500 m² voor grote speciaalzaken. De toename van vloeroppervlakte kan worden vergund onder de volgende voorwaarden :

1° de toename van de oppervlakten moet naar behoren gemotiveerd zijn om sociale of economische redenen;

2° de plaatselijke omstandigheden moeten deze toename toelaten zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de hoofdfunctie van het gebied;

3° de handelingen en werken moeten onderworpen zijn aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.3 De benedenverdieping van gebouwen worden bestemd voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, handelszaken en groothandel. De bestemming van de benedenverdieping als huisvesting kan worden vergund onder de volgende voorwaarden :

1° de plaatselijke omstandigheden moeten deze toename toelaten zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de hoofdfunctie van het gebied;

2° de handelingen en werken moeten onderworpen zijn aan speciale regelen van openbaarmaking.

9bis.4 De verwezenlijking van een project van minstens 10.000 m² vloeroppervlakte kan worden vergund op voorwaarde dat aan de volgende voorwaarden is voldaan en nadat handelingen en werken zijn onderworpen aan speciale regelen van openbaarmaking :

1° Het project beoogt een vloeroppervlakte die overeenstemt met minstens 90% van zijn grondinname te bestemmen voor productieactiviteiten en in ondernemingen geïntegreerde diensten, handelszaken en de groothandel;

2° Het project beoogt minstens 40% van de vloeroppervlakte te bestemmen voor huisvesting.

Het ‘demografisch’ GBP is van kracht sinds 21 december 2013. Het doel is een antwoord bieden op de bevolkingsgroei in het gewest door meer ruimte te bieden aan woningen op het Brussels gewestelijk grondgebied.

Rond Bordet is het studiegebied ingevuld met een grote verscheidenheid aan bestemmingen. Opvallend hierbij is de tweedeling gemaakt door de Houtweg, Jules Bordetlaan (knooppunt ter hoogte van Bordet). Ten westen hiervan bestaat grotendeels uit monofunctioneel woonweefsel. Het oostelijke deel daarentegen is ingevuld met grote stedelijke industriezones, gebieden van collectief belang of van openbare diensten en ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving.

Voor het terrein van Defensie geldt:

- In het kader van de wijzigingen in het GBP van 2013 (demografisch GBP) is het noordelijke gedeelte van de site aan de Leopold III-laan, dat in het GBP is opgenomen als ‘gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten’ gewijzigd in een ‘ondernemingsgebied in stedelijke omgeving’ (OGSO).
- Het gedeelte in het Vlaams Gewest is bestemd als militair gebied. In deze gebieden is woongelegenheid toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen. Een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoerings Plan (GRUP) zal worden opgemaakt voor de herbestemming van dit gebied.

De andere overheersende activiteiten die het GBP definieert in de TOP zijn gebieden voor voorzieningen van collectief belang (de NAVO en de MIVB-remise), stedelijke industriegebieden (Da Vinci), OGSO’s en een sport- en recreatiegebied.

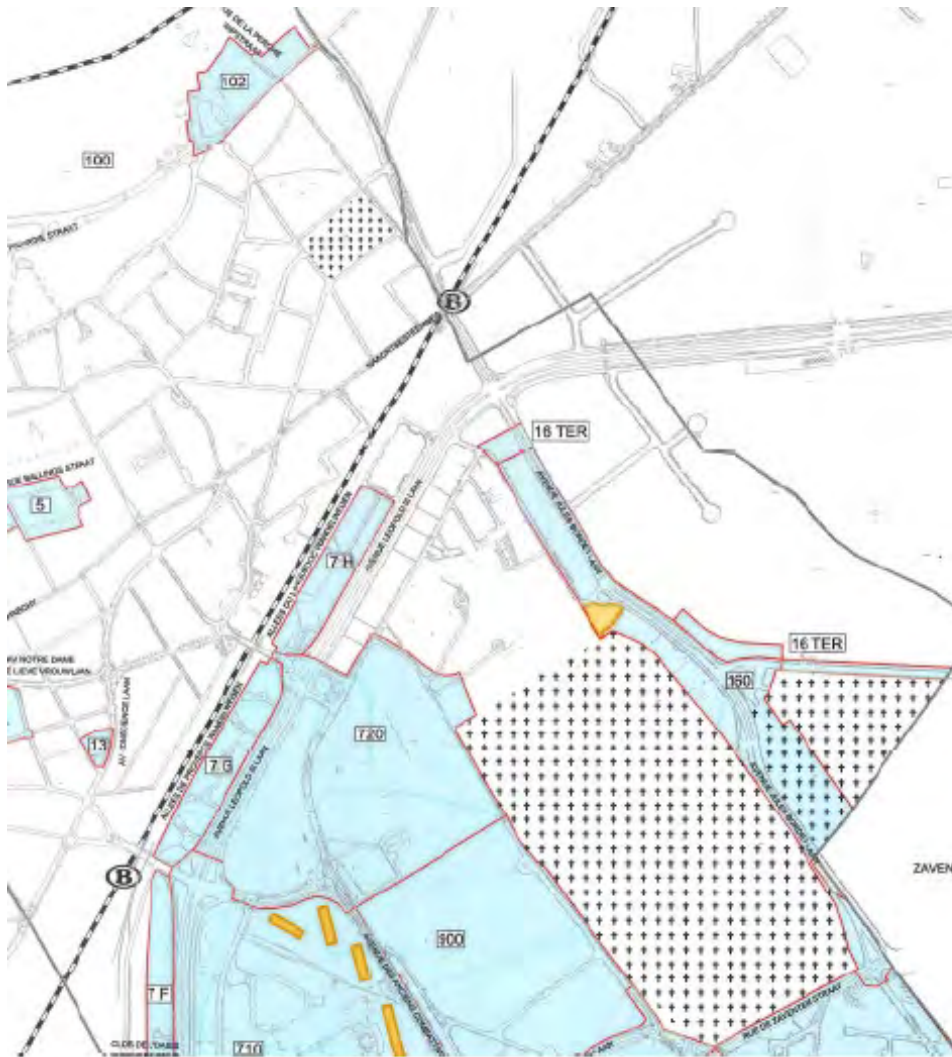
Aan Vlaamse kant gaat het om luchthaven gerelateerde kantoren en diensten, gemengde bedrijventerreinen, industriegebieden. Het Woluweveld is aangeduid als waardevol agrarisch gebied.

De Vlaamse Regering heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden” definitief vastgesteld op 20/03/2015.

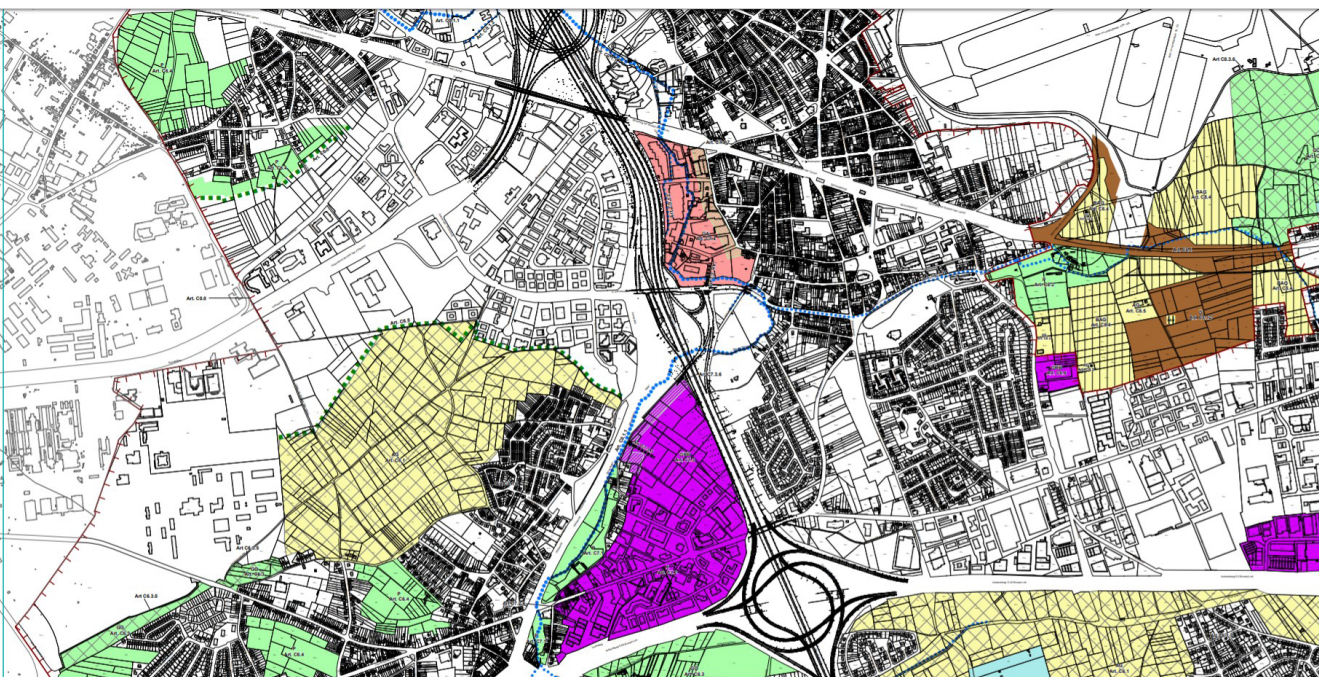
BODEMBESTEMMINGEN: GBP EN GEWESTPLAN

< kaart perspective.brussels

OVERZICHT BPA'S IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



OVERZICHT RUP'S IN HET VLAAMS GEWEST



Binnen het onderzoek voor de opmaak van het RPA dient te worden nagegaan in hoeverre de geldende Bijzonder BestemmingsPlannen (BBP's) dienen te worden herzien en of moeten worden afgeschaft. Hierbij moet worden bekeken of de geldende regels opgenomen in deze BBP's belemmerend zijn voor de uitvoering van de visie van het RPA. De afschaffing van den BBP's maakt deel uit van een aparte procedure die door de gemeente Evere of de Stad Brussel zal worden geleid.

Een overzicht van de inhoud van de verschillende BBP's wordt ter beschikking gesteld aan de opdrachtnemer (zie bijlage 1).

BBP in BHG:

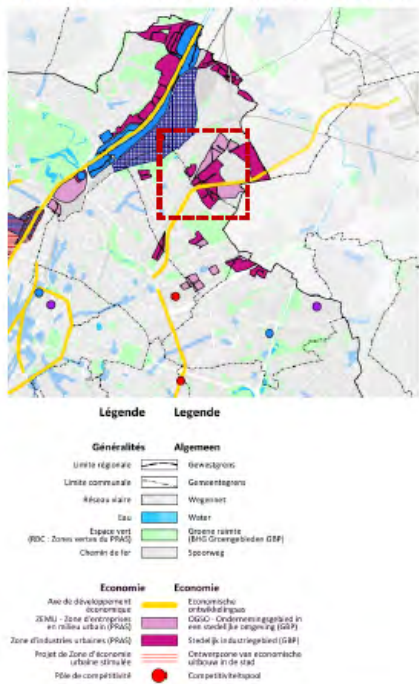
- BBP N°102 (NOVA 06/PPAS/166757), PERCHE, goedgekeurd door Besluit van het Brussels hoofdstedelijk Gewest 31/08/2000
- BBP N°7H (NOVA 06/PPAS/166960) ALLEES DU LANGUEDOC goedgekeurd door Koninklijk Besluit 18/04/1963
- BBP 16O (NOVA 06/PPAS/166743) EN 16TER (NOVA 06/PPAS/166739) BORDET, goedgekeurd door Besluit van het Brussels hoofdstedelijk Gewest 09/07/1992 ET AR 15/02/1974
- BBP 16 TER (15/02/1974)

In het Vlaams Gewest zijn er ook een aantal belangrijke RUP'S van toepassing voor dit gebied, zij zullen uitvoerig worden besproken bij de opmaak van het GRUP Defensie (de startnota) dat parallel zal verlopen aan de opmaak van het RPA Defensie.

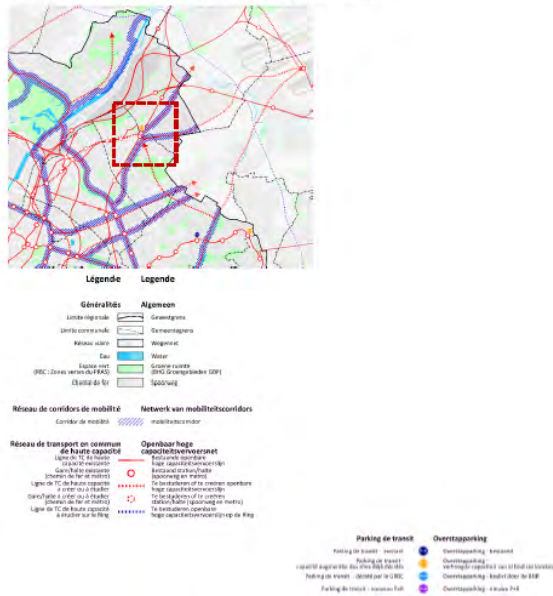
- RUP Keiberg in de gemeente Zaventem
- De Vlaamse Regering heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden" definitief vastgesteld op 20/03/2015. In het GRUP VSGB is het gedeelte Woluweveld herbestemd als agrarisch gebied met een 'overdruk natuurverwevingsgebied'. Daarnaast zijn er een aantal percelen bestemd als gemengd openruimtegebied met een 'overdruk natuurverwevingsgebied'. Het GRUP 'VSGB en aansluitende open ruimte gebieden' is het resultaat van een planningsproces gebaseerd op de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen¹.

¹ in het bijzonder de gebiedspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (RSV 2011, p. 244)

De economische ontwikkelingsassen versterken



Uitbreiding van de gewestelijke openbaarvervoersnetten



DE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSASSEN VERSTERKEN

Met het GPDO wil het Gewest breken met de gezoneerde opvatting van economische ontwikkeling die wordt toegepast zonder rekening te houden met de leefomgeving. Het voorziet in de versterking van de economische armatuur, rekening houdend met zijn verschillende assen die het grondgebied van het Gewest doorkruisen. Deze assen verbinden meerdere gespecialiseerde polen binnen dezelfde sectoren zodat netwerken ontstaan die zijn geïntegreerd in het grondgebied. Vanuit stedelijk en landschappelijk oogpunt vindt deze lineaire economische ontwikkeling plaats langs de belangrijke structurele open ruimtes die gewaardeerd zullen worden in het kader van het beleid om de leefomgeving te verbeteren. In de TOP bevindt zich de tertiaire internationale as, die de Europese Wijk en de Leopold III-laan verbindt met de luchthaven Brussel-Nationaal.

Uitbreiding van de gewestelijke openbaarvervoersnetten

De projecten voor de ontwikkeling van het openbaarvervoersaanbod met een hoog dienstniveau zijn het meest structurerend voor het gebied. Tegen 2025 is de omvorming tot metro van de bestaande premetroverbinding tussen Albert en het Noordstation gepland, die wordt verlengd als metroverbinding naar Bordet om de noordoostelijke wijken van het gewest te bedienen. Bordet wordt bijgevolg een multimodaal knooppunt (met NMBS-lijn 26).

EEN STEDELIJKE ONTWIKKELING DIE STEUNT OP DE MULTIMODALE KNOOPPUNTEN

De plaats en de bereikbaarheid van de activiteiten en van de stedelijke functies bepalen in grote mate de mobiliteitsvraag en het mobiliteitsgedrag. De multimodale knooppunten, waar de vervoersnetten samenkomen, verenigen activiteiten, functies en mobiliteitsdiensten op één en dezelfde plaats. Zij bieden alle buurtdiensten aan, worden goed bediend en maken het mogelijk om makkelijk andere polen van de stad te bereiken. Bordet dient in die zin te evolueren naar een echt multimodaal knooppunt. Deze knooppunten vervullen verschillende functies: Ze maken de verdichting en intensivering mogelijk van de bestaande stedelijke polariteiten binnen een duurzaam model van de compacte stad. In die zin zorgt de bestaande infrastructuur voor een zeer sterke structurering van het grondgebied doordat een raster voor verplaatsingen wordt aangeboden waarop de bouw van de stad gebaseerd is en moet worden voortgezet:

- De multimodale knooppunten zijn structurerende polen van de stad en vormen een essentiële vector om de verplaatsingsbehoeften te verminderen (in lengte en in aantal);
- De plaats van de ontwikkelingspolen hangt grotendeels af van de architectuur van het openbaarvervoersnet omdat ze verkeersstromen van een zekere omvang genereren. Tegelijk bepalen de ontwikkelingen van het netwerk nieuwe voorwaarden voor de mobiliteit en nieuwe mogelijkheden voor de territoriale ontwikkeling;
- De ontwikkeling van deze knooppunten moet bijdragen tot een maatschappelijk en economisch evenwichtige ontwikkeling. Het is dus essentieel dat de nieuwe transportknooppunten de meerpolige territoriale visie ondersteunen.

Om deze functies te kunnen vervullen heeft het openbaarvervoersnet dat het Gewest ontwikkelt de volgende eigenschappen:

- hiërarchisch opgebouwd over het grondgebied in antwoord op twee doelstellingen: verdichting van het grondgebied en meerpolige ontwikkeling van de stad;
- een minimale en voldoende bereikbaarheid in alle delen van het grondgebied, met correctie van de bestaande ongelijkheden;
- verbindt de ontwikkelingspolen met het hypercentrum en verbindt de polen met elkaar;
- steunt op het netwerk van stations als plaatsen voor modale overstappen, waarbij de complementaire organisatie van de vervoerswijzen bijdraagt tot de efficiëntie van het netwerk. Bordet kan rekenen op zowel een trein, tram en busverbindingen met het hypercentrum van Brussel. Met de komst van de metro wordt het aanbod van openbaar vervoer nog versterkt. Dit kan het gebied versterken tot een aantrekkingspool en de creatie van een verdicht knooppunt.
- Brussel beschikt over structurerende openbare ruimten die vaak hun stedelijke of landschappelijke kwaliteit kwijt zijn. Nochtans is het belangrijk dat die kwaliteiten behouden blijven, gerestaureerd worden en versterkt worden.

Het Gewest wil via het GPDO de landschappelijke en structurele waarde van deze openbare ruimten, die vaak onder gewestelijk beheer vallen, herstellen. Ook wil het de landschappelijke waarde van de openbare ruimte aan de ingang van de stad versterken en de openbare ruimte rond de grote stations, de toegangspoorten van de stad en openbaar vervoersknopen met grote stedelijke intensiteit herwaarderen (ook de bermen). De krachtlijnen zijn: in- en uitgaande snelwegen omvormen tot stadsboulevards, drukke verkeersassen 'civiliseren', straten en pleinen inpalmen en in het algemeen de stedelijke structuur van het gewest beter leesbaar maken.

[...] De gewestelijke prioriteiten van het groene en het blauwe netwerk zijn als volgt:

- het groene netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde ontwikkelingsstrategie van groenvoorzieningen;
- het blauwe netwerk versterken en uitbouwen als een geïntegreerde strategie voor de verbinding van de oevers, waterlopen, vijvers, vochtige gebieden, fontein, bekkens, ...;
- strategische netwerken ontwikkelen in het overkoepelend kader van het groene en het blauwe netwerk;
- het groene en het blauwe netwerk van Brussel verbinden met gebieden buiten Brussel.

Buiten de administratieve grenzen van het Brussels Gewest moeten het groene en het blauwe netwerk aansluiten op de open ruimte buiten het gewest zodat het waternetwerk, het ecologisch netwerk, het wandelnetwerk, de actieve mobiliteit en de coherentie in het landschap doorlopen over de grenzen.

Zowel de Leopold-III laan als de J. Bordetlaan vormen belangrijke ruimtelijke assen en dienen te worden beschouwd als belangrijke landschappelijke assen die de uitvoering van de principes van het GPDO kunnen mogelijk maken. Daarnaast wordt op verschillende manieren gezocht naar het ontwikkelen van een landschappelijke continuïteit.

HET GROENE NETWERK VERSTERKEN

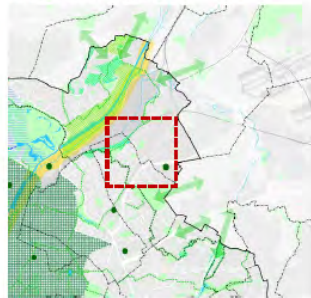
De versterking van het groene netwerk is gericht op de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen en de omgeving, evenals de structurele assen die ze verbinden (park system).

Het Gewest zal moeten

- nieuwe groenvoorzieningen creëren in wijken met tekorten door te steunen op stadsprojecten in strategische gebieden, meer bepaald nieuwe openbare parken waaronder [...], de voormalige NAVO-site.
- de verschillende functies optimaliseren: het groene netwerk wil de verschillende functies optimaliseren en zo goed mogelijk integreren in een gegeven zone, in verhoudingen die afhangen van de stedelijke context en de lokale behoeften. Gezien de vele voordelen van groenvoorzieningen voor het leefmilieu (regeling van de water-, koolstof- en temperatuurcyclus, verbetering van de luchtkwaliteit, bescherming van het grondwater, bescherming van de bodem), voor de maatschappij (recreatie, sociale cohesie, welzijn) en voor de culturele, esthetische en economische aspecten, moeten ze worden gezien als een volwaardige stedelijke voorziening;
- de integratie van het groene netwerk in de stedelijke ruimte verbeteren en aanvullen: groenvoorzieningen staan niet los van de stedelijke context maar zijn verbonden met elementen die geen groenvoorzieningen in strikte zin zijn, maar die aanvullend en ondersteunend zijn, bijvoorbeeld binnenplaatsen van bouwblokken, spoorlijnen, het wegnen of restruimte, ...;
- de verbindingen van het groene netwerk verbeteren: een basisprincipe van het groene netwerk is het zoeken en creëren van continuïteit tussen groenvoorzieningen zodat ze zo goed mogelijk samenkomen in een netwerk. Het belang van deze continuïteit is de wederzijdse versterking van de diensten die de specifieke groenvoorzieningen bieden. Op deze manier optimaliseren we het aanbod van wandelingen en zachte mobiliteit, bevorderen we de biodiversiteit en geven we het gewest structuur, coherentie en leesbaarheid.
- groenvoorzieningen van verbindingswegen en gebouwen benutten als bindende elementen om de verbindingen tussen de groenvoorzieningen te verbeteren.

Het GPDO preciseert dat het **ex-NAVO gedeelte van de site een reconversiepotentieel biedt om een nieuwe stadswijk te verwezenlijken**. Deze nieuwe wijk zou plaats kunnen bieden aan 3 tot 4.000 inwoners. Het GPDO wil een nieuwe tertiaire as ontwikkelen tussen de Europese Wijk en de luchthaven via de inplanting van specifieke tertiaire functies. Het GPDO wil ook het economische aanbod van de site diversifiëren en het imago van deze toegang tot de stad verbeteren. Het beoogt de realisatie van een structurele open ruimte tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.

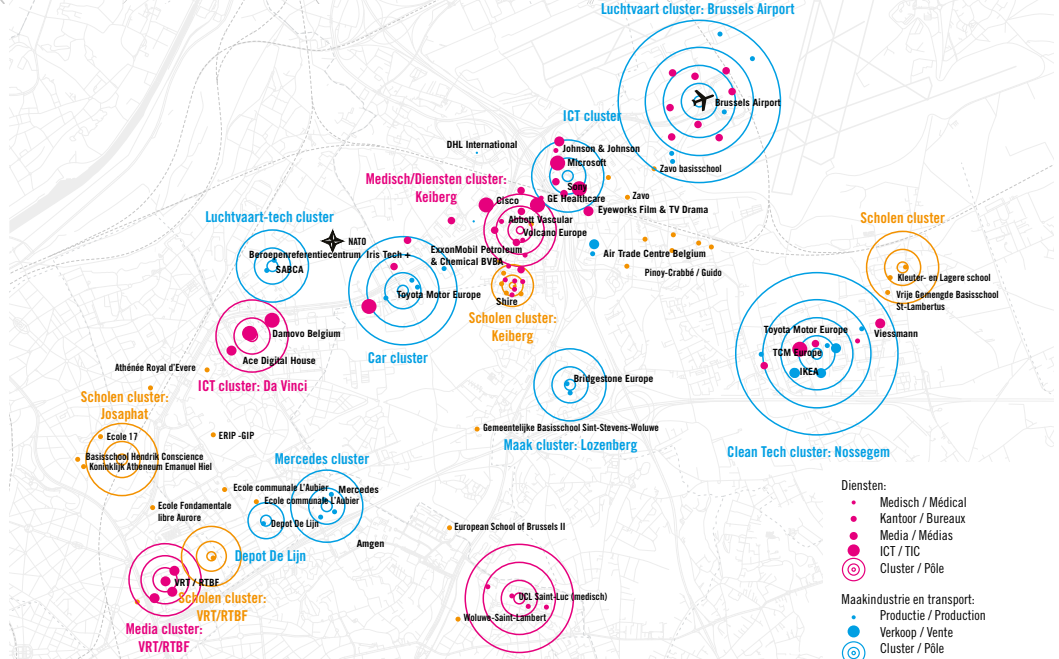
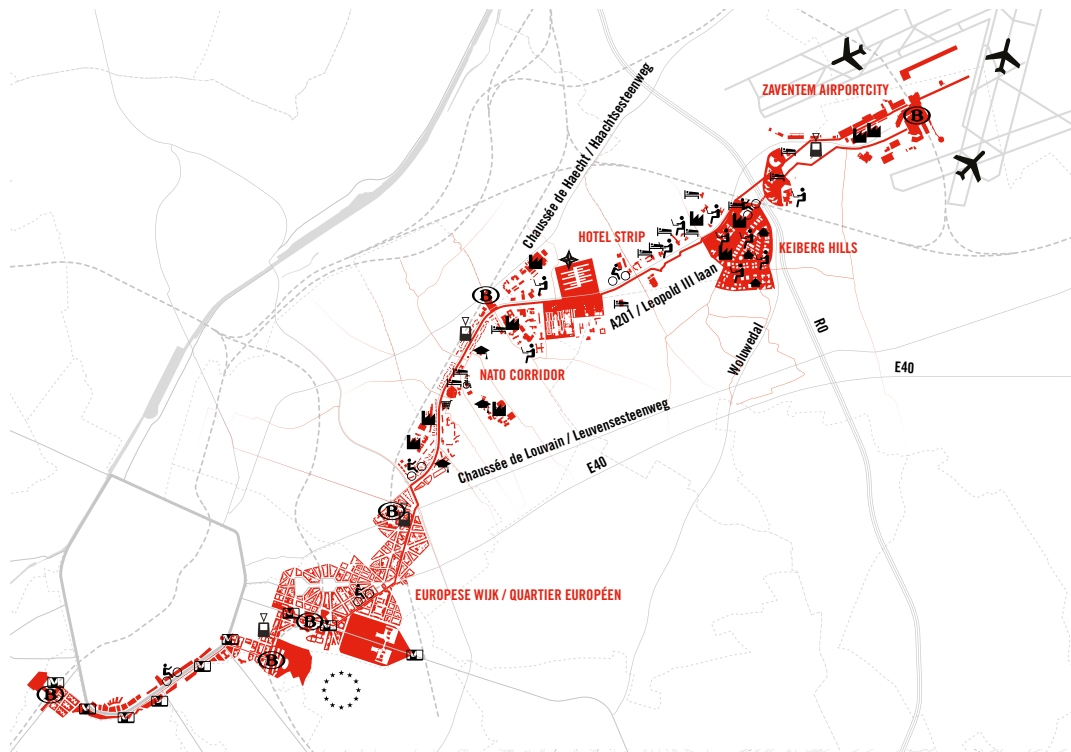
Groen – blauw netwerk



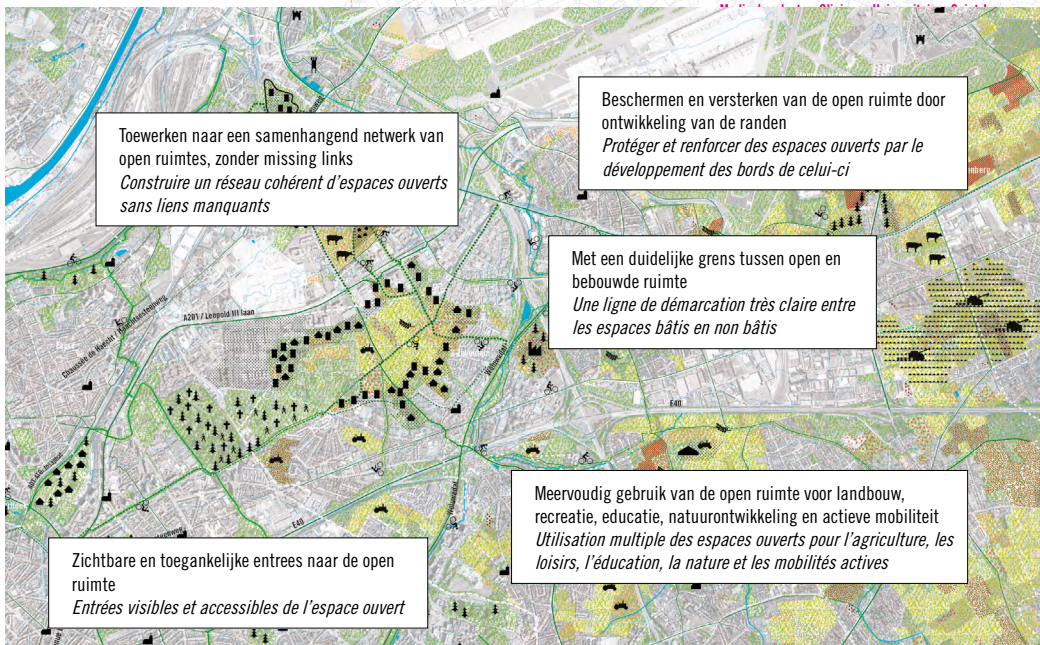
| Légende | | Légende | |
|--|--|--|--|
| Généralités | | | |
| Limite régionale | | Limite communale | |
| Réseau vicinal | | Eau | |
| Equipement (BSC; Zones vertes du PDSG) | | Chemin de fer | |
| Algemeen | | | |
| | | Gemeenschapsgrens | |
| | | Wegennet | |
| | | Water | |
| | | Stadsruimte (BSC; Groenassendeel GPDO) | |
| | | Spoorweg | |

| Maillage vert | | Groen netwerk | |
|--|--|--|--|
| Contrôle vert | | Grande verbindings | |
| Nouvel espace vert à créer, emplacement à étudier | | Nouveaux espaces à créer, localisation à étudier | |
| Renforcement de la connectivité du réseau écologique | | Renforcement de la connectivité du réseau écologique | |
| Mise en œuvre de zones prioritaires à développer | | Mise en œuvre de zones prioritaires à développer | |
| Espace ouvert structurel | | Espace ouvert structurel | |
| | | Structurerende open ruimte | |

| Maillage bleu | | Blauw netwerk | |
|---|--|---|--|
| Cours d'eau à ciel ouvert | | Open waterloop | |
| Étang | | Vijver | |
| Reconversion des cours d'eau | | Herontwikkeling van waterlopen | |
| Zone prioritaire pour la restauration des cours d'eau | | Prioritaire zone voor de herontwikkeling van waterlopen | |
| Zone de revitalisation et d'intégration urbaine de la Seine | | Zone voor de herontwikkeling en de integratie van de Seine in de stad | |



- Diensten:
- Medisch / Médical
 - Kantoor / Bureaux
 - Media / Médias
 - ICT / TIC
 - Cluster / Pôle
- Maakindustrie en transport:
- Productie / Production
 - Verkoop / Vente
 - Cluster / Pôle
- Onderwijs:
- Bestaande school / École existante
 - Cluster / Pôle



T.O.P NOORDRAND (ZONE A201-E40-MEISER-NOSSEGEM)

Het onderzoek 'T.O.P. Noordrand' past in de voorbereiding van een territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.O.P.)¹ van de Noordrand (noordelijke periferie van Brussel). Er zijn verschillende scenario's uitgewerkt voor de Leopold III-NAVO-wijk, die als volgt samengevat kunnen worden:

- Mobiliteit: een multimodale Europese boulevard van het Zuidstation naar Brussels Airport. Deze boulevard loopt langs de NAVO, de Europese wijk, de internationale hoofdkantoren en hotels. Dit is de verkeersas bij uitstek om internationale organisaties en bedrijven aan te trekken. Deze omgeving is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets, met een openbare ruimte van hoge kwaliteit.
- Open ruimte: Het Noordpark is een smal netwerk van polyvalente open ruimtes, een opeenvolging van parken en open ruimtes met een meervoudig gebruik, voorzien van aantrekkelijke, recreatieve en functionele verbindingen. Deze open ruimte wordt de ruggengraat van het gebied, beschermd en versterkt door een gebruik dat geïntegreerd is in een globale economische visie, waar landbouwgebied, recreatiegebied, woningen en economische activiteiten samenkomen.
- Opleiding en onderwijs kunnen als katalysator van de economische ontwikkeling in de Noordrand fungeren. De investering in onderzoek en ontwikkeling, een groeisector in het gebied, kan hoogopgeleide mensen aantrekken, waardoor huisvesting, voorzieningen en diensten worden gecreëerd.

< scenario mobiliteit

"Deze scenario's hebben ertoe bijgedragen dat de toegevoegde waarde van een totaalvisie aantrekkelijk is geworden in de ogen van de projecthouders en concreet om na te denken over de transformaties die hun individuele projecten moeten ondergaan om daarin geïntegreerd te worden. Er is ook onderzocht welke nieuwe projecten of acties toegevoegd moeten worden om de scenario's te versterken ('backcasting') en wie deze projecten zou kunnen leiden."

< scenario opleiding en vorming

Bron: Artgeneering, maart 2015.

< scenario open ruimte

TOP NOORDRAND

< kaarten: Artgeneering, maart 2015

¹ Het T.O.P. is een samenwerking tussen Ruimte Vlaanderen, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, de provincie Vlaams-Brabant en de OVAM.

RICHTSCHEMA HAREN (BRUSSEL-STAD)

De opties die worden vastgelegd in het richtschema van Haren vertalen de strategie die de Stad Brussel op korte, middellange en lange termijn voor het grondgebied van Haren wil volgen. De opties benaderen de uitdagingen op een transversale manier en reiken oplossingen aan die het welzijn van de Harenaars moeten bevorderen. De doelstellingen die worden beoogd met het richtschema vloeien voort uit de algemene en bijzondere maatregelen van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van 2004 alsook uit de eerste en de tweede fase (diagnose en krachtlijnen) van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van 2011. De huidige situatie werd grondig onderzocht via terreinwerk en enquêtes bij de bewoners. Dankzij dit onderzoek konden de maatregelen geactualiseerd worden zodat ze beter aan de realiteit op het terrein en de behoeften van de Harenaars zouden beantwoorden. De vier hoofddoelstellingen en afgeleide acties die de Stad vooropstelt, zijn :

- Doelstelling 1. De mobiliteit in Haren versterken
 - Actie 1.1. De multimodale pool van Haren optimaliseren.
 - Actie 1.2. Het transitverkeer tot een minimum herleiden.
 - Actie 1.3. Een netwerk voor zachte mobiliteit doorheen Haren uitwerken.
 - Actie 1.4. Haren in verbinding stellen met omliggende wijken.
 - Actie 1.5. Een nieuwe industriële as ontwikkelen.
 - Actie 1.6. Metrolijn Noord doortrekken tot in Haren.

- Doelstelling 2. Leven in een semilandelijke leefomgeving
 - Actie 2.1. De residentiële verstedelijking in Haren beheersen.
 - Actie 2.2. De toekomstige noden op het vlak van handel en voorzieningen in kaart brengen.
 - Actie 2.3. Het landelijk karakter beschermen.
 - Actie 2.4. Het natuurlijke patrimonium beschermen.
 - Actie 2.5. De perspectieven en de uitzicht punten over het landschap beschermen.

- Doelstelling 3. De huidige bestaande economische activiteitenpolen steunen en ontwikkelen
 - Actie 3.1. De economische activiteiten langs de Haachtsesteenweg beschermen.
 - Actie 3.2. De hoogtechnologische pool (Da Vinci Research Park) aantrekkelijker maken.
 - Actie 3.3. De tewerkstellingspool van de industriezone Dobbelenberg opnieuw aansterken en de site vlotter toegankelijk maken.
 - Actie 3.4. Het industriële patrimonium beschermen.

- Doelstelling 4. De toekomst van Haren veilig stellen
 - Actie 4.1. Zich als speler opstellen bij de ontwikkeling van het gevangenisproject.
 - Actie 4.2. Zich als speler opstellen bij de ontwikkeling van het GGBUA op Schaarbeek-Vorming.
 - Actie 4.3. Een langetermijnvisie ontwikkelen op het vlak van ruimtelijke ordening.

Het integrale richtschema en kaarten kunnen worden geraadpleegd via volgende link: https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/Urbanisme%20et%20logement/SD_Haren_NL-comp.pdf

DA VINCI terreinen en BBP DA VINCI

Binnen de strategische perimeter van het RPA Bordet zijn twee stedelijke ondernemersgebieden (SOG) opgenomen. Deze gebieden zijn hoofdzakelijk in beheer door Citydev en zijn opgenomen in het bedrijvenpark Da Vinci I & II.

Op 23 maart 2010 was een overeenkomst afgesloten tussen Brussel-Stad en de gemeente Evere om een gezamenlijk BBP uit te werken.

De oriëntaties van het BBP kunnen als volgt worden samengevat:

- *Citydev wil de Da Vinci-site moderniseren en herstructureren om een uitbreiding van SABCA mogelijk te maken, met aanwending van de bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op sterk gemengde gebieden;*
- *Brussel-Stad wil binnen de globale perimeter een harmonieuze herontwikkeling en uitbreiding van de site met economische activiteiten, binnen een meer gemengd en meer stedelijk geheel, dat beter geïntegreerd is in de omgeving. Ook de ontwikkeling van ondersteunende functies, zoals commerciële activiteiten, horeca, een crèche of sportieve voorzieningen, wordt overwogen;*
- *De gemeente Evere wil de inrichting van de ruimtes in het sterk gemengde en administratieve gebied preciseren, waarbij met name de ingang van de stad wordt benadrukt en het NMBS-station van lijn 26 wordt ingericht. Brussel-Stad en de gemeente Evere zijn eveneens van plan om de ontwikkeling van de terreinen van de huidige NAVO-site en het warters Koningin Elisabeth te plannen in het kader van de verhuis. Beide entiteiten zien er de mogelijkheid om op deze ruimtes de voorschriften van sterk gemengde gebieden toe te passen, zodat er meer diverse functies gevestigd kunnen worden (huisvesting, maar ook nieuwe economische activiteiten).*

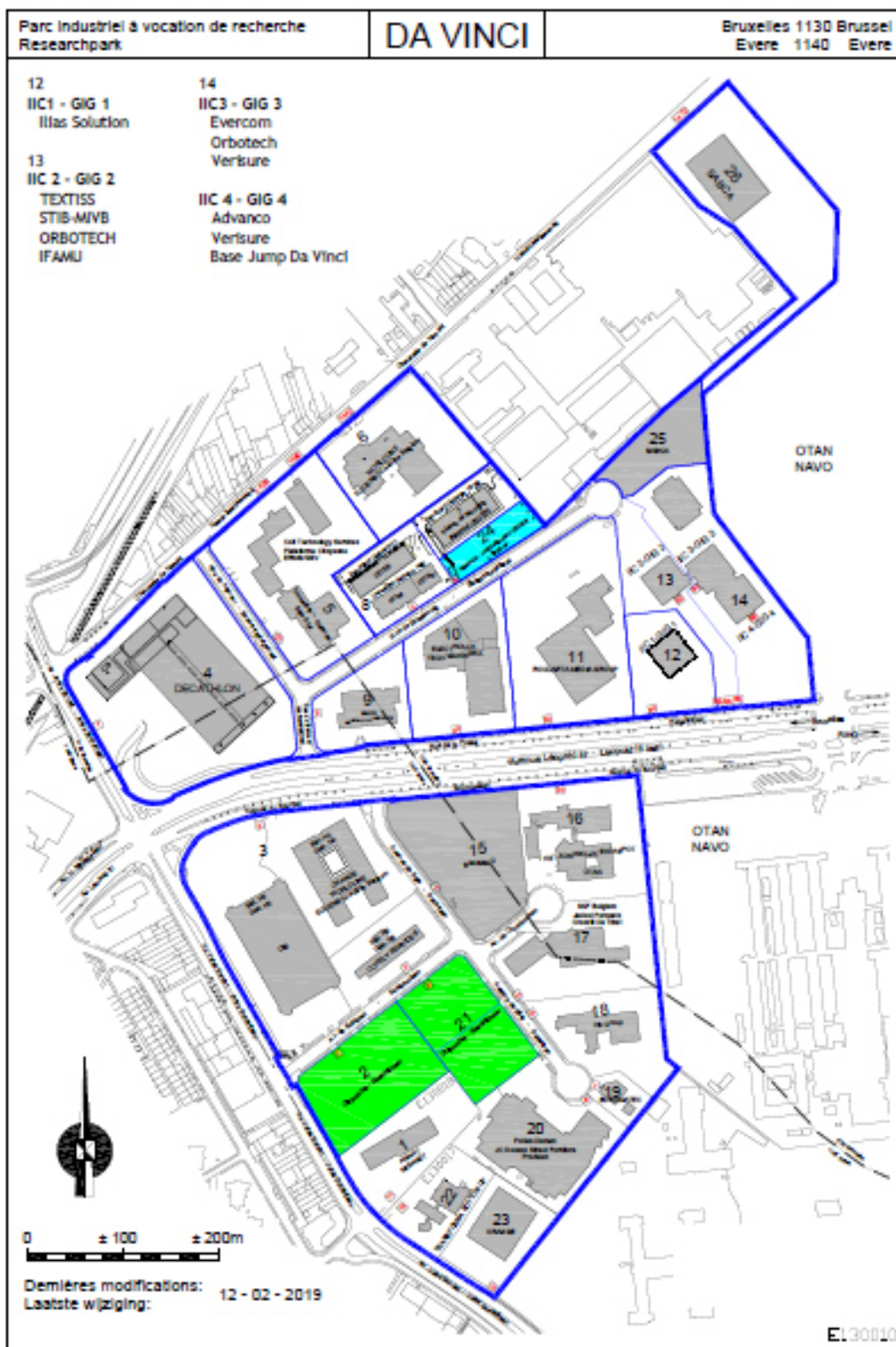
De minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 23 juni 2015 de wens geuit om de uitwerking van het BBP Da Vinci tijdelijk op te schorten om een goede coherentie tussen de verschillende stedenbouwkundige visies te garanderen. Een nieuwe stedenbouwkundige strategie is sindsdien opgestart (zie Inleiding).

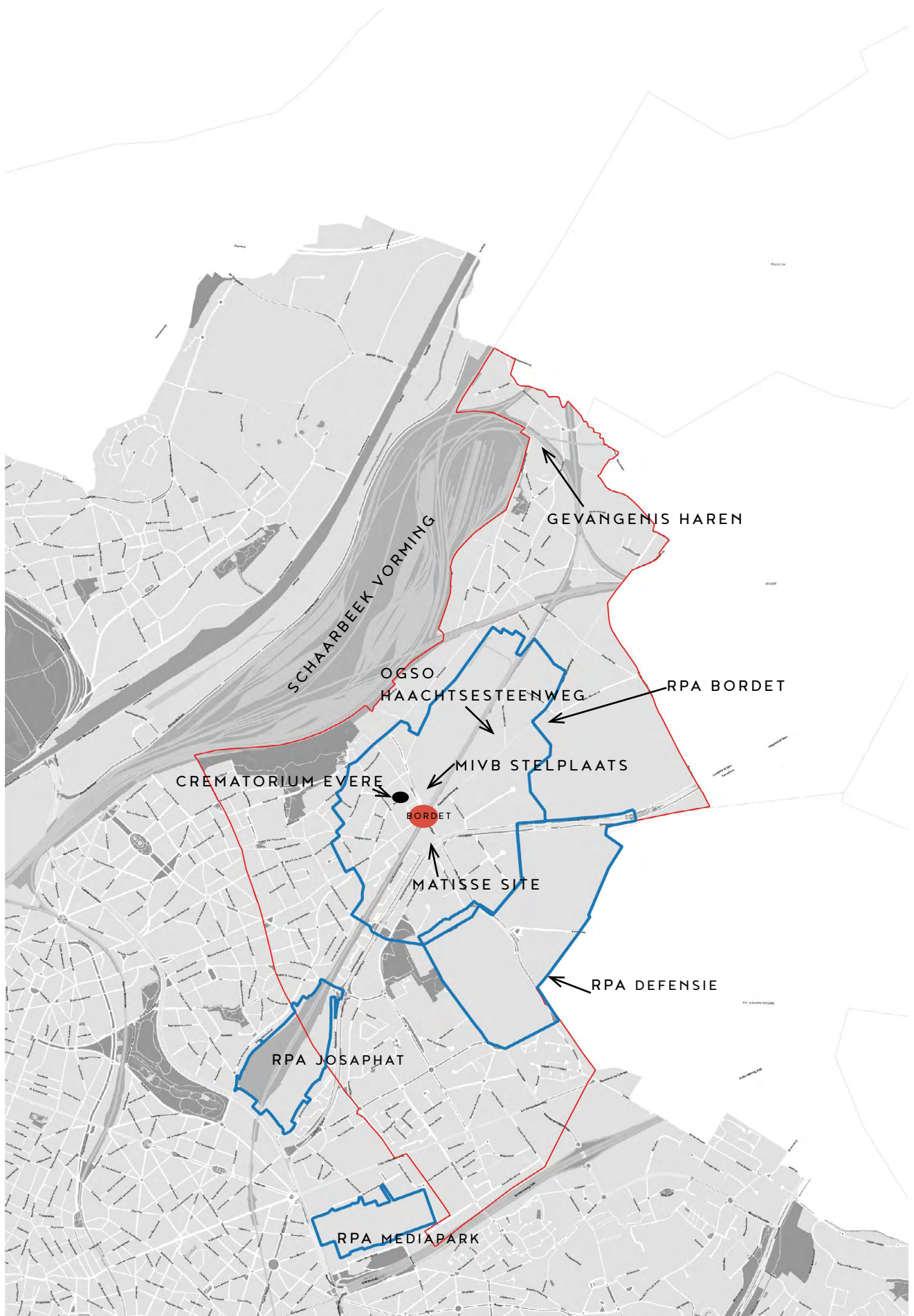
De verschillende percelen binnen de zones Da Vinci zijn vrijgegeven via erfpachten van 30 jaar die op verschillende momenten vrijkomen. Binnen de zones Da Vinci I & II komt op korte termijn een deel van de percelen vrij; een deel van de percelen is reeds vrij. Onderstaand overzicht geeft weer welke terreinen op korte of middellange termijn zullen vrijkomen en voor welke percelen momenteel een nieuw project loopt.

De bedrijventerreinen Da Vinci werden ingericht in de jaren 80; een aantal erfpachtovereenkomsten lopen intussen op hun einde. Dit biedt de mogelijkheid om binnen een relatief korte termijn in te grijpen in de globale structuur, programmatorische invulling en dichtheid van het bedrijventerrein in zijn geheel. Binnen de uit te werken visie zal het bedrijvenpark Da Vinci zich zo kunnen inpassen binnen de nieuwe gewenste metropolitane en stedelijke context van het gebied.

De beheerder van het bedrijvenpark Citydev sluit zich aan bij het principe van het verder programmatorisch verruimen van het bedrijvenpark zodat het beter aanleunt bij de huidige noden en zich inpast binnen het programmatorisch onderzoeken gevoerd in het kader van T.OP Noordrand. Ook het verder zoeken naar verdichting, gezamenlijk gebruik en het inpassen van complementaire functies binnen de sites Da Vinci passen binnen de toekomstvisie van Citydev. De doelstelling van Citydev, bestaat erin om de economische functies van de SOG's te vrijwaren maar de kwalitatieve insteek te verhogen.

Da Vinci passen binnen de toekomstvisie van Citydev. **De doelstelling van Citydev bestaat erin om de economische functies van de SOG's te vrijwaren maar de kwalitatieve insteek te verhogen.**





INVENTARIS VAN DE PROJECTEN IN DE TOP

Er worden verschillende projecten ontwikkeld rondom en in de TOP die een eventuele invloed hebben op de ontwikkeling van de site:

- ontwikkelingspool Reyers
- ontwikkelingspool Josaphat
- ontwikkelingspool Schaarbeek-Vorming
- gevangenis van Haren
- crematorium van Evere
- masterplan Brussels Airport
- realisatie metro 3
- MIVB-stelplaats Haren
- Starcity
- Matisse site
- OGSO Haachtsesteenweg
 - Starcity
 - Futurn
 - Noendelle

LOKALISATIE VAN PROJECTEN
RONDOM DE SITE VAN DEFENSIE

< Kaart perspective.brussels



RPA-PAD MEDIAPARK:

FUNCTIEVERMENGING ALS AANTREKKINGSKRACHT // LA MIXITÉ COME ATTRACTIVITÉ

- Commerce
- Cinéma
- HORECA/Bar/Hôtel
- École fondamentale
- Crèche
- Logement
- Soho
- Seniorerie
- Maison ou logement intermédiaire
- Noyau logement
- Logements étudiants
- Centralité linéaire (espaces publics public convergents au Mediapark)
- Entreprise média existante
- Entreprise média existante structurante
- Ecole média du mediapark
- Entreprise média du mediapark



AN EEN OMMUURDE NAAR EN DOORWAADBARE SITE // D'UN SITE CONTOURNÉ À UN SITE TRAVERSÉ

Les portes du mediapark

Rayonnement vers l'ensemble du quartier

Supersurface Parkway

Flux piétons principaux

Flux piétons secondaires

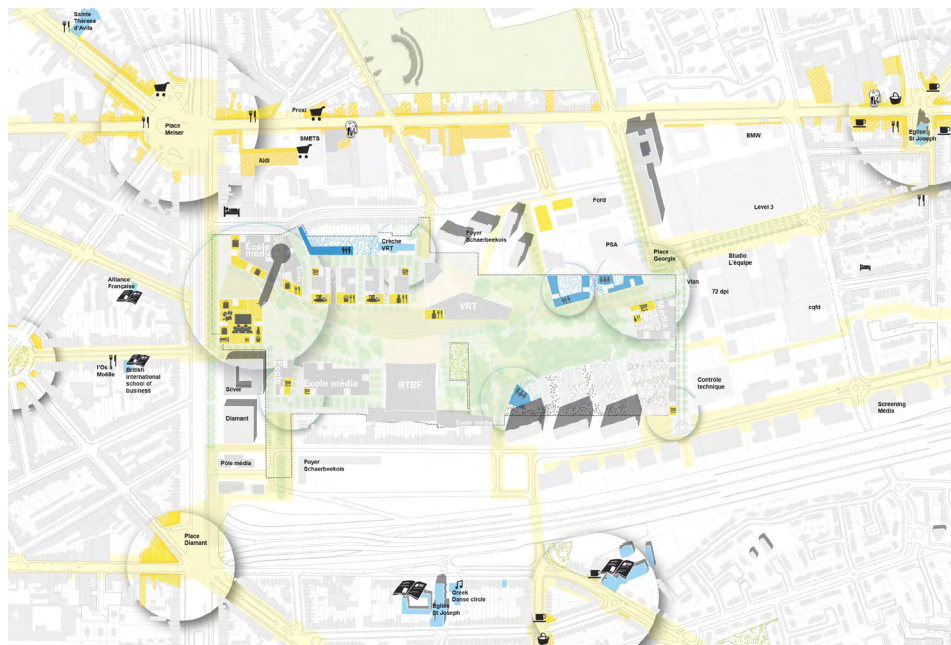
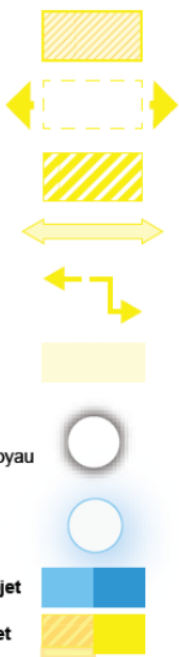
Centralité linéaire (espaces publics public convergents au Mediapark)

Polarités existante (concentration commerciale, noyau historique, équipements)

Polarités nouvelle (concentration commerciale, équipements)

Équipement existant / en projet

Commerce existant / en projet



REYERS

De Reyerswijk zal tegen 2030 compleet getransformeerd zijn. Het Brussels Gewest bouwt de bestaande dynamiek rond televisie en cinema verder uit tot een hoogstaand «mediapark.brussels». Verschillende grote projecten, waaronder de acht hectare boomrijke openbare ruimte, creëren een multicultureel, toegankelijk en bruisend stadsgebied op maat van de media en de creatieve industrie.

Dit 175 hectare grote stadsdeel in het oosten van Brussel ligt op een boogseut van het stadscentrum. Het is een lappendeken van grote stratenblokken en grootstedelijke voorzieningen die onderling niet echt verbonden zijn: een gesloten campus van de openbare omroepen, bedrijfszones, sport- en winkelcentra, begraafplaatsen, een technische controle, ... De grote verkeersassen die de wijk doorkruisen, vormen grote stedelijke barrières. Het is de bedoeling om het gebied meer samenhang, identiteit, dynamiek en levenskwaliteit te geven.

Het Reyersgebied is ideaal gelegen in het midden van de Europese wijk (de hoofdzetel van de Europese Commissie ligt 1,5 km verderop) en de luchthaven. Het telt 60 bedrijven uit de mediasector (zoals de RTBF, de VRT, RTL en BeTV) die zo'n 5.000 medewerkers in dienst hebben.

Om het ontwikkelingspotentieel van dit strategische gebied aan te boren, keurde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2010 een richtschema goed. Dat wil de te brede E40-snelweg heraanleggen, nieuwe woningen bouwen, een nieuw openbaar park aanleggen en een innovatieve mediazone ontwikkelen.

MEDIAPARK.BRUSSELS

In 2011 kondigden de openbare televisiezenders RTBF en VRT aan dat ze tegen 2020 zouden verhuizen naar twee nieuwe hoofdgebouwen achter de huidige gebouwen. Momenteel wordt een Richtplan van aanleg (RPA) voor de volledige reorganisatie van de omroepcampus uitgewerkt. Het RPA bepaalt het strategisch en reglementair kader voor de ontwikkeling van de site.

Het stedelijke projectmanagement werd toevertrouwd aan een multidisciplinair, internationaal team samengesteld uit het agentschap François Leclercq, BOB 361, Espinas i Tarraso, CITEC, Alphaville, Transsolar, MAGEO, BUUR en Jordi Pardo.

Mediapark.brussels brengt mensen samen en zet nieuwe ontwikkelingen in gang. Het project voorziet in:

- de bouw van 2.000 nieuwe woningen voor ongeveer 4.500 nieuwe inwoners,
- buurtvoorzieningen en diensten (kinderdagverblijven, scholen en winkels) voor de bewoners,
- locaties voor vernieuwende bedrijven, hogescholen en openbare voorzieningen die verbonden zijn met de mediasector,
- een nieuw stadspark, van meer dan 8 hectare, bestemd voor evenementen, maar ook om te wandelen en te genieten,
- zachte mobiliteit.

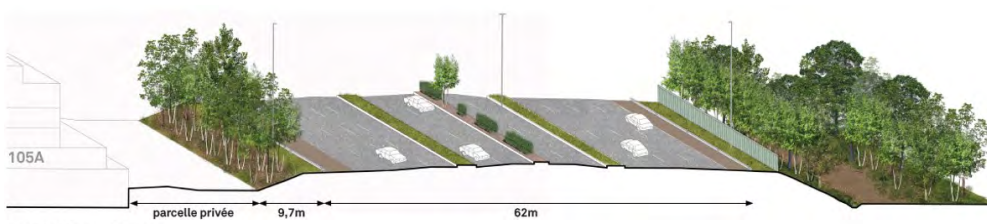
HET 'MEDIAHUIS', DE EERSTE CONCRETE VERWEZENLIJING

Het 'Mediahuis' is het eerste grote project van mediapark.brussels. Het gebouw van 10.000 m² wordt neergezet op een terrein van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) dat tussen premetrostation Diamant en de ingang van de RTBF gelegen is. Het zal de regionale televisie BX1 en een platform voor mediabedrijven huisvesten.

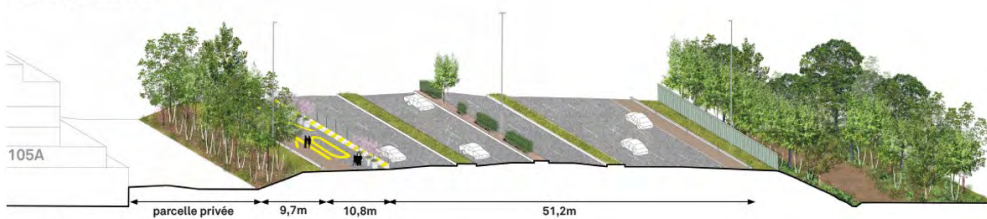


ZICHT OP REYERSTOREN

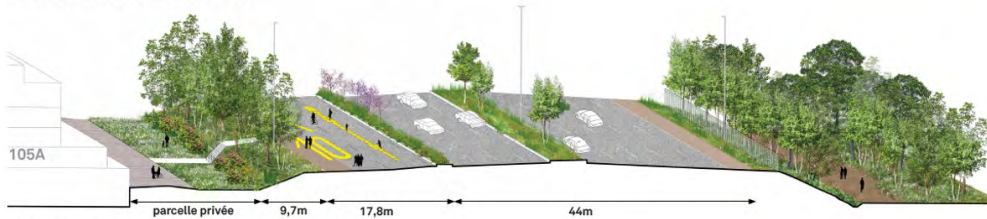
DOORSNEDE E40 ALS PARKWAY



Saison 0, état existant



Saison 1, arrivée de la Supersurface



Saison 2, confortement de la Supersurface



section 1 - Le Centre et la pagérolite

HET 'E40 PARKWAY' PROJECT OM DE OOSTELIJKE TOEGANG TOT DE STAD TE VERFRAAIEN

Het project 'E40 Parkway' heeft verschillende doelstellingen:

- de E40-snelweg omvormen tot een stadsboulevard met minder rijstroken,
- een coherentie op niveau van mobiliteit voor de volledige Reyerszone
- de voetgangers- en fietsverbindingen tussen de wijken aan weerszijden van deze heraangelegde stadsboulevard verbeteren,
- een nieuwe openbare ruimte creëren, waar allerlei nieuwe activiteiten kunnen plaatsvinden (recreatie, sport, evenementen, alternatieve vervoerswijzen, enz.),
- de impact van de verkeersas op de wijken verminderen,
- de functiemix in de wijken vergroten.

Op 7 februari werd het project van Richtplan van Aanleg Mediapark goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1ste lezing.

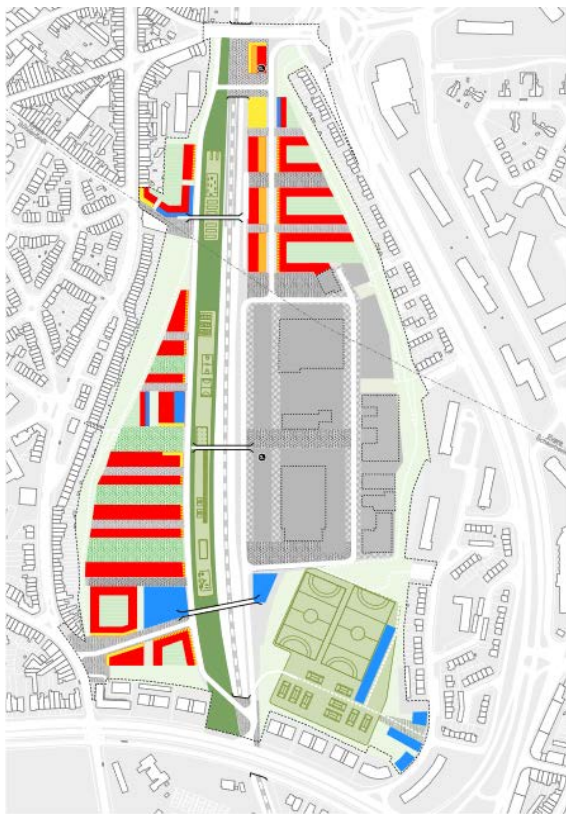
Tot 29 april 2019 was het project van Richtplan van Aanleg Mediapark voorgelegd voor een openbaar onderzoek in de gemeenten Schaarbeek, Evere en Sint-Lambrechts-Woluwe.

<https://perspective.brussels/nl/stadsprojecten/strategische-polen/reyers>

ONTWIKKELINGSPOOL JOSAPHAT: LUCHTFOTO, VANUIT HET ZUIDEN NAAR HET NOORDEN



RPA Josaphat: tedelijke programmatie



Carte 04: Carte de programmation urbaine

| | | |
|----------------------------|-------------------------------|---|
| Pâtiments | Zone sportive et récréative | Quai |
| Patrimoine TIC | Espace public | Acteur économique |
| L'infrastructure communale | Zone d'infrastructure urbaine | Parc de structure - actif (avec parking, voir les plans de planification) |
| Espaces verts | Autres | Autres |
| Espace vert | Logement | Patrimoine TIC existant |
| Walkpark | Postbureau | Parking public |
| Jardin | Commerces et services | |



JOSAPHAT

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) kocht in 2006 het voormalige sorteerstation dat over de gemeentes Schaarbeek en Evere verspreid ligt. Dit gebied van 24 hectare staat op het punt om omgevormd te worden tot een gemengde en duurzame stadswijk rond een openbare groene ruimte. De Brusselse Regering duidde de Josaphatsite in maart 2014 aan als strategische ontwikkelingszone, en voorzag een ontwikkelingsstrategie voor deze wijk. *perspective.brussels* vertaalt deze strategie in een Richtplan van aanleg (RPA) dat aan een openbaar onderzoek en het advies van verschillende instanties wordt onderworpen. Daarna keurt de Regering het plan definitief goed.

Sociale mix en duurzame stedelijke integratie

De doelstellingen van de Regering voor de reconversie van de Josaphatsite zijn als volgt:

- de band met de omliggende wijken versterken,
- de bereikbaarheid verbeteren van het GEN-station Josaphat,
- de sociale mix bevorderen, met degelijke woningen als antwoord op de demografische ontwikkelingen,
- een ruime openbare groene zone inrichten,
- de handelszone in de buurt moderniseren.
- 1.600 woningen, voorzieningen en een groene ruimte

Het Richtplan van aanleg (RPA) houdt rekening met het potentieel van de site en de doelstellingen van de Gewestelijke Regering. Het voorziet de ontwikkeling van:

- een ononderbroken openbare groene ruimte van 4 hectare,
- ongeveer 1600 woningen, waarvan 45% sociale woningen en 55% private woningen,
- voorzieningen voor de toekomstige bewoners: scholen, kinderopvang, sport- en cultuurinfrastructuur, vrijetijdsvoorzieningen, enz.

De eerste ontwikkelingsfase van de Josaphatsite

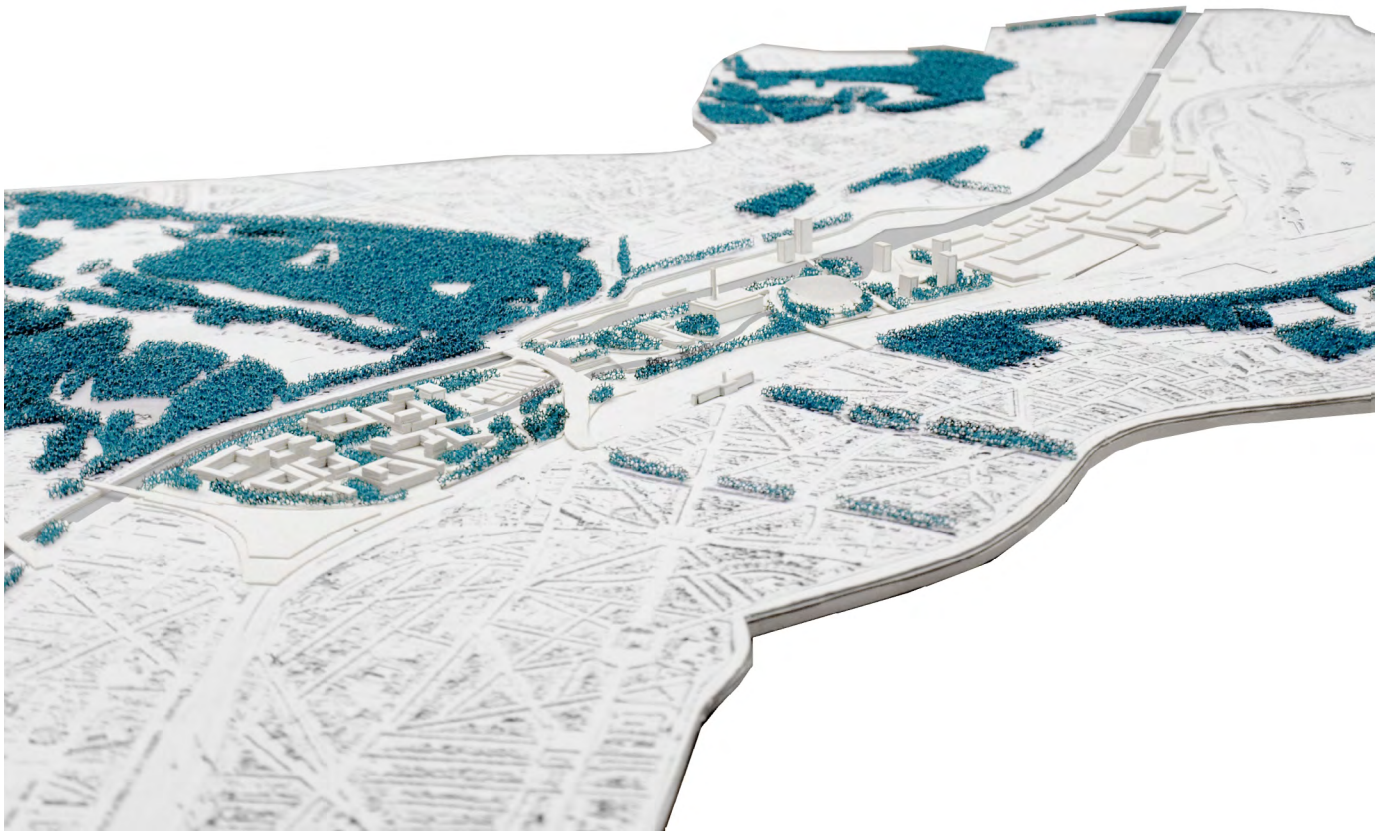
Zodra de Gewestelijke Regering het Richtplan van aanleg (RPA) goedkeurt, zal de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) de uitvoering ervan voorbereiden op twee niveaus:

- de aansluiting van de groene ruimte en de nieuwe gebouwen op alle noodzakelijke nutsvoorzieningen en toegangswegen coördineren met de openbare partners,
- de procedure starten voor een openbare aanbesteding om geleidelijk de eerste fase van de werken te starten, met inbegrip van 650 woningen in het zuidelijke deel van de site.

De eerste werken zijn gestart in 2018 en moeten het terrein bouwrijp maken (water, gas, elektriciteit, riolering) en een park van 2,7 hectare creëren. Tegelijk wordt begonnen met de bouw van de eerste woningen en voorzieningen. De laatste gebouwen moeten ten laatste tien jaar later af zijn.

Van 3 oktober tot 2 december 2019 werd het ontwerp van Richtplan van Aanleg 'Josaphat' voorgelegd voor een openbaar onderzoek.

Bron: <https://perspective.brussels/nl/stadsprojecten/strategische-polen/josaphat>



SCHAARBEEK-VORMING

Voor de ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming, gesitueerd in het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd een richtschema opgemaakt, dat goedgekeurd werd door de regering in november 2013.

< ONTWIKKELINGSPOOL
SCHAARBEEK-VORMING

Secchi Vigano

Dit richtschema, uitgewerkt door de tijdelijke vereniging van Studio O12 (Studio Associato Bernardo Secchi Paola Vigano), Idea Consult, Mint, Ecozem en 3E, wenst onder meer de gunstige ligging, in de nabijheid van belangrijke infrastructuur (kanaal, het nationale spoorwegnet, de Ring rond Brussel en Brussels Airport) te benutten, om op deze locatie een multimodaal stedelijk distributieplatform te vestigen en een nieuwe activiteitenpool te ontwikkelen.

De grote krachtlijnen voorgesteld in het richtschema zijn:

- aanleg van een nieuwe duurzame wijk in het zuiden van de onderzoeksperimeter;
- vestiging van publieke voorzieningen met metropolitane uitstraling, en dit in de nabijheid van het station Schaarbeek;
- verbetering van de mobiliteit onder meer door de versterking van collectief vervoer en de inrichting van kwalitatieve wandelpaden en fietspaden.

Dit richtschema is intussen niet langer op alle vlakken actueel. Momenteel werkt perspective.brussels aan een ruimtelijke en programmatorische actualisatie voor de site. Dit moet de basis vormen voor het ontwikkelen van een krachtige nieuwe visie voor het gebied.

< ONTWIKKELINGSPOOL
SCHAARBEEK-VORMING

Foto Van der Kinder



GEVANGENIS VAN HAREN

Dit project voorziet in de overdracht van drie bestaande gevangenissen (de gevangenis van Sint-Gillis, het arresthuis Vorst en de vrouwengevangenis van Berkendaal) naar één instelling.

Er is besloten om een gevangenis te bouwen met duizend plaatsen zijnde, het equivalent van de drie bestaande instellingen. Er zijn in totaal 537 parkeerplaatsen gepland (voor het personeel, bezoekers en voor de werkvoertuigen). Het ontwerp voor de nieuwe gevangenis van Haren gaat uit van het principe van een gevangenisdorp, met een capaciteit van circa 1.190 gedetineerden. Het gaat dus niet om één groot gebouw maar om verschillende gebouwen die over de site zijn verspreid. Het gevangeniscomplex zal enerzijds bestaan uit een aantal gebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten zoals bezoeken, werkateliers, een sportzaal en anderzijds uit meerdere gebouwen waar gedetineerden worden gehuisvest. Gedetineerden kunnen zich over de site op een beveiligde en gecontroleerde manier verplaatsen van hun gebouw naar de gebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten.

De toekomstige gevangenis-site is in het GBP opgenomen als administratief gebied en stedelijk industriegebied.

In september 2015 is de stadskanker in Haren (de voormalige Wansonsite) opgeruimd en 466.880 kg illegaal gestort afval verwijderd.

De voorbereidende werken voor het project zijn uitgevoerd in het voorjaar van 2018. Tijdens deze eerste voorbereidende fase werden de beschermde bijenorchideeën verplaatst via een speciaal verplaatsingsplan dat door het Leefmilieu Brussels werd goedgekeurd. Met behulp van een amfibieënscherm werden de aanwezige amfibieën gevangen en verplaatst naar een andere locatie. Tot slot werden de bomen handmatig geroid.

Na het ondertekenen van het contract met de federale overheid, zijn de werken terug opgestart in de zomer van 2018. In eerste instantie is de werfomheining hersteld en zijn alle bomen en struiken van de site verwijderd. Het terrein en de Witloofstraat zijn ontdaan van het meeste zwerfvuil dat zich in de afgelopen jaren op de site en langsheen de weg heeft opgehoopt. Er zijn ook reeds een aantal grondproeven uitgevoerd om onder andere de graad van de bodemvervuiling, de infiltratiecapaciteit van bodem en de sterkte van de bodem vast te stellen. In het najaar van 2018 werd er gestart met een aantal grotere werken. Zo werd de vermoedelijke bron van de Keelbeek opgespoord en wordt deze herleid naar een nieuw aan te leggen wadi. De nieuwe Keelbeekweg en de parallelweg langsheen de Woluwelaan worden aangelegd en de bodemsaneringswerken worden aangevat. Tijdens het voorjaar van 2019 zullen hoofdzakelijk grondwerken en funderingswerken worden uitgevoerd. Vanaf de zomer van 2019 zullen de eerste gebouwen zichtbaar worden. Het einde van de werken staat gepland in het voorjaar van 2022.

Opdrachtgever: CAFASSO S.A. in opdracht van de Regie der Gebouwen en FOD Justitie.

Gebruiker: FOD Justitie Oppervlakte van de site: ca. 15 ha

Oppervlakte van de gevangenis: +/- 116.000 m²

Capaciteit: 1.190 plaatsen

(bron: <https://www.gevangensharenprison.be/>)

< BEELDEN NIEUWE GEVANGENIS HAREN

Bron Regie der gebouwen, maart 2016
<http://nouvellesprisons.be/fr/prison/haren-bruxelles#tab7-tab>



MASTERPLAN LUCHTHAVEN

Op 10/12/2004 besliste de Vlaamse regering om de luchthaven Zaventem een nieuwe socio-economische impuls te geven met START (=Strategisch Actieprogramma voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio).

Een Strategische Visie 2040 van Brussels Airport, een langetermijnvisie over de ontwikkeling van de luchthaven, gebaseerd op maatschappelijke, demografische en economische evoluties in de wereld in het algemeen en in de luchtvaart, werd ontwikkeld. Deze bevat projecten op korte, middellange en lange termijn en geeft de grote lijnen van de toekomst van Brussels Airport weer. Op basis hiervan worden in de toekomst strategische keuzes gemaakt en toekomstige beslissingen over de infrastructuur genomen.

De Strategische Visie Brussels Airport 2040 vormde eveneens de basis voor een dialoog met alle betrokkenen. Essentieel daarbij is dat de impact hiervan op de omgeving in balans wordt gebracht met het economische potentieel en de sociale ontwikkeling van de luchthaven. Om dat te bereiken heeft Brussels Airport voor een open en gestructureerde dialoog gekozen met een groep van omwonenden, lokale besturen, vertegenwoordigers van actiegroepen, organisaties uit het middenveld, luchthavenbedrijven en experts. Deze dialoog werd 'Forum 2040' gedoopt en vond plaats in het najaar 2017.

BAC steunt het concept van de Europese Boulevard dat is ontwikkeld in het kader van de TOP Noordrand en wil een bijdrage leveren aan de zoektocht naar een sterkere identiteit voor deze zone binnen een internationale context. Het masterplan van de luchthaven zet sterk in op de goede bereikbaarheid en de goede verbindingen van de zone (met de luchthaven).

bron: <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/strategische-visie-2040>



Bron: VNOG, <http://www.crematorium.be/crematorium-evere>

CREMATORIUM EVERE

Op dit moment ligt het enige crematorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in Ukkel. De bouw van een tweede crematorium wordt noodzakelijk geacht omdat de Ukkelse vestiging te ver verwijderd is voor de inwoners van het noorden van Brussel en omdat het aantal aanvragen toeneemt.

Het terrein van 2.183 m² voor de inplanting van het gebouw, is gelegen op de site van de begraafplaats van Evere in de Jules Bordetlaan, vlakbij de gewestgrens en grenzend aan de begraafplaats van Schaarbeek. Het terrein is vrij klein en gelegen in een stedelijke context, in tegenstelling tot de andere crematoriumsites in België.

De Portugese architect Eduardo Souto de Moura en zijn Belgische collega Jean-Christophe Mathen zijn gekozen om het nieuwe crematorium van de gemeente Evere te ontwerpen.

Bouwheer: Cremabru

Bron: BMA, 2020

LE METRO LIGNE 3

Une nouvelle ligne de métro pour mieux bouger, mieux vivre !

Rapidité

Accès rapide d'un point à un autre dans la commune et vers le centre-ville

Vitesse commerciale : 30 km/h

Gare du Nord – Bordet : 15 min

Meilleure liaison

Moins d'isolement de certains quartiers sans offre satisfaisante



Confort

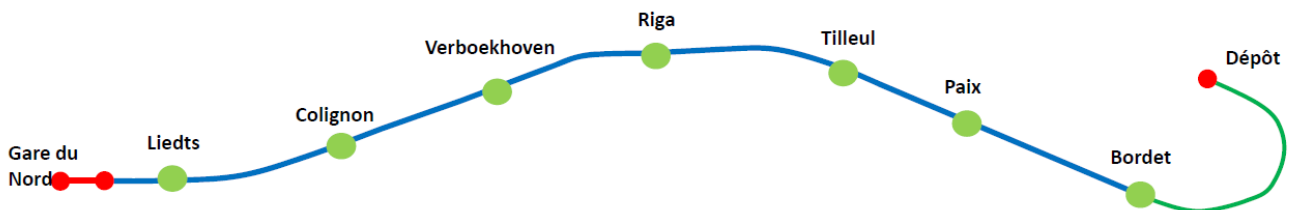
Moins de perturbations dues au trafic en surface, confort des véhicules, meilleur accès en chaise roulante et avec poussettes, escalators, ascenseurs, intermodalité confortable entre bus et tram...

Meilleure fréquence

Plus souvent et plus régulier
3 min (heure de pointe)

Augmentation de la capacité

Plus de places disponibles (2024 : 59 000 passagers entre 7h et 9h)

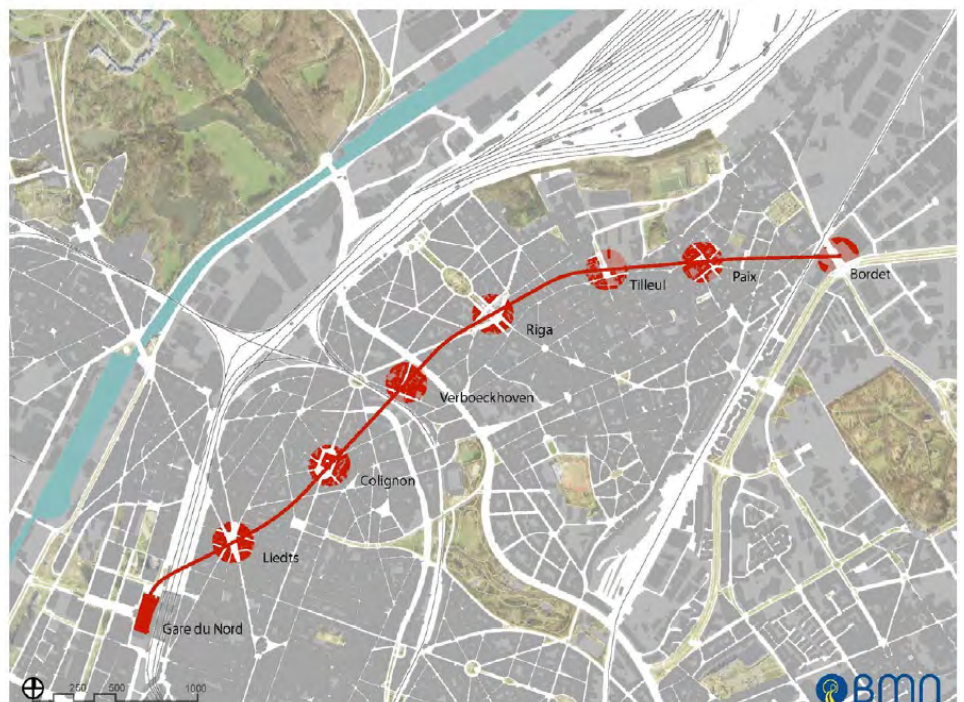


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



PROJECT METRO-NOORD

De toekomstige metrolijn 3 (die het Albertplein verbindt met het station Bordet) bestaat al gedeeltelijk, met de premetro tussen Albert en het Noordstation. De volledige ingebruikname van de lijn vraagt een aanpassing van het bestaande stuk, zodat de metro hierdoor kan rijden en verder kan rijden naar Bordet. Na de goedkeuring van het tracé door de Brusselse regering werken Beliris en het studiebureau (Brussel Metro Noord) het project verder uit, zodat eind 2016, begin 2017 een aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning kan worden ingediend.

TRACÉ METRO NOORD

< Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord

Meerdere doelstellingen liggen aan de basis van dit omvangrijke project:

- een snellere verbinding naar het stadscentrum creëren (15 min.),
- het isolement van bepaalde wijken opheffen,
- de reizigerscapaciteit vergroten,
- beschikken over een comfortabeler tracé,
- een hogere frequentie bereiken (van 3 minuten).

De studie omvat de aanleg van een tunnel van 5 km met 7 nieuwe stations en een nieuwe remise in Haren.

Voorlopige timing :

- midden 2016: afronding van het gedetailleerde onderzoek
- eind 2016: aanvraag van vergunningen
- 2019: start van de werkzaamheden
- 2024: indiensttreding

Op lange termijn kan een verlenging van metro Noord naar Haren worden overwogen om de intermodaliteit met de trein te garanderen.

In de TOP zijn volgende haltes aanwezig: Vrede en Bordet

Bordet zal zowel als eindstation als belangrijke toegangspoort tot de stad fungeren, en zijn talrijke toegangen zullen een groot intermodaal knooppunt zijn. De ruimte zal worden georganiseerd rond een esplanade en zal de verschillende transportwijzen verbinden: GEN, metro, tram, bus, fiets en voetgangers.

TRACÉ METRO NOORD

< Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord

Het station Vrede bevindt zich vóór de terminus Bordet op de metrolijn 3. Gelegen tussen het Vredesplein en de Muziekacademie in Evere, een stadszone met de omvang van een dorp, wil het station ruimtes verbinden die vandaag gefragmenteerd zijn.



STELPLAATS MIVB HAREN

Een nieuwe metrostelplaats komt aan het noordelijke uiteinde van de metrolijn 3. Ze zal geïntegreerd worden op het terrein van de bestaande tram- en busstelplaats van de MIVB in Haren, die ook het vertrekpunt vormt voor de aanleg van de tunnel en het rollend materieel in exploitatie.

De stelplaats bestaat uit 2 entiteiten:

- Een administratief gebouw voor conducteurs, mecaniciens en administratief personeel
- Een remise-werkplaats waar de metrostellen zullen worden onderhouden en gestald

Daar zullen testsporen, parkeersporen, een metrowasplaats, sporen voor onderhoud en herstel en sporen voor de werktreinen worden gestald en hersteld. De stelplaats wordt zodanig ontworpen dat ze zich aan een stijging van het verkeer op het metronetwerk kan aanpassen. Ze zal 21 treinen kunnen stallen tegen 2024 en 47 tegen 2040, indien dit nodig blijkt.

Het complex, met een totale oppervlakte van 100.000 m², waaronder 17.000 m² voor de gebouwen, zal eveneens comfortabel zijn met veel natuurlijk licht en goed geïntegreerd in de omgeving.

Bron: <https://www.metro3.be/nl/stations/stelplaats-haren>



MATISSESITE

< MATISSESITE

De Matisse site staat centraal in de toekomstige ontwikkeling van Bordet, enerzijds door de toekomstige eindhalte van metrolijn 3 die deels op de bestaande parking van het perceel zal gerealiseerd worden en anderzijds door de aanpalende ruimte die vrijkomt op het resterende deel van het perceel.

De site wordt een strategische locatie binnen het Brussels gewest, onder meer doordat het de eindhalte wordt van de metro. Er dient nagegaan te worden welke publieke ruimte, programma's en volumetrie op de site mogelijk zijn. De toekomstige eindhalte dient gecombineerd te worden met een verdicht en gemengd stadsproject met publieke meerwaarde. De site speelt een centrale rol in de herontwikkeling van Bordet als nieuw stedelijk centrum. Het is daarom van belang dat binnen het ruimtelijk onderzoek voldoende aandacht gaat naar de programmering van deze plek. Het slagen van Bordet hangt immers af van het evenwicht van woningen, economische, en handelsactiviteiten en een uitrusting. Bedoeling is dat het project de nieuwe norm stelt voor de stadspoort Bordet.

In het kader van de recente verkoop van de site zal het ruimtelijk onderzoek in nauw overleg met de ontwikkelaar van het gebied moeten samenwerken om te kunnen komen tot de definitie van een correcte programmering en de integratie van de plannen in de context van het RPA Bordet.

OGSO HAACHTSESTEENWEG

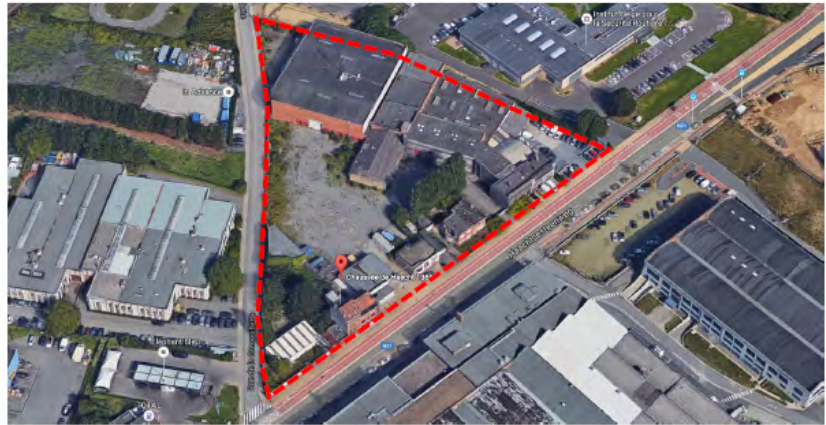
< OGSO HAACHTSESTEENWEG

De ondernemersgebieden in stedelijke omgeving (OGSO) zijn binnen de Brusselse ruimtelijk context in het leven geroepen om nieuwe gemengde leef- en werkomgevingen te ontwikkelen. Binnen de afbakening van het plangebied van Bordet ligt eveneens een OGSO tussen de Haachtsesteenweg en de spoorlijn 26. Binnen deze zone zijn een aantal verschillende ruimtelijke entiteiten te onderscheiden en lopen een aantal projecten. Globaal gezien wordt binnen de OGSO gestreefd naar een mix van functies waarbij wonen geïntegreerd wordt binnen een economisch programma. In 2014 werd reeds een studie uitgevoerd waarin de uitvoering van de OGSO's binnen het gewest werden gekaderd. Globaal kunnen volgende conclusies worden overgenomen betreffende de zone Haren - NAVO en in het bijzonder de site Haachtsesteenweg:

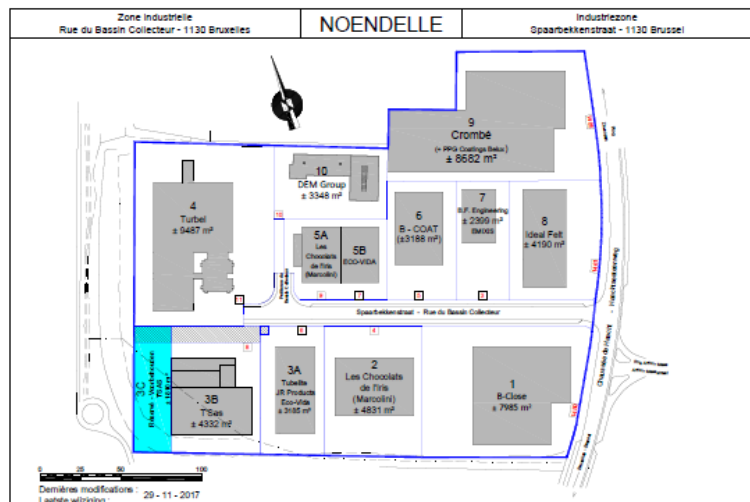
- Op economisch vlak primeert de zoektocht naar compactheid en wordt aan de kant van Haachtsesteenweg en in het Noorden van de zone van een functionele mix van bedrijvigheid en woningen aanbevolen.
- Bij de uitwerking van deze projecten moet ervoor gezorgd worden dat de overlast veroorzaakt door bestaande economische activiteiten wordt beperkt ten gunste van de woonfuncties. Dit vooral gezien de logistieke oriëntatie van de bedrijven in dit gebied. Binnen de ontwikkeling van het gebied moet worden gestreefd naar het ontwikkelen van een nieuw voetgangersnetwerk die een verbinding maakt met de 2 GEN-stations in Haren.

Samenvatting van de ontwikkelingsvoorwaarden:

- lokalisatie van woningen: residentiële programma's worden voornamelijk langs de Haachtsesteenweg voorzien; dit omdat de achterkanten van de percelen langs de spoorweg MIVB-site niet gunstig gelegen zijn voor de oprichting van woningen.
- locatie van economische activiteiten: de economische activiteiten moeten toegankelijk zijn vanaf de Haachtsesteenweg en ontwikkelen zich achteraan op de percelen. Ze maken hierbij maximaal gebruik van de aanwezige diepte.
- groene netwerkontwikkeling : het groene netwerk wordt ontwikkeld om een routes te creëren voor traag verkeer die de residentiële ontwikkelingen koppelen aan het GEN station Haren en de commerciële kern van Haren. Sinds de uitvoering van deze eerste studie in 2014 zijn een aantal ontwikkelingen in het gebied gepland. Een overzicht van de gekende projecten wordt hieronder weergegeven.



FUTURN



STARCITY

<STARCITY

Colruyt Group en citydev.brussels hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor de bouw van het project, dat de naam StarCity kreeg. StarCity moet uitgroeien tot een voorbeeldproject op het gebied van functionele menging en stedelijke integratie. Het project op de hoek van de Haachtsesteenweg en de Watterranonkelstraat omvat de ontwikkeling van 8.700 m² woongelegenheden, 1.850 m² handelsruimte en/of voorzieningen onder de woningen en 6.000 m² winkelruimte, met een Colruyt, een Dreamland en een Dreambaby en een DATS 24-tankstation.

Het project is in projectfase. De Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij heeft er een woningproject 'La grenouillette' net naast gerealiseerd.

FUTURN

<FUTURN

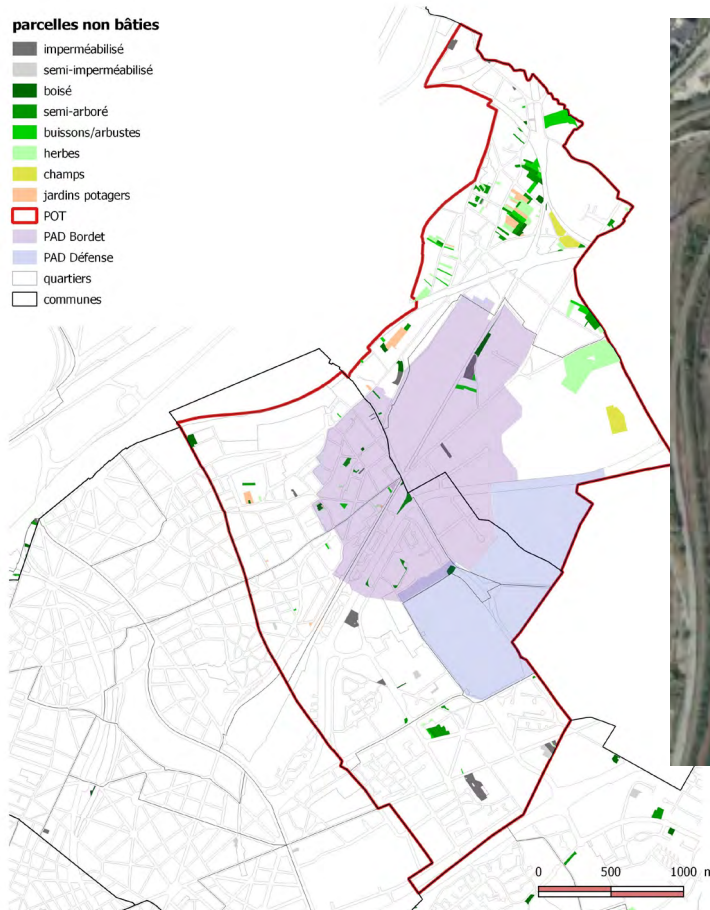
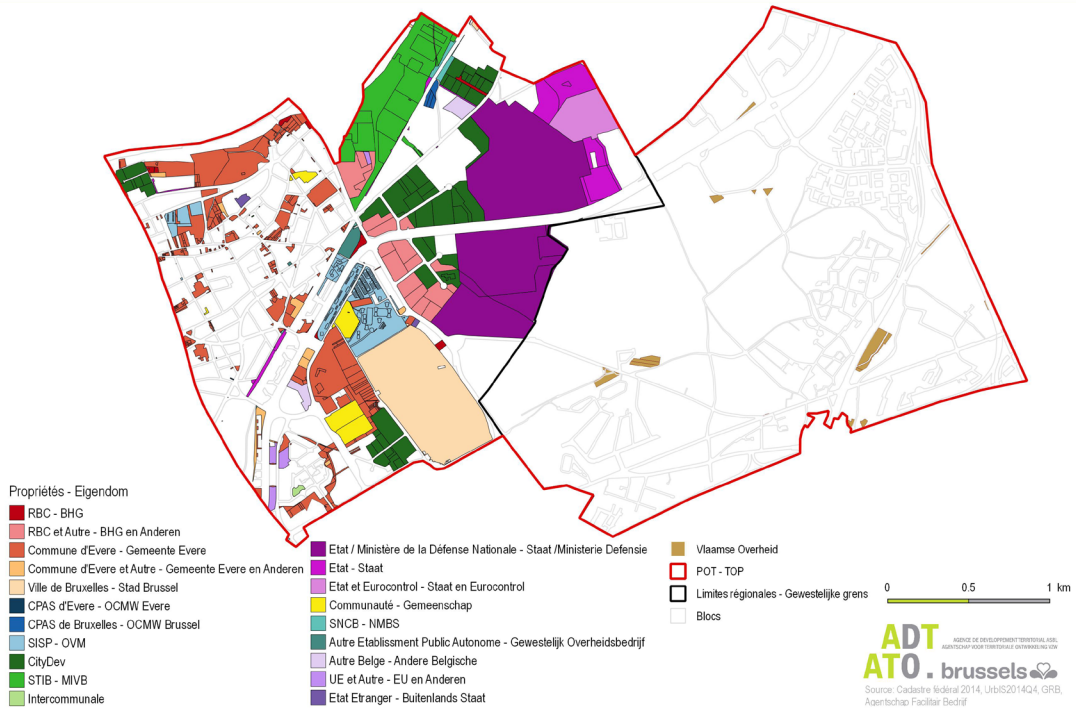
Op deze site werd door projectontwikkelaar Futurn een bouwaanvraag ingediend voor de ontwikkeling van woningen en ateliers. Het project bestaat uit drie delen: een deel met 123 woningen, een KMO-park met koopruimten en een KMO park met huurruimten. Na het verkrijgen van de bouwvergunning zal citydev.brussels dat laatste deel overkopen van Futurn, dat bestaat uit een bedrijvenpark van 7693 m² met ateliermodules, ruimten voor de productie van immateriële goederen, een overdekte parking met 56 plaatsen en 22 openluchtparkeerplaatsen.

NOENDELLE

<NOENDELLE

Alle terreinen op de site Noendelle zijn in erfpacht gegeven met lange termijn. Dit is momenteel een recente en goed draaiende monofunctionele industriële zone. Met uitzondering van een perceel zijn alle percelen van het gebied ingevuld.

PROPRIETES PUBLIQUES - 2014 - PUBLIEKE EIGENDOM



PUBLIEKE EIGENDOMMEN 2014,

PUBLIEKE EIGENDOMMEN EN BESCHIKBARE
GEBOUWEN EN PERCELEN

Er zijn heel wat publieke eigendommen in de perimeter, de belangrijkste eigenaars zijn de MIVB (het depot), het Ministerie van Defensie, Citydev, het OCMW,

Het kadaster van beschikbaar vastgoed inventariseert de leegstaande terreinen en gebouwen in het hele Brusselse grondgebied, met vermelding van het type eigenaar. De laatste jaren zijn de vastgoedreserves sterk gedaald in de TOP, in het bijzonder voor het gedeelte in de gemeente Evere (in de wijken Vrede en LeopoldIII).

Er zijn nog beschikbare percelen aanwezig in Haren. Het gaat grotendeels om kleine en middelgrote percelen. Het betreft voornamelijk groene ruimte, gelegen in binnengebieden, tussen woongebieden. Er zijn ook een aantal velden, moestuintjes aanwezig (tussen de Verdunstraat en de spoorweg) in de TOP. Een aantal terreinen zijn nog braakliggend in het RPA Bordet.

BESCHIKBAAR VASTGOED, 2020

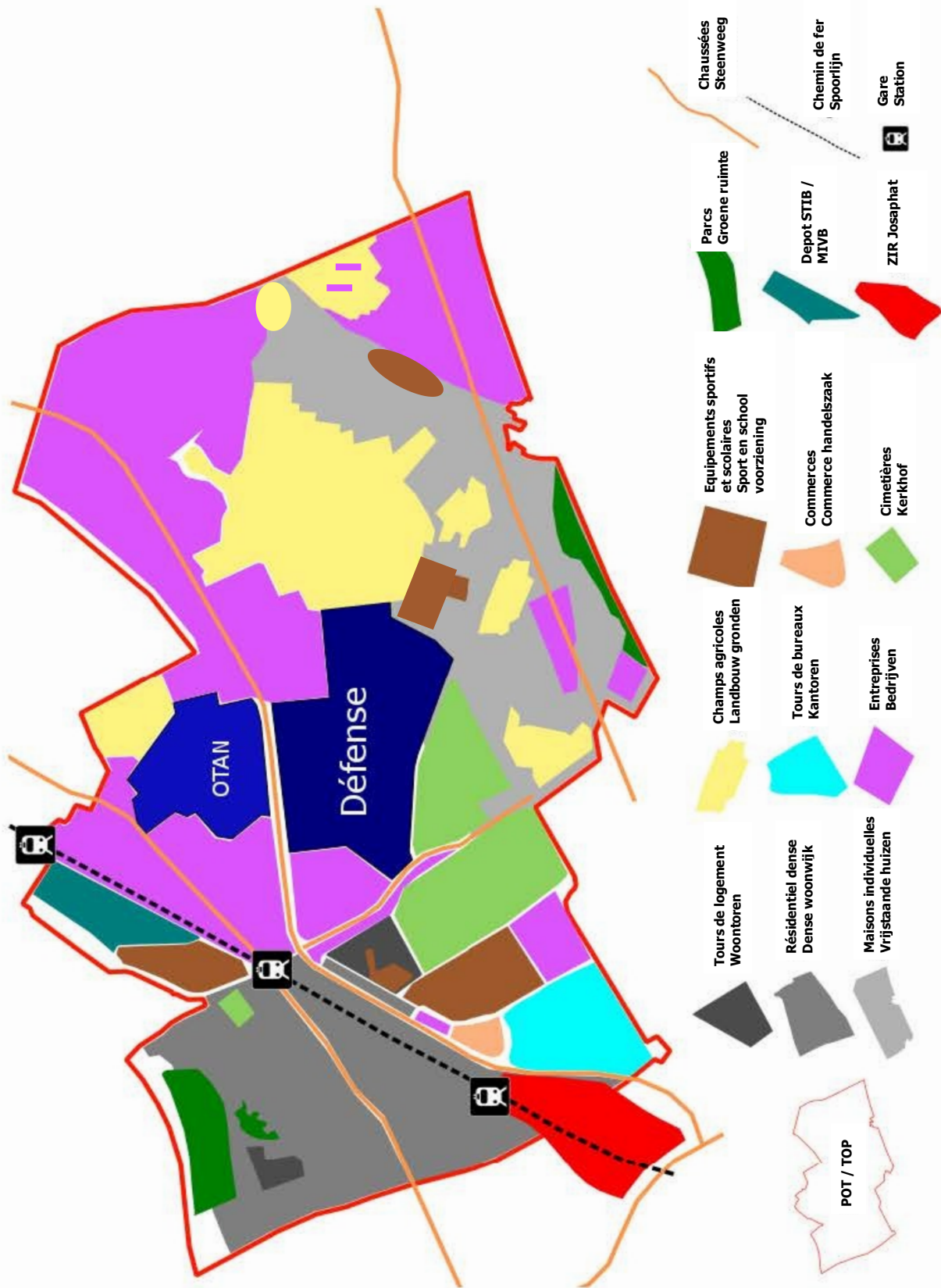
< Bron: kadaster van beschikbaar vastgoed, 2019

VASTSTELLINGEN

EEN GEBIED VOOR VOORZIENINGEN EN BEDRIJVEN, INGESLOTEN TUSSEN GROOTSCHALIGE WEGENINFRASTRUCTUUR EN OMVANGRIJKE STADSPROJECTEN

- *Er zijn meerdere grootschalige publieke en private projecten gepland in de TOP, die een impact hebben op zowel lokaal als metropolitaan niveau.*
- *De TOP wordt gekenmerkt door de sterke aanwezigheid van economische activiteiten (onder andere industriepark Da Vinci), voorzieningen die verbonden zijn met de NAVO en het Kwartier Koningin Elisabeth, evenals woningen en handelszaken, die in het centrum van Evere en Schaarbeek en in de dorpskernen van Machelen en Zaventem liggen.*
- *De TOP heeft een belangrijke economische functie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor het Vlaams Gewest. De perimeter is immers strategisch gelegen in het gewest, bij de ingang van de stad en in de buurt van de internationale luchthaven van Zaventem. Belangrijke grote economische ondernemingen zijn hier dan ook gevestigd.*
- *Er zijn twee OGSO in de TOP; zij vormen een belangrijke uitdaging om meer gemengdheid in het gebied te brengen.*

03 /
STEDELIJKE
MORFOLOGIE EN
OPEN RUIMTE



Source: ADT, 2016

STEDELIJKE MORFOLOGIE

EEN LAPPENDEKEN VAN FUNCTIES ALS GEVOLG VAN DE OPEENVOLGENDE GOLVEN VAN VERSTEDELIJING

De zone van de TOP wordt gekenmerkt door een grote versnippering van het gebied. De stedelijke geschiedenis is een aaneenschakeling van opvallende ingrepen, die hebben plaatsgevonden zonder daadwerkelijke onderlinge coherentie. Woningen, voorzieningen, dorpskernen en industriegebieden liggen naast elkaar met weinig of geen verbinding ertussen.

De samenstelling en de diversiteit van de woningtypes verbreken de harmonie van het stedelijk weefsel. Flatgebouwen met sociale woningen, eengezinswoningen, grote villa's en verkavelingen liggen door elkaar.

Ook de voorzieningen vormen een breuk in de stedelijke continuïteit. Zo creëert het kerkhof van Brussel een grens in het landschap met zijn blinde muren en één enkele ingang, waardoor buurtbewoners geen toegang hebben tot de landschappelijke rijkdommen op deze plaats.

De verkeersinfrastructuur zorgt weer voor een ander type onderbreking in het landschap, gevormd door de spoorlijnen, de Leopold III-laan en de E40.

De dorpskernen aan Vlaamse kant bestaan eveneens uit een mix van functies: huisvesting (viergevelvilla's), landbouwgrond en industriezone. Deze situatie wijzigt de identiteit van deze plaats, die evolueert van een landelijk dorp naar een semi-industrieel gebied.

In de noordelijke wijk van Evere zien we administratieve, commerciële, industriële en stedelijke functies naast elkaar liggen, waardoor de structurele cohesie en de stedenbouwkundige logica verloren gaan. De zone is over het algemeen versnipperd. De industriezones zijn voornamelijk internationaal georiënteerd en er zijn weinig linken tussen deze industriezones en de lokale bewoners.

De sociodemografische breuken zijn eveneens sterk gemarkeerd. In dit gebied liggen achtergestelde wijken en er zijn grote verschillen in de woondichtheid tussen stratenblokken.

Te midden van deze breuklijnen die door de TOP lopen, vinden we open ruimte, die niet zijn bebouwd.

Samengevat vormt de TOP een geheel van sterk tegengestelde monofunctionele gebieden:

- industriegebied,
- woongebied bestaande uit landelijke kernen van verstedelijking en een hedendaagse woonstructuur;
- tertiair gebied,
- militair gebied,
- gebied met ecologische en landschappelijke waarde,
- recreatiegebied.

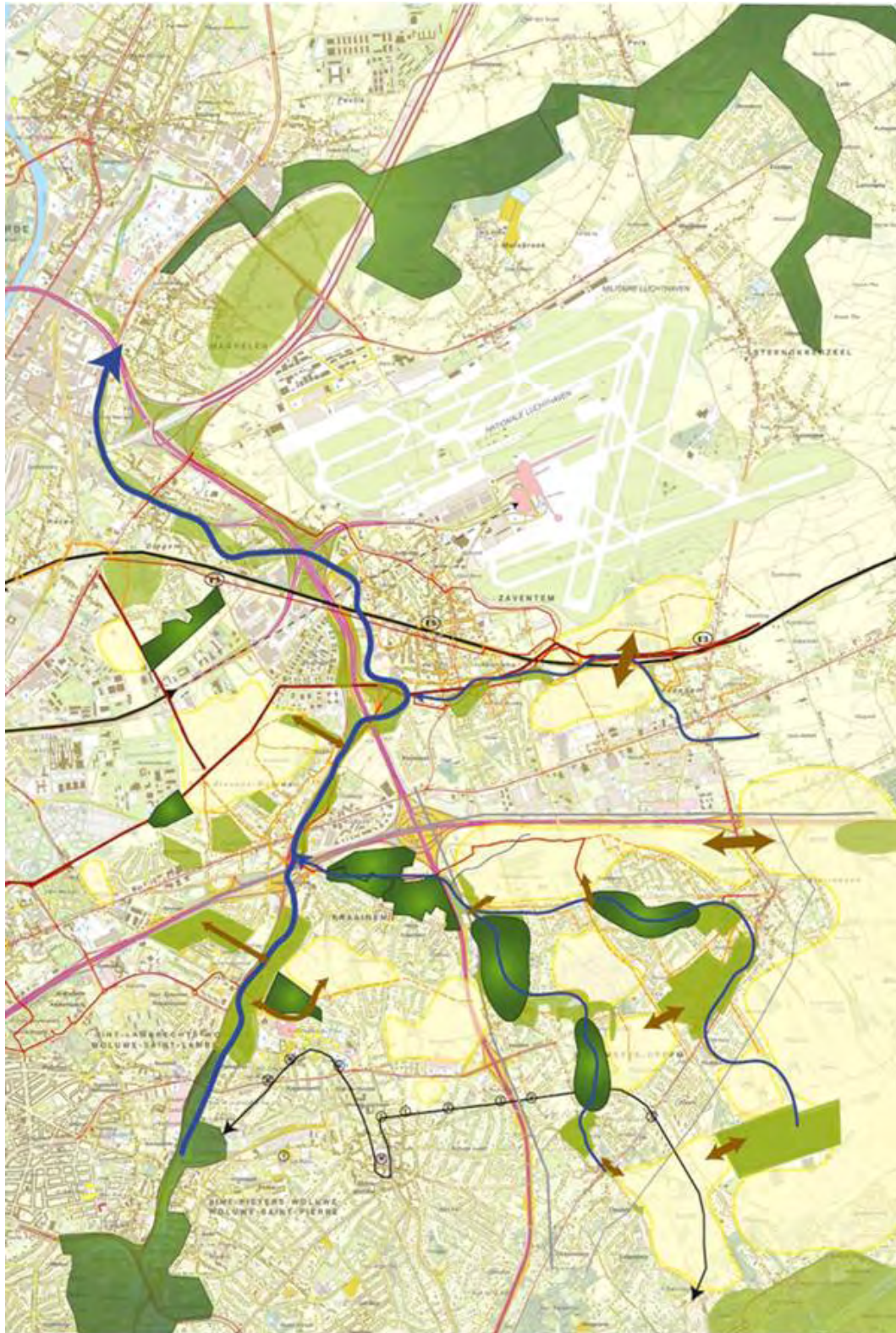
MORFOLOGIE EN STEDELIJKE BREUKLIJNEN

< kaart ATO, 2016

KAART: BEBOUWING VERSUS ONBEBOUWDE RUIMTE







OPENRUIMTESTRUCTUUR (VLAAMS GEWEST)

CONTEXT

DE Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voert een landinrichtingsproject «Openruimte netwerk Woluwebekken»¹ uit met als doel een openruimte netwerk te vormen binnen het randstedelijk gebied van Brussel.

PROBLEEMSTELLING

Door de hoge verstedelijkingsdruk worden de open ruimtes hier tegen een hoog tempo aangetast. Zo gaan de kansen voor meer leefbaarheid verloren. Waterlopen en riolen lopen door elkaar. De hoge bevolkingsdichtheid en de overstromingsgevoeligheid hebben ervoor gezorgd dat heel wat waterlopen werden ingebuisd.

Verder is de open ruimte hier erg complex: de open ruimtes zijn zo versnipperd dat ze vaak geïsoleerd zijn en bijgevolg op projectniveau als restruimte worden beschouwd. Als gevolg hiervan worden de open ruimtes – vaak landbouwgebieden – nog al te vaak gepercipieerd als nog te bebouwen zones. Hun relatief klein en ingesloten karakter draagt daar ook toe bij. Het is namelijk een moeilijke opdracht om die gebieden een actieve en functionele rol te geven of hun behoud te verdedigen ten overstaan van vastgoedprojecten bvb.

Door de combinatie van deze karakteristieken zijn vele van de open ruimtes hier ook weinig bekend en wordt hun belang vaak onderschat.

Daarenboven is er een mobiliteitsdruk in deze regio. Vervoer met de auto valt niet aan te raden en ondanks het feit dat er snelle en veilige fietspaden als alternatief worden aangeboden, zijn er nog steeds belangrijke missing links in het fietspadennetwerk. Veel bedrijvzones in de luchthavenregio staan door een combinatie van verschillende factoren leeg. Eerder dan nieuwe bedrijventerreinen aan te snijden, verdient het de voorkeur om leegstaande bedrijventerreinen te herwaarderen en te werken aan de bescherming en het behoud van de open ruimte.

In deze regio loopt de verstedelijking in een veel hoger tempo dan in de rest van Vlaanderen. De grondprijzen liggen hoog. De laatste open ruimte wordt vaak ingepalmd door particulieren en bedrijven, wat de kansen om nog een netwerk van open ruimtes uit te bouwen, hypothekeert.

De leefbaarheid van het gebied voor de inwoners komt in conflict met de doorkruisbaarheid van het gebied door de auto.

LANDINRICHTINGSPROJECT OPENRUIMTENETWERK WOLUWEBEKKEN

Voor het Woluweveld werd volgende visie geformuleerd in het betreffende beleidsplan van de Vlaamse Landmaatschappij:

Visie:

“Van een restgebied dat lijkt te wachten om ingenomen te worden door een harde bestemming transformeren we het Woluweveld naar een waardevol open ruimtegebied in de stadsrand met een eigen identiteit.”

Het behoud van deze open ruimte is van zeer groot belang; niet zozeer omwille van de ongereptheid van de natuur, maar omwille van de zeldzaamheid van dergelijke open ruimte binnen deze regio, zeker binnen de Ring rond Brussel (RO), en omwille van de belangrijke rol die ze kan spelen op verschillende gebieden (leefbaarheid, milieu, zachte mobiliteit,...).

¹ Het 'Open ruimtenetwerk Woluwebekken» kadert binnen het planprogramma voor het plateau van Moorsel, dat werd goedgekeurd op 1 juli 2007.



Het inrichtingsplan wil aan de globale doelstelling, «de vorming van een open ruimtenetwerk», bijdragen door:

Realisaties Herstellen watersysteem in netwerk van parken



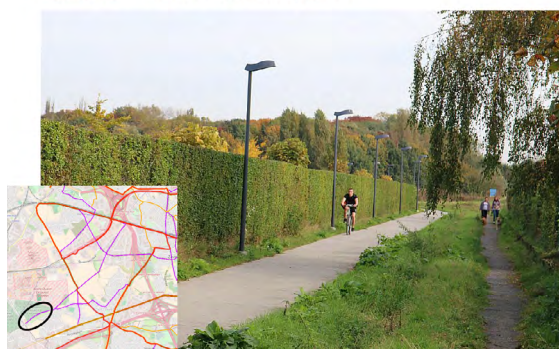
- Het beter inrichten van het Woluweveld voor de verschillende gebruikers, zodat het Woluweveld geen restruimte meer is, maar een gebied met een eigen identiteit met een groot maatschappelijk draagvlak voor het behoud ervan als open ruimte.
- Het optimaliseren van de landbouwstructuur om zo het agrarisch gebruik te versterken en een definitief karakter te geven.
- Het versterken van de vallei van de Woluwe als ecologische en recreatieve drager.
- Het optimaliseren van de infrastructuur voor zachte recreatie zoals wandelen, joggen, fietsen.
- Het verbinden van het gebied door middel van wandel- en/of fietsverbindingen met de omliggende openruimtes en zo onderdeel uitmaken van het open ruimte netwerk.
- Het ontwikkelen van aantrekkelijke publieke ruimtes aansluitend bij de bebouwing om de leefbaarheid voor omwonenden te verhogen.
- Het versterken van het kleinschalig ecologisch netwerk om het ecologisch functioneren in het Woluweveld te verbeteren
- Verbeteren van het watersysteem en lokale knelpunten oplossen.
- Het oplossen van functionele barrières door o.a. de aanleg van veilige oversteekplaatsen (fietsbruggen) in de planvorming te integreren.
- Het integreren van bedrijventerreinen zodat er rond het Woluweveld één groot geheel ontstaat alsook een "win-win"-situatie voor de bedrijven en voor de open ruimte. Het Woluweveld is strategisch gelegen tussen de vele bedrijventerreinen. Deze zone biedt heel wat mogelijkheden in het woon - werktraject van werknemers die de fiets willen gebruiken.
- Het voorzien van een groene buffer op de bedrijventerreinen zelf.

Realisaties Fiets- en wandelpaden.



Daarnaast dient eveneens aandacht geschonken te worden aan de creatie van samenhang en identiteit. De open ruimtes dienen verbonden te worden van het Floordambos tot het Zoniënwoud en van Brussel over de rand, om op die manier een groen netwerk te vormen. Bovendien moet de natuur terug in de oorspronkelijke staat hersteld worden. Dit is mogelijk door beken opnieuw open te leggen en te zoeken naar dooradering (vb. door bermen en buffers).

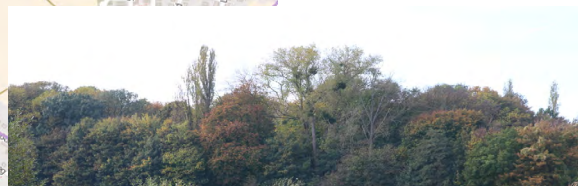
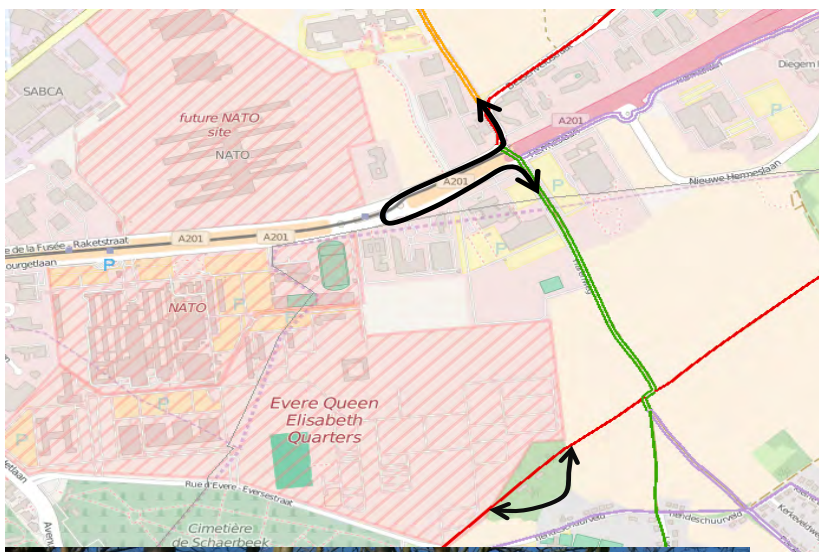
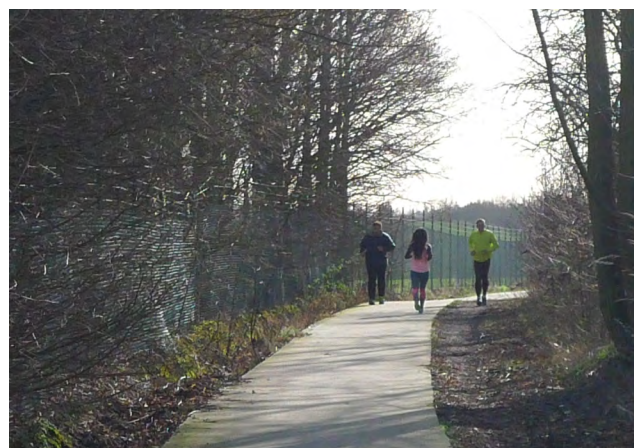
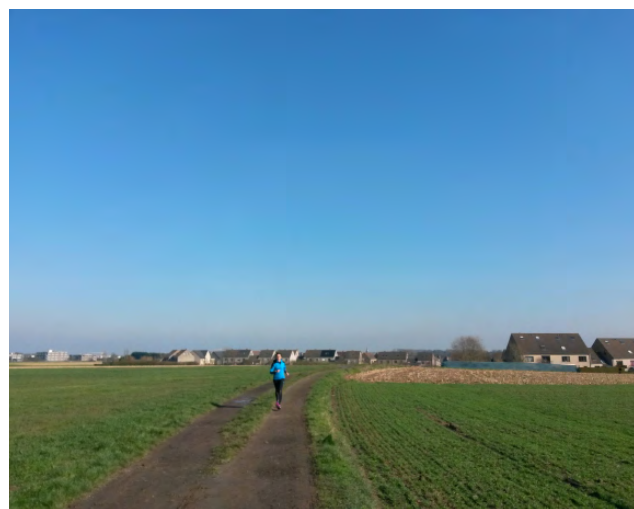
Realisaties Fiets- en wandelpaden.



Ook fiets- en wandelverbindingen kunnen bijdragen tot het aantrekkelijker maken van de regio. Door fietspaden te voorzien voor zowel recreatief of functioneel gebruik, trage fietspaden of fietssnelwegen, kunnen inwoners en bezoekers ervan overtuigd worden om de fiets boven de auto te verkiezen. Voor wandelverbindingen dienen lussen gecreëerd te worden. Echter, voor beide zijn er nog missing links.

Landinrichting Plateau van Moorsel, Openruimtenetwerk Woluwebekken

Huidige knelpunten aan de site

BUURT EN VOETWEGEN

Het netwerk van buurt- en voetwegen werd in 2009 geïnventariseerd door een samenwerking tussen de Vlaamse Landmaatschappij, vrijwilligers en de provincie Vlaams-Brabant voor de gemeenten Zaventem Kraainem en Wezembeek-Oppem. De gemeente Machelen inventariseerde haar buurt- en voetwegen in functie van onderhoud tijdens 2010.

In het Woluweveld zijn een aantal ingenomen buurt- en voetwegen die een rol kunnen spelen in de uitbouw van een open ruimtenetwerk.

AANDACHTSPUNTEN VOOR RECREATIE OP HET WOLUWEVELD

In het Woluweveld wordt veel gejogd, voornamelijk door de militairen en door werknemers of buurtbewoners. De huidige toestand van de paden/wegen is niet altijd ideaal voor joggers. Joggers vormen een belangrijke doelgroep bij de inrichting in functie van recreatieve doeleinden.

Het Woluweveld wordt vooral aan de oostzijde vaak gebruikt door buurtbewoners om met hun hond te gaan wandelen, wat voor overlast zorgt: bepaalde plekken zijn hondentoiletten geworden; loslopende honden vormen regelmatig een ergernis voor joggers en landbouwers. Ook dit vormt een aandachtspunt bij de toekomstige inrichting.

Het Woluweveld bevat ook een lokaal landbouwwerktuigenmuseum in een authentieke hoeve. Dit museum vormt een belangrijke aanvulling op het Woluweveld, door zijn sterke link met het agrarisch verleden van de gemeente. Het museum wordt door de gemeente Zaventem beheerd.

LANDINRICHTINGSPROJECT OPENRUIMTENETWERK WOLUWEBEKKEN

< Bron: VLM, november 2011

FOTO'S

HST ROUTE BRUSSEL - LEUVEN

RECREATIEF GEBRUIK VAN HET WOLUWEVELD EN OMGEVING



OPEN RUIMTE EN GROENVOORZIENINGEN

LEEFMILIEU BRUSSEL

GROEN NETWERK

Het groene netwerk is een geïntegreerde strategie voor de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de groenvoorzieningen, openbare ruimten en de algemene stedelijke leefomgeving in Brussel.

Het groene netwerk bestaat in de TOP uit:

- parken, bos, laanbegroening, pleinen, braakliggende gebieden
- gebieden met tijdelijk gebruik of overgangsgebruik
- land- en tuinbouwgrond
- spoorlijnen, beken, straten
- private plaatsen (tuinen, tuinstroken)
- dak- en gevelgroen, groen rond bedrijfsgebouwen (woningen, bedrijven, collectieve infrastructuur)

De gewestelijke prioriteiten van dit groene netwerk zijn:

- het groene netwerk versterken en inzetten als geïntegreerde ontwikkelingsstrategie van de groenvoorzieningen;
- strategische netwerken ontwikkelen binnen de visie en het gemeenschappelijk kader van het groene netwerk, speelnetwerk, ecologisch netwerk, stedelijke landbouw, blauw netwerk;
- het Brusselse groene netwerk verbinden met gebieden buiten Brussel;

De TOP (Brusselse kant) ligt op de kruising van twee groene assen:

- N-Z: Moeraske - Goudal (Groene Wandeling)
- O-W: Josaphat - Woluweveld.

Het kerkhof van Brussel (en dat van Schaarbeek) hebben het potentieel om een belangrijke schakel te worden in dit groene netwerk als structurele open ruimte. De begraafplaatsen vormen interessante 'groene kamers' waarlangs het groen netwerk (de groene vingers) ontwikkeld kan worden in haar recreatieve, ecologische, landschappelijke functies. Gezien het specifieke karakter van deze zones dient dit zeer omzichtig te gebeuren en gaat het om een lange termijn-integratie, waar best met de betrokken beheerders zo snel mogelijk wordt op ingespeeld.

De groenvoorzieningen en open ruimtes in de TOP liggen eveneens op een as waarop landschappelijke samenwerking op grootstedelijk niveau nodig is.

KAART LEVENSKADER

< Bron: GPDO

UITDAGINGEN

We moeten anticiperen op de mogelijke negatieve effecten als gevolg van de verdichting van stedelijke functies in dit deel van het gewest, en dit door een voldoende groot, multifunctioneel en kwaliteitsvol aanbod van publieke en private groenvoorzieningen te plannen.

INRICHTINGSPRINCIPES

- Geïntegreerde aanpak / een globaal landschapsonwerp opstellen om de kwaliteit van de inrichting te garanderen.
- Ecosystemische aanpak: lokaal beheer van de milieueffecten van het project en de omgeving.
- Behoud/versterking van de open ruimte tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.
- Robuuste dooradering van een sterk groen (en blauw) netwerk in de eventuele nieuwe 'wijk'.
- Maximaal behoud van de bestaande ecologische waarde en inzetten op het herstel van deze corridors. Inzetten op 'ontoegankelijk groen' (30%richtregel), behouden van exclusieve plaats voor groene ruimten.
- Aanleg van kwaliteitsvolle multifunctionele groenvoorzieningen: actieve en passieve recreatie, ecologie, kwaliteitsvolle landschapsinrichting, makkelijk toegankelijk voor actieve vervoerswijzen.
- Ecologische meerwaarde bevorderen in het hele gebied en in de bebouwde gedeelten.
- Ontwikkeling van duurzame landbouw.



foto: kerkhof Copenhagen



Foto blote voetenpad,, Lietberg, Nationale park Hoge Kempen



Foto blote voetenpad,, Lietberg, Nationale park Hoge Kempen

LANDBOUW FUNCTIE – KORTE KETEN

Volgens Leefmilieu Brussel (LB) zijn er opportuniteiten om de herinrichting van de bebouwde delen (de militaire basis; bestaande structuren, loodsen bvb.) te reconverteren naar nieuwe infrastructuur die gericht zijn op landbouw en voedselproductie/distributie/afzet om tegemoet te komen aan en mogelijke nieuwe voedselrelatie tussen stad en platteland. LB staat niet achter de uitbouw van volksmoestuinen (“tjes”)complexen, maar wél achter de ontwikkeling van een innovatieve, professionele landbouw op een kleinere en duurzame schaal die maximaal gericht is op korte ketens en met hogere economische toegevoegde waarde inzake rendabiliteit en tewerkstellingsgraad. Hier zijn zeker win-win-situaties te halen op sociaal, economisch en ecologisch vlak. Er zijn in het buitenland al tal van succesvolle voorbeelden waar men inspeelt op de veranderende markt en samenleving.

BEHEER EN (RECREATIEF) MEDEGEBRUIK

Er moet, volgens Leefmilieu Brussel, nagedacht worden over het beheer van de groene ruimten. Een specifieke typologie, ergens tussen landbouwgebied en de dense stad, vereist een aangepast beheersmodel, volgens hen.

Hoe het beheermodel er ook uit zal zien, er moet een overkoepelend landschapsplan (aanleg en beheer) zijn zodat de kwaliteit en de continuïteit hoe dan ook gewaarborgd kunnen worden. Gezien de potentiële diversiteit aan groentypologieën, het grensoverschrijdend karakter van het gebied en de veelheid aan andere stedelijke ontwikkelingen in de perimeter, zal het model gestoeld moeten zijn op goed uitgedokterde partnerschappen.

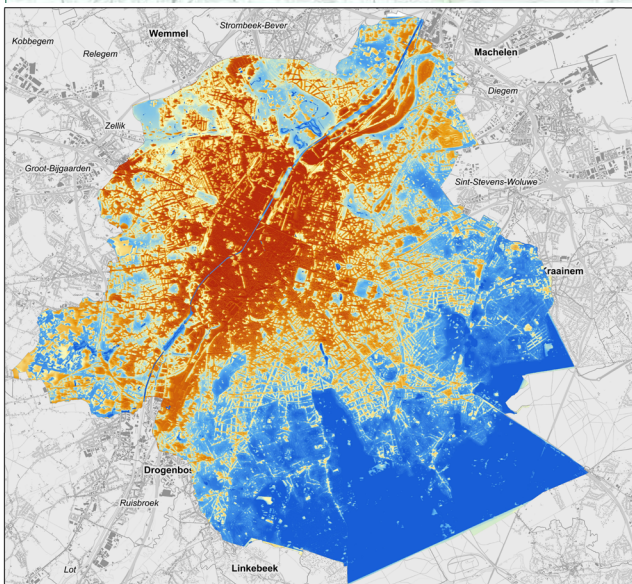
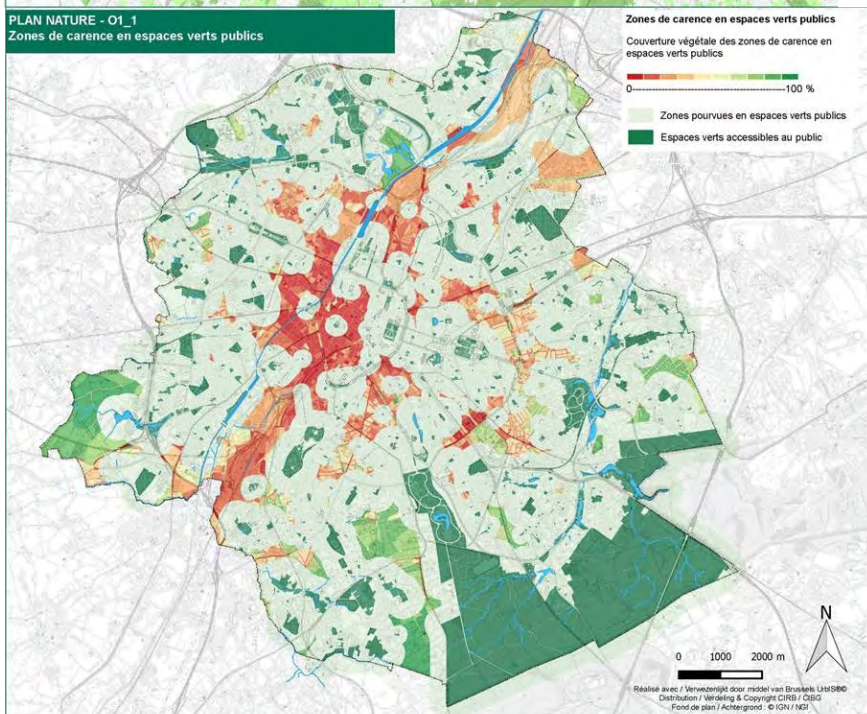
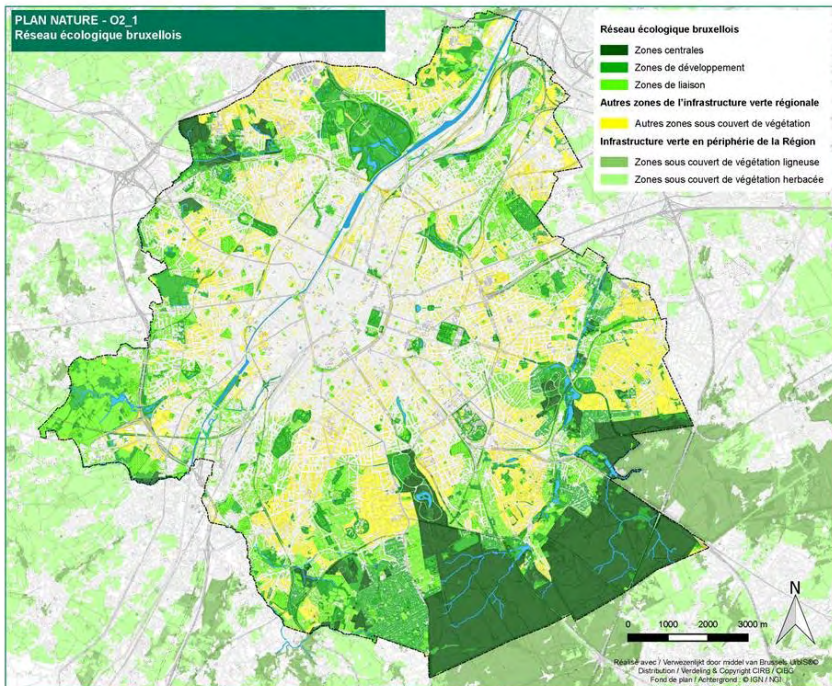
Er werd reeds een overeenkomst gesloten (in 2015) tussen Leefmilieu Brussel en Defensie om op ecologische wijze bepaalde delen in het Koningin Elizabeth Kwartier te beheren. Het gaat over een beperkte oppervlakte van 2,5 ha gazon dat omgevormd is tot gemaaid weiland¹.

Daarnaast moet er ook nagedacht worden of de groene ruimte een bijkomende recreatieve meerwaarde (zachte recreatie) kan bieden voor de nabijgelegen dichtbevolkte wijken, door bijvoorbeeld;

- de inrichting en aanleg van een ‘blotevoetenpad’;
- begraafplaatsen openstellen voor het publiek en gebruiken als een openbaar park, zoals in Scandinavische steden bijvoorbeeld reeds gebeurt of,
- de mogelijkheid nagaan om een ‘fenixbos’² te realiseren bij de ontwikkeling van de defensie site, in relatie met de verschillende bestaande begraafplaatsen in dit gebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
-

¹ Het is interessant om de biodiversiteit te ondersteunen, en mee te nemen in herinrichtingsprojecten zelfs als de exacte lokalisatie en oppervlakte wijzigt.

² In plaats van strooiweides en columbariums waar overledenen worden begraven of hun assen worden gestrooid, we op de plaats waar de as van onze doden ligt, een bos kunnen doen groeien, waarbij voor elke overledene een boom wordt geplant.



Cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale

Cartografie van de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Zones les plus fraîches / Koelste zones
- Zones les plus chaudes / Warmste zones

ECOLOGISCH NETWERK

Verschillende groene en open ruimtes in de TOP (en omgeving) hebben een belangrijke ecologische waarde. Het groene netwerk bestaat uit zowel publieke als private gronden: het Kerkhof van Brussel, het Moeraske, de Woluwevallei, holle wegen, straatgroen, pleinen, tuinen en spoorwegverbindingen.

Ten einde de ecologische waarde van de bestaande groene ruimten optimaal te valoriseren, en dit op metropolitane schaal, is het onder andere aangewezen de grote groengebieden robuust met elkaar te verbinden en de rest van het stadsweefsel maximaal groen te dooraderen.

Volgende aanbevelingen worden in die zin geformuleerd door de facilitator duurzame wijken:

- Een ecologische corridor dat het ecosysteem en natuurlijke biotopen versterkt en de groene schakel in het ecologisch netwerk van de Brusselse metropool vervolledigt. Deze ecologische corridor zal daarbij een strategisch programma aanbieden met metropolitane uitstraling door in te zetten op lokale voedselproductie met korte ketens en op recreatie.
- De ontbrekende schakels van het groen-ecologisch netwerk van de Brusselse metropool vervolledigen. Enerzijds de creatie van een axiale, groene corridor Josaphat - Woluweveld - Nossegemdelle, anderzijds de transversale connecties om de site te verbinden met de vallei van de Woluwe en de Leopold III laan.
- Natuurontwikkeling dat het ecosysteem van de site verbindt met de Woluwevallei.
- Profiel van de Leopold III laan ontwerpen en laten functioneren als landschapscorridor.
- Versterken van de biodiversiteit en de bodemeigenschappen via natuurlijke processen (de site kent vandaag een lage biodiversiteit en erosieproblemen).
- Storingen binnen het ecosysteem wegwerken: invasieve/bedreigende plantensoorten verwijderen, predatoren van schadelijke organismen laten groeien, eutrophisatie van watermilieus beperken,
- Inheemse plantensoorten, aangepast aan het biologisch/landschappelijk deelgebied, aan het natuurlijk milieu waarin ze gepland worden en een ecologisch onderhoud.
- Biotopen van flora en fauna creëren en plantensoorten die de ontwikkeling van meer biodiversiteit garanderen.

TEKORTEN AAN GROENE RUIMTEN

Tekorten aan groene ruimte situeren zich nabij Schaarbeek vorming en rond de Leopold 3 laan, op de bedrijventerreinen van Citydev (lichtoranje kleur) maar dus niet in woongebieden.

KOELTE-EILANDEN

Op vlak van de cartografie van de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zien we een sterk versnipperd beeld. Dit is wellicht te verklaren door een gemiddelde en versnipperde bouwdichtheid.

Op de bedrijventerreinen van Citydev is er een lage densiteit aan bebouwing, maar een grote mineralisering van de open ruimte (parkeerplaatsen, ...). De bestaande groene ruimtes van groot belang bij het tegengaan van de hitte-eilanden maar liggen verspreid in het gebied.



VASTSTELLINGEN

EEN MULTIFUNCTIONELE 'LAPPENDEKEN' EN WAARDEVOLLE OPEN RUIMTE DIE GEVALORISEERD EN VERBONDEN MOET WORDEN

--> Een functioneel 'lappendeken':

- grote monofunctionele gebieden van verschillende grootte, vaak geïsoleerd;
- zware verkeersinfrastructuur die barrières creëert in het landschap (snelweg, Leopold-III-laan, spoorweg);
- industriegebieden (grote, dunbebouwde percelen, ruim opgezette terreinen met grasvelden en grote parkeerplaatsen) voor internationale doeleinden, niet lokaal;
- verschillende types gebouwen/woningen;
- enclaves in het landschap: kerkhof van Brussel (slechts één ingang), landbouwgronden;
- ...

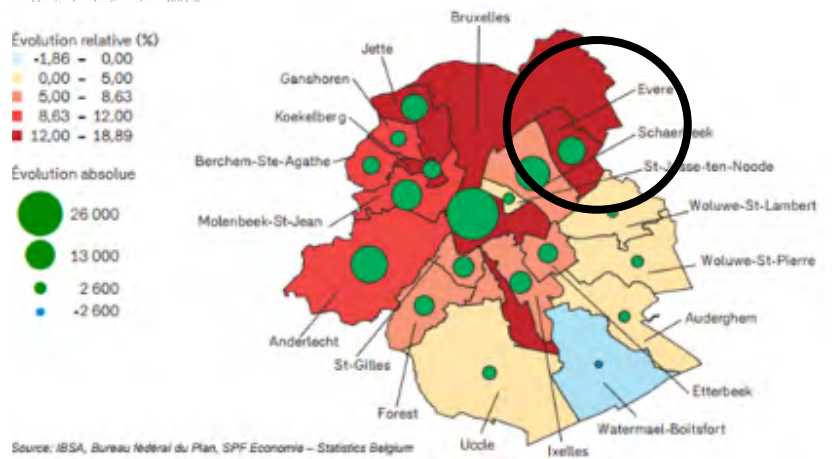
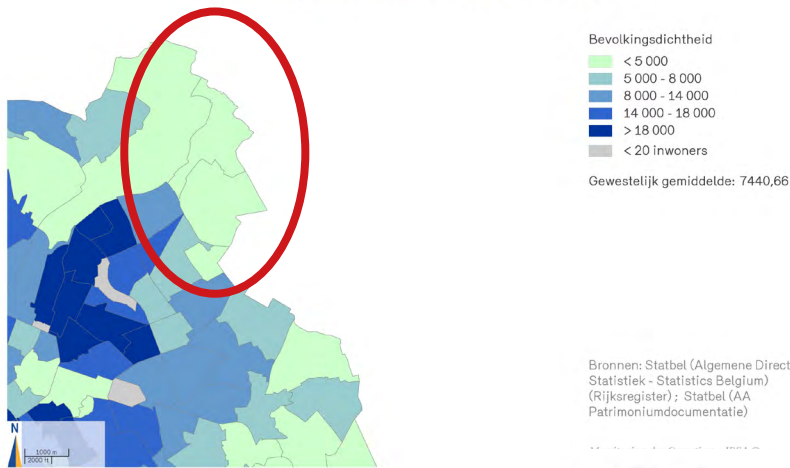
--> Gebrek aan coherentie en ruimtelijke kwaliteit tussen de verschillende functiegebieden

--> Open ruimte:

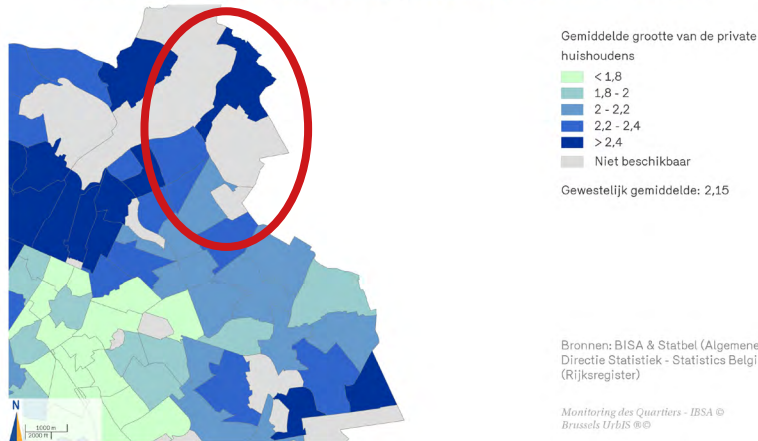
- dit type ruimte is schaars in een stedelijk milieu dat vooral georiënteerd is op economische activiteiten en met een sterk aanwezige infrastructuur;
- Josaphatpark, kerkhoven, Moeraske in het westen en landbouwpercelen in het oosten van het terrein van Defensie;
- gepland netwerk van open ruimtes rond Brussel en het Woluweveld: "Het inrichtingsproject 'Openruimtenetwerk Woluweveld' wil de open ruimtes en groene structuren rond de Woluwe versterken en verbinden" (VLM).

04 /
SOCIO
DEMOGRAFIE

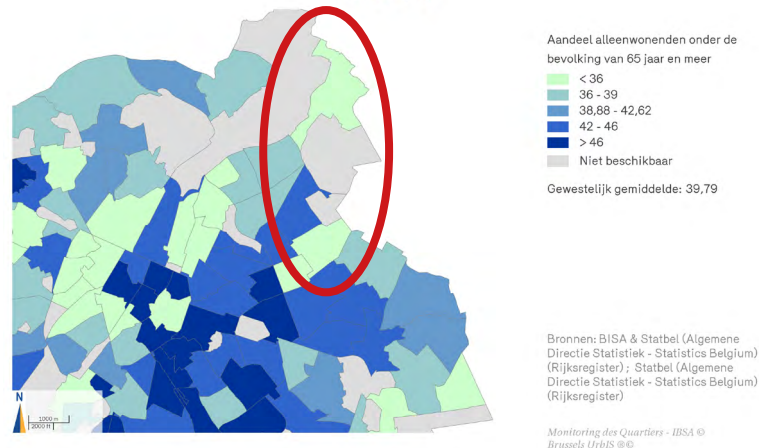
Bevolkingsdichtheid 2019 (inw/km²)



Gemiddelde grootte van de private huishoudens 2016



Aandeel alleenwonenden onder de bevolking van 65 jaar en meer 2016 (%)



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

BEVOLKINGSDICHTHEID PER WIJK

< kaart BISA, 2019



BEVOLKINGSAANTAL - EN DICHTHEID

De TOP telt 48.071 inwoners (BISA, 2019). De bevolking is echter zeer ongelijk verdeeld in de verschillende wijken van de TOP door de diversiteit en het grote aantal stedelijke functies (overheidsinstellingen, stedelijke industrie, militair, kerkhof,) die voorkomen in dit gebied. Er is sprake van een duidelijke breuklijn ten oosten en ten westen van Bordet.

De wijken van de gemeente Evere zijn het dichtst bevolkt waarbij de wijk Vrede de meeste inwoners telt.

De bevolkingsdichtheden in de TOP zijn gemiddeld ook lager dan het gewestelijke gemiddelde. In de TOP bedraagt de gemiddelde bevolkingsdichtheid 5.368,42 inwoners/km², tegenover een gemiddelde van 7.440,66 inwoners/km² in het Brussels Gewest.

BEVOLKINGSGROEI

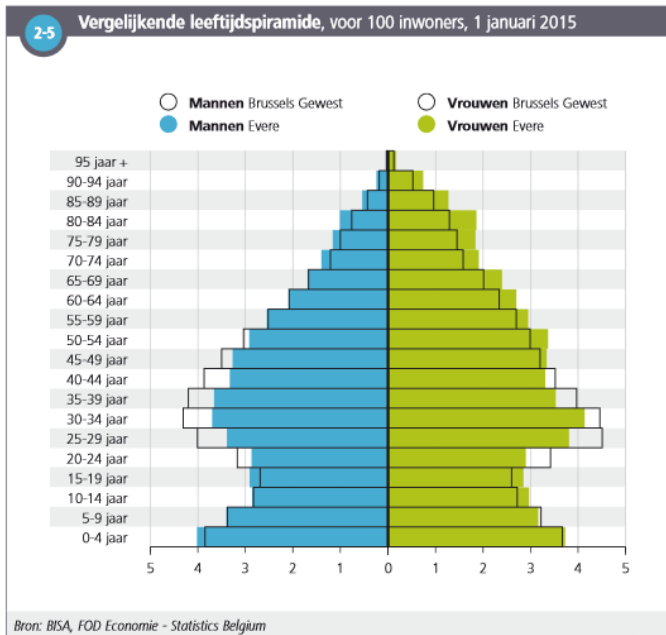
In de periode 2015-2025 wordt in Evere een groei van 7.263 nieuwe inwoners verwacht. De gemeente zou zo van 38.448 inwoners op 1 januari 2015 naar 45.711 inwoners op 1 januari 2025 gaan, hetzij een relatieve groei van 18,9%, zijnde de grootste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook in de stad Brussel verwacht men een zeer belangrijke bevolkingsgroei tussen 2015-2025.

TYOLOGIE VAN DE HUISHOUDENS

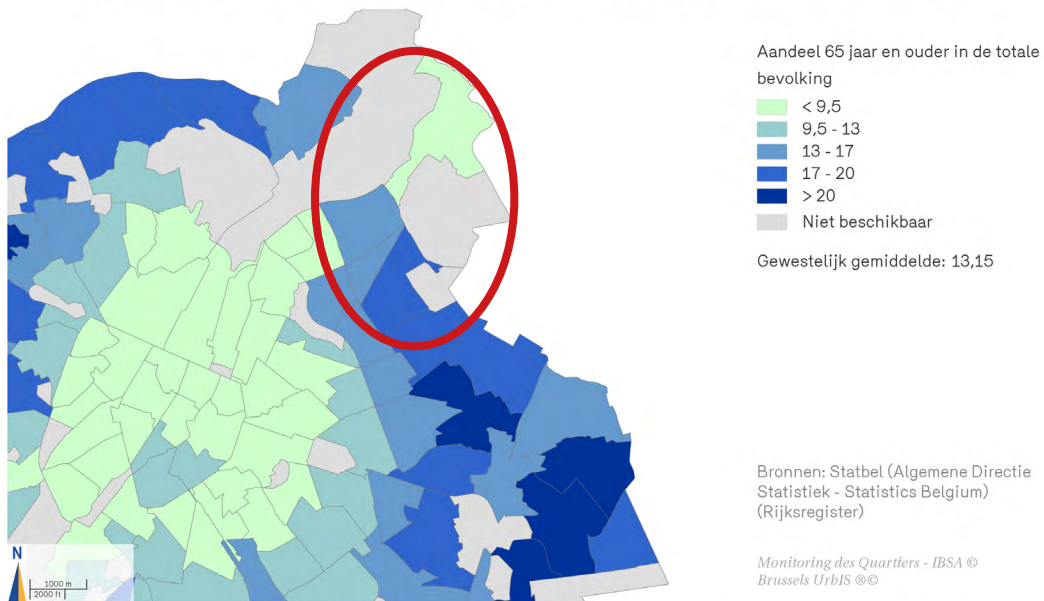
Huishoudens bestaan gemiddeld uit 2,36 personen in de bestudeerde wijken (tegenover 2,15 in het Brussels Gewest in 2013). Haren kent de grootste gezinnen gevolgd door de wijken Vrede en Conscience (ten westen van Bordet). Het aandeel alleenwonenden onder de bevolking van 65 jaar en meer 2016 (%) is relatief hoog (rond de 42%) in de wijk Leopold III (wijk met verschillende sociale woonblokken).

GEMIDDELDE GROOTTE VAN DE PRIVATE HUISHOUDENS PER WIJK

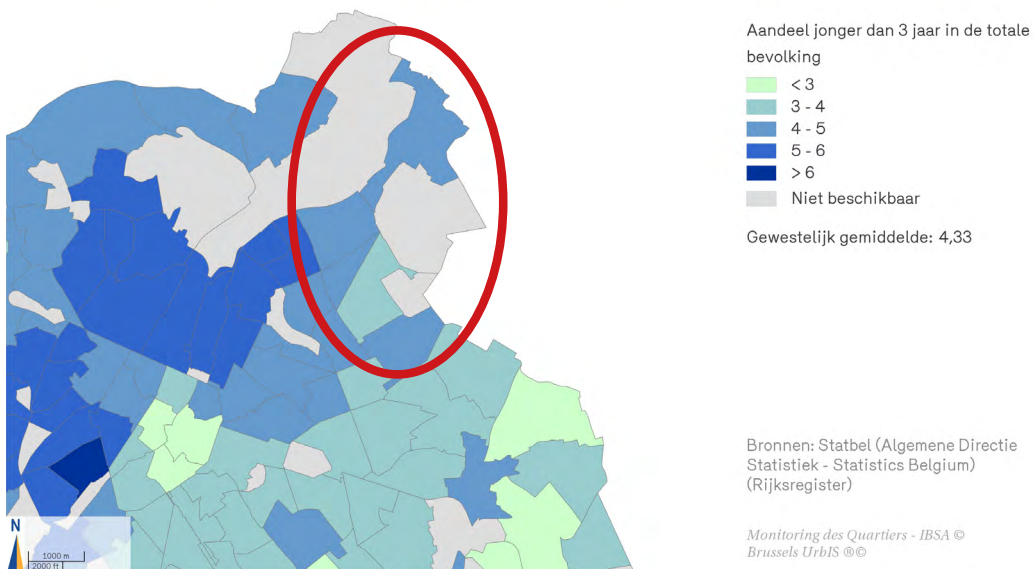
< kaart BISA, 2016



Aandeel 65 jaar en ouder in de totale bevolking 2018 (%)



Aandeel jonger dan 3 jaar in de totale bevolking 2018 (%)



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

LEEFTIJDSPYRAMIDE EVERE, 2015

< Bron: Zoom op de gemeenten, 2016

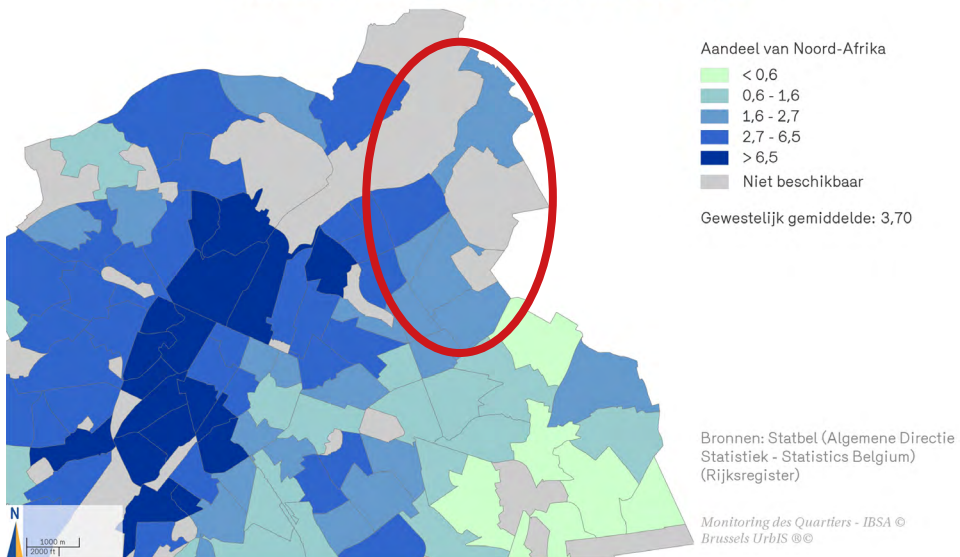
Brussels Instituut voor Statistiek en Analyseobservatorium voor gezondheid en Welzijn Brussel Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles – Université Saint-Louis – Brussel (directie: Benjamin Waeyens).

LEEFTIJDSTRUCTUUR

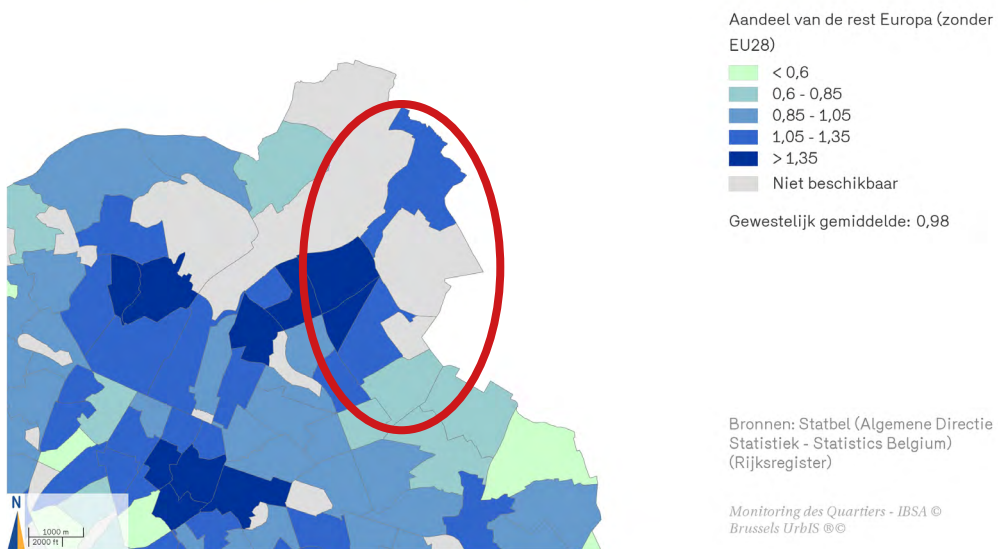
De eerste vergelijkende leeftijdspiramide toont dat Evere, in vergelijking met het hele Brussels gewest, een oudere bevolkingsstructuur heeft; de mannen ouder dan 70 jaar en de vrouwen ouder dan 44 jaar zijn oververtegenwoordigd en dit in tegenstelling tot een ondervertegenwoordiging van de bevolking op beroepsactieve leeftijd., (in het bijzonder van vrouwen van 20 tot en met 44 jaar en mannen van 20 tot en met 54 jaar). We merken op dat het totale vruchtbaarheidscijfer (2,0) zeer dicht ligt bij het gewestelijk gemiddelde (1,9).

De stad Brussel heeft een zeer verschillende leeftijdspiramide maar de hier besproken wijken Haren en Industrie NAVO zijn dan weer atypisch tov de meer centrale wijken van de stad Brussel. Bijgevolg bespreken we ze niet in deze paragraaf.

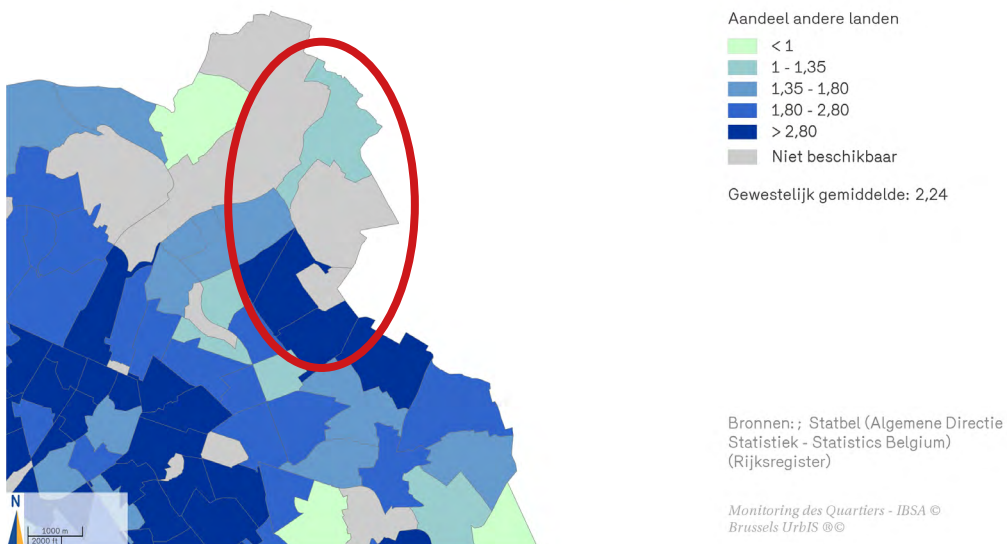
Aandeel van Noord-Afrika 2016 (%)



Aandeel van de rest Europa (zonder EU28) 2016 (%)



Aandeel andere landen 2016 (%)



DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

AANDEEL VREEMDELINGEN T.O.V DE TOTALE BEVOLKING

< Kaart BISA, 2019

EU-15 (zonder België) (Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg, Nederland, Denemarken, Spanje, Portugal, Finland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Ierland, Zweden, Italië);

EUROPA VAN DE 13 NIEUWE LIDSTATEN (TOEGETREDEN IN 2004, 2007 EN 2013) (Letland, Litouwen, Bulgarije, Malta, Cyprus, Polen, Estland, Tsjechische Republiek, Roemenië, Slowakije, Hongarije, Slovenië, Kroatië);

REST VAN EUROPA: de overige landen die nog tot het geografische continent Europa behoren;

ANDERE LANDEN: (deze groep bevat alle overige nationaliteiten, als ook de vluchtelingen met een onbekend land van herkomst, zij wiens nationaliteit onbepaald is en de vaderlandslozen/staatlozen).

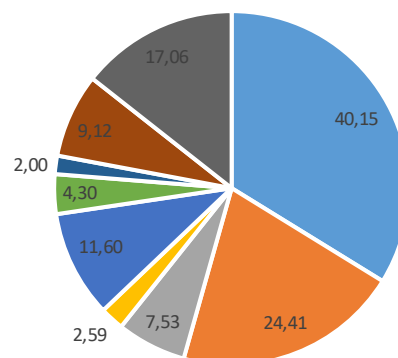
AANDEEL BUITENLANDERS IN DE TOTALE BEVOLKING

In 2016 bedroeg het aantal vreemdelingen 10.900 in de gehele TOP, wat overeenkomt met ongeveer 2,6% van de bevolking in de TOP.

Binnen de 'buitenlanders' zijn onderdanen uit het 'Europa van de 15' het meest vertegenwoordigd in de gehele TOP zijnde 40,15 procent van het aantal buitenlanders in de TOP. Daarna komen de onderdanen uit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie (24,4 procent).

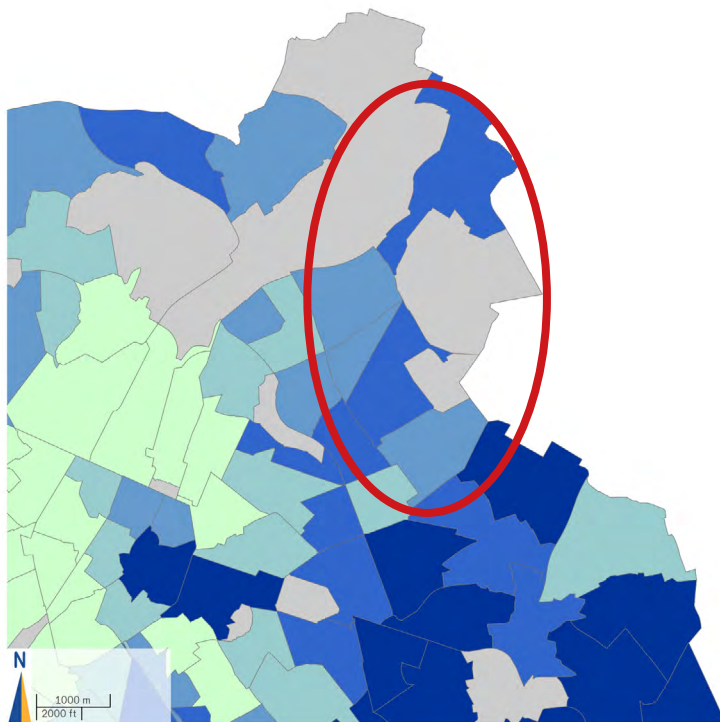
Relatief gezien, tegenover de spreiding over heel het BHG, is 'het aandeel van de rest van Europa (zonder EU 28)' en het 'aandeel andere landen 2016' sterk vertegenwoordigd in de TOP.

AANDEEL VREEMDELINGEN IN DE TOP NAAR NATIONALITEIT



- Aandeel van Europa van 15 (zonder België) (%)
- Aandeel van de nieuwe lidstaten van de EU (toegetreten in 2004-2007-2013) (%)
- Aandeel van de rest Europa (zonder EU28) (%)
- Aandeel OESO-landen (behalve Europa, Turkije en Latijns-Amerika) (%)
- Aandeel van Noord-Afrika (%)
- Aandeel van de Turken (%)
- Aandeel van Latijn America (%)
- Aandeel van Sub-saharisch-Afrika (%)
- Aandeel andere landen (%)

Mediaan belastbaar inkomen der aangiften 2016 (€)



Mediaan belastbaar inkomen der aangiften

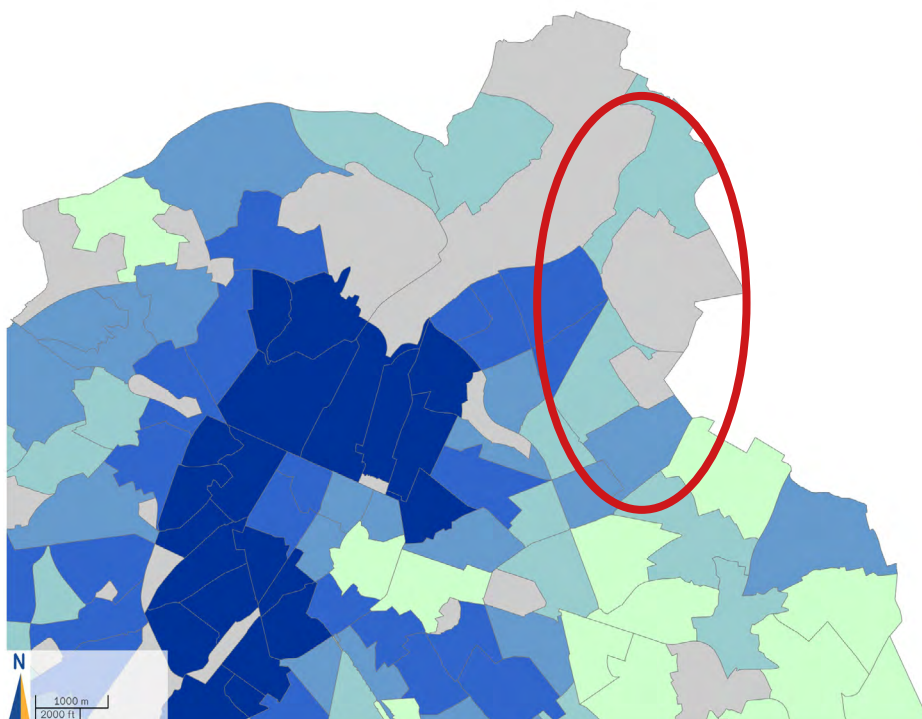
- < 17 000
- 17 000 - 18 500
- 18 500 - 21 000
- 21 000 - 23 000
- > 23 000
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 19072

Bronnen: BISA & Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) (Fiscale statistiek van de inkomens)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ®©

Werkloosheidsgraad 2012 (%)



Werkloosheidsgraad

- < 13
- 13 - 18
- 18 - 21
- 21 - 28
- > 28
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde: 22,69

Bronnen: Actiris ; KSZ

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ®©

DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE









LEVENSSANDAARD

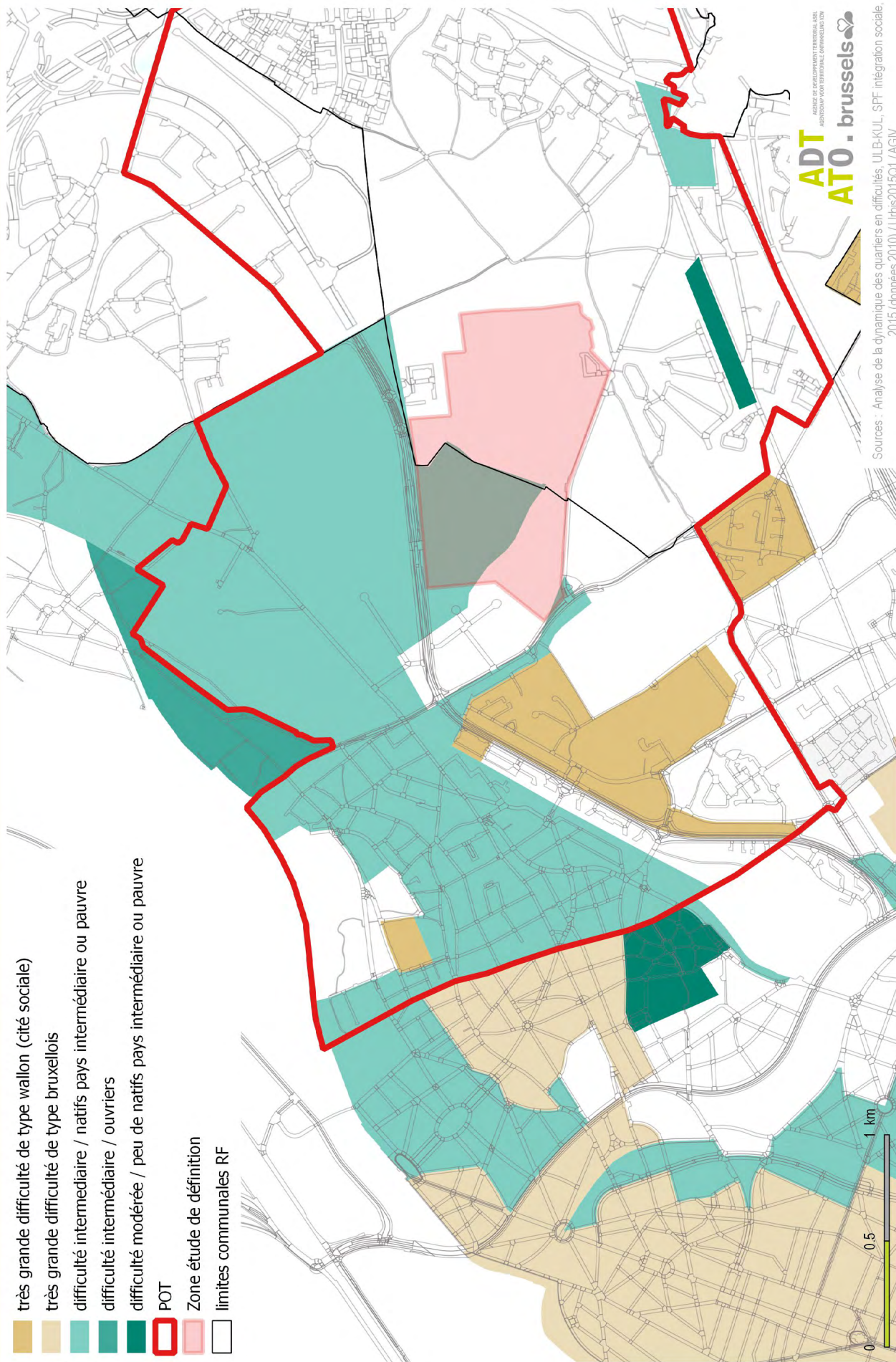
Wanneer we de indicatoren van werk en inkomen onderzoeken, is de levensstandaard van de inwoners van de TOP over het algemeen goed en iets beter dan het gemiddelde voor het BHG.

In 2016 bedroeg de werkloosheidsgraad in de TOP gemiddeld 19,16%, tov 21,31% voor het Gewestelijk gemiddelde.

Indien we het mediaaninkomen per aangifte als indicator nemen, is de situatie in de TOP aan Brusselse kant gunstiger dan in het Brussels Gewest: 19.072 euro als gemiddelde voor het BHG, tegenover een gemiddeld mediaaninkomen tussen de 20.178 en 21.816 euro in de bestudeerde wijken.

TYPOLOGIE DES QUARTIERS EN DIFFICULTES

-  très grande difficulté de type wallon (cité sociale)
-  très grande difficulté de type bruxellois
-  difficulté intermédiaire / natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  difficulté intermédiaire / ouvriers
-  difficulté modérée / peu de natifs pays intermédiaire ou pauvre
-  POT
-  Zone étude de définition
-  limites communales RF



ADT
AT0 - brussels

AGENCY OF DEVELOPMENT TERRITORIAL ASBL
 AGENTSCAP VOOR TERRITORIALE ONTWIKKELING ZON







Sources : Analyse de la dynamique des quartiers en difficultés, ULB-KUL, SPF intégration sociale, 2015 (données 2010) / Urbis2015Q1 / AGIV

DEMOGRAFISCHE EN SOCIAALECONOMISCHE SITUATIE

De studie « dynamiek van de buurten in moeilijkheden in de Begische stadsgewesten » werd uitgevoerd in opdracht van de POD MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, DIENST GROOTSTEDENBELEID.


Dit onderzoek is toegespitst op de identificatie van die gebieden in de Belgische steden waar er een opeenstapeling is van sociaaleconomische moeilijkheden. In die wijken vinden we een combinatie van lage gemiddelde inkomens, hoge werkloosheidscijfers, een lage scholingsgraad en een soms achtergestelde leefomgeving en openbare dienstverlening, wat een voedingsbodem vormt voor negatieve toekomstperspectieven van de bewoners.


Het is een actualisering van vorige gelijkaardige onderzoeken, die rekening houdt met andere gegevens dan de intussen verouderde gegevens van de volkstelling (algemene socio-economische enquête). In tegenstelling tot vorige onderzoeken, wordt een beperkt aantal eenvoudige indicatoren gebruikt om een socio-economische synthese-index te verkrijgen op maat van de wijken. Deze indicatoren zijn jaarlijks beschikbaar en zijn representatief voor de verschillende moeilijkheden waarmee stedelijke gebieden geconfronteerd worden. De index vormt de belangrijkste basis voor de afbakening van de achtergestelde buurten.


- 
Type 1: En très grande difficulté de type wallon
 Les secteurs de ce type enregistrent des situations défavorables sur les 5 indicateurs présentés. Néanmoins, les plus grandes difficultés se situent sur les indicateurs «Revenu», «Emploi» et «Chômage». Ce type regroupe 175 secteurs (196 500 personnes), essentiellement situés dans les grandes villes wallonnes (Liège-Verriers, Charleroi, Namur et Mons). Il se distingue des quartiers en très grande difficulté de type bruxellois (type 2) par une part beaucoup plus faible de personnes nées à l'étranger.
- 
Type 2: En très grande difficulté de type bruxellois
 Les secteurs de ce type enregistrent, comme ceux du type 1, des situations défavorables sur les 5 indicateurs présentés. Néanmoins, ces secteurs enregistrent des taux de chômage et une part d'ouvriers importants. La part des personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre y est, par contre, beaucoup plus élevée. Ce type regroupe 130 secteurs, dans lesquels résident 340 831 personnes. Ce type est spécifique des populations vivant dans les secteurs en difficulté à Bruxelles, bien qu'on le retrouve aussi à Anvers.
- 
Type 3: En grande difficulté avec forte proportion d'ouvriers
 Les secteurs de ce type présentent un niveau de difficulté moins important que les deux types précédents. Ils sont caractérisés par une part très importante d'ouvriers dans la population active occupée. Ce type est caractéristique des villes industrielles, ou à tout le moins concentrant une proportion de personnes travaillant encore dans l'industrie. On le retrouve aussi bien à Hasselt-Genk, Anvers, et Gand, que dans les vieilles villes industrielles de Liège et Charleroi. Ce type regroupe 108 secteurs et 134 554 habitants.
- 
Type 4: En grande difficulté avec faible proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Les secteurs de ce type présentent des situations légèrement plus défavorables que la moyenne des secteurs en difficulté. Le type 4 se distingue néanmoins pour l'indicateur «Lieu de naissance», du fait d'une proportion moins importante de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre. Ce type regroupe 227 secteurs et 207 024 habitants et est spécifiquement présent à Tournai, Namur, Mons, Alost, Ostende et Charleroi.

Type 5: En difficulté intermédiaire

Vis-à-vis des secteurs les plus en difficulté, ce type présente un niveau de difficulté qui peut être qualifié d'intermédiaire. Les secteurs de type 5 enregistrent des situations plus favorables sur les indicateurs «Revenu», «Chômage» et «Dépendance aux CPAS». Ils peuvent être séparés en deux sous-types (5a et 5b) qui se distinguent sur les indicateurs «Lieu de naissance» et «Emploi».


Type 5a: En difficulté intermédiaire avec forte proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Outre les caractéristiques du type 5, les secteurs de ce type présentent une très faible part d'ouvriers dans la population active occupée (la part la moins importante des secteurs soumis à la classification). Ils présentent également une proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre plus importante que les secteurs du type 5b. Ce type regroupe 227 secteurs et 425 766 habitants. Le nombre de personnes vivant dans ce type est surreprésenté à Bruxelles et Louvain.


Type 5b: En difficulté intermédiaire avec forte proportion d'ouvriers
 Les secteurs de ce type se distinguent de ceux du type 5a par une part plus importante d'ouvriers dans la population active occupée et une proportion moins forte de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre. Ce type regroupe 227 secteurs et 425 766 habitants. Il est caractéristique de la population vivant dans des secteurs en difficulté à Genk, La Louvière, Anvers et Liège.


Type 6: Difficulté modérée avec faible proportion de personnes nées dans un pays intermédiaire ou pauvre
 Vis-à-vis de la situation moyenne des secteurs les plus en difficulté, les secteurs de ce type présentent des situations moins défavorables pour tous les indicateurs. Ils sont plus particulièrement caractérisés par une plus faible proportion de personnes nées dans un pays pauvre ou intermédiaire et par un revenu médian plus important. La localisation des secteurs de ce type est plus périphérique que celles des types précédents et caractérise les espaces où la pauvreté rencontrée est plus diffuse. Ce type regroupe 478 secteurs cumulant 517 056 habitants.

KANSARMOEDE

Meer gedetailleerd bekeken en volgens de analyse van 'Dynamiek van buurten in moeilijkheden' die de ULB en KUL in 2015 realiseerden voor heel België, worden de wijken in de TOP gekenmerkt door verschillende niveaus van kansarmoede:

- De wijken Vrede en Conscience bestaan grotendeels uit een bevolking met een 'intermediair' niveau van kansarmoede. De situatie van de bewoners is relatief gunstig op het vlak van inkomen, werkloosheid en aantal leefloners, met een laag percentage arbeiders, maar een sterk aandeel personen die zijn geboren in een land dat als arm wordt beschouwd.
- De wijk Industrie-NAVO heeft dezelfde kenmerken. Dit betreft echter een klein deel van de wijk, want het aantal inwoners blijft zeer marginaal.
- De wijk Leopold III-laan wordt gekenmerkt door een bevolking in 'grote moeilijkheden', met een hoge kansarmoede op het vlak van inkomen, werkloosheid, leefloners en het aandeel personen dat geboren is in een arm land. Deze situatie wordt vooral verklaard door het hoge percentage sociale woningen. De inwoners verenigen een aantal kansarmoede-indicatoren. We zien dezelfde situatie in de statistische sector in het noorden van de wijk Vrede, waar de sociale woonwijk Ieder Zijn Huis zich bevindt.
- Aan Vlaamse kant zien we kleine eilanden van kansarmoede in de meer landelijke gebieden, maar het niveau van kansarmoede is hier gematigd tot intermediair.

(Bron: Studie in opdracht van de POD MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE, DIENST GROOTSTEDENBELEID «DYNAMIEK VAN DE BUURTEN IN MOEILIKHEDEN IN DE BELGISCHE STADGEWESTEN» <http://www.mi-is.be/nl/studies-publicaties-statistieken/dynamiek-van-buurten-moeilijkheden-de-belgische-stadsgewesten>)

TYOLOGIE VAN DE WIJKEN IN MOEILIKHEDEN

< kaart ATO, 2015

VASTSTELLINGEN

- *Groot contrast in bevolkingsaantal - en dichtheid tussen tussen ten oosten en ten westen van Bordet;*
- *Gemiddeld heeft Evere een oudere bevolkingsstructuur dan het gemiddelde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest desalniettemin is de bevolkingsgroei in deze gemeente bij de hoogste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*
- *De TOP bestaat uit relatief grotere gezinnen;*
- *Redelijk laag aandeel buitenlanders maar recente komst van nieuwe Europese bevolkingsgroepen;*
- *Relatief goede sociaaleconomische situatie.*

05 /
HUISVESTING: AANBOD
EN DYNAMIEK

WOONTYPOLOGIE EN EIGENDOM

WOONWIJKEN MET EEN SPECIFIEK PROFIEL

Door zijn perifere ligging en omvang vinden we in de TOP een gevarieerde woonsfeer en stedelijke omgeving. De perimeter wordt gekenmerkt door:



Een relatief dichtbevolkt oud stadscentrum in het noorden van Evere (de wijk Vrede), met de voor het Brusselse Gewest typische woningen uit het einde van de 19e eeuw: 2 tot 3 verdiepingen tellende rijwoningen (onderverdeeld in appartementen of eengezinswoningen).

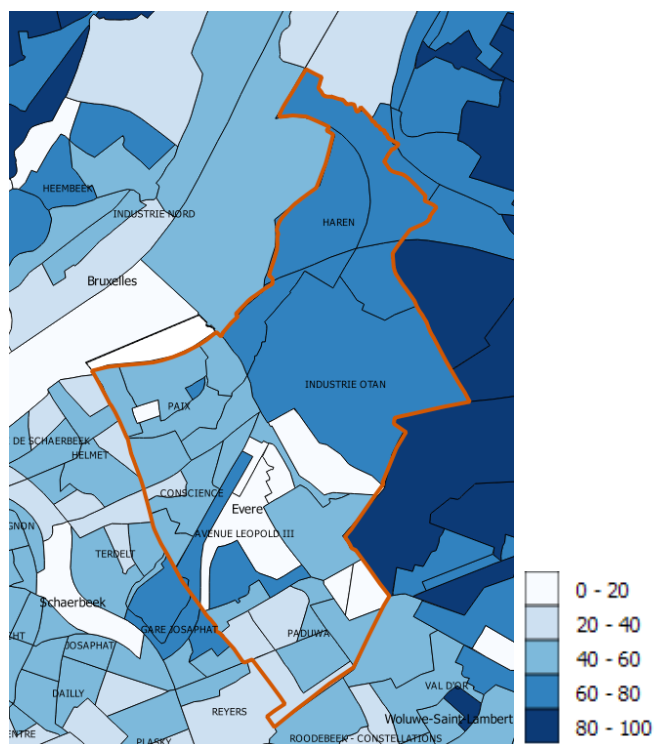


Een meer recente verstedelijking rond de grote verkeersaders in het zuiden met verschillende recentelijk (in de jaren '60 en '80 en later in 2010) gebouwde appartementsgebouwen van gemiddelde grootte (2 tot 5 verdiepingen), maar ook woontorens van meer dan 10 verdiepingen, voornamelijk in de wijken Leopold III en Paduwa.



Aan de kant van Haren een vrij dun bevolkt, semi-landelijk, dorps gebied, bestaande uit met name oude rijtjeswoningen van 1 tot 3 verdiepingen. Ook vinden we er nieuwe kleine appartementsgebouwen. Het gebied beschikt over een ruim en gevarieerd architecturaal erfgoed: oude huizen en witloofboerderijen uit het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw, groepen arbeiderswoningen in de nabijheid van fabrieken.

Aandeel woningeigenaars in de TOP (CENSUS 2011)



HURENDE INWONERS

Gemiddeld is het grootste deel van de TOP-inwoners huurder, namelijk 50,5%. Toch zijn er grote verschillen tussen de wijken, zo vinden we aan de kant van Haren en in het zuiden van Evere, langs de Leopold III-laan juist meer huizenbezitters (ongeveer 70%). De huurders bevinden zich voornamelijk in de sociale woonwijken in het zuiden van Evere.

STIJGENDE VASTGOEDPRIJZEN

Koopwoningen :

In 2018 was de gemiddelde verkoopprijs van een huis en appartement in de TOP-gemeenten (Haren en Evere) lager dan in het Brussels Gewest en behoorde het tot de laagste in vergelijking met andere gemeenten.

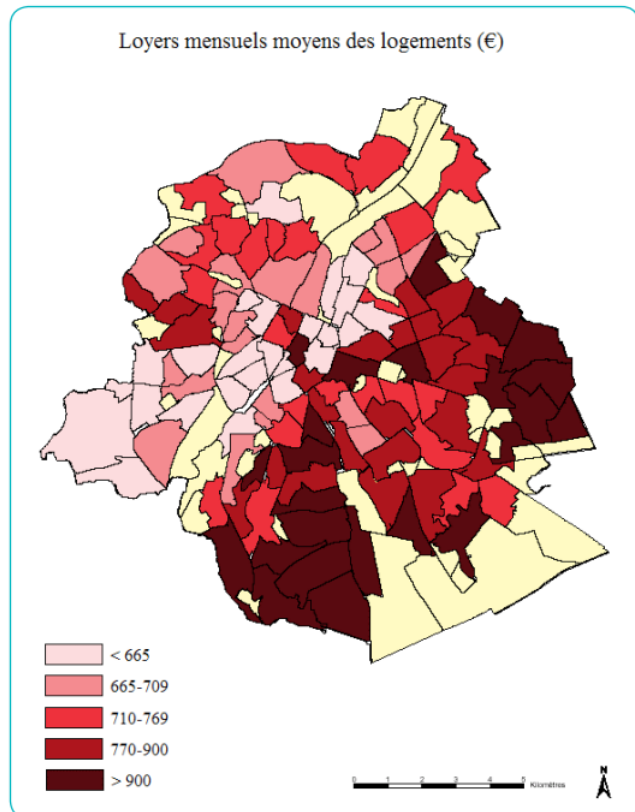
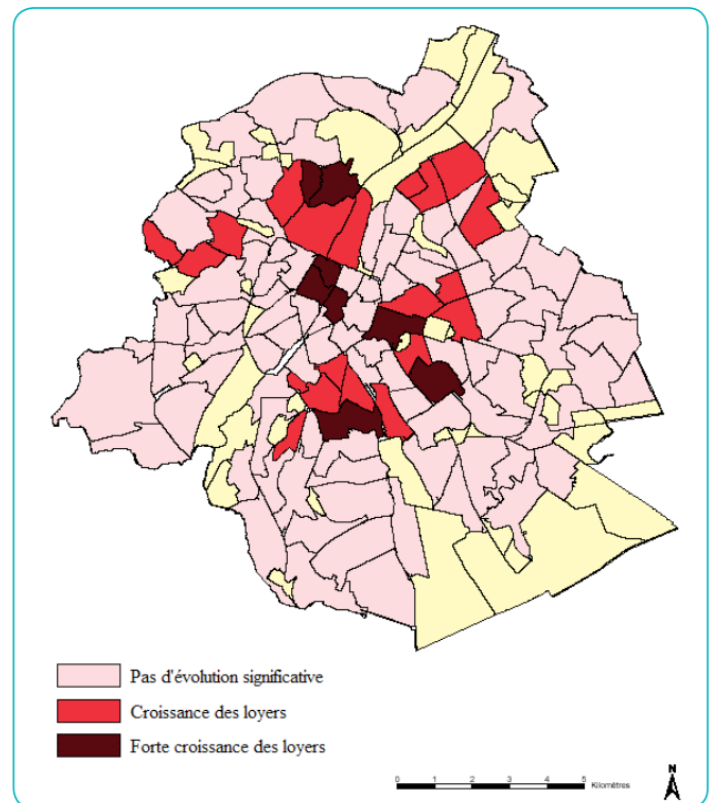
Als we de TOP-gemeenten met elkaar vergelijken, zien we dat de huizenprijzen in Evere hoger zijn dan Haren. Toch vertonen de twee gemeenten dezelfde sterke stijging van de huizenprijzen in vergelijking met 2017 (ongeveer 7% terwijl de gemiddelde stijging in Brussel slechts 5,3% is).

Wat betreft de appartementen gaat de gemeente Evere tegen de stroom in met prijzen die iets lager liggen (-1%) dan in 2017 (op gewestelijk niveau zijn de prijzen met 2,4% gestegen).

Gemiddelde verkoopprijs van een residentiele pand in 2018

| | Huis | Appartement |
|--------|---------|-------------|
| Haren | 316.385 | 171.548 |
| Evere | 355.960 | 199.289 |
| Gewest | 452.721 | 240.250 |

Bron : Analyse van de vastgoedmarkt, Brussel-Hoofdstad, Notaire.be, 2018

Huurwoningen:**Figure 9 – Variation des loyers mensuels moyens des logements (2018)****Figure 11 – Évolution des loyers mensuels moyens des logements (2004-2018)**

Bron : Observatorium van de huurprijzen, Onderzoek 2018, BGHM

De huurprijzen zijn vrij hoog in vergelijking met het gewestelijke gemiddelde en zijn kenmerkend voor de gemeenten in de oostelijke 2e kroon (die zich uitstrekt van Ukkel tot Haren). In 2018 klimt de gemiddelde huurprijs naar € 805 tegenover € 739 in het Gewest.

De hoogste huren, tussen € 800 en meer dan € 900, vinden we in het zuiden van de TOP, in de wijken Leopold III en Paduwa. De laagste huurprijzen, ongeveer € 700, liggen meer in het centrum en het noorden van de TOP.

Daarnaast behoren de wijken Vrede en Leopold III tot de gebieden waar de huurprijzen tussen 2004 en 2018 aanzienlijk zijn gestegen.

AANBOD AAN PUBLIEKE WONINGEN

Openbare woningen zijn in de hele TOP goed vertegenwoordigd, met een gemiddelde van 13,7% van het totale aantal huishoudens in de TOP. De verdeling over het noorden en het zuiden van de TOP is echter ongelijk (we vinden er ongeveer 10% in de wijken Haren en Vrede en ongeveer 20% in de wijken Leopold III-laan en Paduwa).

Aantal openbare woningen per operator¹ en per wijk

| Wijken ² | Huisvesting ION ³ | SVK's | Sociale woningen BGHM | Totaal openbare woningen | Aandeel openbare woningen/wijk | Aandeel sociale woning/wijk |
|---------------------|------------------------------|------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| HAREN | 90 | 60 | 85 | 235 | 11,8 | 4,2 |
| VREDE | 44 | 123 | 357 | 524 | 10,1 | 6,8 |
| CONSCIENCE | 10 | 47 | 0 | 57 | 1,5 | 0 |
| LEOPOLD III-LAAN | 0 | 27 | 790 | 817 | 20,1 | 19,4 |
| PADUWA | 6 | 29 | 1062 | 1097 | 22,6 | 21,8 |
| Totaal TOP | 150 | 286 | 2294 | 2730 | 13,7 | 11,5 |

Bron : Observatorium Brussel Huisvesting, 2018 / Wijkmonitoring 2019

Het aanbod sociale woningen in de TOP is met 11,5% (2.294 eenheden in totaal) van het totale aantal huishoudens in de TOP (tegenover 7,2% voor het gewestelijk gemiddelde) ook goed vertegenwoordigd. Het vormt meer dan 80% van het openbare aanbod van de TOP).

De hoogste concentraties sociale woningen (woontorens, grote wooncomplexen, tuinvijken en kleine appartementsgebouwen) zijn te vinden in Evere: in de wijken Paduwa (21,7%) en Leopold III-laan (19,4%). De wijk Vrede heeft met slechts 7% een veel lager percentage sociale woningen.



De vier grootste sociale woningbouwcomplexen in Evere zijn :

- Picardie, 349 woningen, jaren '70, wijk Vrede,
- Germinal, 791 woningen, jaren '50-'90, wijk Leopold III
- Ieder Zijn Huis, 728 woningen, jaren '50-'80, wijk Paduwa
- Tornadoiveld, 283 woningen, jaren '50-'90 + St. Joseph, 30 woningen, 1929, wijk Paduwa

Bron : BGH, 2017

¹ Woningen van Citydev zijn niet in de tabel opgenomen

² In de wijken Kerkhof en Industrie-NAVO bevinden zich geen openbare woningen

³ Gemeente, OCMW, Woningfonds (Observatorium Brussel Huisvesting)

Ook in Haren is het sociale woningaanbod vertegenwoordigd in een aantal kleine en verspreid liggende gebouwen.



Het 14-woningen tellende «Parochie»-wooncomplex, gebouwd in 1930, in het oosten van Haren



Kleine appartementsgebouwen die recentelijk door de BGHM of het Woningfonds zijn gebouwd :

Parochiestraat, BGHM,

3 appartementsgebouwen, 25 woningen



Moestuinstraat, Haren, WF,

4 kleine appartementsgebouwen, 56 woningen

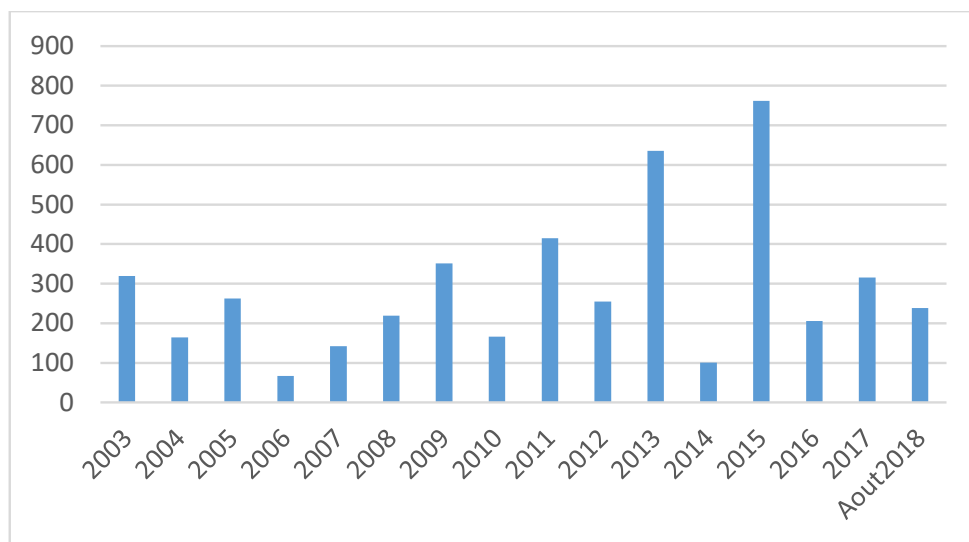
De TOP heeft zeer weinig ION-woningen (slechts 150 in totaal), maar een aanzienlijk aantal SVK-woningen (286). De SVK-woningen bevinden zich voornamelijk in de wijk Vrede, waar dit type woning het meest vertegenwoordigd is in het Brussels Gewest.

Tot slot vinden we in de wijk Vrede enkele middenklassewoningen van Citydev (ongeveer 70 woningen).

DYNAMIEK VAN DE RESIDENTIËLEVASTGOEDMARKT

Het TOP-gebied heeft de afgelopen vijftien jaar een dynamische woningbouw gekend, die tot op de dag van vandaag voortduurt. Tussen 2003 en 2018 werden bijna 5.000 woningen (gemiddeld 300 woningen per jaar) in de gehele TOP gebouwd: in totaal 4.600 klassieke woningen, plus 222 collectieve woningen (waarvan 210 seniorenwoningen).

Aantal toegestane woningen per jaar in de periode 2003-2018



Bron : Overzicht van de huisvestingsvergunningen, perspective.brussels 2018

KLASSIEKE WONINGEN

In de periode 2003-2018 werd de bouw van woningen geconcentreerd in het zuiden van de perimeter, in de wijken Leopold III en Paduwa. Meer recentelijk zijn alle TOP-wijken bezig met de ontwikkeling van woonegelegenheden.

Aantal toegestane woningen per jaar



Bron : Overzicht van de huisvestingsvergunningen, perspective.brussels 2003-2018 en situatie 2017 - zomer 2018

De bouw van klassieke woningen is, net als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voornamelijk afkomstig uit de privésector.

De betreffende woningen bestaan uit verschillende soorten klassieke woningen, het zijn vaak grootschalige projecten: verbouwingen van kantoorgebouwen, de bouw van verschillende appartementsgebouwen, maar ook bouwprojecten van kleinere omvang.

Hoewel de gewestelijke markt en de TOP-markt met name worden bezet door appartementen (meestal met 2 slaapkamers), kennen Haren en sommige buurten in Evere ook een voortgezette bouw van eengezinswoningen.

Hieronder volgen enkele voorbeelden van bouwprojecten die in de afgelopen vijf jaar zijn uitgevoerd :



Leopold Views, Genèvestraat, privé, 201 woningen (verbouwing-reconversie)



Armonea, Twee Huizenstraat, appartementsgebouwen + medisch centrum en rusthuis,

Rue Jacques Georjinlaan, Leonard Mommaertslaan,
200 woningen in 7 gebouwen



Wartorengaarde, Haren,
rijtjeswoningen en kleine appartementsgebouwen



Begeertenlaan, 15 woningen



Duurzame microwijk Harenberg,
30 woningen



Twee Huizenstraat, 34 appartementen

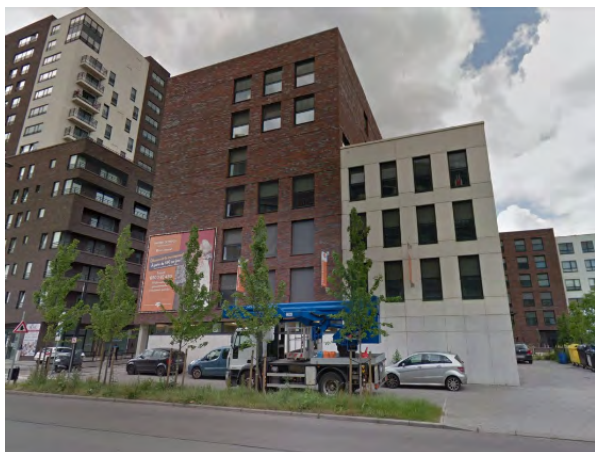


Harenheidestraat, Haren,
appartementsgebouw



COLLECTIEVE WONINGEN

De collectieve woningbouwprojecten (type rusthuis) vinden we in het zuiden van Evere, voornamelijk in de wijk Paduwa. Twee van deze projecten zijn het resultaat van een verbouwing van kantoorgebouwen.



Armonia Azalea's, 162 kamers



Gepland

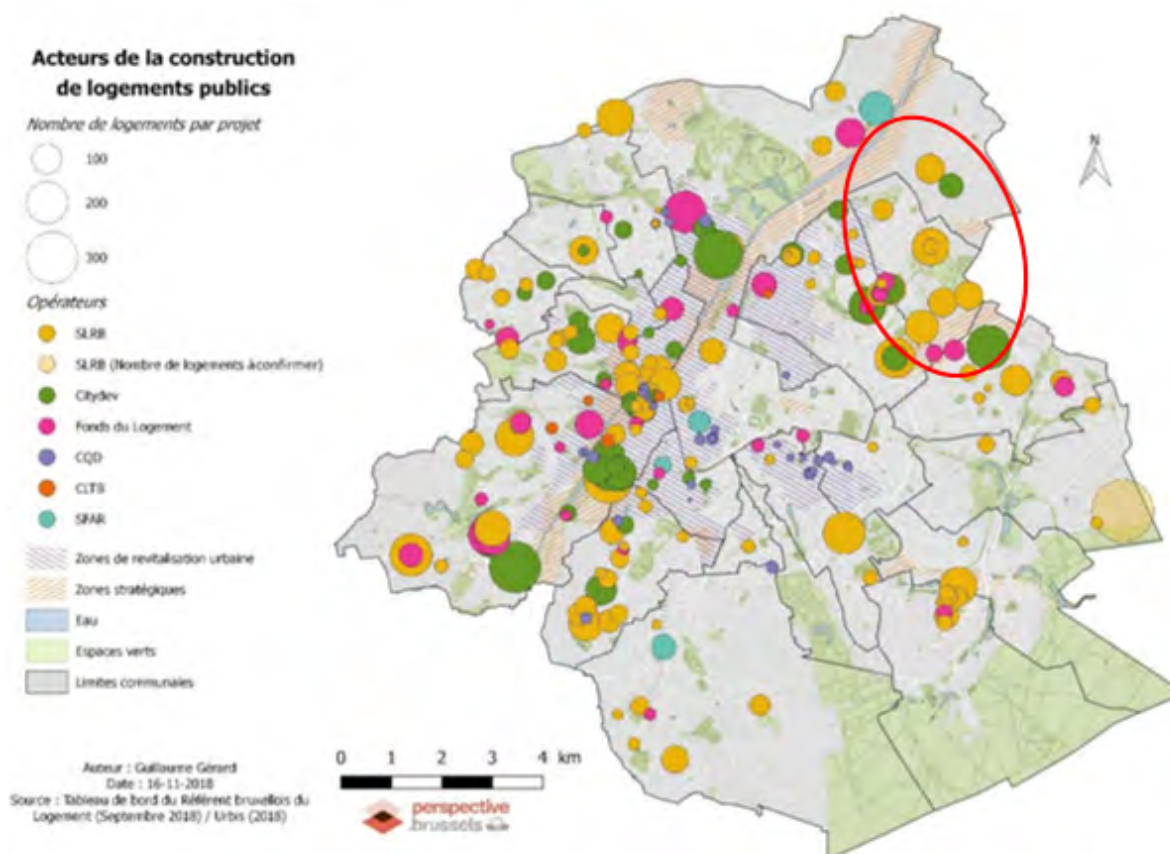


Tamaris

Verschillende huisvestingvergunningen zijn nog in behandeling of in afwachting, het gaat om +/- 500 extra woningen, wederom in de wijken Paduwa, Leopold III en Haren. Ook hier bestaan enkele van deze projecten uit de verbouwing van kantoren (met name in de Kolonel Bourgstraat).

OPENBARE WONINGEN

Openbare woonprojecten volgens de operatoren



| Projets 2020-2025 | Quartiers | Opérateurs | Nombre | Type |
|--------------------------------|--------------------|------------|------------|------------------------------------|
| Grenouillette - In Advance | Industrie Otan | SLRB | 68 | Moyen locatif |
| Grenouillette - Starcity | Industrie Otan | Citydev | 70 | Moyen acquisitif |
| Germinal II Leger | Avenue Leopold III | SLRB | 26 | Social locatif |
| Germinal II Renoir | Avenue Leopold III | SLRB | 166 | Social (134) et moyen (32) locatif |
| Du Bonheur Artemis | Paduwa | SLRB | 96 | Moyen locatif |
| Home familial brabant Destrier | Paduwa | SLRB | 130 | Social (100) et moyen (30) locatif |
| Grosjean B-House | Paduwa | FDL | 30 | Modéré acquisitif |
| Sous-total | - | - | 586 | - |
| Projets en attente | Quartiers | Opérateurs | Nombre | Type |
| Verdun | Haren | SLRB | 100 | Social locatif |
| Beemdgracht | Haren | SLRB | 9 | Social locatif |
| Gibet Laurier roses | Paduwa | SLRB | 93 | Social (75) et moyen (18) locatif |
| Bon Pasteur Picardie | Paix | SLRB | 50 | Social (40) et moyen (10) locatif |
| TOTAL | - | - | 838 | - |

| Part des types de logements par rapport au total de logements projetés | | |
|---|------------|------------|
| TOTAL locatif (moyen + social) | 738 | 88% |
| <i>TOTAL locatif social / total locatif</i> | <i>484</i> | <i>65%</i> |
| TOTAL acquisitif (moyen + modéré) | 100 | 17% |
| TOTAL moyen | 324 | 38% |

Bron : Monitoring van de publieke woonprojecten, Overzicht door de Brusselse referent huisvesting, januari 2019

- In totaal worden de komende jaren naar verwachting meer dan 800 openbare woningen gebouwd. De kleine en middelgrote projecten (minder dan 200 woningen) bestaan voornamelijk uit nieuwbouw.
- Meer dan 80% van de openbare projecten zijn huurwoningen, waarvan 65% sociale huurwoningen. Ook zullen er middenklasse huurwoningen worden gebouwd, 255 woningen (op een totaal van 324 middenklasse woningen).
- Goedkope koopwoningen maken echter zeer beperkt deel uit van de projecten (slechts 30 woningen).
- Deze projecten zijn grotendeels geconcentreerd in de zuidelijke wijken van Evere, Leopold III en Paduwa, daar waar de openbare en vooral de sociale woningbouw al sterk aanwezig is.
- De woningbouw ontwikkelt zich met 138 geplande woningen in de wijk Industrie-NAVO ook in minder residentiële gebieden.
- Net als bij de woningen van de privésector zullen de te bouwen woningen voornamelijk bestaan uit 1- en 2-slaapkamerappartementen. Daarnaast zijn er ongeveer 50 grotere woningen (4 slaapkamers en meer) en 15 woningen voor mensen met beperkte mobiliteit.
- De laatste jaren is er bij de openbare woonprojecten de tendens om te diversifiëren met gemengde woningen: sociale- en middenklassewoningen (er zijn vier projecten gepland) maar ook combinaties van appartementen en eengezinswoningen. Tot slot zien we ook nieuwe duurzame wijken ontstaan, met name in Haren.

VASTSTELLINGEN

- Op het gebied van huisvesting wordt de TOP gekenmerkt door een sterke dynamiek en een aanzienlijke verdichting van het stedelijk en landelijk weefsel, die al enkele jaren aan de gang is. Gezien het grote aantal uitgevoerde of geplande woningbouwprojecten kan worden geconcludeerd dat deze een vernieuwende werking heeft op de ontwikkeling van de woongebieden van de TOP en meer recentelijk in de meer industriële gebieden, zoals de wijk Industrie-NAVO.
- Als alle geplande publieke en private projecten worden uitgevoerd, zullen er in de TOP-wijken, en met name in de reeds dichtbevolkte wijken, bijna 1.000 extra woningen bijkomen.
- Met een percentage van 13,7% openbare woningen en 11,5% sociale woningen lijkt de TOP het goed te doen in vergelijking met veel andere delen van het Gewest. Echter, er gaat achter dit percentage een sterk onevenwicht schuil als het gaat om type woning, maar ook op het gebied van territoriale spreiding.
- Hoewel het merendeel van de projecten nog steeds in de toch al dichte en «sociale» wijken ligt, zijn er de laatste jaren meer gemengde projecten (een combinatie van sociale en middenklassewoningen) en investeringen in minder dichtbebouwde gebieden bij gekomen.
- Ondanks dit grote sociale woningaanbod heeft de TOP te maken met vrij hoge huurprijzen en stijgende koop- en huurprijzen. Het aantal huiseigenaren is er in de minderheid. Geconcludeerd kan worden dat de toegang tot huisvesting moeilijk kan worden als deze trend zich voortzet (de link leggen met de inkomensontwikkeling in de TOP). Daarnaast telt de wachtlijst voor toegang tot sociale huisvesting minstens 20.000 huishoudens.
- Op gewestelijk niveau wordt in de beleidsverklaring de nadruk gelegd op de noodzaak om het bestand aan openbare woningen en met name sociale woningen te vergroten, en dit met het doel de wachtlijst met 43.000 huishoudens in te korten. Het Gewest zal in de eerste plaats door middel van een ambitieus plan meer sociale woningen creëren en het huurbestand «socialiseren». Op lange termijn moet 15% van de woningen bestaan uit sociale woningen, die evenwichtig per gemeente en per wijk verdeeld moeten zijn. De regering zal in de komende vijf jaar de bouw van de 6.400 woningen die in het Gewestelijk Huisvestingsplan en de Alliantie Wonen zijn voorzien, afronden.
- Wat koophuizen betreft, is de regering voornemens de aankoop toegankelijker te maken door middel van toegang tot betaalbare kooprijzen die voldoen aan de hoogste milieunormen. Zij zal daarnaast ook haar steun aan de door het Community Land Trust Brussel gedragen projecten verhogen met een erkenning als gewestelijke grondalliantie.

06 /
VOORZIENINGEN



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

VOORZIENINGEN VAN DEFENSIE

Hoewel de ex-NAVO gebouwen en het Koningin Elisabeth Kwartier voornamelijk bestaan uit kantoren, beschikken ze ook over diverse diensten en voorzieningen en winkels voor het personeel van het Ministerie van Defensie:

- men vindt verschillende sportvoorzieningen zoals een zwembad, bowling, squash, ... naast een supermarkt, apotheek, winkels. Deze voorzieningen zijn echter voorbehouden aan het NAVO-personeel en zouden moeten worden afgebroken en heropgebouwd bij de reconversie van de site.
- men vindt op het Koningin Elisabeth Kwartier: een sportcomplex, een kapel, horeca, bibliotheek en een crèche. Deze voorzieningen zijn voorbehouden voor de medewerkers van de Defensiesite, maar kunnen in bepaalde omstandigheden worden opengesteld, bijvoorbeeld voor scholen.

Over het algemeen zijn deze voorzieningen redelijk verouderd en beginnen de onderhoudskosten problematisch te worden.



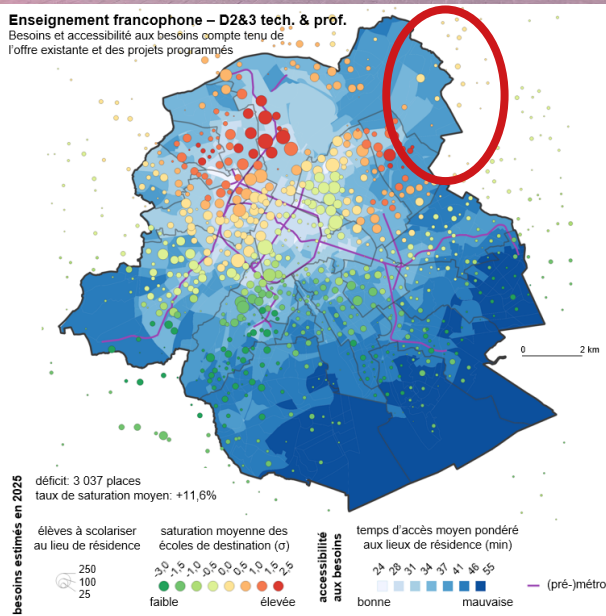
Monitoring de l'offre scolaire, Service Ecole - perspective.brussels, avril 2018

| Nom du quartier | Population en âge de scolarité fond. 2016 (lieu de résidence) ¹ | Places 2016 ² | Elèves navetteurs 2016 ³ | Places 2016 (hors navetteurs) ⁴ | Déficit/surplus 2016 (hors navetteurs) ⁵ | Places créées/programmées 2017-2025 ⁶ | Année prévue d'ouverture (par projet) ⁷ | Estimation déficit/surplus 2025 (hors navetteurs) ⁸ |
|--------------------|--|--------------------------|-------------------------------------|--|---|--|--|--|
| AVENUE LEOPOLD III | 913 | 721 | 44 | 677 | -236 | 150 | de 2018 à 2023 | -86 |
| CONSCIENCE | 1 159 | 1 177 | 85 | 1 092 | -67 | 15 | 2021 | -52 |
| INDUSTRIE OTAN | 41 | 395 | 124 | 271 | 230 | 60 | 2017 (NL) | 290 |
| PAIX | 1 707 | 1 812 | 94 | 1 718 | 11 | 250 | de 2020 à 2025 (NL) | 261 |
| TOTAL | 3 820 | 4 105 | 347 | 3 758 | -62 | 475 | | 413 |



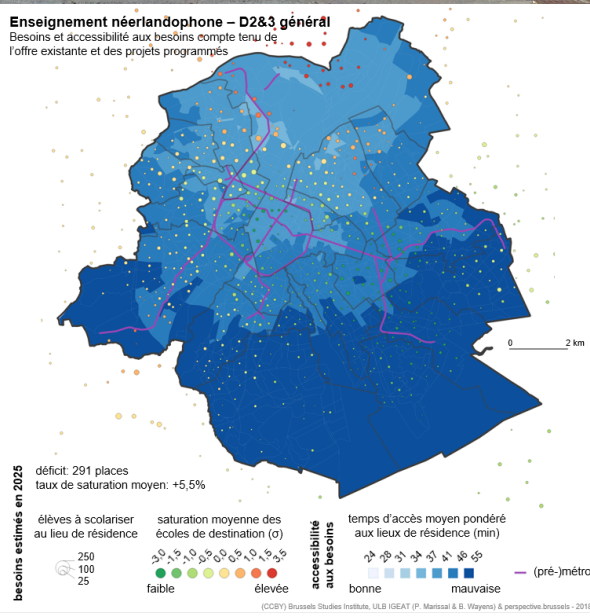
Enseignement francophone – D2&3 tech. & prof.

Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés



Enseignement néerlandophone – D2&3 général

Besoins et accessibilité aux besoins compte tenu de l'offre existante et des projets programmés



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

<BESTAANDE ONDERWIJSVOORZIENINGEN

< foto ATO, Google street view

AANBOD, PROJECTEN EN BEHOEFTE IN HET BASIS- EN SECUNDAIR ONDERWIJS

Het aanbod van schoolplaatsen in het basisonderwijs moet in 2025 aan de verwachte vraag voldoen, indien men ervan uitgaat dat alle projecten zullen worden gerealiseerd. Toch moet men aandacht hebben voor de evolutie van het aanbod in het licht van de verwachte demografische groei tussen 2017 en 2025 in deze zone (meer dan 30 % groei voor de leerlingen die in het kleuteronderwijs zitten en 30 % in het lager onderwijs) en de waarschijnlijke evolutie van de bevolking die verbonden is aan de bouw van nieuwe woningen.

< BEHOEFTE AAN SCHOOLPLAATSEN IN HET BASISONDERWIJS TEGEN 2020

(BHG) (negatieve waarde = tekort),
(bron: Monitoring van het schoolaanbod 2015)

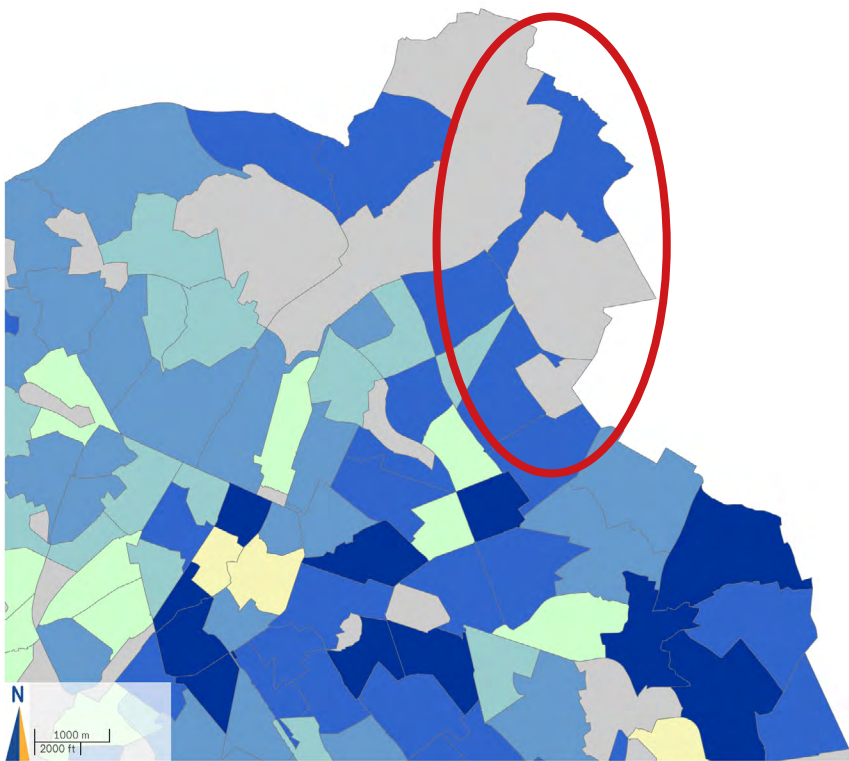
Er is een nieuwe Franstalige basisschool geopend in de wijk Industrie-NAVO (met al 71 plaatsen). L'école des Etoiles is gerealiseerd door de reconversie van een kantoorgebouw naar een school, van het niet-confessionele vrije net. Binnenkort komt er een secundaire school bij. Dit type operatie is mogelijk in deze wijk gelet op de grote leegstand van kantoren. Er is een groot potentieel voor reconversie.

Wat de evolutie van de relatieve opvangcapaciteit in het secundair onderwijs betreft, werd Evere geïdentificeerd als een potentieel interessante gemeente om nieuwe plaatsen te creëren in het Franstalig technisch en beroepsonderwijs of eventueel in het Nederlandstalig algemeen onderwijs.

< BEHOEFTE AAN SCHOOLPLAATSEN IN HET SECUNDAIR ONDERWIJS (BHG),

*Bron: studie uitgevoerd in opdracht van scholencel l'étude
« Création de places dans l'enseignement secondaire.
Evaluation et localisation des besoins en Région de Bruxelles-
Capitale »*

Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant 2017



Nombre total de places en milieu d'accueil par enfant

- < 0,15
- 0,15 - 0,25
- 0,25 - 0,35
- 0,35 - 0,65
- > 0,65
- Pas de places
- Non disponible

Moyenne régionale : 0,37

Sources : IBSA, Kind en Gezin, ONE ; Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) (Registre national)

Monitoring des Quartiers - IBSA © Brussels UrbIS ©



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

KINDEROPVANG

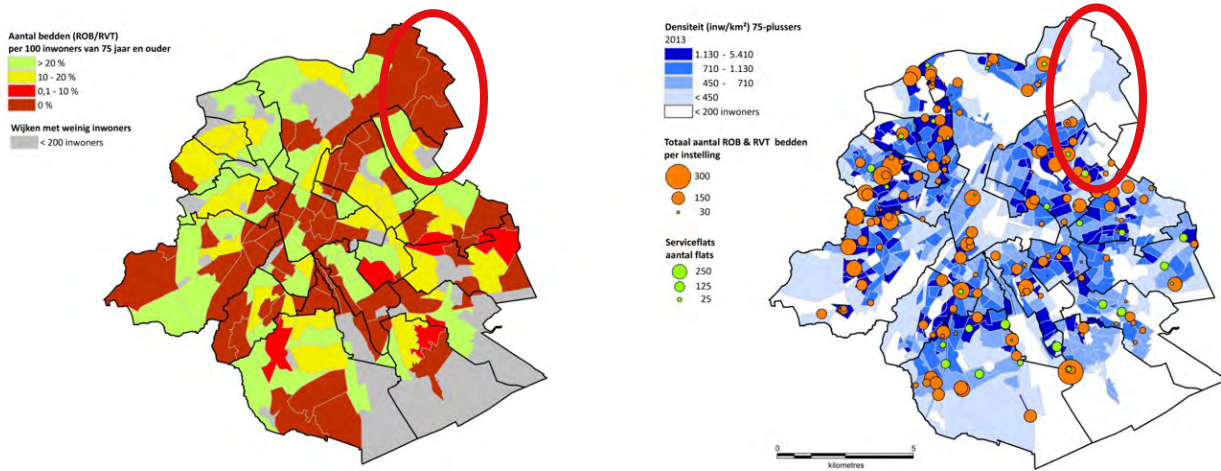
De lidstaten van de Europese Unie hebben een verbintenis om een kinderopvangplaats te bieden aan minstens 33 procent van de kinderen onder 3 jaar. In 2014 haalde de dekkingsgraad in het Brussels Gewest dit percentage.

In de wijken van de TOP zijn er 22 kinderopvangvoorzieningen. Behalve de crèche in het Kwartier Koningin Elisabeth (die echter voorbehouden is aan de medewerkers van de site), is er geen enkele infrastructuur van dit type in de wijk Industrie-NAVO.

In 2017 lag de dekkingsgraad van de TOP aan Brusselse kant boven het gewestelijke gemiddelde met een gemiddeld percentage van 40 procent (bron: BISA, 2017). Wanneer we de situatie van de verschillende wijken echter in detail onderzoeken, dan zien we dat er in de wijk Conscience slechts opvang is voor 21 procent van de kinderen. De wijk Leopold III heeft dan weer een percentage van 61 procent.

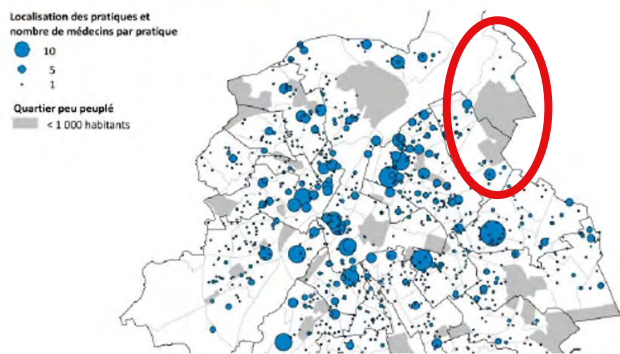
AANTAL OPVANGPLAATSEN PER
KIND, 2017

< BISA, wijkmonitoring



Bron: Rijksregister 2013 (via wijkmonitoring); GGC; Vlaamse Gemeenschap; Inforhome

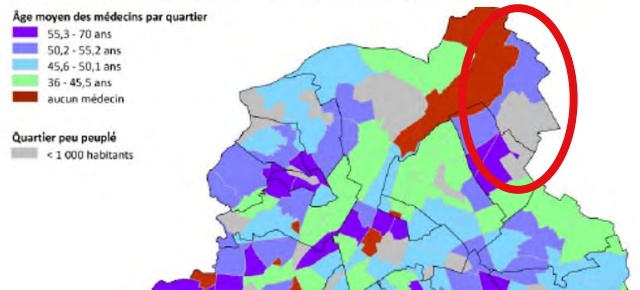
LOCALISATION DES MÉDECINS GÉNÉRALISTES EN RÉGION BRUXELLOISE, 2017



Source: FBHAV-FAMGB & BHAK
Cartographie: Observatoire de la Santé et du Social

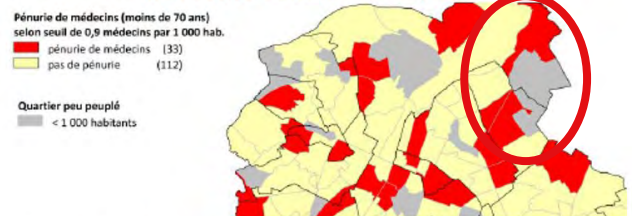
Source 2018 : <http://www.ccc-ggc.brussels/fr/news/publication-cartographie-de-la-medicine-generale-bruxelles>

ÂGE MOYEN DES MÉDECINS GÉNÉRALISTES PAR QUARTIER, RÉGION BRUXELLOISE, 2017

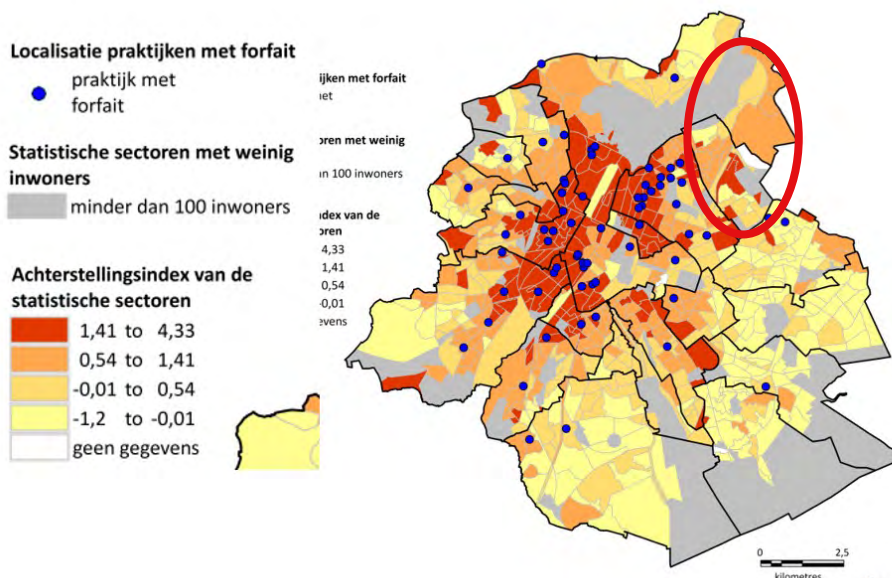


Source: FBHAV-FAMGB & BHAK
Cartographie: Observatoire de la Santé et du Social

QUARTIERS CONFRONTÉS À UNE PÉNURIE POTENTIELLE DE MÉDECINS GÉNÉRALISTES, 2017



Pénurie potentielle de médecins généralistes dans les quartiers Conscience et Léopold (étude OSSB)



Bron: POD MI; FAMGB & BHAK

AANBOD VAN VOORZIENINGEN

OUDERENOPVANG

De recente toename in de bevolking boven 60 jaar (en boven 80 jaar) werpt de vraag op naar de toegenomen behoefte aan aangepaste opvangstructuur voor deze leeftijdsgroep. In Brussel bedraagt het aanbod van plaatsen voor ouderen gemiddeld 8,8 bedden voor 100 personen. De TOP is redelijk goed voorzien in opvangvoorzieningen voor ouderen met uitzondering van Haren.

Volgens een programmatisch onderzoek voor Brussel, dat de VUB en Kenniscentrum Woonzorg Brussel in 2012 uitvoerden, is het interessant om vandaag nieuwe opvangformules te ontwikkelen voor ouderen en dit gezien het grote aantal structuren van het type rusthuis en rust- en verzorgingstehuis en de aangekondigde stijging van het aantal ouderen. Deze nieuwe vormen zijn erop gericht om enerzijds ouderen zo lang mogelijk thuis te laten wonen, onder meer door intergenerationeel groepswonen te bevorderen, en anderzijds de toegang tot de zorgketen (kleine zorgstructuren: medische centra, verpleegkundigen, apotheken, ...) in de buurt van de oudere bevolking te verbeteren.

LOKALISATIE

HUISARTSPRAKTIJKEN,
GEMIDDELTE LEEFTIJD EN
TEKORTEN

< Brussel sociaal

HUISARTSPRAKTIJKEN

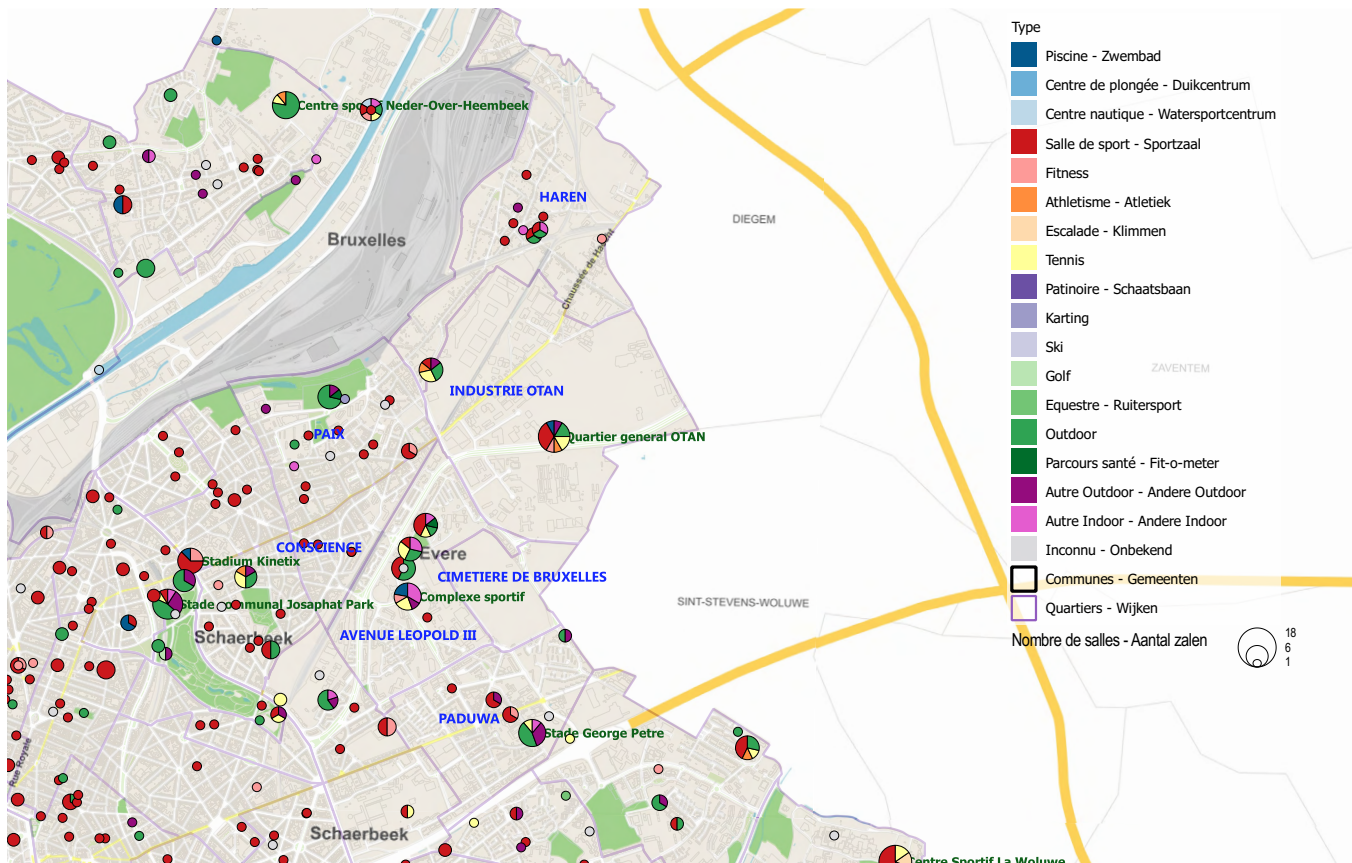
Over het algemeen kan men stellen dat de gemiddelde leeftijd van de huisartsen boven de 55 jaar ligt in de TOP, met uitzondering van de wijk Vrede en Paduwa. De wijken (Conscience, Haren, Leopold III) zullen dan ook in de nabije toekomst met tekorten te kampen hebben. In de wijken Paduwa en Vrede verwacht men geen tekort.

Er zijn geen praktijken met een forfaitair betalingsstelsel in de wijken van de TOP; dit zou evenwel interessant zijn in bepaalde wijken van de TOP.

SOCIALE VOORZIENINGEN

Het aanbod van sociale voorzieningen bestaat uit maatschappelijke dienstverlening (OCMW, socioprofessionele inschakeling, ...), schoolbegeleiding, volwassenenonderwijs. De sociale voorzieningen zijn exclusief gevestigd in de wijken Vrede en Conscience. We vinden er 1 gemeentelijke sociale dienst, 2 OCMW's en 1 afdeling van Actiris, 1 plaatselijk werkgelegenheidsagentschap (PWA), 2 opleidingscentra voor volwassenen en 4 structuren voor schoolbegeleiding. Dit type aanbod is onbestaand in de wijk Industrie-NAVO.

ÉQUIPEMENTS SPORTIFS - 2020 - SPORTINFRASTRUCTUREN



AANBOD VAN VOORZIENINGEN

ALGEMENE OPMERKINGEN AAN EVERE EN HAREN

Sportbeoefening: elke fysieke of sportieve activiteit die wordt beoefend binnen een sportorganisatie.

Voor de gemeente Evere:

- *Binnen het gemiddelde van het BHG*
- *Meest beoefende sporten: voetbal, tennis, hockey*
- *Laagste percentage sportbeoefening door vrouwen van het gewest, namelijk 20% van de sporters = (2x minder dan Sint-Lambrechts-Woluwe)*

Sportaanbod: aantal sportorganisaties in de gemeente 26 organisaties/10.000 Everenaars = boven het gemiddelde van het BHG (20/10.000 inwoners)

- *Grote diversiteit van het aanbod*
- *Schoolfaciliteiten zeer open voor sportorganisaties (meer dan 70% tegenover 51% in het BHG)*

Faciliteiten: voorziening die het mogelijk maakt een of meer fysieke/sportieve activiteiten te beoefenen

- *Boven het gemiddelde van het BHG*
- *Vooral in het zuiden gelegen van het gebied, in de Leopold III-wijk (een klein gedeelte in de wijk Conscience en Industrie-NAVO)*

**de analyse betreft de gemeente Evere, aangezien deze het grootstedeelvandeonderzochteperimetervertegenwoordigt. De realiteit van het gebied in Haren verschilt wellicht van de waarnemingen die gedaan zouden kunnen worden in het kader van een analyse gericht op de stad Brussel.*

Overzicht bestaande sportvoorzieningen:

- *De belangrijke openbare infrastructuur (sportcomplex en zwembad) bevindt zich voornamelijk rond de Leopold III-laan*
- *De wijk Conscience is het minst goed uitgerust in het gebied. Er zijn hier weinig faciliteiten en er is weinig variatie in de aangeboden disciplines*
- *De wijk 'Industrie-NAVO' beschikt over grote voorzieningen, maar deze zijn niet toegankelijk voor het grote publiek*
- *In de wijk Haren zijn er lokale sportfaciliteiten, met een vrij ontwikkeld lokaal sportleven, waaronder een sportcentrum,*
- *Het stadion Georges Pètre, in de wijk Paduwa, wordt beheerd door de gemeente Sint-Joost*

TYOLOGIE VAN HET AANBOD AAN SPORTVOORZIENINGEN

SPORTVOORZIENINGEN

ANALYSE VAN DE SPORTVOORZIENINGEN

ZWEMBAD

Het zwembad Triton heeft een 100% bezettingsgraad overdag, 70% 's avonds en in het weekend. Het zwembad van de NAVO is niet toegankelijk voor het publiek en biedt niet de mogelijkheid om Triton te ontlasten.

OMNISPORTZALEN

De perimeter is goed voorzien van sporthallen, waarvan vele zich in scholen bevinden: dit roept de vraag op om ze buiten de schooluren open te stellen. Gelukkig wordt in Evere een vrij hoog percentage van deze schoolinfrastructuur (71%) opengesteld.

In de algemene beleidsverklaring 2019-2024 wordt erop aangedrongen om dit openstellingsinitiatief verder te zetten

ATLETIEKPISTES

De atletiekpistes bevinden zich op de site van de MIVB en bij de NAVO en zijn niet toegankelijk voor het publiek.

BUITENTERREINEN

Gebrek aan een voetbal- en basketbalveld in de wijk Conscience (dicht bewoonde wijk met een jonge bevolking).

ANDERE VOORZIENINGEN

- Fitness, street workout en gezondheidspark: gebrek aan een voorziening in de wijk Conscience
- Skatepark: infrastructuur in het sportcentrum Triton
- Petanque: goede dekking van het grondgebied dankzij de terreinen in Saint-Vincent (Kerkhoek Pétanque)
- Tafeltennis in open lucht: ontbreekt in het gebied
- Groene wandeling: vrij snel bereikbaar vanuit de perimeter

AANBEVELINGEN

- Bevorderen van de aanleg van omnisportterreinen buiten en grote speeltuinen
- Bevorderen van de inplanting van nieuwe soorten voorzieningen: Klimzaal, zwembaden, indoor atletiek, wielervedbaan, paddle ...
- De openstelling aanmoedigen van voorzieningen van scholen, de NAVO, de MIVB, de toekomstige Europese school enz.
- Lokale sportvoorzieningen voorzien (in het stedelijk weefsel of in de parken) zoals Fitness, street workout, minibasketbal, tafeltennis Pieter Hauwaertssquare, park recht tegenover het gemeentehuis, Onze Lieve Vrouwlaan aan de kant van de Haachtsesteenweg
- Er wordt een boswandelpad gerealiseerd = gelegenheid voor lopers (bewoners en werknemers)
- Op het terrein van Defensie zou een nieuwe grote sportfaciliteit (hockey, atletiek, rugby) kunnen worden gevestigd

Potentiële financieringen

BHG: renovatie, aanleg van infrastructuur: driejarig investeringsplan + lokale voorziening

Cocof/VGC: exploitatie- en promotiesubsidies, subsidies voor kleine particuliere infrastructuur

Adeps: promotie, aankoop van materiaal, subsidies aan federaties, lokale sportcentra ...

Leefmilieu Brussel voor projecten in parken; partnerschap met Vlaanderen ontwikkelen in het kader van de grote open ruimte met betrekking tot de twee gewesten.

**BIJZONDERE AANDACHT MOET UITGAAN NAAR DE WIJK
CONSCIENCE**



AANBOD AAN VOORZIENINGEN

CULTUREEL AANBOD

Het aanbod van culturele voorzieningen bestaat uit musea, bibliotheken, culturele centra en theaterzalen. Het gaat voornamelijk om een aanbod met een lokale reikwijdte.

In de hele TOP is dit aanbod relatief goed ontwikkeld, maar het is ongelijk verdeeld. We tellen 4 musea, 2 bibliotheken, 2 culturele centra en 1 theaterzaal, hoofdzakelijk in het noorden van Evere. Het aanbod is voornamelijk lokaal gericht.

Dit type voorzieningen is totaal afwezig in de wijk Leopold-III, hoewel er wel vraag is, vooral naar ontmoetings- en vergaderzalen, onder meer voor ouderen, maar ook voor verenigingen, en dit met meer flexibele openings- en sluitingstijden, ...

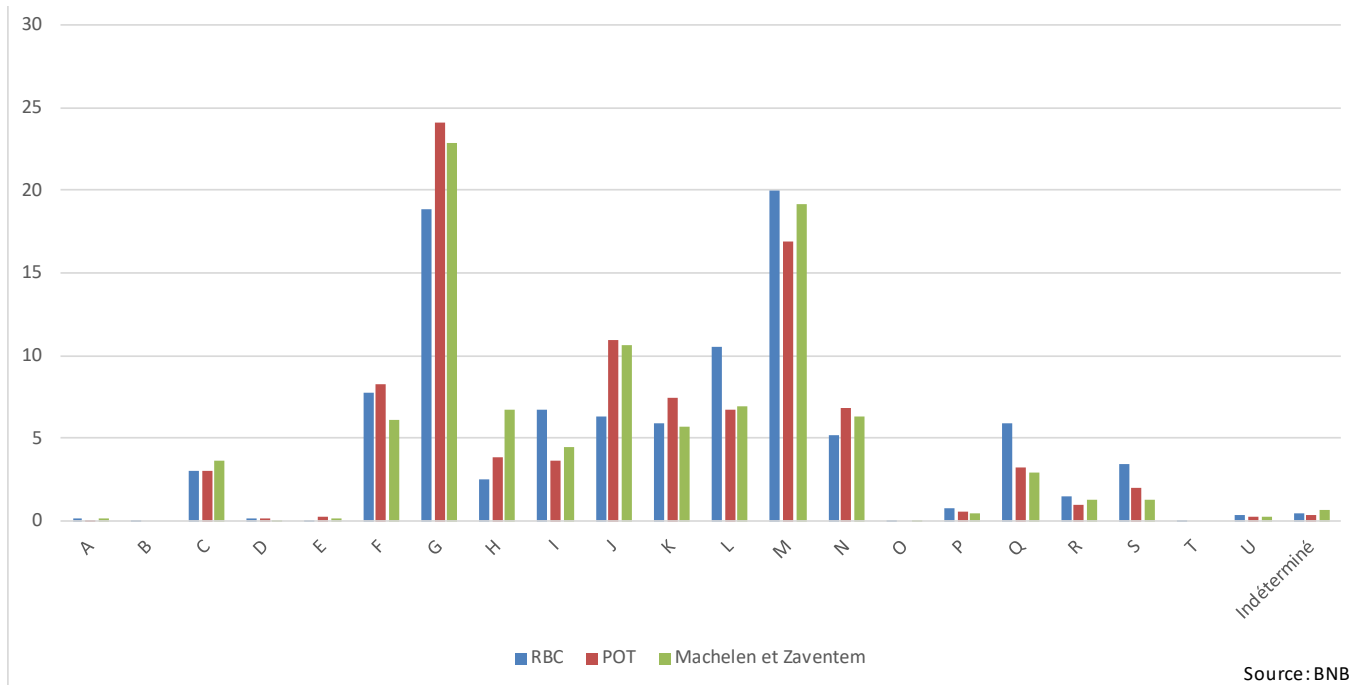
Ook metropolitane culturele voorzieningen met een grotere reikwijdte zijn niet aanwezig in de TOP.

VASTSTELLINGEN

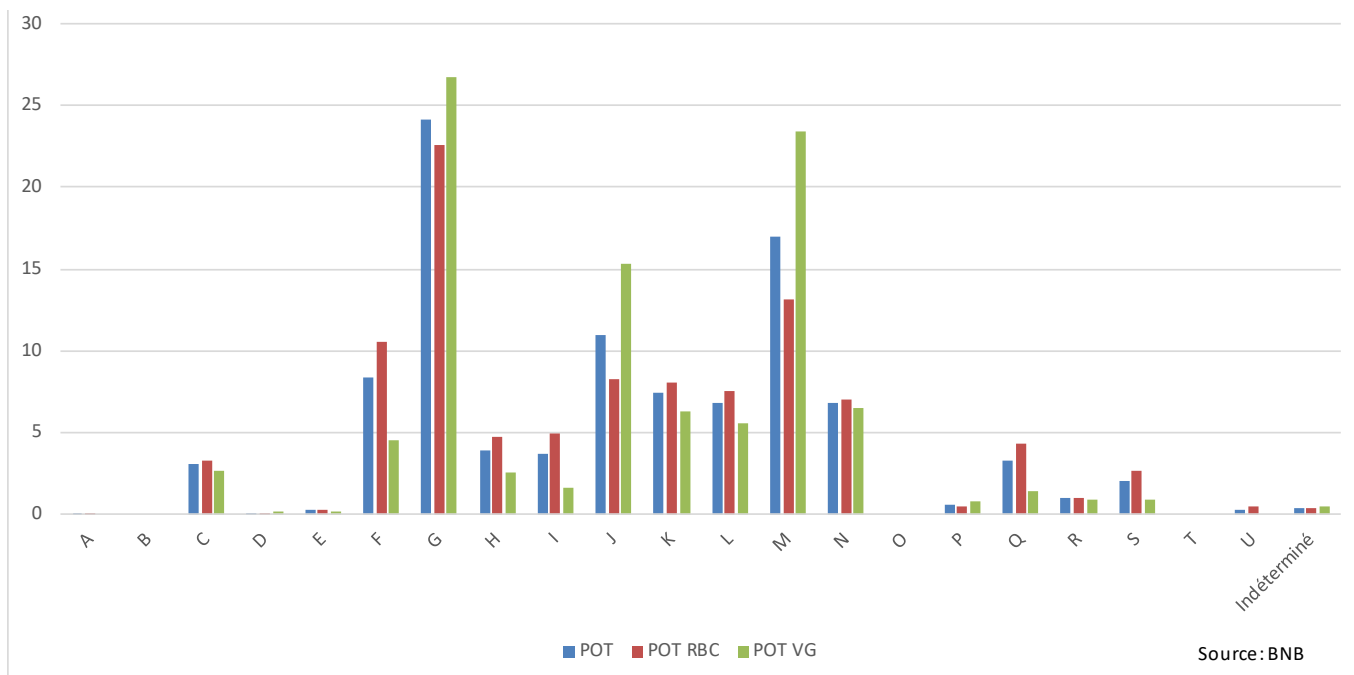
- *Een sterk contrast tussen oost en west in het kwantitatieve aanbod van vooral socioculturele voorzieningen.*
- *Voldoende aanbod aan Brusselse kant om de huidige behoeften te dekken voor wat betreft onderwijs en kinderopvang maar gezien de belangrijke demografische groei in deze wijken dient dit nauwkeurig gemonitord te worden.*
- *Potentieel aanbod voor de reconversie van kantoren in voorzieningen.*
- *Kwaliteit van sommige voorzieningen behoeft verbetering.*
- *Groot aantal opvangstructuren voor ouderen maar mogelijk tekorten aan huisartspraktijken in de toekomst.*

07 /
E C O N O M I E

SECTORALE ANALYSE 2013-BHG/TOP/MACHELEN EN ZAVENTEM
(% van elke sector tov het totaal aantal bedrijven)



SECTORALE ANALYSE 2013-TOP/TOP BHG/TOP MACHELEN EN ZAVENTEM
(% van elke sector tov het totaal aantal bedrijven)



SECTORALE ANALYSE

BESTAANDE TOESTAND

Sector - NACE code

A Landbouw, bosbouw en visserij

B Winning van delfstoffen

C Industrie

D Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht

E Distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering

F Bouwnijverheid

G Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen

H Vervoer en opslag

I Verschaffen van accommodatie en maaltijden

J Informatie en communicatie

K Financiële activiteiten en verzekeringen

L Exploitatie van en handel in onroerend goed

M Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten

N Administratieve en ondersteunende diensten

O Openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen

P Onderwijs

Q Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening

R Kunst, amusement en recreatie

S Overige diensten

T Huishoudens als werkgever; niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik

U Extraterritoriale organisaties en lichamen

SECTORALE DYNAMIEK

Bij de opmaak van de eerste versie van de diagnostiek in 2016 werd een analyse gemaakt van de bestaande economische sectoren in een perimeter die licht verschilt van de huidige TOP. De perimeter bevat zowel wijken in het Brussels als Vlaams gewest. Hiervoor werden de gegevens van de Nationale bank van de bedrijven in 2013, geanalyseerd.

In termen van sectorale dynamiek hebben het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de TOP en de gemeenten Machelen en Zaventem dezelfde tendensen (grafiek 1).

De meeste bedrijven behoren tot de sector van de handel (G), de vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (M) en de informatie- en communicatiesector (J). (Gegevens Nationale Bank België, 2013)

Niettemin zien we ook enkele verschillen: de sectoren G (handel) en J (informatie en communicatie) zijn iets meer vertegenwoordigd in de TOP dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn geheel (met bedrijven in 'programmeren, consultancy en aanverwante activiteiten').

Wanneer we in detail kijken naar de sectorale kenmerken in de hele TOP, dan zien we dat bedrijven in de sectoren van de handel (G), informatie en communicatie (J) en vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (M) meer voorkomen aan Vlaamse kant.

Bedrijven in de sectoren van de bouwnijverheid (F), vervoer en opslag (H), accommodatie en maaltijden (I), financiële activiteiten en verzekeringen (K) en handel in onroerend goed (L) komen meer voor aan Brusselse kant.

Er zijn drie lucht- en ruimtevaartbedrijven aanwezig op het grondgebied van Brussel-Stad en Zaventem, met name het bedrijf SABCA¹ (twee vestigingen) en ASCO Industrie sa.

<Bron: gegevens Nationale Bank, 2013



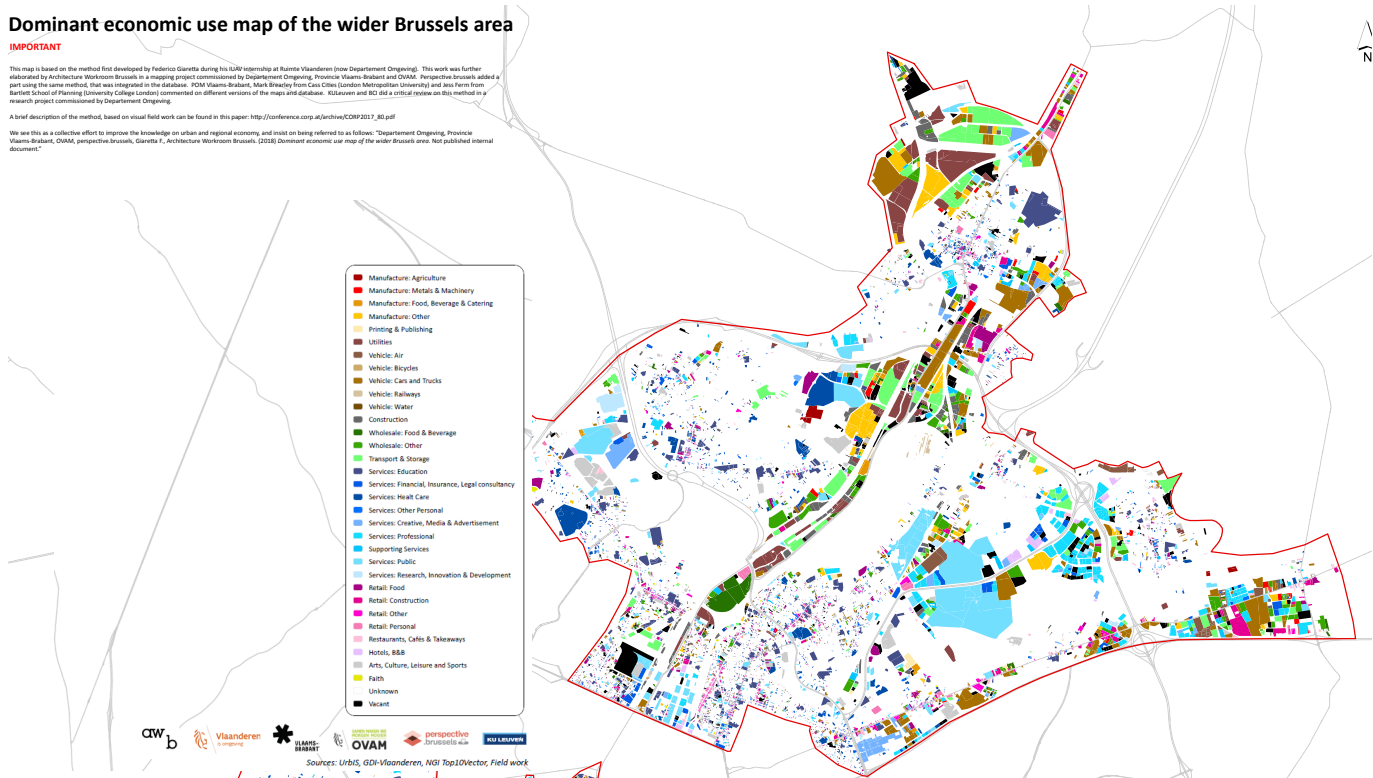
Dominant economic use map of the wider Brussels area

IMPORTANT

This map is based on the method first developed by Federico Garretta during his IAPR fellowship at Bureau Vlaanderen (now Department Omgeving). This work was further elaborated by Architecture Workshop Brussels in a mapping project commissioned by Department Omgeving, Province Vlaams-Brabant and OVAM. Perspective Brussels added a part using the same method, that was integrated in the database. POA Vlaams-Brabant, Mark Breytley from Cass Cities (London Metropolitan University) and Jess Fern from Bartlett School of Planning (University College London) commented on different versions of the maps and database. KICover and BCI did a critical review on this method in a research project commissioned by Department Omgeving.

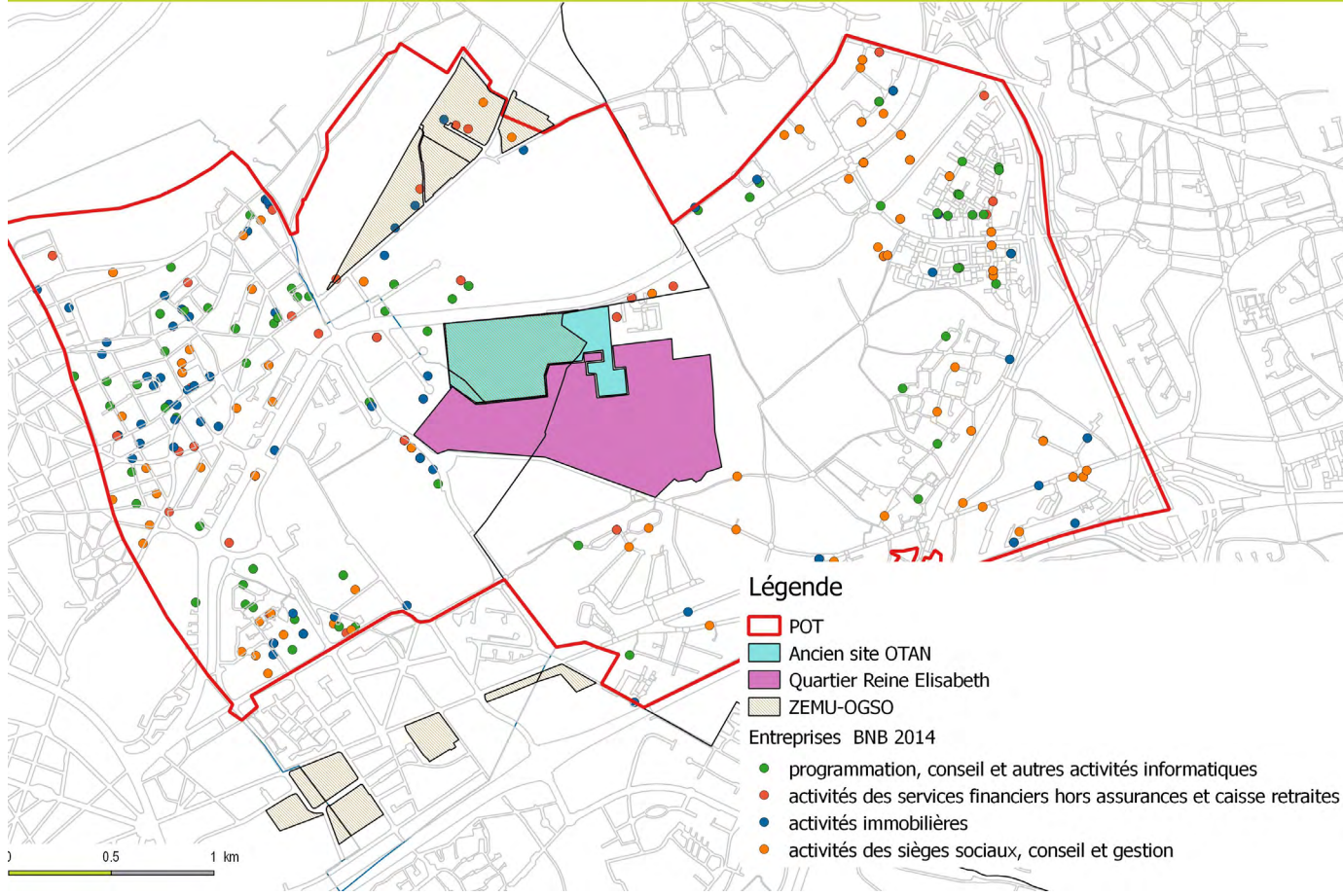
A brief description of the method, based on visual field work can be found in this paper: http://conference.cip.ac.uk/archiva/COMIP2017_86.pdf

We see this as a collective effort to improve the knowledge on urban and regional economy and insist on being referred to as follows: "Department Omgeving, Province Vlaams-Brabant, OVAM, perspective brussels, Garretta F., Architecture Workshop Brussels, (2016) Dominant economic use map of the wider Brussels area: first published internal document."



Bron: Vlaanderen, mapping economic activities, 2017

ENTREPRISES BNB, 2014: Secteurs et divisions les plus représentées



Wat de bedrijven in de TOP betreft, vinden we de volgende sectoren en activiteiten:

- 46: groothandel (G)
- 47: detailhandel (G)
- 62: ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy (J)
- 64: financiële dienstverlening, exclusief verzekeringen en pensioenfondsen (K)
- 68: exploitatie van en handel in onroerend goed (L)
- 70: activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus op het gebied van bedrijfsbeheer (M)

De bedrijven in de TOP zijn zeer divers. In de praktijk blijkt dit een voordeel te zijn; zo bestaan er complementariteiten tussen de bedrijven en creëren zij een synergie met bijvoorbeeld voorzieningen en mobiliteit.

Daarnaast heeft het Vlaams en het Brussels gewest, via een **terreinopname voor de noordrand een inventarisatie** gemaakt van de bestaande bedrijvigheid in de deze zone (kaart: Dominant economic use map of the wider Brussels area). De inventarisatie gebeurde hoofdzakelijk op basis van uitwendige ruimtelijke kenmerken en het bedrijf aanwezig op het fysisch adres. De sterke aanwezigheid van publieke diensten valt op in het gebied, maar ook professionele diensten en wat verspreid retail, industriële activiteiten en handel.

LANDBOUWFUNCTIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE

De landbouwfunctie is een belangrijk economisch (en sociaal-ecologisch) potentieel dat hier onderzocht zou kunnen worden, volgens LB-BIM.

Ook de verschillende economische stromen zouden lokaal onderzocht kunnen worden (energie, water, transport/logistiek, afval, etc.) om te kijken hoe de bedrijven in de corridor elkaar kunnen aanvullen. De economische en mobiliteitsnaden van de huidige en toekomstige bedrijven kunnen mogelijk mee het uiterlijk van de boulevard bepalen.



BEDRIJVENTERREINEN

ZONE 1, 2, 3, 4: BEDRIJVENZONE CITYDEV DA VINCI

ZONE 5 EN ZONE 6: VOORMALIGE NATO EN KONINGIN ELIZABETH KWARTIER

Bron: BBP DA VINCI

DA VINCI SITE

KENMERKEN

De site heeft een oppervlakte van 38,3 hectare, met ongeveer 42 bedrijven en 6.000 arbeidsplaatsen, waarvan het Brusselse aandeel wordt geschat op 40 procent (Bron: Citydev, 2015).

AMBITIES VAN CITYDEV

Citydev heeft de volgende ambities voor de zone:

- SABCA laten uitbreiden op een gedeelte van het terrein van de oude Albert I-kazerne (zone 1);
- de verdichting van de bedrijfsruimte op Da Vinci mogelijk maken (zone 2 en 3);
- het bedrijvenpark uitbreiden (zone 5 en 6).

OGSO

De ontwikkeling van de OGSO's (zie planologie) in het BHG in de wijk Industrie-NAVO en binnen de site van Defensie moet bijzondere aandacht¹ krijgen, waarbij er onderzoek moet gedaan worden naar de goede inrichting en de bestemming (welke bedrijven? welke dichtheid? ...).

KNELPUNTEN

- Site die dateert van 1975 en begint verouderd te raken;
- Grote, onderbezette percelen;
- Erg lage dichtheid (vloeropp./grondopp.);
- Geen BBP --> GSI-bestemmingen laten geen b2b² toe; mobiliteit en herinrichting van de parkeergelegenheden;
- Te weinig groen.
-

STERKE PUNTEN

- Multimodale bereikbaarheid;
- Nabijheid van de NAVO en Brussels airport.

Bron: Citydev, 2016.

WERKNEMERS IN DE TOP

De belangrijkste entiteiten die arbeidsplaatsen bieden in de perimeter van het BBP Da Vinci en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren in 2016:

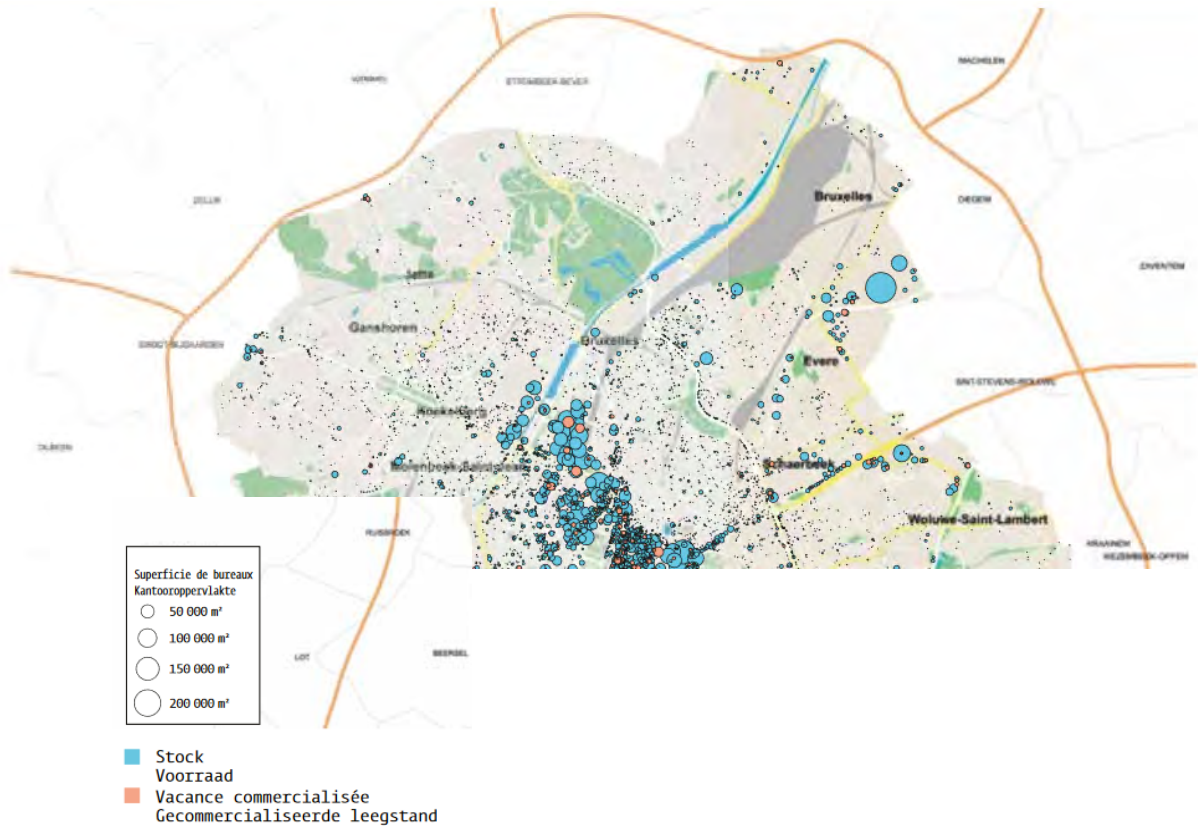
- Defensie: 3.724 werknemers in verschillende gebouwen (administratie, logistiek, horeca, ...), waarvan 3.544 arbeidsplaatsen in administratieve gebouwen;
- De NAVO: ongeveer 4.000 werknemers;
- Het bedrijvenpark Da Vinci: 7.232 werknemers (+654 werknemers bij SABCA);
- De bedrijven in Zaventem en Machelen: ongeveer 13.600 en 30.000 werknemers met bovendien 3 bedrijven met meer dan 1.000 werknemers.

De meeste werknemers in Da Vinci (31 procent) komen uit Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (26,2 procent) en 43 procent uit de rest van het land (bron: BBP Da Vinci). Zaventem en Machelen ontvangen elke dag een groot aantal Brusselse pendelaars (internationale luchthaven, werkgelegenheidsgebieden in het Vlaams Gewest, ...).

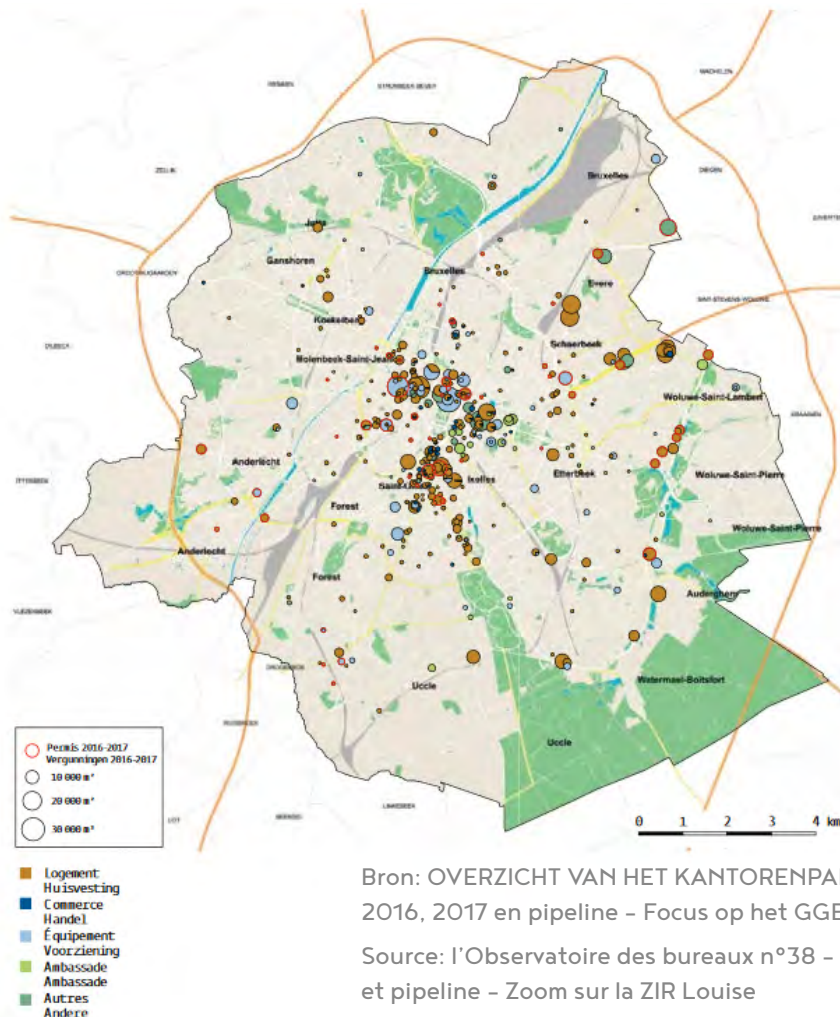
¹ Aangezien citydev haar bedrijvenzone Da vinci wil uitbreiden.

² Citydev wenste, in het kader van de uitwerking van het BBP, eveneens BTOB activiteiten te ontvangen om haar site te densifiëren.

CARTE 1 Stock et vacance commercialisée
KAART 1 Voorraad en gecommmercialiseerde leegstand



CARTE 5 Conversions de bureaux (>500m²), autorisées entre 1997 et 2017, par type de destination
KAART 5 Reconversies van kantooroppervlakte (>500m²), toegestaan van 1997 tot en met 2017, per type bestemming



Bron: OVERZICHT VAN HET KANTORENPARK , Stand van zaken 2016, 2017 en pipeline – Focus op het GGB Louiza

Source: l'Observatoire des bureaux n°38 – État des lieux 2016, 2017 et pipeline – Zoom sur la ZIR Louise

OVERZICHT VAN HET KANTORENPARK EN LEEGSTAND

Op 611.900 m² kantoorruimte (waaronder de NAVO en Eurocontrol, die in goed zijn voor 280.000 m²) bedraagt het leegstandpercentage in het POT 7,8% tegenover een leegstandpercentage van 7,5% voor het Gewest als geheel. De voornaamste redenen van de leegstand (die nu deels is aangepakt) is voornamelijk het gevolg van de ouderdom van deze gebouwen, gebouwd in de jaren 70-80, en de onaangepastheid van de gebouwen aan de huidige vraag (te groot, niet flexibel genoeg).

Hoewel dit percentage bevredigend is, moet rekening worden gehouden met de volgende elementen, die de bevinding nuanceren en tekenen zijn van een relatief weinig dynamische kantorenmarkt.

- **Er is een grote verbouwingsbeweging/reconversie van kantoorgebouwen aan de gang.** Veel verbouwingen zijn al uitgevoerd, hebben een bouwvergunning (112.037 m² voor deze twee categorieën) of zijn nog in behandeling en hebben dus nog geen bouwvergunning (53.471 m²). 166.000 m² op een totaal van 778.000 m² is of wordt dus verbouwd, d.w.z. 21% van de kantoorvoorraad. Deze verbouwingen hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de daling van het leegstandpercentage. Dat geldt vooral voor de Kolonel Bourgstraat, waar voor de eerste belangrijke verbouwing al in 2010 een bouwvergunning werd afgeleverd. De aanvragen voor bouwvergunningen zijn in 2018 en 2019 versneld.

De verbouwingen/verbouwprojecten betreffen de volgende bestemmingen:

- Woningen: Kolonel Bourgstraat, Genèvestraat, Jules Bordetlaan, Henri Matisselaan (- 119.000 m² kantoorruimte)
- Twee woonzorgcentra: Kolonel Bourgstraat (- 17.600 m² kantoorruimte)
- Drie scholen: Metrologielaan, Waterranonkelstraat (- 13.000 m² kantoorruimte)
- Voorzieningen (noordelijke politiezone, OCMW van Evere, toekomstige regionale school voor veiligheidsberoepen, kinderdagverblijven)
- Handelszaken (retailparkproject op de hoek van Leuven/Gemeenschappen)

- **De planologische kantormogelijkheden die voorzien waren door de BBP's, zijn nooit benut geweest,** met name in de wijk Astrid (zie hieronder, Genèvestraat) of de Olympiadelaan. Daar neemt de publieke openluchtparkeerplaats veel ruimte in beslag, daar waar het BBP 720 'Sportplein' onder andere kantoren toelaat.

- **Vergunningen voor kantoren en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen werden niet benut,** bijvoorbeeld:

- o Millenniumpark Haachtsteenweg 1805: slechts één van de zes geplande kantoorgebouwen is gebouwd, waardoor 53.000 m² kantoorruimte werd opgegeven (2010)

- o B-House Jacques GeorGINlaan: alleen het woongedeelte (6 gebouwen) werd voltooid, maar niet het gebouw van 3600m² waarin de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen moesten worden ondergebracht.

- o Nooit gebruikte nieuw gebouwde oppervlakten (2018) bestemd voor activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen, vormen reeds het voorwerp van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een sportzaal (Basic Fit). Het gaat hier om het gelijkvloers van een van de residentiële gebouwen van het hierboven vermelde B-House-project (2200 m²)

- o De Genèvestraat, waar een vergunning voor 25.000 m² kantoorruimte (verleend in 2008, in overeenstemming met het BBP dat op de terreinen van toepassing was) niet werd benut. Uiteindelijk werden er woongebouwen gebouwd (Genève Park, tussen 2011 en 2015, 350 woningen).

CARTE 3 Quartiers de bureaux en Région de Bruxelles-Capitale
KAART 3 Kantoorwijken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

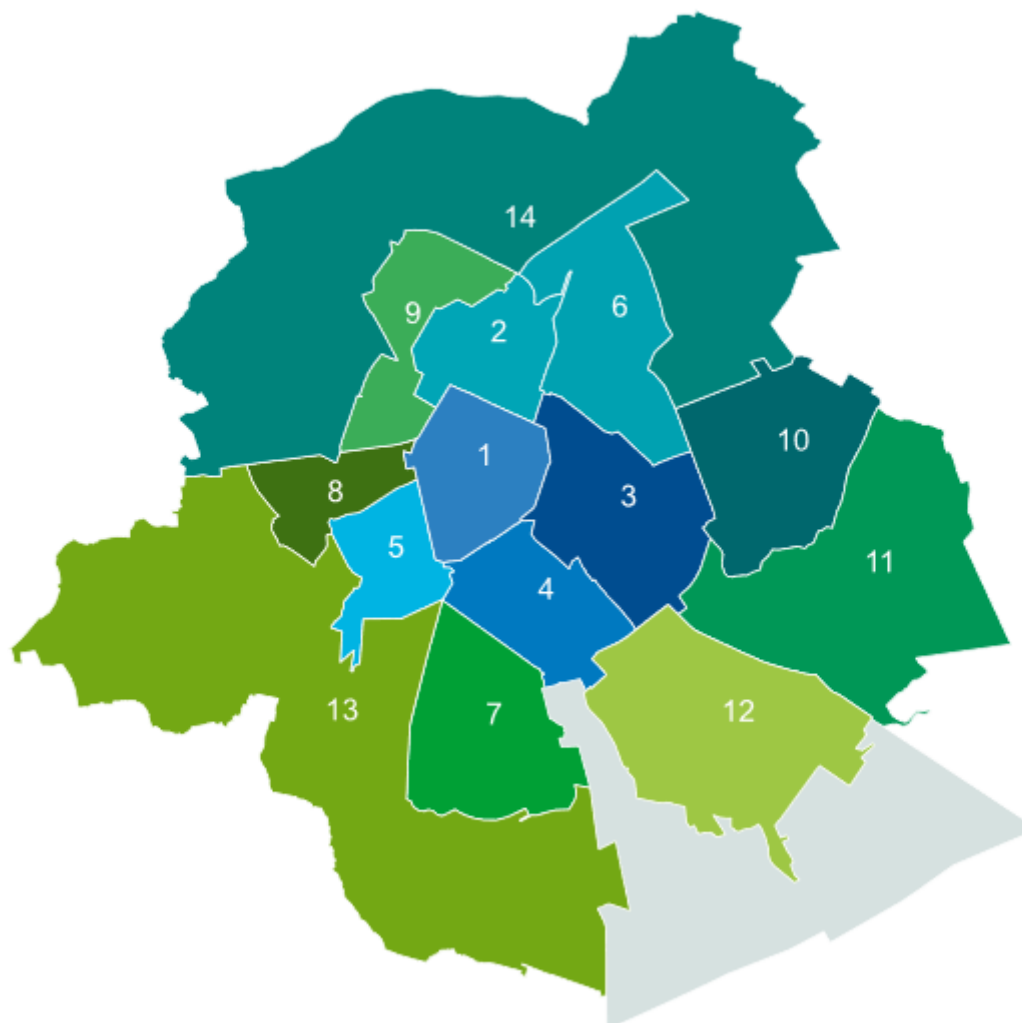


TABLEAU 1 Évolution du stock par quartier
TABEL 1 Evolutie van de voorraad per wijk

| | Observatoire des Bureaux Overzicht van het Kantorenpark 37 | Observatoire des Bureaux Overzicht van het Kantoorenpark 38 | Évolution Evolutie |
|---------------------------------------|--|---|------------------------------|
| 1. Centre / Centrum | 2.549.094 | 2.426.201 | -122.893 |
| 2. Quartier Nord / Noordwijk | 1.730.969 | 1.732.833 | 1.864 |
| 3. Quartier Européen / Europese wijk | 3.442.159 | 3.425.693 | -16.466 |
| 4. Quartier Louise / Louizawijk | 998.423 | 908.445 | -89.978 |
| 5. Quartier Midi / Zuidwijk | 547.137 | 556.640 | 9.503 |
| 6. 1e Couronne NE / 1e Kroon NO | 310.878 | 307.571 | -3.307 |
| 7. 1e Couronne Sud / 1e Kroon Zuid | 185.518 | 187.739 | 2.221 |
| 8. 1e Couronne SO / 1e Kroon ZW | 81.560 | 81.443 | -117 |
| 9. 1e Couronne NO / 1e Kroon NW | 168.778 | 167.092 | -1.686 |
| 10. 2e Couronne Est / 2e Kroon Oost | 689.188 | 641.817 | -47.371 |
| 11. 2e Couronne SE / 2e Kroon ZO | 118.984 | 108.501 | -10.483 |
| 12. 2e Couronne Sud / 2e Kroon Zuid | 639.760 | 630.162 | -9.598 |
| 13. 2e Couronne SO / 2e Kroon ZW | 473.831 | 472.627 | -1.204 |
| 14. 2e Couronne Nord / 2e Kroon Noord | 822.013 | 1.022.399 | 200.386 |
| | 12.758.292 m² | 12.669.163 m² | -89.129 m² |
| CBD (Central Business District) | 9.267.782 | 9.049.812 | -217.970 |
| Décentralisé / Gedecentraliseerd | 3.490.510 | 3.619.351 | 128.841 |

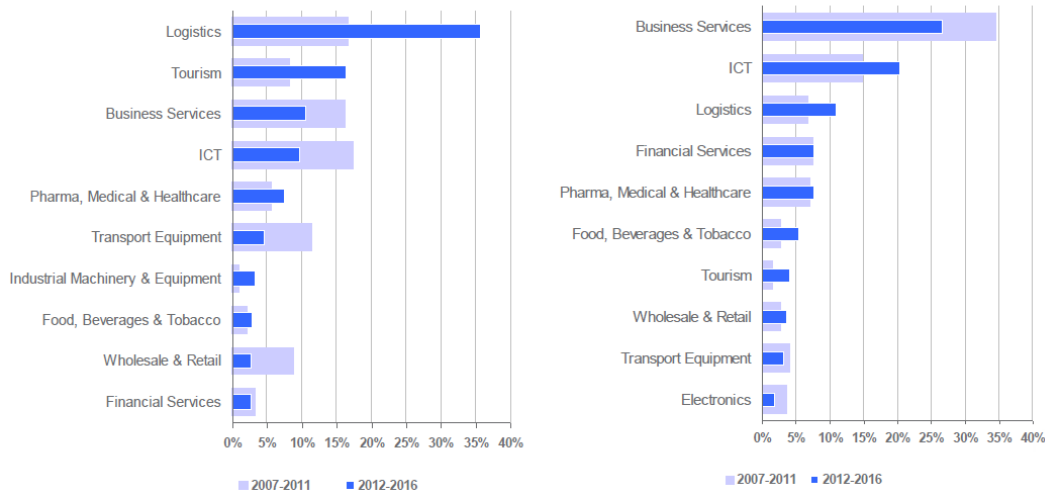
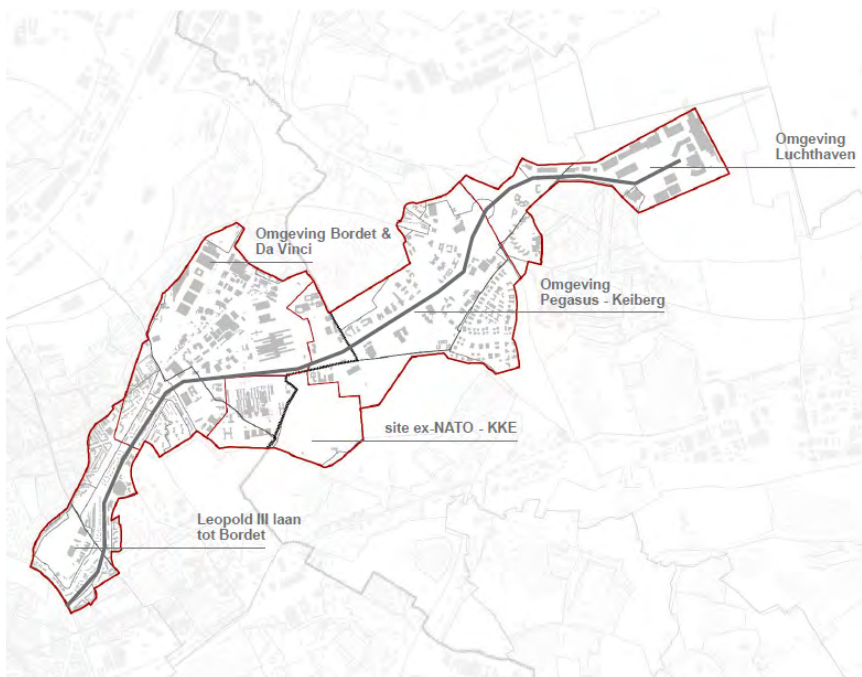
- **De 3 gebouwen (45.000 m²) die de Europese Commissie in de Genèvestraat in gebruik heeft, zijn verouderd** (gebouwd in 1976, 1990 en 1992). Hun gebruik door de Commissie dateert van de verhuis tijdens de renovatiewerken van het Berlaymontgebouw. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de Commissie de gebouwen zal blijven gebruiken wanneer de huurcontracten aflopen; zie Expertise 12-12-2017: «De kantoorgebouwen in de Genèvestraat en de Beaulieuilaan zullen op middellange termijn door de Europese Commissie worden ontruimd.» Een iets diepgaander onderzoek toont dat aan:
 - o Huisnummer 6-8 eigendom is van de Europese Commissie, Leopold III-kantoor, dat in 2006 een vruchtgebruikovereenkomst voor 15 jaar heeft gesloten (= loopt af in 2021).
 - o Huisnummer 12 eigendom is van Cofnimmo, waarvan het vruchtgebruik ten gunste van de Europese Commissie tussen 2020 en april 2022 zal ophouden.
 - o Huisnummer 1-5-3 eigendom is van AG Real Estate.

- **De bouwprojecten zijn (nog altijd) niet uitgevoerd**, net zoals het WOW-project van Banimmo (17.000 m² te bouwen kantoorruimte) op een van de percelen die na de sloop van de Honeywell-gebouwen aan de Baselstraat leeg bleven staan.

- **Cofnimmo zet zijn strategie van heroriëntatie van zijn activa in het CBD voort**. Zo heeft de vennootschap onlangs Genèvestraat 175 (dat gedeeltelijk leegstaat) verkocht, alsook Kolonel Bourgstraat 105 in Schaarbeek, waar momenteel een woonproject wordt ontwikkeld. Deze heroriëntatie getuigt van het verlies aan belangstelling voor de wijk in termen van kantoorruimte.

- **De leegstand qua kantoorvastgoed is niet nieuw in dit deel van de stad**. Het GemOP van Evere meldde in 1998, ruim voor het begin van de verbouwing van de gebouwen in het gebied, een leegstandpercentage van 15%.

- **Er werd geen enkele nieuwbouw van kantoorgebouwen geregistreerd in de perimeter**, met uitzondering van de kantoren van de vennootschap Endress Hauser in de Carlistraat (2511 m², 2018).



Buitenlandse investeringen in de Brusselse metropolitane regio (lokale definitie), aandeel in jobcreatie en aantal project per sector (top 10; 2007-2011 ; 2012-2016)

BRON:

| Sector | Activity | Investerings-volume | Regionaal marktaandeel | Trend | Job value | Match met lokaal aanbod | Sector-prioriteit |
|-----------------------------|--------------------------|---------------------|------------------------|-------|-----------|-------------------------|-------------------|
| ICT | Sales & Service office | ● | ● | → | ● | ● | 4.3 |
| Banking | Sales & Service office | ● | ● | → | ● | ● | 4.1 |
| Consultancy | Sales & Service office | ● | ● | → | ● | ● | 4.0 |
| Pharmaceuticals | (Advanced) Manufacturing | ● | ● | → | ● | ● | 3.9 |
| Software & Web | Sales & Service office | ● | ● | → | ● | ● | 3.8 |
| Land Transport | Transport & Distribution | ● | ● | → | ● | ● | 3.8 |
| Wholesale & Retail | Sales & Service office | ● | ● | → | ● | ● | 3.6 |
| Hotel | Hotel | ● | ● | → | ○ | ● | 3.5 |
| Architectural & Engineering | Sales & Service office | ○ | ● | → | ● | ● | 3.5 |
| Legal | Sales & Service office | ○ | ● | → | ● | ● | 3.4 |
| Insurance & Pension | Sales & Service office | ○ | ● | → | ● | ● | 3.3 |
| Medical Devices | R&D center | ○ | ● | → | ● | ● | 3.3 |
| Advertising | Sales & Service office | ○ | ● | → | ● | ● | 3.3 |
| Logistics | Transport & Distribution | ○ | ● | → | ● | ● | 3.3 |
| HQ | Headquarters | ● | ○ | → | ○ | ● | 3.3 |
| Air Transport | Transport & Distribution | ○ | ● | → | ● | ● | 3.2 |
| SSC | Shared Services Center | ● | ○ | → | ○ | ● | 3.2 |
| Wholesale & Retail | Transport & Distribution | ● | ○ | → | ● | ● | 3.1 |
| Pharmaceuticals | R&D center | ○ | ● | → | ● | ● | 3.1 |
| Automotive | (Advanced) Manufacturing | ● | ○ | → | ○ | ● | 3.0 |
| Data Center | Data Center | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.9 |
| Software & Web | R&D center | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.8 |
| Medical Devices | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.7 |
| Chemicals | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.7 |
| Food | (Advanced) Manufacturing | ● | ○ | → | ● | ● | 2.6 |
| Real Estate | Sales & Service office | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.6 |
| Security & Fund | Sales & Service office | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.6 |
| Metals | (Advanced) Manufacturing | ● | ○ | → | ○ | ● | 2.6 |
| Industrial Machinery | (Advanced) Manufacturing | ● | ○ | → | ● | ● | 2.4 |
| Communication Equipment | R&D center | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.2 |
| Aerospace | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ○ | ● | 2.2 |
| Accounting | Sales & Service office | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.1 |
| Automotive | R&D center | ○ | ○ | → | ○ | ● | 2.0 |
| Plastic | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.0 |
| Electrical Equipment | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ● | ● | 2.0 |
| Minerals | (Advanced) Manufacturing | ○ | ○ | → | ● | ● | 1.8 |
| Electronic Components | R&D center | ○ | ○ | → | ○ | ● | 1.8 |
| Aerospace | R&D center | ○ | ○ | → | ○ | ● | 1.4 |

Laag/klein ○ → ● Hoog/groot Hoog ■ ■ Laag

ONDERZOEK NAAR EEN PROGRAMMATORISCHE EN ECONOMISCHE STRATEGIE VOOR DE PERIMETER LEOPOLD IIIA201 VAN JOSAPHAT TOT DE LUCHTHAVEN

Deze studie vond plaats in opdracht van het Vlaams en Brussels gewest en heeft een perimeter gaande van Josaphat tot Brussels Airport. Het gebied werd onderverdeeld in verschillende deelgebieden op basis van zijn specifieke kenmerken.

Doel van deze studie was een goed inzicht op te bouwen in zowel de vraagzijde (met name de structuur en trends in binnen- en buitenlandse investeringsstromen en de locatievereisten die de investeerders stellen), als in de aanbodzijde (met name de eigen competenties m.b.t het aantrekken en ontwikkelen van nieuwe activiteiten). Daarnaast was het van belang om op basis van dit inzicht, beleidskeuzes en strategische interventies voor te stellen en te onderbouwen, ruimtelijke strategieën uit te werken, doelgroepen te bepalen ten einde economische troeven van elke deelgebied op de juiste manier te kunnen commercialiseren.

ANALYSE VAN DE MARKTVRAAG

Voor de analyse van de marktvraag wordt beroep gedaan op de IBM - Global Location Trends (GLT) database. Deze database registreert de aankondigingen van nieuwe buitenlandse investeringsprojecten wereldwijd en bevat op dit moment ongeveer 200.000 projecten. Het doel van de database is om de locatiekeuzes van bedrijven over heel de wereld op

permanente basis te volgen. De relevante onderzoeksregio voor de onderzoeksperimeter is West Europa.

Wanneer er gekeken wordt naar de sectorale compositie van buitenlandse investeringen in de Brusselse metropolitane regio, valt de sterke groei in logistiek en toerisme op. Daarnaast groeide het aantal projecten in ICT maar werden deze tegelijkertijd kleiner in omvang. Bovendien blijven zakelijke en financiële dienstverlening belangrijke sectoren. Tot slot zijn pharma, voeding en transportmiddelen niet onbelangrijk vanuit investeringsoogpunt.

LOCATIEFACTOREN EN GECOMBINEERDE ANALYSE

Daarnaast werd voor elk deelgebied van de studieperimeter en voor elke sector nagegaan welke locatiefactoren belangrijk zijn; op basis hiervan werden de sectoren aan de deelgebieden getoetst en gekoppeld en op hun compatibiliteit getest.

De gecombineerde analyse laat toe om een rangschikking uit te voeren op basis van de gewogen scores voor elke factor.

□ Dit overzicht voorziet in een analytische onderbouwing voor de prioritaire economische doelgroepen voor de operationele perimeter op basis van een confrontatie tussen enerzijds het regionale economische weefsel en anderzijds de investeringsopportuniteit in West-Europa.

□ Samenvattend leert deze analyse dat de volgende doelgroepen prioritair zijn voor de verdere ontwikkeling van de operationele perimeter:

- ICT / software dienstverlening en O&O,
- Zakelijke en financiële dienstverlening, met name in consulting, banking, engineering, legal en advertising,
- Hoofdkantoren,
- Transport & logistiek
- Hotels en Retail
- Hoogwaardige productie en O&O met name in pharma, medical devices, automotive

In onderstaande tabel is middels een relatieve weging voor ieder van deze sector-activiteiten een prioritering aangebracht voor de eerder vastgestelde vestigingsplaatsfactoren.

| Sector-activiteit combinatie | Factor 1 Bereikbaarheid OV | Factor 2 Bereikbaarheid Weg | Factor 3 Bereikbaarheid Fiets | Factor 4 Activiteiten & Functie- menging | Factor 5 Stedelijkheid | Factor 6 Uitstraling | Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|---|
| (Europees) distributiecentrum | | | | | | | |
| Hoogwaardige automotive productie en O&O | | | | | | | |
| Software / ICT dienstverlening en O&O | | | | | | | |
| Hoofdkantoor | | | | | | | |
| Financiële en zakelijke dienstverlening | | | | | | | |
| Hoogwaardige pharma productie en O&O | | | | | | | |

* lage prioriteit ○ ● ● ● ● hoge prioriteit

Het is van belang op te merken dat deze tabel een gemiddelde weging weergeeft en dat deze prioritering bijgevolg niet absoluut is. Binnen elk van de sector-activiteit combinaties kan er een nog steeds een diversiteit aan vereisten voorkomen. Ter illustratie, binnen ICT zijn er verschillen denkbaar m.b.t. het belang van stedelijkheid, functiemenging en OV bereikbaarheid waarbij met name meer kleinschalige entiteiten met een creatieve insteek en een recruitersfocus op pasafgestudeerden deze factoren een groter belang zullen toekennen.

| Segment – HUIDIGE SITUATIE | Factor 1 Bereikbaarheid OV | Factor 2 Bereikbaarheid Weg | Factor 3 Bereikbaarheid Fiets | Factor 4 Activiteiten & Functie- menging | Factor 5 Stedelijkheid | Factor 6 Uitstraling | Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden |
|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|---|
| Leopold III laan tot Bordet | | | | | | | |
| Omgeving Bordet & da Vinci | | | | | | | |
| Site ex-NATO - KKE | | | | | | | |
| Omgeving Pegasus - Keiberg | | | | | | | |
| Omgeving Luchthaven | | | | | | | |

* lage prioriteit ○ ● ● ● ● hoge prioriteit

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de hierboven beschreven segmenten in de beoogde situatie en hun scores op alle eerder vastgestelde vestigingsplaatsfactoren.

| Segment – BEOOGDE SITUATIE | Factor 1 Bereikbaarheid OV | Factor 2 Bereikbaarheid Weg | Factor 3 Bereikbaarheid Fiets | Factor 4 Activiteiten & Functie- menging | Factor 5 Stedelijkheid | Factor 6 Uitstraling | Factor 7 Vastgoed & ontwikkelings- mogelijkheden |
|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|---|
| Leopold III laan tot Bordet | | | | | | | |
| Omgeving Bordet & da Vinci | | | | | | | |
| Site ex-NATO - KKE | | | | | | | |
| Omgeving Pegasus - Keiberg | | | | | | | |
| Omgeving Luchthaven | | | | | | | |

* lage prioriteit ○ ● ● ● ● hoge prioriteit

Om te achterhalen in welke mate en op welke locatie de meest kansrijke sector activiteiten uit de metropolitane analyse, ook daadwerkelijk kansrijk zijn binnen de operationele perimeter is een ruimtelijk economische analyse van de perimeter nodig. Dit gebeurt aan de hand van de volgende processtappen:

1. Bepaling vestigingsplaatsfactoren;
2. Prioritering vestigingsplaatsfactoren op basis van sector activiteit;
3. Analyse bestaande situatie operationele perimeter, op basis van vestigingsvoorkeuren;
4. Analyse plannen voor operationele perimeter;
5. Analyse per segment op basis van vestigingsplaatsfactoren;
6. Match tussen sector activiteiten en segmenten op basis van vestigingsplaatsfactoren.

In de omgeving Pegasus en Keiberg lopen er momenteel een aantal (her)ontwikkelingstrajecten. Het gebied (met uitzondering van Keiberg) blijft ook succesvol op de kantorenmarkt. Door de herontwikkelingen kunnen nieuwe functies worden ingebracht, verbetert de doorwaardbaarheid en wordt er meer aansluiting gevonden met de omgeving Keiberg kan een rol spelen in de vestiging van logistiek distributie (bv EDC). Aandachtspunten zijn de toegankelijkheid van de (OV haltes, de mogelijkheden om een duurzame modal shift te bewerkstelligen (verminderde autoafhankelijkheid) en de uitstraling van de Europese Boulevard als geheel.

De omgeving Luchthaven kan zijn positie versterken door de uitvoering van de acties binnen de strategische visie 2040 ook op het vlak van economische activiteiten. De goede OV bereikbaarheid is een sterkte. Aandachtspunten zijn de fietsbereikbaarheid, en het vinden van de juiste balans in ontwikkelingsmogelijkheden tussen de luchthaven en de andere segmenten.

STRATEGISCHE AANBEVELINGEN

Het segment Leopold- III laan tot Bordet kan de stedelijkheid, eigen aan het gebied, ten volle uitspelen. Bedrijven kunnen gebruik maken van de in Evere aanwezige voorzieningen. De troeven van het gebied worden versterkt door de geplande ingrepen (bv bij het openbaar vervoer). Aandachtspunten zijn de aansluiting van de Josaphat site bij de Leopold III-laan, en het garanderen van de integratie van bedrijvigheid op de Josaphat site (bedrijvigheid niet 'wegduwen'). Hoofdkantoren en financiële zakelijke dienstverlening zijn de doelgroepen die het beste aansluiten bij de kenmerken van het segment.

De omgeving Bordet Da Vinci kan ten volle inspelen op de ontwikkeling van Bordet tot multimodaal knooppunt. Er dient wel voldoende aandacht te gaan naar het in evenwicht brengen van de knoop - en plaatswaarde van Bordet. Indien men hierin slaagt is het gebied geschikt om doelgroepen aan te trekken die de goede OV bereikbaarheid waarderen (bv hoofdkantoren, financiële en zakelijke dienstverlening, software ICT dienstverlening en O&O).

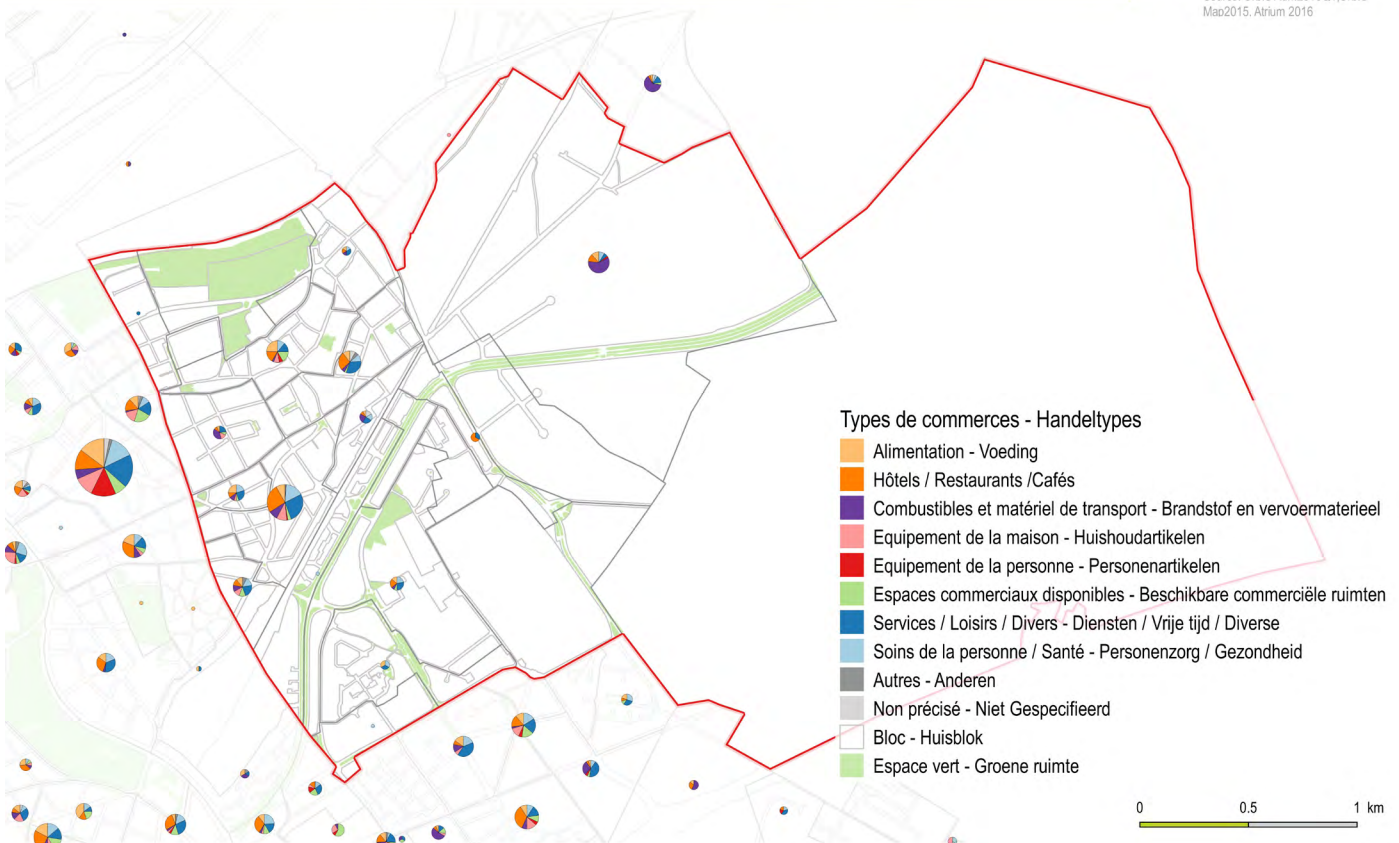
De herontwikkeling van Da Vinci als dichter en meer gemengd stedelijk weefsel is een kritische randvoorwaarde voor de slaagkansen van de noordwesthoek van de site ex-NATO-KKE als stedelijk gebied.

De site ex-NATO-KKE heeft een groot potentieel om verschillende functies te herbergen van een stedelijke mix in het noordwesten, hoofdkantoren langs de Leopold III laan, een Defensie hoofdkwartier met gereduceerde footprint dat faciliteiten (bv sport) deelt met de nieuwe stadswijk, tot een bijkomend grootschalig programma en bedrijvigheid in een campus model (bv software ICT dienstverlening en O&O, hoogwaardige pharma productie en O&O). De landschappelijke oost-westas doorheen de site draagt bij tot de uitstraling. Aandacht dient wel te gaan naar de bereikbaarheid met het OV (en de ontsluiting voor vrachtverkeer). Het lange -en voor potentiële investeerders-onzekere herontwikkelingstraject vormt het grootste risico voor de site.



STRUCTURE COMMERCIALE - COMMERCIELE STRUCTUUR

ADT AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ASBL
ATO . brussels 
 Source: UrbIS Adm2016Q1, UrbIS
 Map2015, Atrium 2016



DECATHLON

< foto ATO, 2015

* Decathlon

Dit project ligt ter hoogte van de Da Vinci-site (noord) van Citydev, op een terrein van 3 ha, dat verspreid is over de gemeenten Evere en Haren. Voor de realisatie van het Decathlonproject heeft Citydev ingestemd met een verlenging van de erfpacht aan ING Real Estate tot 31 december 2044.

Naast Decathlon, de belangrijkste huurder, komen er ook andere huurders op de site: restaurants, cafés en een fitnessruimte. De site is omgeven door een speel- en sportterrein.

De winkel van Decathlon opende in januari 2014 en heeft in eerste instantie een verkoopoppervlakte van 9.000 m², waarmee dit het grootste Decathlonmagazijn van België is. Later is uitbreiding naar 11.000 m² mogelijk.

Op termijn zullen er 200 mensen werken, evenals 60 mensen die verbonden zijn aan het hoofdkantoor van Decathlon België.

De winkel heeft ook een crèche op een oppervlakte van 478 m², een totaal van 878 parkeerplaatsen (579 overdekt en 299 in de open lucht) en 16 overdekte plaatsen voor motoren.

COMMERCIËLE ACTIVITEITEN

HANDELSZAKEN

- Op de Da Vinci-site (Citydev)

Ter hoogte van Bordet is een aantal jaren geleden een winkel van Decathlon geopend. Deze winkel heeft een belangrijke aantrekkingskracht.

Op de Da Vinci-site zijn weinig handelszaken aanwezig. Ze vertegenwoordigen slechts 1 procent van de bovengrondse bebouwde oppervlakte en 3 procent van de grondinname (BBP Da Vinci). De handelszaken liggen vooral aan de Haachtsesteenweg.

Aan de J. Bordetlaan bevindt zich een winkelcentrum van Louis Delhaize en in Evere een Aldi en Colruyt. Naast deze twee supermarkten zien we ook vier horeca-etablisementen.

- op de NAVO-site

Op de NAVO-site zijn er ook meerdere handelszaken en horecagelegenheden: restaurant, café, receptiezaal, bar-bowling, superette, kapsalon, reisbureau, dagbladhandel, verzekeringskantoor, vastgoedkantoor, parfumerie, opticien en schoonheidsinstituut. Deze zijn alleen toegankelijk voor het NAVO-personeel en hebben dus geen invloed op de dynamiek in de wijk en de omgeving.

- in de rest van de TOP

Het centrum van Evere heeft een handelsdynamiek op gemeentelijke schaal. Evere centrum ligt ook niet ver van het commerciële centrum Helmet in Schaarbeek. Ook de Leuvensesteenweg heeft een dynamische handel, hoewel het meest aantrekkelijke gedeelte verder weg van de site ligt, namelijk tussen het Madouplein en het Sint-Joostplein.

In de sectoren die grenzen aan de perimeter blijft het commerciële aanbod relatief laag ten opzichte van het Brusselse gemiddelde, met name in de wijken Leopold III en Haren, waar respectievelijk 2,82 en 1,75 handelszaken per 1.000 inwoners zijn, tegenover een gemiddelde van 4,28 handelszaken in het Brussels Gewest. Alleen de wijk Conscience komt dicht bij dit cijfer met een aanbod van 4,03 handelszaken per 1.000 inwoners.

COMMERCIËLE STRUCTUUR –
HANDELSTYPES

< kaart ATO

Bron: Barometer ATRIUM 2015



· in Evere

De Leuvensesteenweg is ter hoogte van de wijk Paduwa, een ander knooppunt van handelsactiviteiten.

Op woensdag vindt de wekelijkse markt plaats in de wijk Conscience. Er staan ongeveer honderd kraampjes met voeding, leerartikelen, kleding, bloemen, enz. De markt draagt bij aan de levendigheid van het lokale stadsleven. Er is ook elke vrijdag een artisanale markt op het voorplein van het kerkhof van Brussel. Dankzij het bestaande aanbod kunnen de inwoners van Evere hun dagelijkse boodschappen doen in de wijk. Voor andere aankopen moeten ze naar de winkelcentra in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daarnaast zorgt de nabijheid van de NAVO en de luchthaven voor een grote aanwezigheid van hotelactiviteiten, vooral in Evere, waar 4 hotels zijn (bron: BBP Da Vinci), zoals het Mercure Hotel en de Airport appartementen op de Jules Bordetlaan.

· in Vlaanderen

In Sint-Stevens-Woluwe zijn er weinig winkels, waardoor klanten naar het centrum van Zaventem of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest trekken.

The Shopping Outlet aan de E40, te Zaventem, is gespecialiseerd in de verkoop van kleding met 2.000 m² commerciële ruimte. Op deze plaats vinden we ook winkels voor woninginrichting (met name Ikea), waarvan het bereik het hele oosten van het Brussels Gewest omvat.

In de dorpskern van Zaventem zijn meerdere horeca-activiteiten gevestigd.

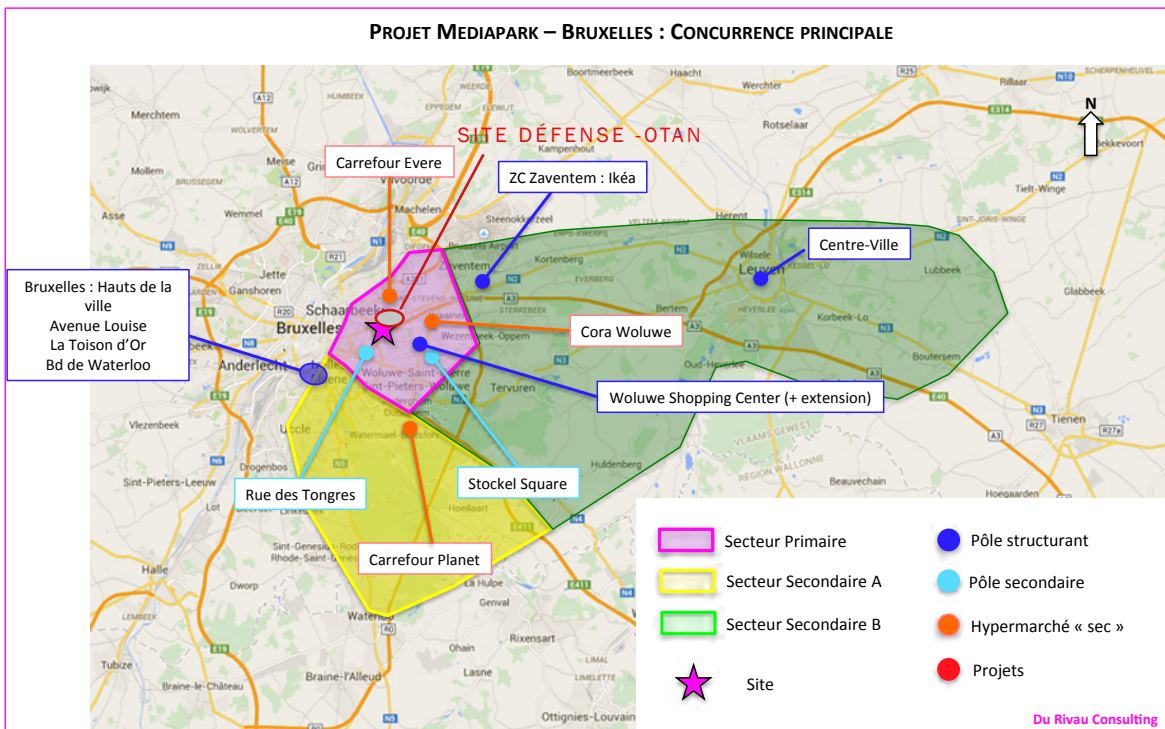
(Bron: Barometer ATRIUM, 2014 en milieueffectenrapport Decathlon)



OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"

L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

PROJET MEDIAPARK – BRUXELLES : CONCURRENCE PRINCIPALE

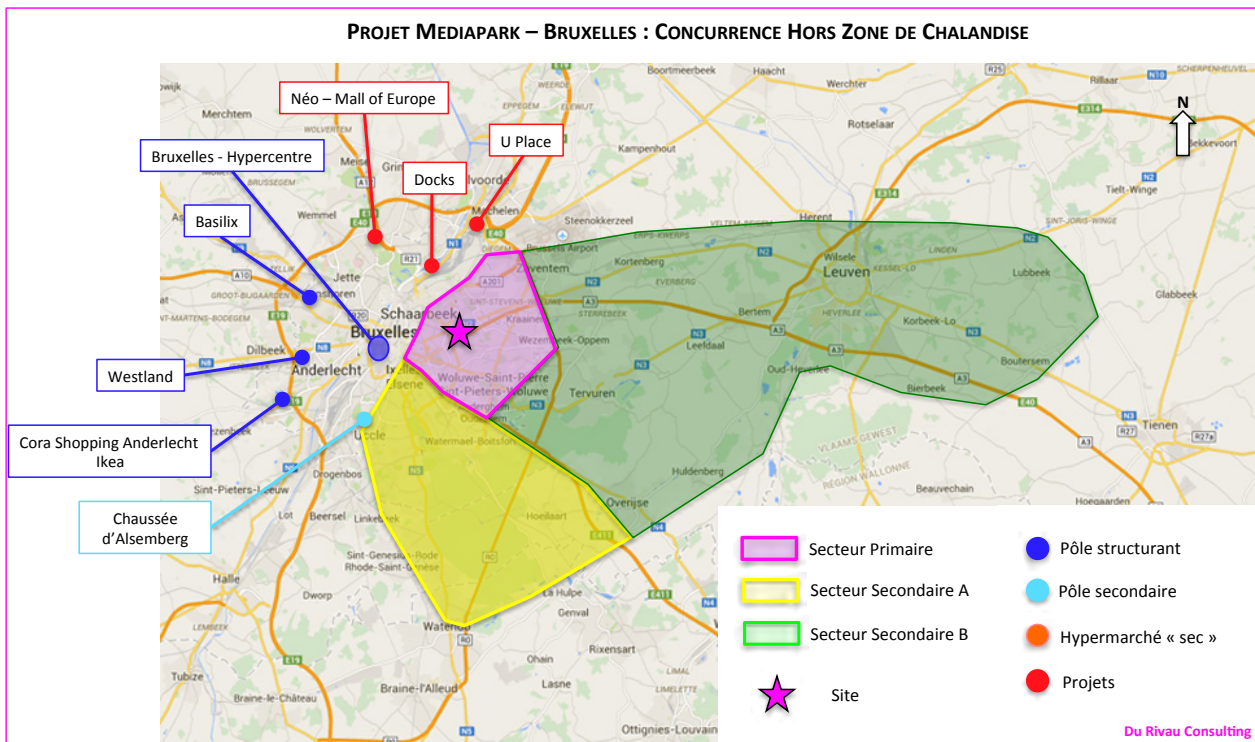


OPTION 1 : ENSEMBLE COMMERCIAL TYPE "LIFESTYLE"



L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL

PROJET MEDIAPARK – BRUXELLES : CONCURRENCE HORS ZONE DE CHALANDISE



GEEN NOOD AAN EEN NIEUW COMMERCIEEL
CENTRUM OP DE DEFENSIESITE

Volgens een studie die werd besteld in het kader van het project Mediapark in de Reyerswijk over het potentieel en de commerciële programmatie is het niet opportuun om een nieuw commercieel centrum te vestigen in dit deel van Brussel, en dit gezien het grote aanbod dat al aanwezig of gepland is.

De eerste kaart (zie links) toont het verzorgingsgebied (1) van het project Mediapark, dat zich uitstrekt naar het oosten van Brussel. Die kaart laat zien dat het commercieel aanbod voldoende is in de buurt van de TOP.

De tweede kaart toont de commerciële centra (bestaand of gepland) in het westen van het BHG en laat eveneens zien dat er meer dan voldoende aanbod is.

Gezien de beperkte afstand tussen de 2 sites (Reyers en Leopold III-Defensie-NAVO bevinden zich op slechts 4 km van elkaar) lijkt het niet nodig om een nieuw commercieel centrum te ontwikkelen aan deze kant van Brussel.

(1) Om de min of meer variabele penetratie van het commerciële project bij de inwoners van het verzorgingsgebied te meten, is dat opgedeeld in drie verschillende sectoren:

- De primaire sector beslaat een straal van 2 tot 9 km voor een gemiddelde trajecttijd van 5 tot 10 minuten in normale verkeersomstandigheden;
- De secundaire sector A correspondeert met de sector waarop het commerciële project minder impact zou moeten hebben door het nabijgelegen aanbod in de bovenstad en het Brusselse stadscentrum in het westen;
- De secundaire sector B correspondeert met de sector waarvoor het project een grotere penetratie zal hebben, vooral in het oostelijke gedeelte met een zwakker handelsapparaat (slechts één structureel centrum: het stadscentrum van Leuven).

< PROJECT MEDIAPARK –
HAALBAARHEIDSSSTUDIE VOOR HET
POTENTIEEL VAN EEN COMMERCIEEL
PROGRAMMA

Bron: Du Rivau Consulting, December 2014

VASTSTELLINGEN

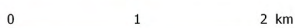
- *De economische dynamiek in de TOP is groot als gevolg van de aanwezigheid van grote industriële groepen en de strategische positie op het gewestelijk grondgebied, aan de ingang van de stad en in de buurt van Brussels Airport.*
- *Industriegebieden waar bedrijven uit zeer diverse sectoren gevestigd zijn (geen sectorale strategie).*
- *de kantorenmarkt is weinig dynamisch, toch is de leegstand sterk verminderd door reconversie van de kantoren naar andere functies.*
- *Commerciële activiteiten zijn weinig vertegenwoordigd in de TOP. Het is echter niet opportuun om een commercieel centrum te vestigen in deze perimeter omdat er al een groot aanbod is, bestaand of gepland, in het noorden van Brussel (NEO, Uplace, ...).*
- *Er wordt nog actief aan landbouw gedaan op het Woluweveld.*

08 /
M O B I L I T E I T

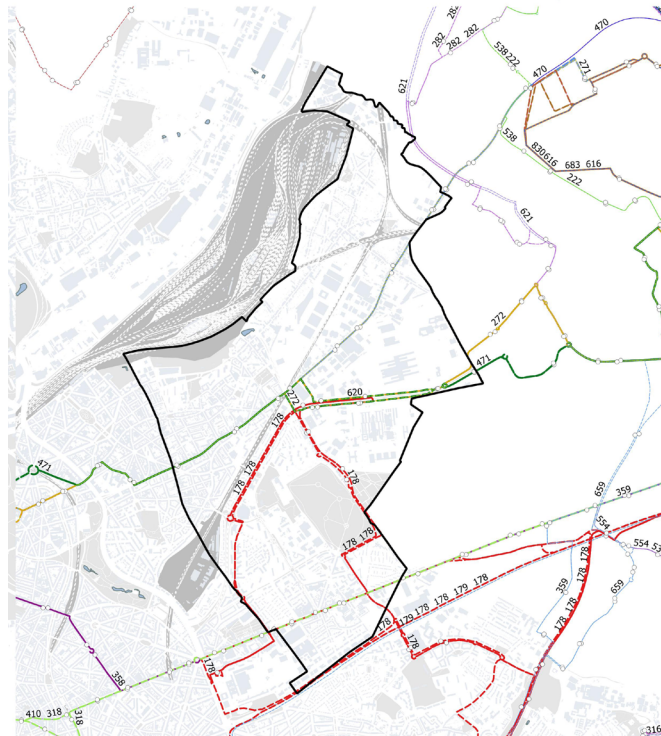
Réseau STIB dans le POT – MIVB netwerk in de TOP



Source : Bron Utb6, MIVB/STIB



Lignes de bus – De LIJN – Buslijnen



| | STIB | DE LIJN |
|--------|---|--|
| TRAM : | 2 lignes : 55 (Rogier Da Vinci), 62 (Cimetière de Jette- Eurocontrol) | |
| BUS : | 9 lignes : 12 Brussels Airport - Brussels City, 21 Brussels Airport - Luxembourg, 45 Saint-Vincent - Roodebeek, 59 Bordet Station - Hôpital Etterbeek-Ixelles, 63 Cimetière de Bruxelles - Gare Centrale, 65 Bourget - Gare Centrale, 69 Schaerbeek Gare - Jules Bordet, 80 Maes - Porte de Namur | 6 lignes : 270 Brussel – Keerbergen, 271 Brussel – Kampenhout, 272 Brussel – Zaventem, 470 Brussel – Haacht, 471 Brussel – Zaventem, 620 Anderlecht – Zaventem |



MOBILITEIT: BESTAANDE TOESTAND

OPENBAAR VERVOER

foto ATO



Verschillende openbaarvervoerverbindingen zijn aanwezig in de TOP:

MIVB/DE LIJN

De bestaande openbaarvervoerverbindingen zijn voornamelijk gesitueerd tussen de site van Defensie en Brussel-centrum en tussen de site van Defensie en Brussels Airport. Er is geen verbinding tussen de site van Defensie en de kern van Sint-Stevens-Woluwe, noch met de dorpskern van de gemeente Zaventem. Bijna alle openbaar vervoerverbindingen passeren Bordet.

De tramlijn 62 doorkruist de TOP langs de Leopold III-laan. Er maakt echter een beperkt aantal reizigers gebruik van deze lijn 62 (telling 2014 door Brussel Mobiliteit aan de halte Da Vinci: inkomend 600 reizigers/dag, uitgaand 450 reizigers/dag). Toch moet deze lijn in de toekomst een meer structurele tramlijn worden, met een verbinding naar Brussels Airport en het Noordstation (in het kader van het project BrabantNet van De Lijn).

De tramlijn 62 heeft momenteel slechts één tracé, waardoor het dus noodzakelijk is om aansluiting te zoeken met andere lijnen. De tram rijdt bovengronds en in eigen bedding; kruispunten dienen overgestoken te worden. Deze lijn functioneert minder structurelerend dan een metro.

De pool Bordet is een multimodaal knooppunt en maakt het mogelijk om toegang te hebben tot andere transportlijnen die verschillende zones ontsluiten. Een toekomstige ontsluiting met de metro Noord zal de aantrekkelijkheid van de pool doen toenemen.

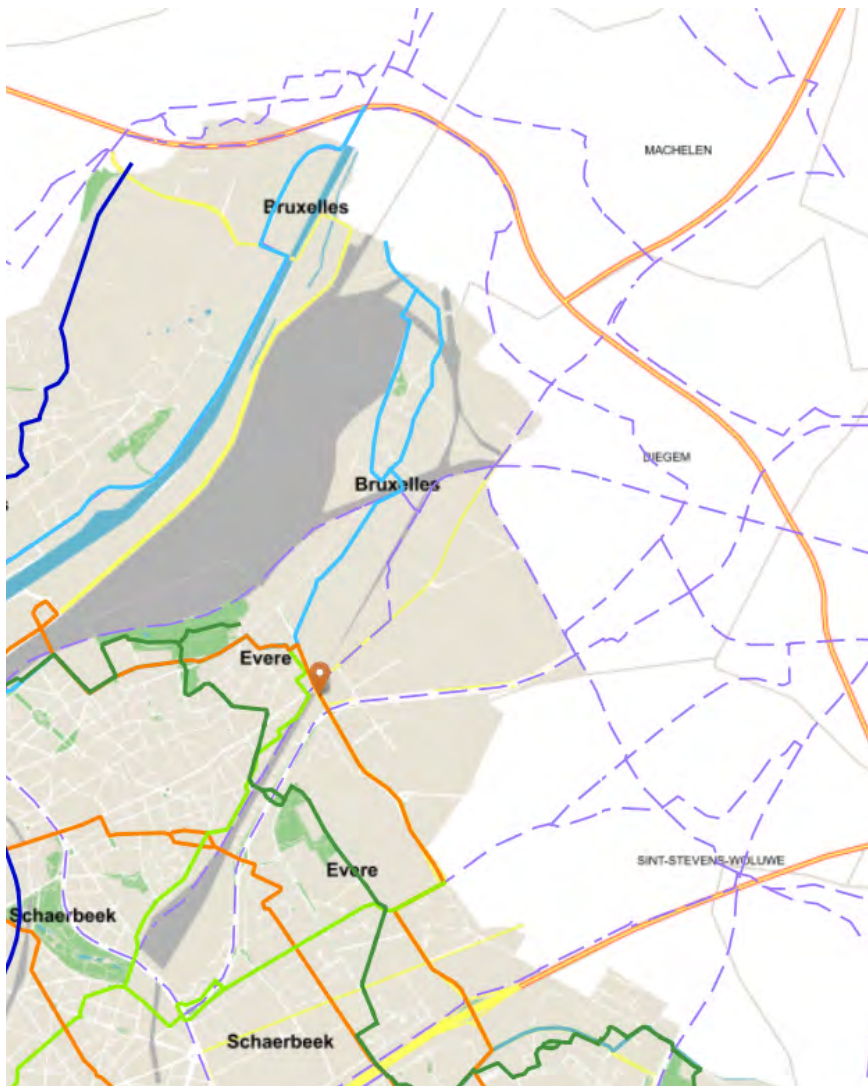
NMBS

De halte Bordet ligt op de lijn Halle-Mechelen, Mechelen-Luxemburg, Vilvoorde-Aalst. Deze lijn bedient het oosten van het Brussels Gewest en sluit in station Merode aan op lijn 1 en 5 van de metro.

In het kader van het vervoersplan voor bedrijven dat is opgesteld door het Gewest (Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit) is een reeks knelpunten geformuleerd voor het openbaar vervoer: lage frequentie, dienstverlening gericht op 9-17 uur, weinig of geen verbindingen voor bedrijven die meer in de rand liggen.

INDIENSTSTELLING DIABOLO

Het hoofddoel van het Diaboloproject is de ontsluiting van het spoorwegverkeer rond Brussels Airport door dit gedeeltelijk via Brussel te laten verlopen. Via de Diabolo is de luchthaven rechtstreeks verbonden met de spoorlijnen Mechelen/Antwerpen en Leuven/Luik. Deze ontsluiting van het station van Brussels Airport is interessant voor de gebruikers van de bedrijfsterreinen in de TOP, die zich met de bus (De Lijn en MIVB) en in de toekomst ook met de tram, gemakkelijk naar de luchthaven kunnen verplaatsen.



Groene wandeling (Fiets)

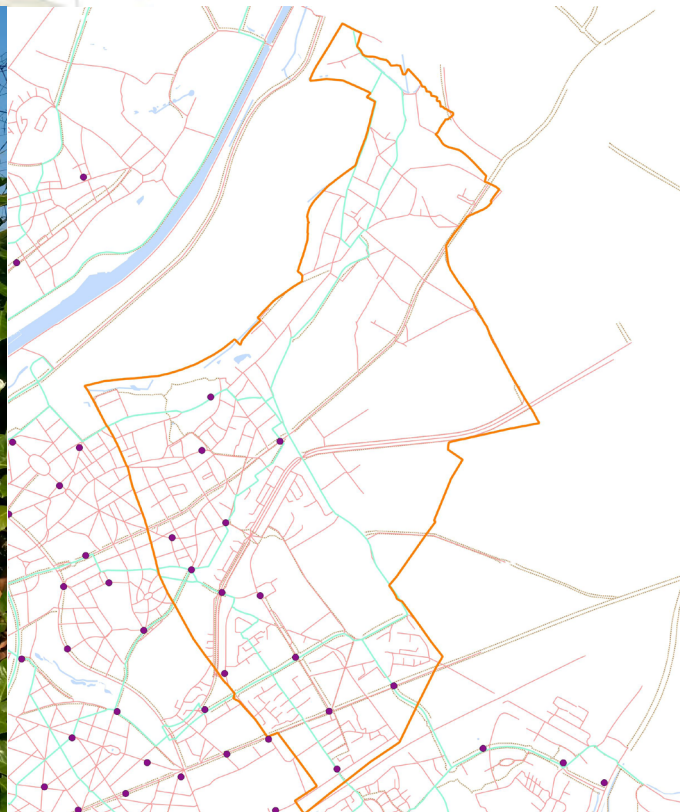
Fromenade verte (vélos) - Groene wandeling (fietsers)

GFR

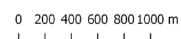
- 1 & 8
- 2 & 11
- 3 & 10
- 4 & 9
- 5, 6 & 12
- 7 & PP
- A, B & C
- MM
- SZ & CK
- G/C

FietsGEN

Route RER - GEN route



- POT_Defensie_Bordet
- villo
- réseau piéton - voetpaden
- aménagement cyclistes - fietspaden



ACTIEVE MOBILITEIT: FIETSERS EN VOETGANGERS
IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Voor wat betreft het zachte weggebruik aan Brusselse kant zijn er de volgende verbindingen en infrastructuren aanwezig:

- een Villostation bij Bordet, er zijn er geen meer naar het noorden of het oosten, maar wel ten zuiden van Bordet;
- de gewestelijke fietsroutes 1 en A, B en C;
- de groene wandeling loopt langs het kerkhof van Brussel naar het zuiden en maakt de verbinding met het Moeraske in Schaarbeek.
- 1 fietssnelweg F3 (Brussel -leuven ook gekend als HST route), die aantakkingen heeft met andere fietssnelwegen.

TRANSREGIONAAL FIETSROUTENETWERK

Door de ligging van het Woluweveld tussen Brussel en de luchthaven vormt dit een belangrijke, (potentiële) doorgangszone voor zachte mobiliteit. Daarnaast passeert er één van de drie (potentiële) fietssnelwegen tussen Leuven en Brussel, namelijk het fietspad langs de HST Lijn. Naar analogie met het GEN voor openbaar vervoer wordt er ook een fiets-GEN voorbereid door beide gewesten en de provincie.

De bovenlokale fietsroute langs de HST-lijn zou in de toekomst een rol als fietssnelweg in dit fiets-GEN kunnen vervullen. Samenwerking tussen de twee gewesten staat hier centraal. Fietsverkeer rond het Woluweveld en het Morenveld vormt om die redenen één van de actiegebieden voor verdere uitwerking van een fietsgen.

<LOKALISATIE GEWESTELIJKE
FIETSRoutes, GEWESTELIJKE
EXPRESSRoutes (GEN) EN DE GROENE
WANDELING

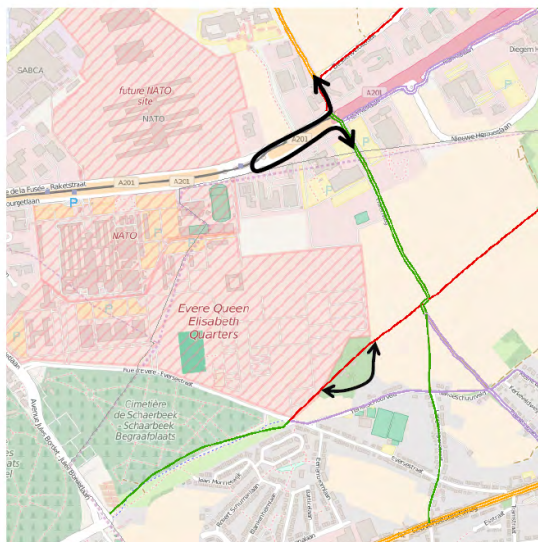
< Bron: *Mobiel Brussel, mobigis*

NETWERK VOOR FIETSERS EN
VOETGANGERS

< Bron: *BRUSSEL MOBIEL*



Huidige knelpunten aan de site



Enkele strategische actiepunten voor fiets- en voetgangersverkeer in het gebied zijn de volgende:

- Oversteek Bourgetlaan en Weg naar Sint-Stevens-Woluwe

Deze oversteek vormt een actueel knelpunt; een mogelijke oplossing vormt een fietsbrug. Door de aanleg van een trambedding op het Brussels Gewest kan een fietsbrug een belangrijk knooppunt voor zachte mobiliteit vormen.

- Oversteek RO en Zaventemse baan

De RO is een gekend knelpunt voor zachte mobiliteit. De Zaventemse baan, die aangelegd werd als fietspad sluit hier op aan. De mogelijke aanleg van een fietsbrug dient onderzocht te worden. Via deze brug zou het dan mogelijk worden om zowel langs het HST naar Brussel te fietsen vanuit het station van Zaventem als naar de Grote Markt via de Kleine Everse Weg.

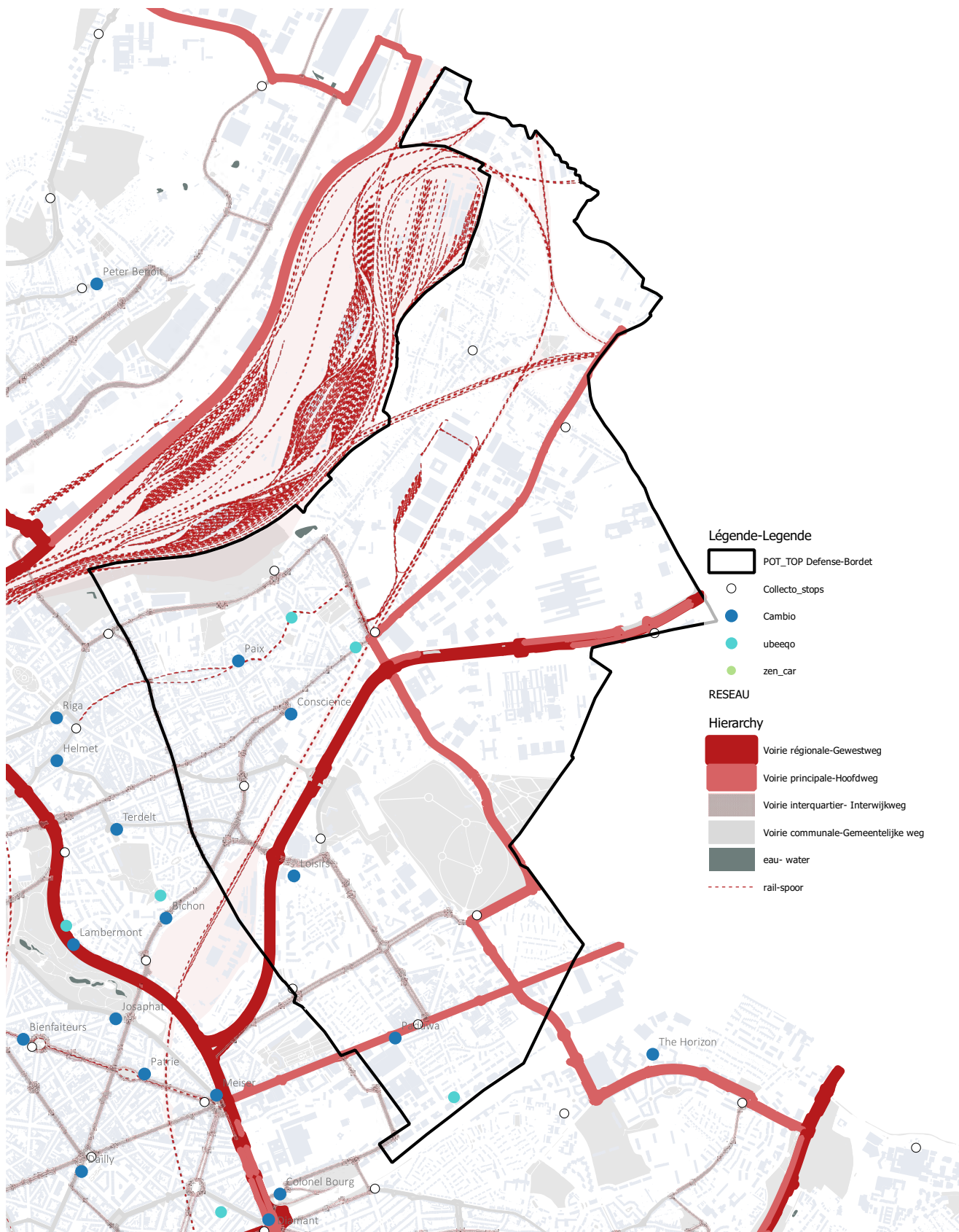
Met het ministerie van Defensie zijn afspraken gemaakt om via het OASIS-project de verdwenen Zaventemse weg terug in te schakelen voor dit fietsnetwerk.

RECREATIEVE FIETS EN WANDELROUTES IN ET VLAAMS EN BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

- fietsknooppuntennetwerk Dijleland (knooppunt 51 en 53);
- lokale fietsroutes: de vliegeniersroute;
- wandelknooppuntennetwerk Dijleland (Vlaams Gewest) en de Groene Wandeling (Brussel Gewest).

INFRASTRUCTURE ROUTIERE - HIERARCHIE DE VOIRIES

Voiture partagée & Collecto



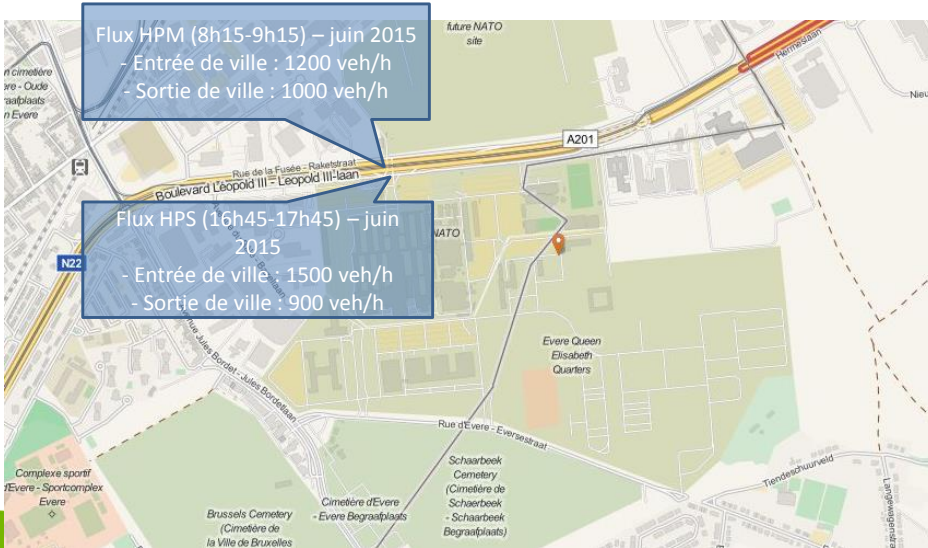
AUTOVERKEER: STATUS VAN DE WEGEN IN DE PERIMETER

De TOP wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verkeersinfrastructuur van interregionaal belang:

- de Ring, ten noordoosten van de TOP (op Vlaams Gewest);
- **hoofdwegen**, zoals de Bourgetlaan, Bordetlaan, Haachtsesteenweg en Leuvensesteenweg.
- De Leopold III-laan is een **gewestelijke weg** tot aan de NAVO site, nadien een hoofdweg. De Leopold III-laan doorkruist de hele TOP en zorgt voor de verbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.

We zien de opmerkelijke afwezigheid van een noord-zuidverbinding in de wijk Industrie-NAVO. Daarnaast zijn verschillende autodeelsystemen aanwezig in de TOP voornamelijk ten westen van Bordet in de meer residentiële wijken. Collecto stops zijn aanwezig in de TOP; deze zijn ook aanwezig ten Oosten van Bordet.

Boulevard Léopold III

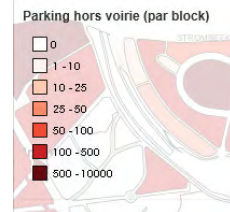
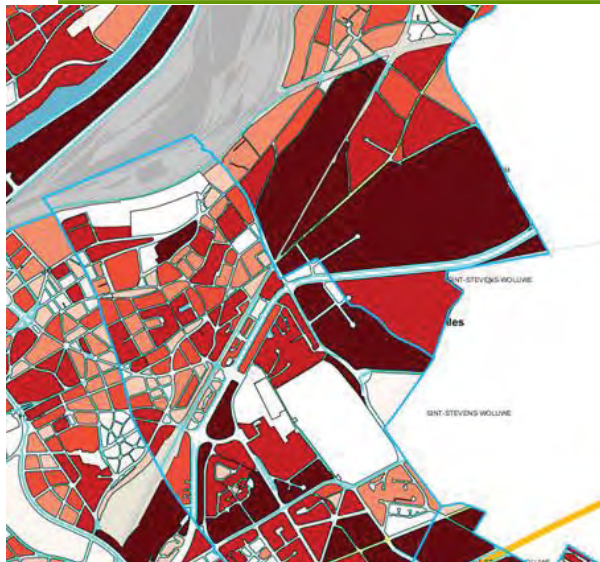


TELLINGEN LEOPOLD III-LAAN, MOBIEL BRUSSEL, 2015.

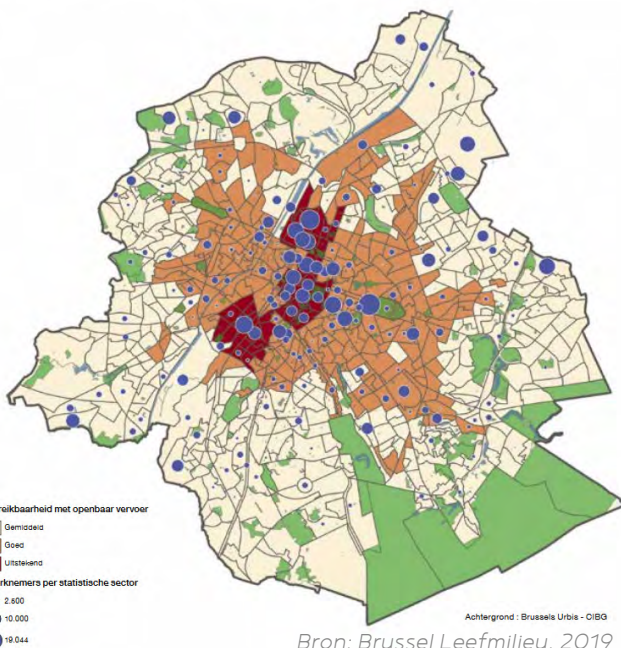
< Bron: Mobiel Brussel, 2015.

BRUXELLES MOBILITÉ
 SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

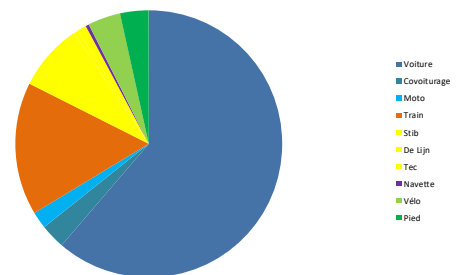
www.sprb.irisnet.be/mobilite



Kaart 1 - OV-bereikbaarheidszone en aantal werknemers van BVP-bedrijven (478 bedrijven)



- Toyota Motor Europe
- Record Bank - Evere
- Mobistar - Sirius
- BROCHAGE RENAITRE
- Roularta Media Group
- STIB - site Haren
- SAP Belgium
- Electrolux House
- IBSR - INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE ROUTIERE
- BELGACOM - 02GAM (Net Center)
- Ministère de la Défense - Quartier Reine ELISABETH
- ZETES - site Haren
- KPMG
- ScanSource Europe
- CARREFOUR BELGIUM - Evere
- COMMISSION DE L'UNION EUROPEENNE - Site Genève/Da Vinci
- Zone de Police (Schaerbeek Evere St. Josse): Com 2+ EM
- Administration Communale d'Evere - Maison communale
- Eurocontrol



| Voiture | Covoiturage | Moto | Train | Stib | De Lijn | Tec | Navette | Vélo | Pied | Total |
|---------|-------------|------|-------|------|---------|------|---------|------|------|-------|
| 6406 | 314 | 213 | 1680 | 850 | 59 | 110 | 43 | 413 | 362 | 10450 |
| 61,3% | 3,0% | 2,0% | 16,1% | 8,1% | 0,6% | 1,1% | 0,4% | 4,0% | 3,5% | 100% |

Bron: Brussel Leefmilieu, 2019

AUTOMOBILITEIT

TELLINGEN LEOPOLD III-LAAN

De tellingen van Brussel Mobiliteit laten twee pieken in het autoverkeer zien tijdens het spitsuur, zowel 's ochtends als 's avonds

- OCHTENDSPITS

1.200 voertuigen/uur rijden de stad in en 1.000 voertuigen/uur rijden de stad uit.

- AVONDSPITS

1.500 voertuigen/uur rijden de stad in en 900 voertuigen/uur rijden de stad uit.

Het autoverkeer in de TOP is zeer belangrijk; het gebied is immers een belangrijke tewerkstellingspool.

PARKEREN

De TOP is goed voorzien van 'parkeerplaatsen- buiten de openbare weg- per appartementgebouw/stratenblok'. Sommige flatgebouwen in de wijk Defensie-Da Vinci beschikken over 500 tot zelfs 10.000 parkeerplaatsen.

Bij deze cijfers komt het aantal parkeerplaatsen op de weg. Ten oosten van de spoorlijn zien we stratenblokken met een groter aantal parkeerplaatsen per appartementgebouw/stratenblok. De residentiële wijken van Evere, ten westen van de spoorlijn, zijn minder goed voorzien in dat opzicht.

BEDRIJFSVERVOERPLAN GROTE ONDERNEMINGEN

Ongeveer 61 procent van de pendelaars van de grote ondernemingen aan de zijde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kwam in 2014 met de auto naar het werk, ongeveer 16 procent met de trein, 10 procent met het openbaar vervoer (waarvan 8 procent met de MIVB en de overige 2 procent met De Lijn en de TEC). 4 procent verplaatst zich te voet en 4 procent met de fiets. Het autogebruik is dus sterk vertegenwoordigd bij deze gebruikers in de TOP.

De ontsluiting met het openbaar is gemiddeld maar niet goed of uitstekend; dit zal in de toekomst wel veranderen met de realisatie van de metro Bordet.

*Suggesties van de pendelaars:

«Ondanks de goede ontsluiting is het personeel slachtoffer van de vele files op de weg.»

«Er is een beperkt aanbod openbaar vervoer in de directe omgeving van het kwartier (site Defensie).»

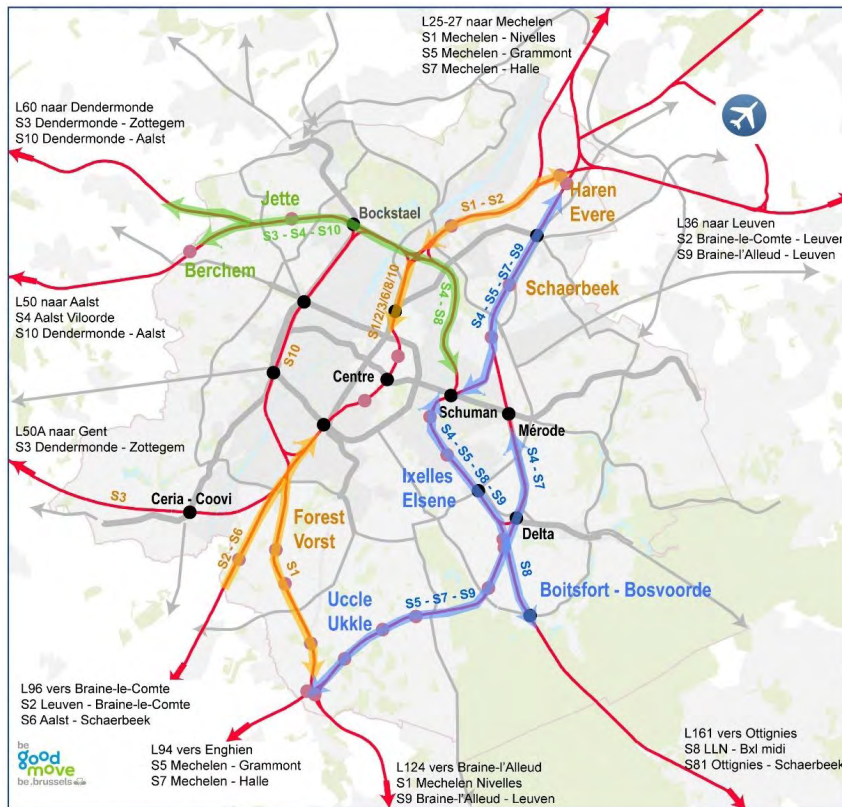
«Het personeel komt uit alle hoeken van België en heeft dikwijls enkel de auto als enige middel om (op tijd) het kwartier te vervoegen.»

«Beter openbaar vervoer buiten spitsuren voorzien.»

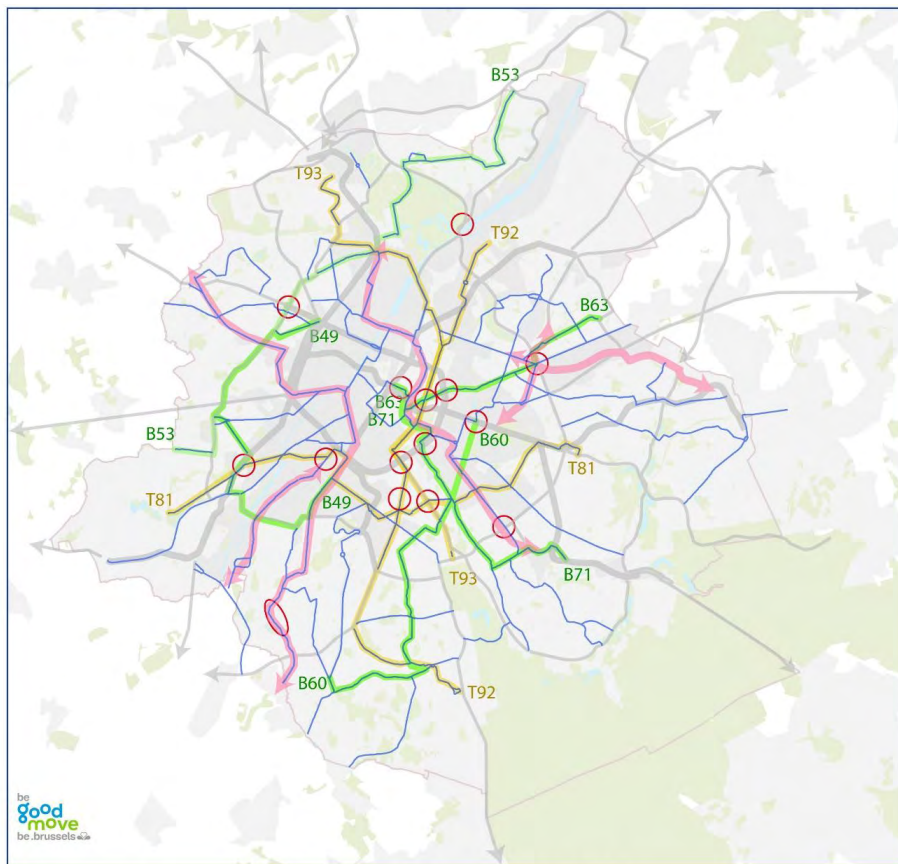
«De reistijd met het openbaar vervoer voor de werknemers die vanuit het Brussels centrum komen, ligt zeer hoog (+1uur). Deze reistijd is even lang als die van iemand die met de wagen vanuit Antwerpen naar kantoor komt gereden.»

«De frequentie van de treinen is een zwak punt, zeker in combinatie met de vertrekuren die ongunstig vallen in functie van onze uurroosters.»

Bron: Bedrijfsvervoerplan voor grote ondernemingen, 2014 gerealiseerd door het Gewest (Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiel).



- | | |
|---|---|
| <p>— Réseau ferroviaire - Spoornet</p> <p>— TC / OV PLUS</p> <p>● Noeud de correspondance avec TC PLUS Overstapknoppunt met OV PLUS</p> <p>● Autres points d'arrêts Andere stopplaatsen</p> | <p>Liaisons urbaine - Stedelijke verbinding</p> <p>— Rociade nord / Noordelijke rocade S4 Berchem / Jette / Schuman</p> <p>— Rociade sud et est de la Région Zuidelijke en oostelijke rocade Uccle / metro / Schaerbeek</p> <p>— Connexion nord - sud via la jonction Noord-Zuidverbinding</p> |
|---|---|



- | | |
|---|---|
| <p>— Réseau TC PLUS</p> <p>— Axes TC confort</p> <p>— Lignes confort à créer ou renforcer</p> <p>— Performances à améliorer</p> <p>● Points noirs</p> | <p>— OV-net PLUS</p> <p>— OV-assen COMFORT</p> <p>— Te creëren of te versterken COMFORT-lijnen</p> <p>— Prestaties te verbeteren</p> <p>○ Zwarte punten</p> |
|---|---|

GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN (GMP) ‘GOOD MOVE’

GOOD MOVE¹

Het lopende ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) ‘Good Move’ beoogt onder meer een vermindering van het aantal verplaatsingen, een vermindering van het gebruik van privéwagens en een betere structurering van de vervoersnetten in het Brussels gewest.

GOED GESTRUCTUREERDE EN DOELTREFFENDE VERVOERSNETWERKEN

De reorganisatie van deze netten waarbij het doorgaand verkeer gerationaliseerd en de meer aan de stedelijke context aangepaste modi gevaloriseerd worden, hangt af van de verbetering van de leefomgeving in het Gewest. Het onderhoud en de dagelijkse exploitatieomstandigheden van de vervoersnetten zijn essentiële criteria die hun kwaliteit bepalen. Zij zijn de ruggengraat van een groot aantal andere mobiliteitsdiensten. Zij moeten onderling consistent zijn en in staat zijn zich in het stedelijk weefsel te integreren. De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën voor voetgangers, fietsen, openbaar vervoer (OV) en auto’s, waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

- PLUS: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegankelijkheid van Brussel en van zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen;
- COMFORT: de verbindingssassen die de maaswijdte van de verschillende netten vervolledigen;
- WIJK: rustige «mazen», waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie, die beperkt moet blijven tot lokale toegang.

Aan de hand van een specifiek netwerk voor het zware vrachtverkeer, dat op dezelfde categorieën is gebaseerd, kunnen de bevoorradingsroutes naar Brussel worden geïdentificeerd. Deze kunnen sterk verschillen van het «Auto»-netwerk (specifieke locatie van productieve activiteiten, beperkingen inzake spoorbreedte in tunnels, enz.). De ontwikkelde aanpak is gebaseerd op het beheersen van de verkeersvraag, met als doel de verdeling van de openbare ruimte opnieuw in evenwicht te brengen ten voordele van alle gebruikers en de actieve mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer te versterken. De opvatting van de verschillende netten en hun interactie volgen dus het STOP-principe.

In de TOP stelt het GMP het volgende voor het autoverkeer:

- Leopold III-laan als PLUS weg voor het autoverkeer,
- de Leuvensesteenweg, Haachtsesteenweg en Jules Bordetlaan als COMFORT wegen.

In de TOP stelt het GMP het volgende voor het parkeren: realisatie van een transitpool voor het parkeren ter hoogte van Bordet, en een P&R die zich buiten de RING bevindt.

In de TOP stelt het GMP het volgende voor het openbaar vervoer:

- Haachtsesteenweg en Leopold III laan als PLUS wegen,
- Jules Bordetlaan als COMFORT weg.

1 De ordonnantie van 26 juli 20133 geeft het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) regelgevende waarde en definieert de inhoud en de procedures tot opmaak van het GewMP en van de Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GemMP) om een betere coherentie te kunnen garanderen in de strategieën en projecten inzake mobiliteit op gewestelijk en gemeentelijk vlak. Het GewMP is een strategisch instrument om het mobiliteitsbeleid te sturen en uit te voeren in overeenstemming met de richtlijnen van het GPDO (art. 3). De GemMP's moeten van hun kant overeenstemmen met het GewMP en de richtlijnen, algemene strategieën, maatregelen en acties zoals gedefinieerd in het GewMP naar het lokale niveau omzetten (art. 11). De ordonnantie bepaalt dat de regering het GewMP om de tien jaar herzielt (art.4). De maatregelen, acties, projecten, enz. hebben dus betrekking op de periode 2020-2030 als geheel. Het is de bedoeling om elke 30 maanden de uitvoering van het GewMP te evalueren om na te gaan welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen. Op basis van dit rapport bepaalt de regering welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen.

**Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie**

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

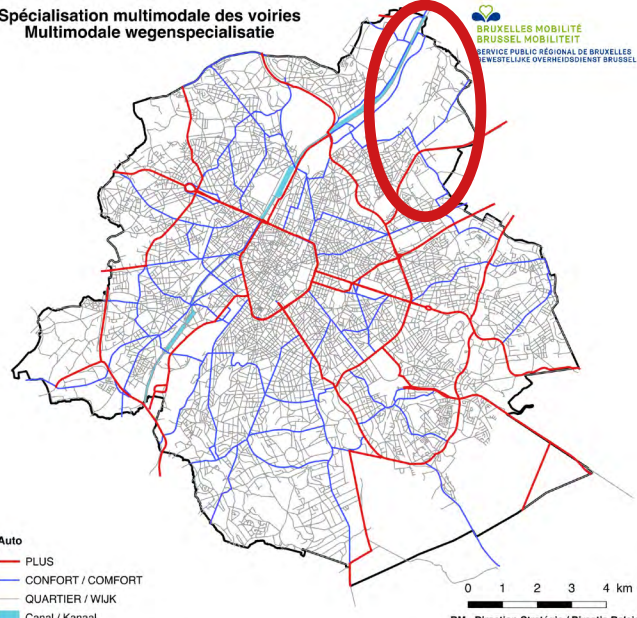


- Transport public / openbaar vervoer**
- PLUS (hors voirie / buiten de weg)
 - PLUS (en voirie / op de weg)
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Autres axes / andere wegen
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

**Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie**

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

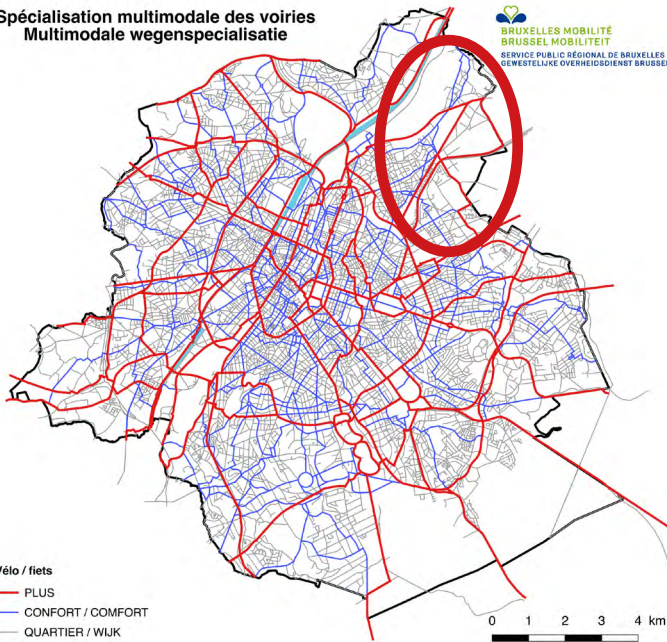


- Auto**
- PLUS
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

**Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie**

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

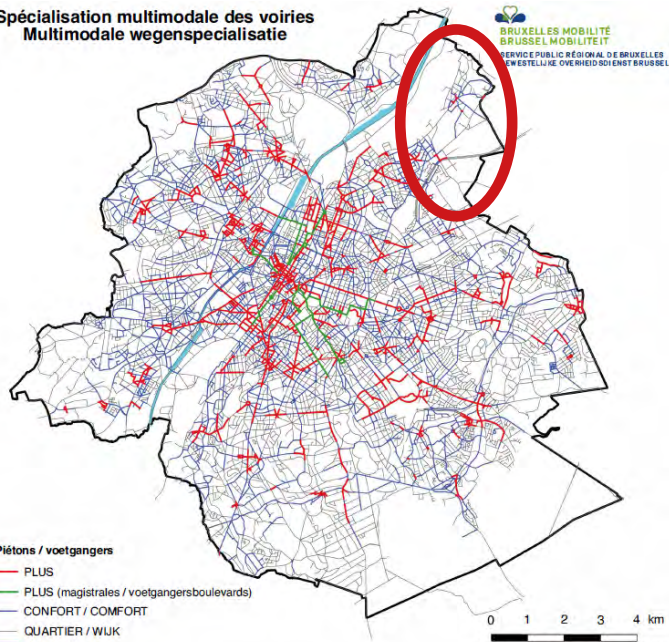


- Vélo / fiets**
- PLUS
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29

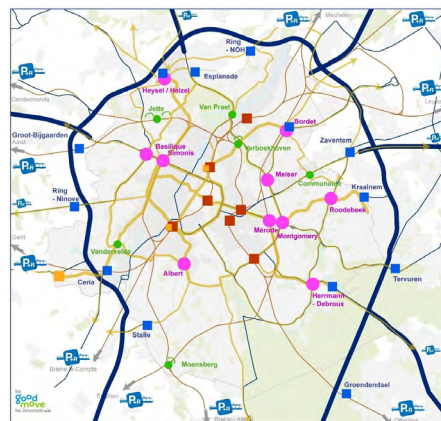
**Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie**

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEMEENTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



- Piétons / voetgangers**
- PLUS
 - PLUS (magistrales / voetgangersboulevards)
 - CONFORT / COMFORT
 - QUARTIER / WIJK
 - Canal / Kanaal
 - Limites RBC / BHG Grenzen

0 1 2 3 4 km
BM - Direction Stratégie / Directie Beleid
v. 2019-03-29



- Réseau de voirie - Wegennet**
- Autosnelweg — Shielweg
 - PLUS — PLUS
- Réseau TC - OV-net**
- Ferroviaire — Spoornet
 - PLUS — PLUS
- Pôles d'échanges - Transitipolen**
- Stationsnet — Stationsnet
 - Gare nationale — Nationaal station
 - Pôles à renforcer — Te versterken polein
 - Noeud de correspondance à créer — Te creëren overstapknoppunter
 - Gare routière (inter)nationale — (Inter)nationaal busstation
 - Terminus routier transitoire — Tijdelijk buseindpunt

In de TOP stelt het GMP het volgende voor fietsers :

- Haachtsesteenweg, Leuvensesteenweg, de Noord zuidverbinding doorheen het Woluweveld en de Jules Bordetlaan als COMFORTweg en de wegen langsheen Schaarbeek vorming als COMFORT weg.

Het net van gewestelijke fietsroutes (GFR's), de basis van de definitie van het Fiets COMFORT-netwerk, is vandaag slechts voor iets meer dan 50% uitgevoerd. Dit percentage omvat ook secties die gebouwd zijn in het begin van de jaren 2000 of eerder, en die niet langer aan de kwaliteitscriteria voldoen.

Stappen als basis van het mobiliteitssysteem moet ook worden ondersteund door een efficiënt, coherent en continu netwerk. De ambitie is om de voorwaarden voor toegankelijkheid, comfort en veiligheid voor voetgangers te verbeteren, zowel binnen de openbare ruimte als op het niveau van de overstapknooppunten en het openbaar vervoer. Voetgangers hebben een dicht netwerk nodig van directe routes, aangevuld met trage wegen buiten de weg. De bestrating moet comfortabel zijn en toegankelijk ook voor personen met beperkte mobiliteit.

Oversteken moeten veilig en eenvoudig zijn. In de TOP stelt het GMP voor de voetgangers verschillende te herstellen verbindingen voor en de oversteekbaarheid voor voetgangers van beangrijke kruispunten voor zoals Bordet.

HIËRARCHIE VAN DE WEGEN OPENBAAR VERVOER EN AUTOVERKEER

<Kaart Good move, 2019

GEWENSTE HIËRARCHIE VAN DE WEGEN FIESTERS EN VOETGANGERS

< Bron: Goodmove, 2019

PARKEREN

< Bron: Goodmove, 2019

MOBILITEITSPROJECTEN

- Metro Noord /Metro 3 (zie ook planologie)
- P&R Bordet
- Heraanleg RO (Vlaams Gewest)
-
- Luchthaventram en Park lane

LE METRO LIGNE 3

Une nouvelle ligne de métro pour mieux bouger, mieux vivre !

Rapidité

Accès rapide d'un point à un autre dans la commune et vers le centre-ville

Vitesse commerciale : 30 km/h

Gare du Nord – Bordet : 15 min

Meilleure liaison

Moins d'isolement de certains quartiers sans offre satisfaisante

Confort

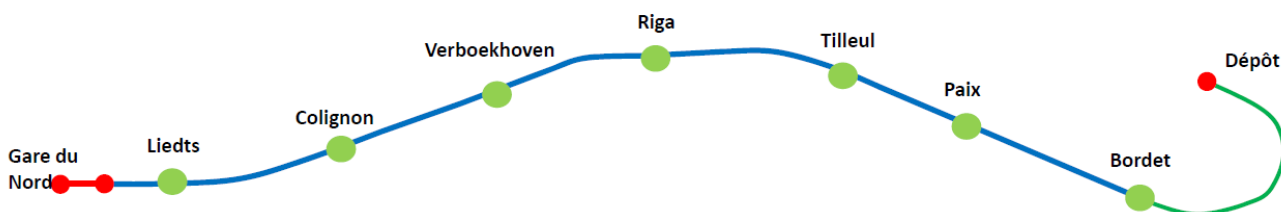
Moins de perturbations dues au trafic en surface, confort des véhicules, meilleur accès en chaise roulante et avec poussettes, escalators, ascenseurs, intermodalité confortable entre bus et tram...

Meilleure fréquence

Plus souvent et plus régulier
3 min (heure de pointe)

Augmentation de la capacité

Plus de places disponibles (2024 : 59 000 passagers entre 7h et 9h)

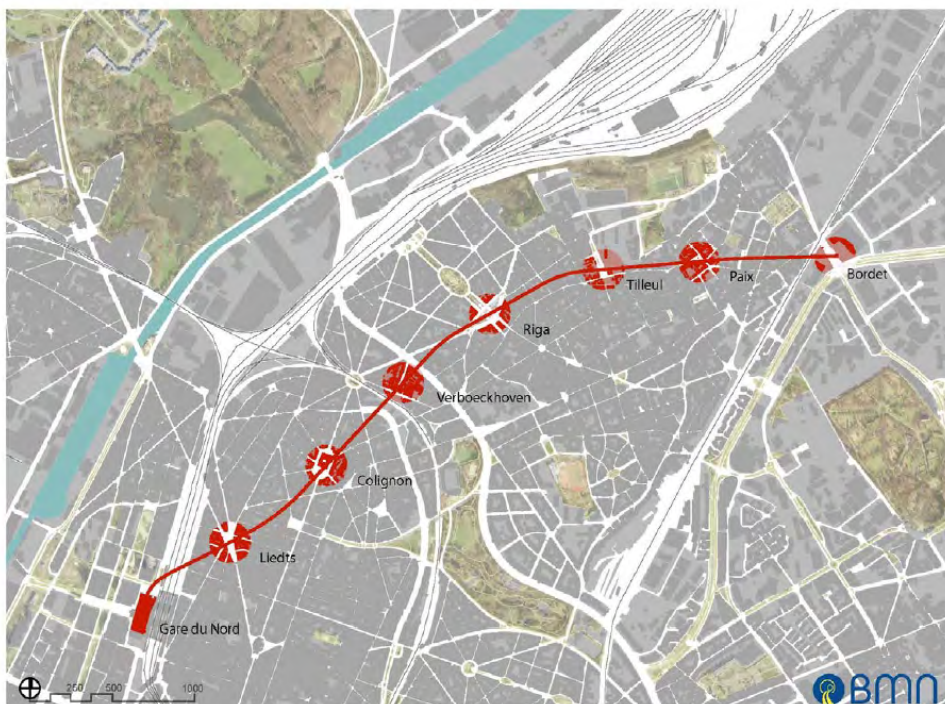


Sur Schaerbeek

- Liedts
- Colignon
- Verboekhoven
- Riga

Sur Evere/ Ville de Bxl

- Tilleul
- Paix
- Bordet



MOBILITEITSPROJECTEN: OPENBAAR VERVOER- METRO 3

TRACÉ METRO NOORD

< Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord

PROJECT METRO-NOORD

De toekomstige metrolijn 3 (die het Albertplein verbindt met het station Bordet) bestaat al gedeeltelijk, dankzij de premetro tussen Albert en het Noordstation. De volledige ingebruikname van de lijn vraagt een aanpassing van het bestaande stuk. Na de goedkeuring van het tracé door de Brusselse regering werken Beliris en het studiebureau (Brussel Metro Noord) het project verder uit, zodat eind 2016, begin 2017 een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning kan worden ingediend.

Meerdere doelstellingen liggen aan de basis van dit omvangrijke project:

- een snellere verbinding naar het stadscentrum creëren (15 min.),
- het isolement van bepaalde wijken opheffen,
- de reizigerscapaciteit verhogen,
- beschikken over een comfortabeler tracé,
- een hogere frequentie bereiken (van 3 minuten).

De studie omvat de aanleg van een tunnel van 5 km met 7 nieuwe stations en een nieuwe remise in Haren.

Timing :

- midden 2016: afronding van het gedetailleerde onderzoek
- eind 2016: aanvraag van vergunningen
- 2019: start van de werkzaamheden
- 2024: indiensttreding

Op lange termijn kan een verlenging van metro Noord naar Haren worden overwogen om de intermodaliteit met de trein te garanderen.

TRACÉ METRO NOORD

< Bron: Beliris, Bureau Metro Nord-Noord



MOBILITEITSPROJECTEN: TRANSITPARKING BORDET

CONTEXT

Het Parkeeragentschap en Brussel Mobiliteit onderzoeken op welke plaats en op welke manier (naast het toekomstige metro- en GEN-station Bordet) een P+R van minstens 500 plaatsen kan worden gerealiseerd in overleg met alle potentiële partners.

LIGGING

Met de uitbreiding van het metronet met de toekomstige lijn 3 wordt Bordet een belangrijk intermodaal knooppunt in het noordoosten van het Brussels Gewest.

Naast een eindhalte van de metro zal bij Bordet ook een belangrijk GEN-station komen met vier lijnen (S-7, S-4, S-5, S-9).

Bovendien is deze site goed verbonden met de Ring via de Leopold III-laan en de Haachtsesteenweg.

Via Citydev en de MIVB beschikt het Brussels Gewest er over grond.

Naast het metrostation is er ook een eindhalte van de bus gepland op de parking van ING; niet alleen voor de MIVB-bussen, maar ook voor de bussen van De Lijn die uit de rand komen. De MIVB en De Lijn kunnen dus een eindhalte aanbieden bij Bordet, waar een verbinding met de metro en tram 62 mogelijk is.

MOBILITEITSPROJECTEN: HERAANLEG RO (VLAAMS GEWEST)

DE RING: DOORGAAND EN LOKAAL VERKEER FYSISCH SCHEIDEN

Doel is doorgaand en lokaal verkeer fysisch van elkaar te scheiden op (dit deel van de) Ring. Hier is een bijkomende rijstrook voor nodig. Belangrijk hierbij is de signalisatie zodat mensen op tijd kiezen voor de afslag. Door de scheiding te creëren is het mogelijk dat de mensen die nu door Brussel rijden mogelijk de ring nemen, waardoor het lokale verkeer wordt ontlast.

Het is echter een zone met verzadigd wegverkeer; alle nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten op het openbaar vervoer.

Een werkvennootschap 'werken aan de ring' is opgericht om deze projecten te bestuderen en op te volgen.

Ook het op-en afrittencomplex A201 en de RO zal worden herzien. verschillende varianten worden bestudeerd.

MOBILITEITSPROJECTEN: LUCHTHAVENTRAM (VERLENGING TRAM 62 TOT DE LUCHTHAVEN) EN PARKLANE



Langs de Leopold III-laan wordt er een nieuwe tramverbinding gepland vanaf de luchthaven tot aan Brussel-Noord. Naast deze tramverbinding wordt er ook gekeken naar fietsverbindingen en de herinrichting van de Leopold III-laan. Speciale aandacht gaat naar een landschappelijke en publiek kwalitatieve aanleg van de Leopold-III-laan. Het karakter als «monumentale Park Lane» wordt versterkt d.m.v. een coherent landschapsplan met continue bomenrijen en een groene invulling van de niet-bebouwbare zone van 20 meter langs de laan (momenteel vnl. parkings en ventwegen). De oversteekbaarheid van de laan wordt geoptimaliseerd (evt. met onder-of over- of doorgangen) en verbindingen met de achterliggende groene ruimten (o.a. zuidelijk deel site en Bessenveld) worden voorzien. De Luchthaventram is een onderdeel van het Brabantnet en de Werken aan de Ring.



PARKLANE

De Leopold III-laan ('incl. de niet-bebouwbare 20 meter langs de laan, momenteel vnl. parkings en ventwegen) wordt versterkt tot Park Lane d.m.v. een publiek, continu landschappelijk kader waar de verschillende vervoersmodi (voetgangers, fiets-GEN, tram, auto) in ingebed worden, aansluitend een aantal publiek toegankelijke programma's (bv. congres, wellness, horeca...). Alle bestaande bomen langs de laan en de 20 m-zone errond op de Defensie-site blijven bewaard.



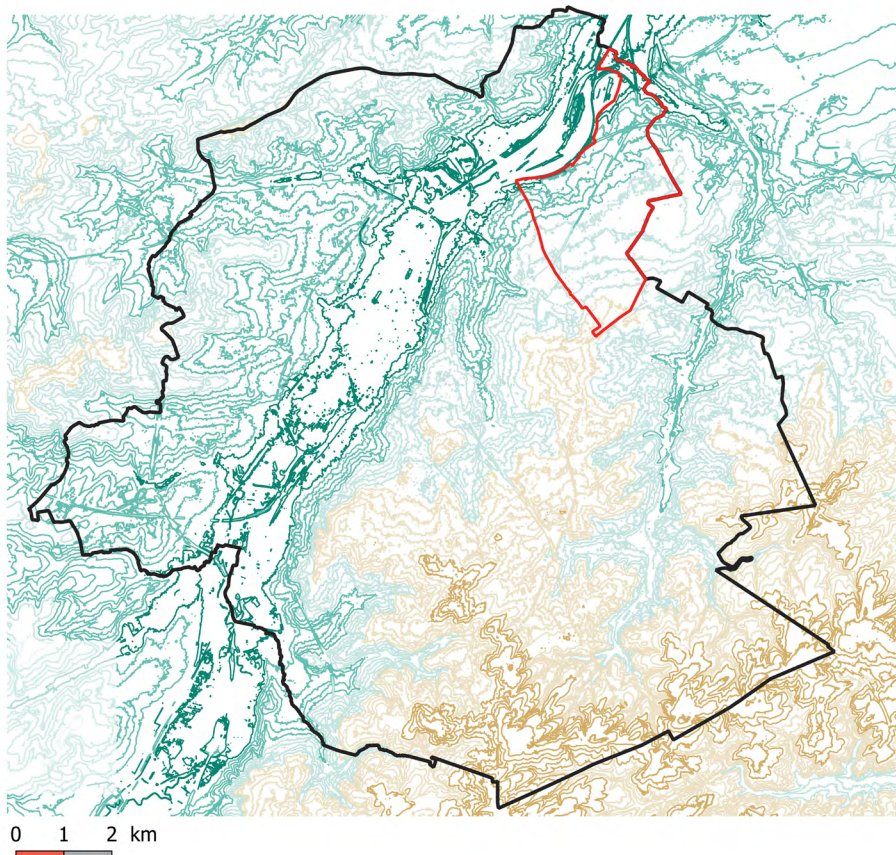
VASTSTELLINGEN

EEN KNOOPPUNT IN DE BUURT VAN GROTE VERKEERSINFRASTRUCTUUR DAT BETER VERBONDEN ZAL WORDEN MET HET OPENBAAR VERVOER

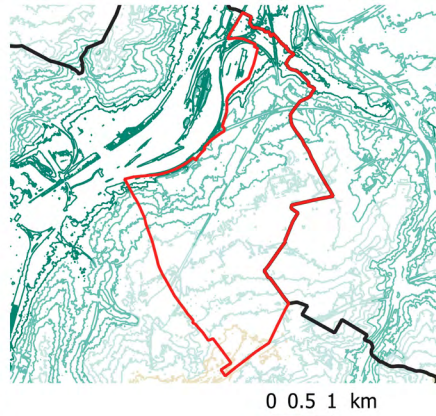
- De TOP wordt gekenmerkt door een sterke aanwezigheid van verkeersinfrastructuur van interregionaal belang. De druk van het autoverkeer is groot.
- De Leopold III-laan doorkruist de hele TOP en vormt een verbinding tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. We zien echter ook een opvallende afwezigheid van een noord-zuidverbinding binnen de wijk Industrie-NAVO.
- De bestaande openbaarvervoerverbindingen zijn voornamelijk gesitueerd tussen de site van Defensie en Brussel centrum en tussen de site van Defensie en Brussels Airport. Er is geen verbinding tussen de site van Defensie en de kern van Sint-Stevens-Woluwe, noch met de dorpskern van de gemeente Zaventem.
- Bordet is een belangrijke intermodale knoop, dit belang zal enkel toenemen met de realisatie van de metro 3 die in eerste instantie Bordet als eindhalte heeft.
- Het Brussels Gewest zet zich via de MIVB in om de TOP beter bereikbaar te maken met een openbaar vervoer van hoge kwaliteit: verlenging tram 62 tot het Vlaams Gewest, inrichting van de Leopold III-laan, realisatie metro noord met een halte ter hoogte van Bordet en een mogelijke verlenging tot Haren.
- Er is ook een bijkomende verlenging van tram 62 gepland tot de luchthaven om het gewest te verbinden met Brussels Airport.
- Sommige ontbrekende verbindingen in de trajecten voor actieve vervoerswijzen moeten worden hersteld.

09 /
L E E F M I L I E U

RELIEF - RELIEF



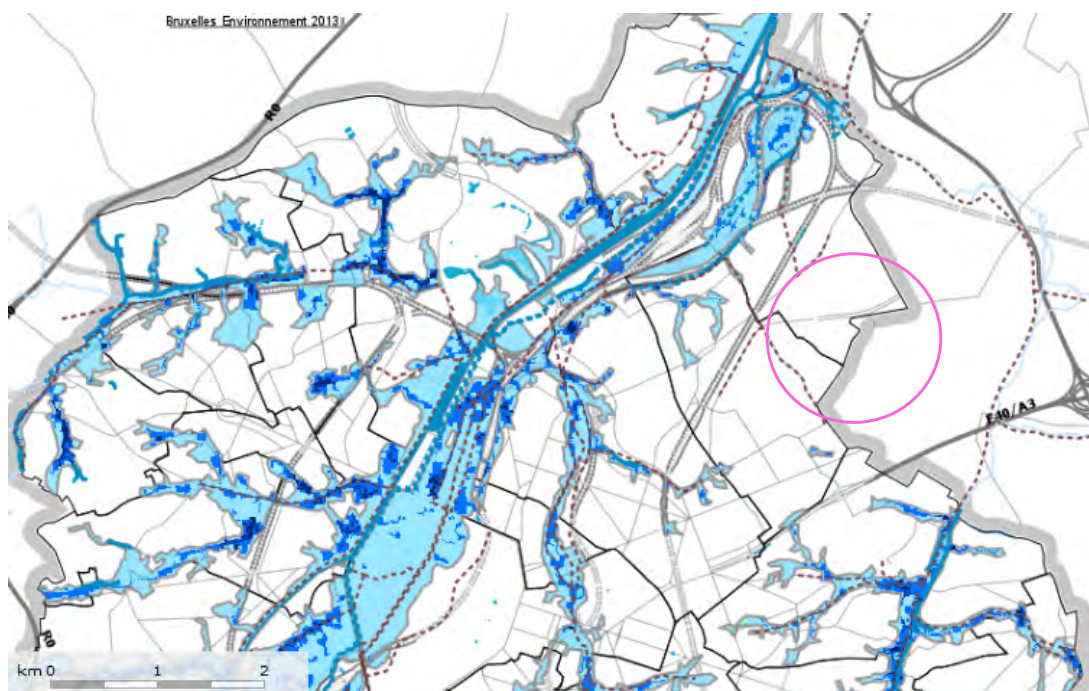
Zoom sur l'OTAN - Zoom op NATO



- Altitude - Hoogte
- 10 - 25
 - 25 - 50
 - 50 - 75
 - 75 - 100
 - 100 - 125
 - 125 - 135
 - POT - TOP
 - Limite régionale - Gewestelijke grens

perspective
.brussels
Source-Bron: UrbIS2019, DHMVI AGIV

OVERSTROMINGSGBIED,
Leefmilieu Brussel, 2013



LEEFMILIEU



TOPOGRAFIE

Het reliëf van de site van Defensie wordt bepaald door de Woluwe- en Zennevallei. De site ligt op het Brabants leemplateau in Midden-België, dat ten oosten van de Zennevallei en ten westen van de Woluwevallei gesitueerd is, op een hoogte van om en bij de 50m boven het zeeniveau. Deze lage leemplateaus die gevormd werden gedurende de Caledonische plooiing vormen de vruchtbaarste grond van België.

Doorheen de jaren hebben zich een aantal kunstmatige ingrepen voorgedaan waardoor de oorspronkelijke natuurlijke processen grondig gewijzigd zijn (vb. de ophoging van de industriezone op het overstromingsgebied van de Zenne en Woluwe). De kleine hoogteverschillen op het plateau zelf kunnen toegeschreven worden aan de urbanisatie van het gebied.

Het noordelijk gedeelte van de TOP, Haren, bevindt zich in de vallei van de Zenne.

HYDROGRAFIE










De valleigebieden zijn zeer kwetsbaar omwille van hun bodemsamenstelling. Op het plateau waarop de TOP zich situeert, stroomopwaarts van het overstromingsgebied, is weinig wateroverlast. Een verdere verharding van het plateau kan mogelijk wel een invloed op de valleien hebben en er wateroverlast teweeg brengen.

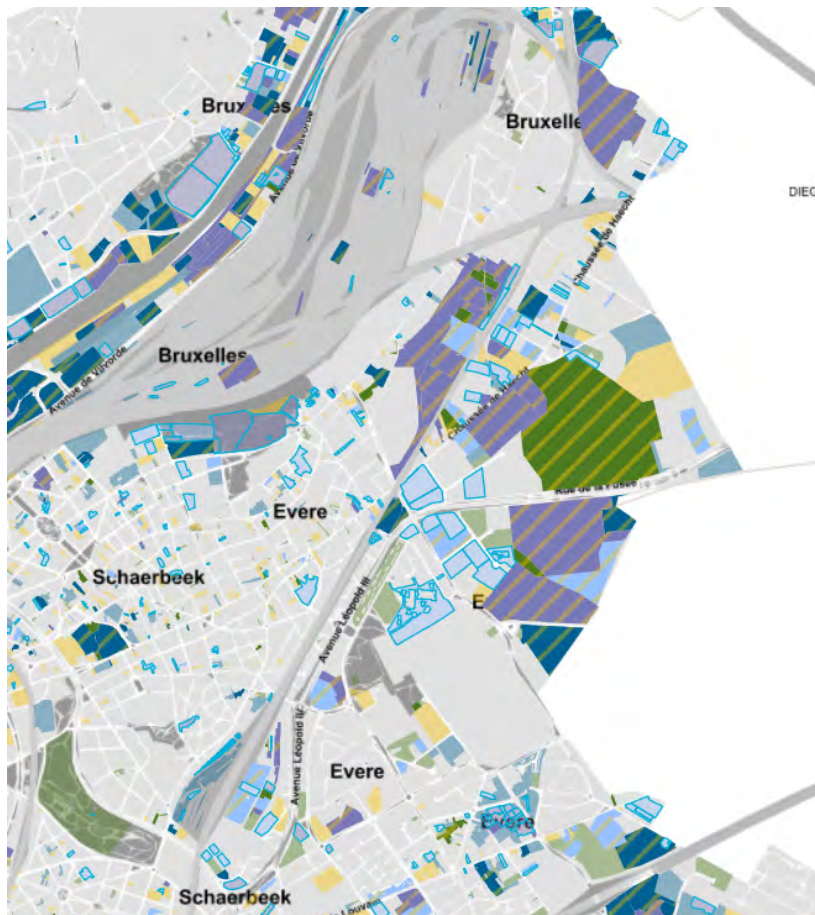
Het Woluweveld behoort tot het hydrografisch deelbekken van de Woluwe. Het Woluweveld watert dus af naar de Woluwe. De biologische waterkwaliteit van de omgeving werd op slechts één locatie bepaald. Bij het binnenstromen in Zaventem heeft de Woluwe een goede biologische kwaliteit. De waterkwaliteit daalt snel vanaf het binnenlopen in het Vlaams Gewest.

Vanuit de facilitator «duurzame wijken» worden er een aantal specifieke aanbevelingen gerealiseerd met betrekking tot water en waterbeheer specifiek voor de zone van het RPA Defensie:

- Er dient een hydraulische strategie, verweven met de landschapsstrategie worden uitgewerkt die vermijdt dat er regenwater afgevoerd wordt naar de riolering. De infiltratie van het regenwater moet vanaf het begin maximaal worden gesteld. De hydraulische strategie dient te streven naar herstel van de watercyclus via een systeem dat regenwater verzamelt, buffert, behandelt, afvoert en dit in relatie brengt met de valleien van de Woluwe en de Zenne. Zo wordt het peil van het grondwater weer op niveau gebracht en risico op te kort/te veel water vermeden (ook stroomafwaarts).
- Minimalisatie en goede dimensionering van het oppervlak dat afstroom genereert (het actief oppervlak). De afstroom die toch genereerd wordt laten terecht komen in de bestaande valleien van de Woluwe en de Zenne. De afstroom zo weinig mogelijk in contact laten komen met materialen die potentieel vervuילend zijn.
- De werking van de watercyclus zichtbaar maken, zonder dat dit evenwel voor hinder zorgt (bv. Geuroverlast of muggen). Ook «respect voor het milieu» kan gerealiseerd worden door wadi's in het straatbeeld in te planten of een wandelpad te realiseren naast het beekje.

Légende

-  Catégorie 0
-  Catégorie 1
-  Catégorie 2
-  Catégorie 3
-  Catégorie 4
-  Catégorie 0+1
-  Catégorie 0+2
-  Catégorie 0+3
-  Catégorie 0+4



0. *Mogelijk verontreinigde percelen: elk terrein waarop een risicoactiviteit of vervuiling aanwezig was of is. Er zijn twee mogelijkheden: het perceel is nooit het onderwerp geweest van een verkennend bodemonderzoek (VBO), het equivalent van een OBO (oriënterend bodemonderzoek), de eerste fase van een bodemonderzoek, of er is wel een VBO uitgevoerd, maar er is een risicoactiviteit blijven voortduren na dit VBO (een nieuwe vervuiling is dus mogelijk).*

1. *Niet-verontreinigd perceel: er is een VBO uitgevoerd en er is geen vervuiling aangetroffen.*

2. *Licht verontreinigd perceel zonder risico: er is een VBO uitgevoerd, maar de interventiewaarden zijn niet overschreden.*

3. *Verontreinigd perceel zonder risico: er is een VBO, een gedetailleerd onderzoek en een risicoanalyse uitgevoerd en er zijn overschrijdingen van de interventiewaarde, maar er is geen enkele sanering nodig (hoewel beperkingen in het gebruik mogelijk zijn).*

4. *Verontreinigd perceel in behandeling: een VBO heeft overschrijdingen van de interventiewaarden aangetoond en er zijn hetzij bijkomende onderzoeken nodig (gedetailleerd onderzoek saneringsprojecten, ...), hetzij een sanering.*

bron: leefmilieu Brussel, 2019

POLLUTION

Pour le Site de la Défense on distingue les niveaux de pollution suivants:

· Nouveau QG OTAN: catégorie 1 et 0 superposées.

Une RES a été réalisée dans le passé et a montré que le site n'était pas pollué (=1). Un permis d'environnement a été demandé pour le nouveau QG. Celui-ci comprend des activités à risque qui peuvent donc potentiellement polluer le site.

Bruxelles Environnement se base sur le permis pour catégoriser les parcelles. Le site est donc en catégorie 0. Cela veut dire qu'en cas de fermeture du site, une RES sera nécessaire. Cela ne veut absolument pas dire qu'on suppose une pollution ancienne.

· Ancien QG OTAN et Quartier Reine Elisabeth : catégorie 4 et 0 superposées
Plusieurs études détaillées et études de risque ont été réalisées entre 2014 et 2017 dans plusieurs zones car des pollutions dépassant les normes d'intervention ont été trouvées. Une partie de ces pollutions sont déjà assainies mais le rapport d'évaluation de l'assainissement n'a pas encore été introduit auprès ni approuvé par Bruxelles Environnement.

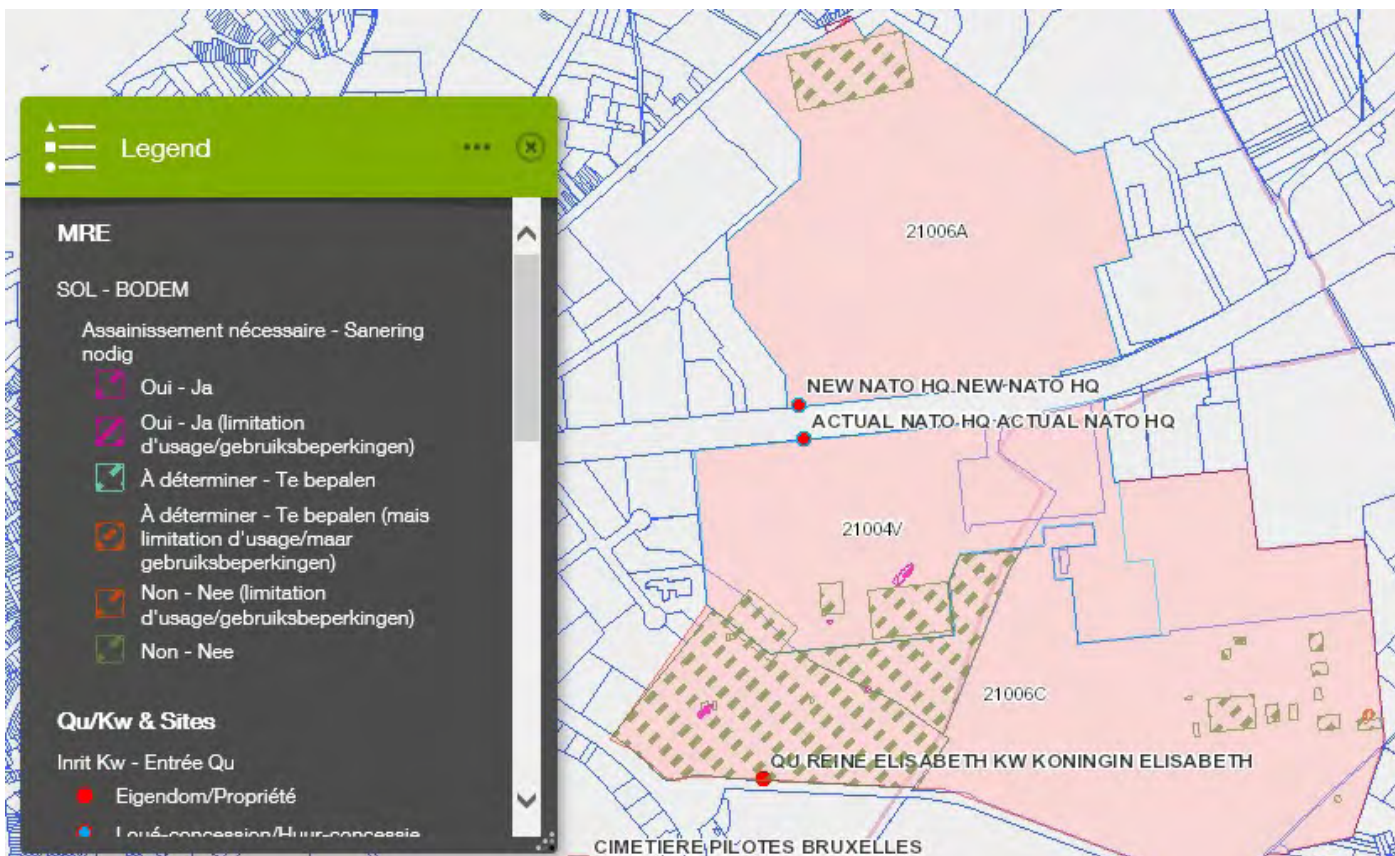
En 2019 une étude de risque a également été élaborée pour une zone dans l'ancien quartier QG OTAN. Pour deux autres 'taches' / 'zones' de pollution à hauteur de l'ancien quartier OTAN un projet d'assainissement devrait encore être mis en place.

Il suffit d'une zone polluée pour que toute la parcelle cadastrale soit en catégorie 4. Comme des activités à risque sont toujours en exploitation, le risque perdure et le site se trouve également en catégorie 0.

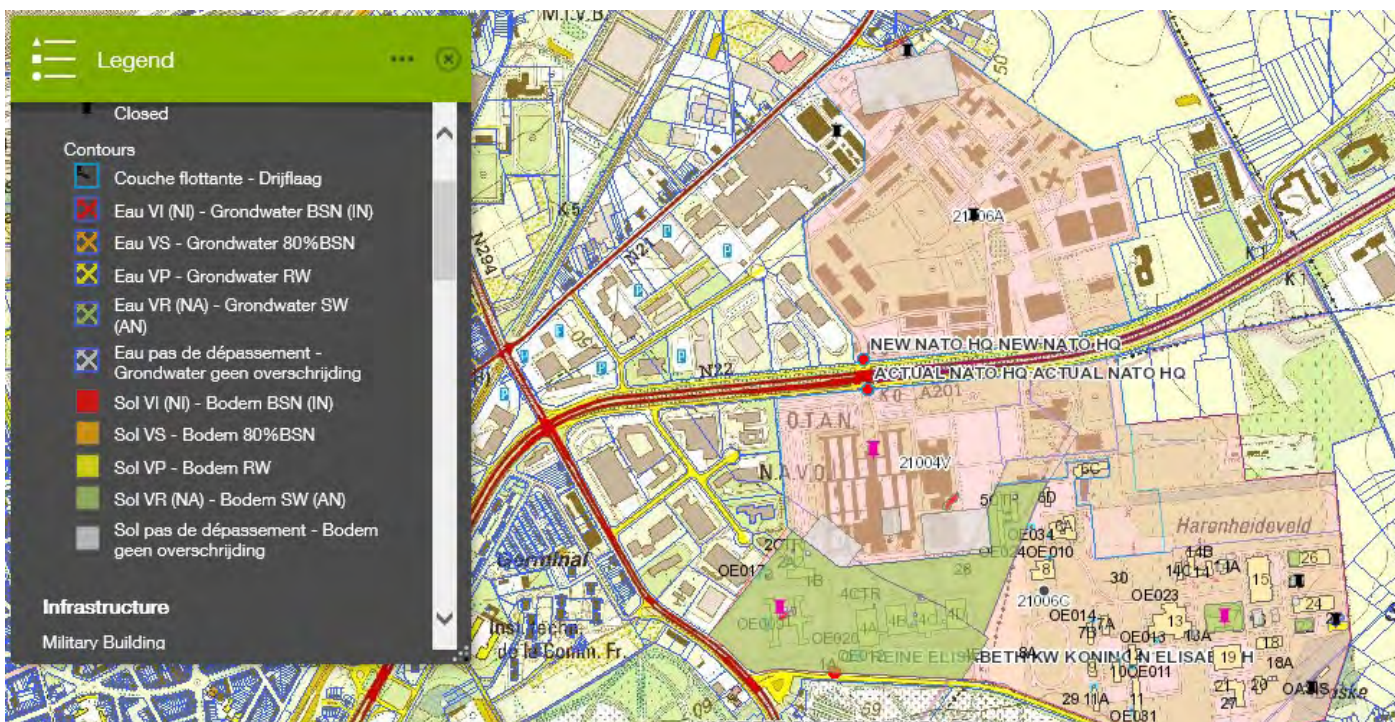
· Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre:

Deux pollutions au niveau du parc à conteneurs et du bloc 16 nécessitent une BBO et un assainissement. Les assainissements ont été réalisés en 2016 et 2019 dans le cadre de la BBO.

Bron: Defensie, 2020



< Bron: Defensie, 2016-2020



< Bron: Defensie, 2015-2020

POLLUTION DU SOL

En ce qui concerne les situations des études de sol:

- Nouveau QG OTAN: une RES a été faite pour la demande de permis. Il n'y a pas de pollution du sol.

- Ancien QG OTAN: Pour l'ancien QG OTAN: Une RES a été établie en 2014, une étude détaillée en 2017. Une étude de risque a été réalisée en 2019 pour la pollution qui a été créée majoritairement avant 1993. Pour deux autres pollutions un assainissement est nécessaire. Le projet d'assainissement est en cours de rédaction. L'assainissement serait réalisé début 2023 après le procès relatif aux attentats de Bruxelles car il engendrerait la destruction de la chaufferie centrale du site (parcelle 63R).

- Quartier Reine Elisabeth, partie Bruxelles: Une RES et une étude détaillée ont été réalisées début 2015. Une petite pollution (près du bloc 4) et la pollution plus importante des citernes (du bloc 1) doivent être assainies. Il s'agit de mazout dans les deux cas. Fin 2015, la firme de livraison de mazout a aggravé la pollution au bloc 1 par un débordement de la citerne provisoire de mazout. Une nouvelle étude détaillée a donc été nécessaire en 2016, suivie d'une étude de risque. Un projet d'assainissement global a ensuite été rédigé en 2016 et finalement approuvé en 2018. Une nouvelle pollution accidentelle a été découverte autour de la citerne du bloc 2 en 2018. Celle-ci a directement été assainie et ne dépassait pas les normes d'intervention.

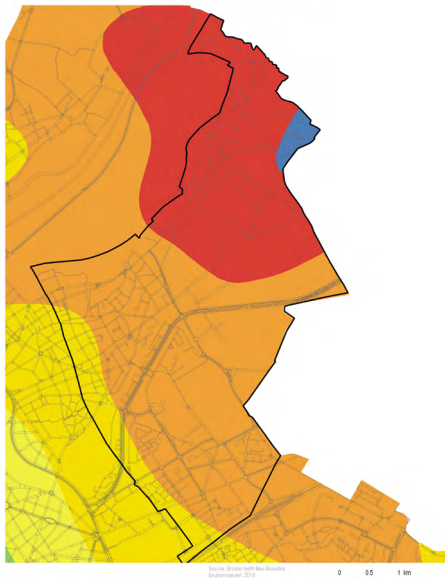
Les deux autres pollutions délimitées sur le Quartier Reine Elisabeth ont été assainies en 2019 mais le rapport d'évaluation finale n'a pas encore été approuvé par Bruxelles Environnement.

- Quartier Reine Elisabeth, partie Flandre: Deux pollutions au niveau du parc à conteneurs et du bloc 16 nécessitent une BBO et un assainissement. Ces assainissements ont été réalisés en 2016 et 2019 dans le cadre de la BBO. La rédaction de la BBO doit être terminée et approuvée par l'OVAM pour officialiser l'assainissement.

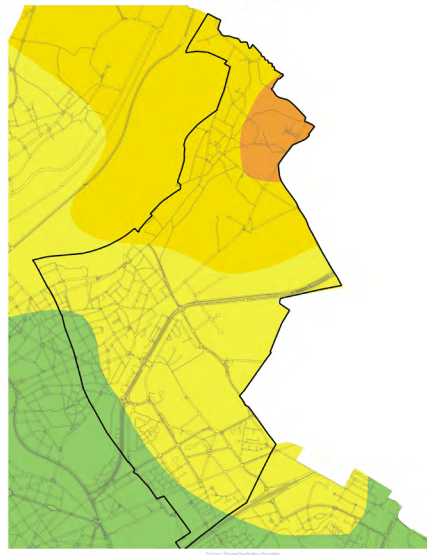
Il faut préciser que les RES sont faites en fonction d'une affectation existante et que les conclusions de l'étude de risque sont donc susceptibles d'évoluer en fonction des nouvelles affectations et donc d'être plus contraignantes ou moins selon l'affectation.

Bron: Defensie, en Leefmilieu Brussel, 2020

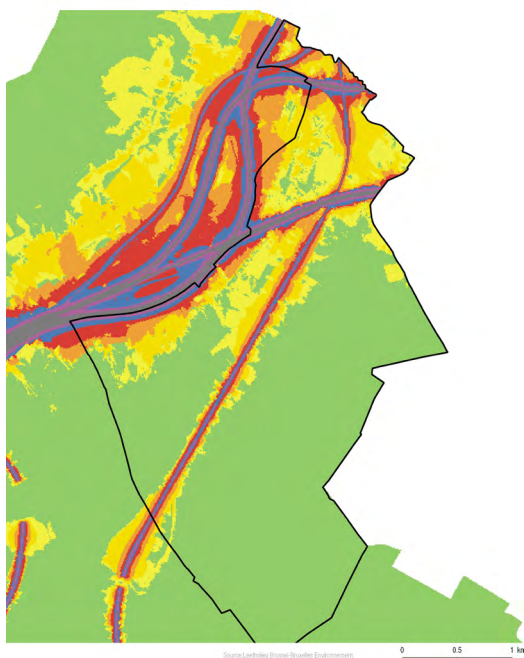
Trafic aérien (jour) - Luchtverkeer (dag)



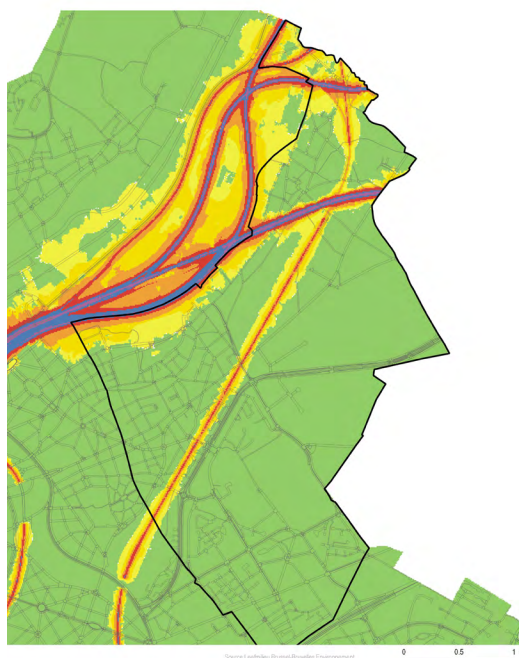
Trafic aérien (nuit) - Luchtverkeer (nacht)



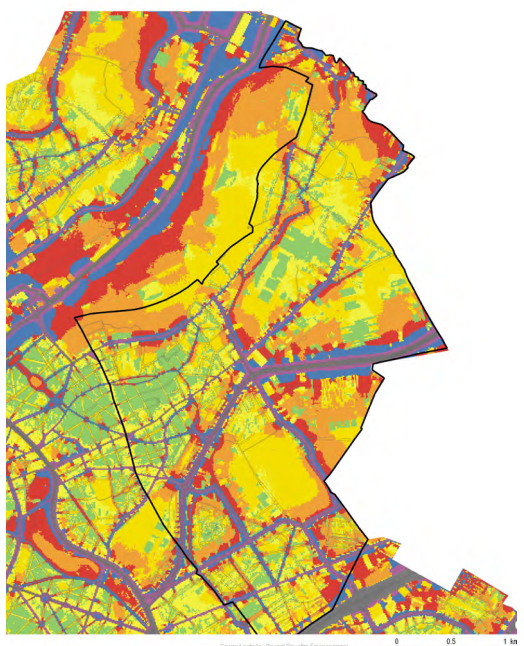
Trafic ferroviaire (jour) - Treinverkeer (dag)



Trafic ferroviaire (nuit) - Treinverkeer (nacht)



Trafic routier (jour) - Wegverkeer (dag)



Trafic routier (nuit) - Wegverkeer (nacht)



GELUIDSHINDER

Lawaai wordt als een belangrijke bron van overlast beschouwd in het Brussels Gewest. Rust en stilte zijn namelijk centrale elementen in de levenskwaliteit en attractiviteit binnen een stedelijke omgeving. Leefmilieu Brussel, evenals het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid, hebben onderzoek gevoerd naar de geluidshinder veroorzaakt door verkeer. Hiervoor werd verkeer opgesplitst in drie componenten, namelijk lucht-, spoor- en wegverkeer.

LUCHTVERKEER

De belangrijkste geluidsbron in de TOP is Brussels Airport, Het luchtverkeer veroorzaakt er de belangrijkste geluidsoverlast. De TOP is gelegen in de nabijheid van Brussels Airport, en situeert zich meer bepaald onder de opstijgroutes, waardoor een belangrijke geluidsoverlast ondervonden wordt. Deze bedraagt meer dan 60dB ten NO van Bordet (Haren, Da Vinci site), ten westen en ten zuidoosten van Bordet ligt de geluidshinder tussen 55-60dB.

s'Nachts daalt de geluidshinder naar 45-50 dB ten westen en ten oosten van Bordet en de Houtweg en de Jules Bordetlaan. In het Noordwesten van Bordet situeert de geluidshinder zich tussen 50-60 dB. Het geluid van het luchtverkeer kan ook s' nachts hinder veroorzaken.

Bron: Geluidshinder door het verkeer, Strategische kaart voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Leefmilieu Brussel, 2016

SPOOR

De invloed van het spoorverkeer beperkt zich tot de onmiddellijke nabijheid van de spoorlijnen en is belangrijker overdag dan s' nachts. Het is voornamelijk ter hoogte van Schaarbeek Vorming, ten NW van de TOP, dat de intensiteit van het spoorverkeer en bijgevolg ook de geluidsoverlast er hoog zijn.

LEGENDE

| | |
|--|---------------------------|
|  | <= 45 dB (A) Très calme |
|  | 45-50 dB (A) |
|  | 50-55 dB (A) Calme |
|  | 55-60 dB (A) |
|  | 60-65 dB (A) Bruyant |
|  | 65-70 dB (A) |
|  | 70-75 dB (A) Très bruyant |
|  | > 75 dB (A) |

WEG

De invloed van de wegeninfrastructuur is overdag belangrijker dan s' nachts en vooral van belang langs de grote verkeersassen zoals de Leopold-III-laan, de Houtweg en Jules Bordetlaan, en de Haachtsesteenweg. Daar bedraagt het geluid meer dan 60dB; de binnengebieden zijn dan weer kalmer, maar overdag klimt het geluid op tot 55-60dB op de site van Defensie.

«Gevoelige functies» dienen bijgevolg niet aan de grote verkeersaders worden gepland.

Er dienen maatregelen te worden om de geluidsoverlast door het wegverkeer te verminderen; zoals toegelaten maximumsnelheden opleggen, de aard van de wegbedekking, isolatiemaatregelen toepassen voor de bebouwing in de onmiddellijke nabijheid van de verkeersas,

Bruit multi -exposition (jour) - Multi-blootstellingslawaai (dag)

Bruit multi -exposition (nuit) - Multi-blootstellingslawaai (nacht)

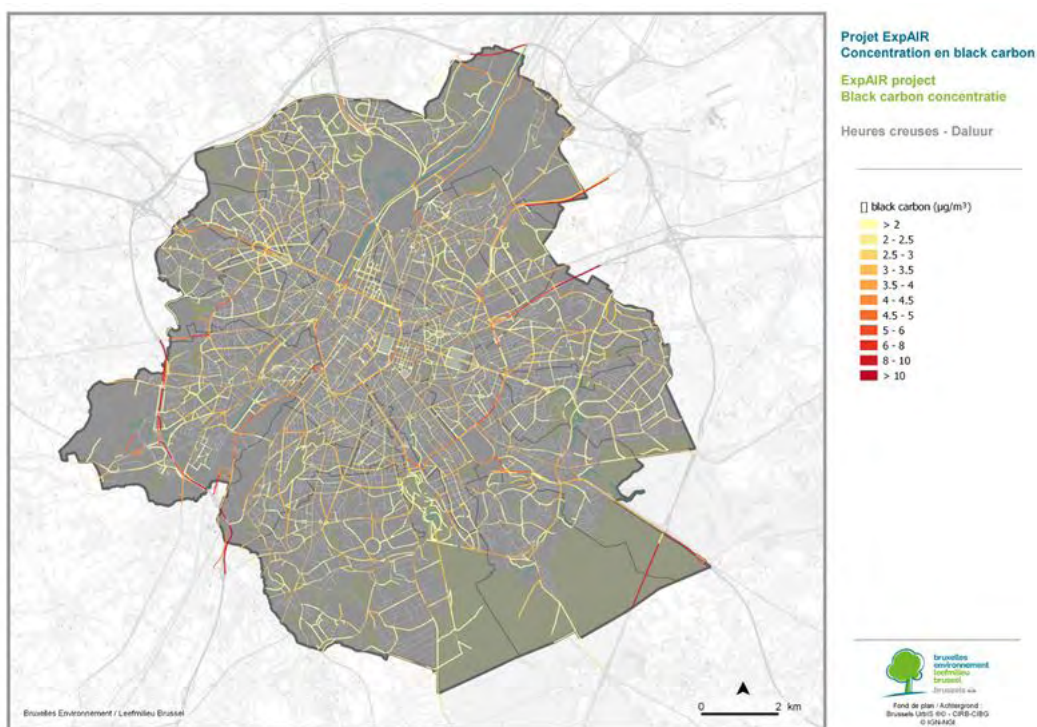
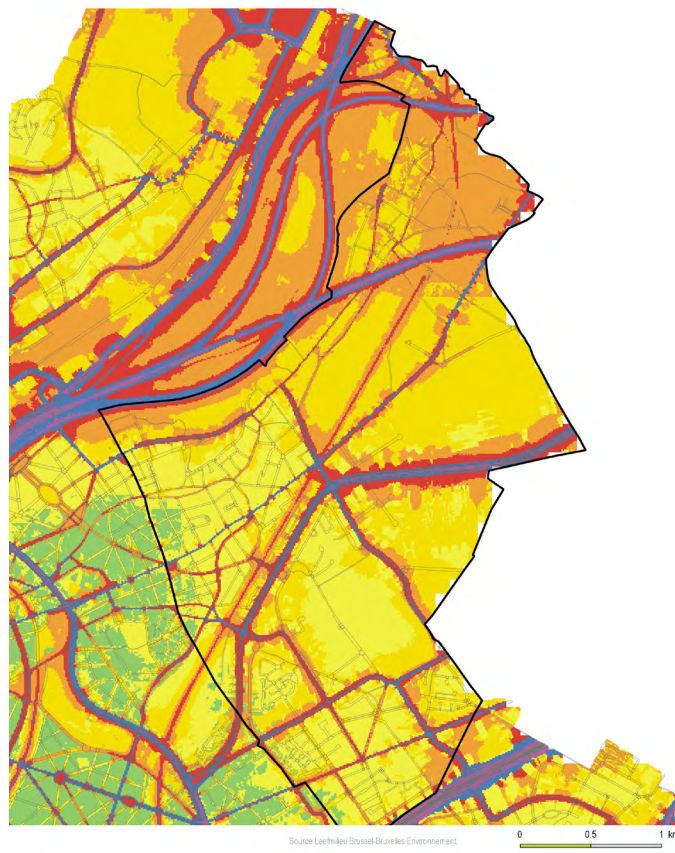
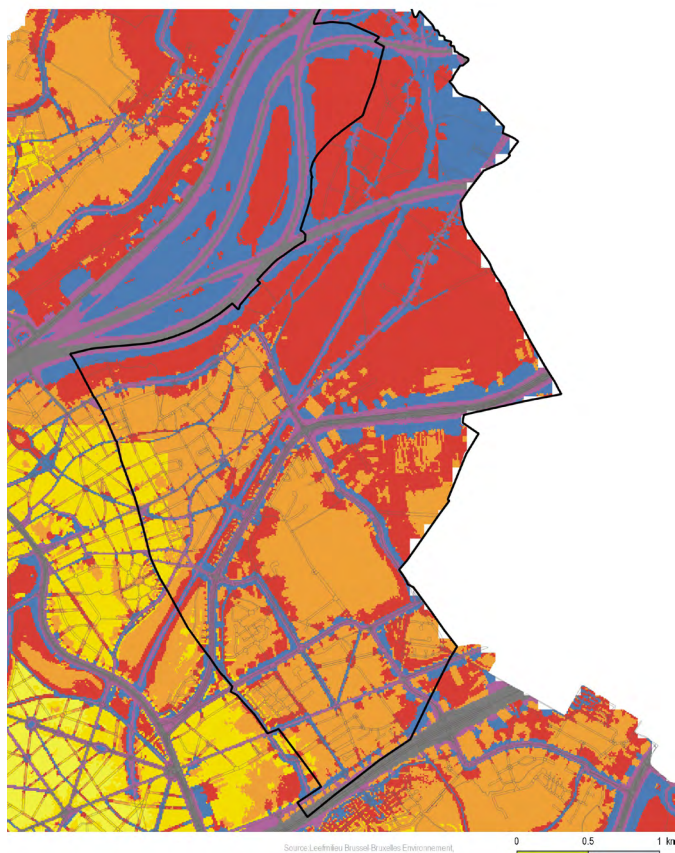


Figure 6 : Concentrations de black carbon dans les principales rues de la Région bruxelloise en journée, mais en heure creuse. La période de référence est 2014-2016.

Bron: Geluidshinder door het verkeer, Strategische kaart voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Leefmilieu Brussel, 2016

LEGENDE

| | |
|--|---------------------------|
|  | <= 45 dB (A) Très calme |
|  | 45-50 dB (A) |
|  | 50-55 dB (A) Calme |
|  | 55-60 dB (A) |
|  | 60-65 dB (A) Bruyant |
|  | 65-70 dB (A) |
|  | 70-75 dB (A) Très bruyant |
|  | > 75 dB (A) |

MULTI EXPOSITIE

De TOP (zeker voor wat betreft het gedeelte ten oosten van het knooppunt Bordet) en de Jules Bordetlaan ondervinden een belangrijke geluidshinder en behoren tot de meest 'luidruchtigste' van heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (meer dan 60dB) in de bedrijvenzones en ook deels op de site van Defensie.

Langs de verkeersaders situeert de geluidsoverlast zich tussen de 65-70dB (zeer luid) overdag; s'nachts daalt dit geluid naar 50-55 dB.

Het grootste deel van de geluidshinder wordt veroorzaakt door het weg- en luchtverkeer. De bijdrage van spoorverkeer is beperkt.

MAATREGELEN

De nodige maatregelen dienen genomen te worden om de hinder zo goed als mogelijk te verminderen voor de bewoners en de gebruikers van de TOP. Het lijkt dus essentieel de toekomstige (en huidige) gebouwen aan te passen en hun isolatie hierop af te stemmen. Daarnaast moet men bij de planning van de meest gevoelige functies, zoals onder meer huisvesting, rekening houden met de geluidshinder (conform de richtlijn 2002/49¹).

Leefmilieu brussels heeft in haar plan «**Quiet Brussels plan**»,² een aantal maatregelen met betrekking tot lawaai van het luchtverkeer vooropgesteld:

- **Het besluit 'vliegtuiglawaai' doen naleven;**
- **Bijdragen tot het uitwerken van een samenwerkingsakkoord voor het vliegtuiglawaai;**
- **Een akkoord over de afbouw van de nachtvluchten boven agglomeraties steunen:** Het Gewest zal een akkoord steunen over de geleidelijke afbouw van de nachtvluchten boven agglomeraties in een Europees kader.
- **De burgers begeleiden met betrekking tot het vliegtuiglawaai**
- **'de maatregelen voor ruimtelijk beheer van de gebieden onder de vliegroutes beoordelen'** waarbij het Gewest een kosten-batenanalyse zal uitvoeren met het oog op het beoordelen van de maatregelen voor ruimtelijke planning en beheer die men momenteel zou kunnen toepassen en in het kader van een evenwichtige benadering, evenals de financieringsmogelijkheden voor de geluidsisolatie van de woningen onder de vliegroutes volgens het principe dat de vervuiler betaalt.

De belangrijke verkeersassen lijden onder een slechte luchtkwaliteit, de concentraties 'black carbon' liggen hoog zelf tijdens de daluren aan de E40 en de Leopold III laan.

LUCHTKWALITEIT

¹ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai - Verklaring van de Commissie in het Bemiddelingscomité over de richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai)

² QUIET.BRUSSELS, Plan voor de preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving, GOEDGEKEURD OP 28 FEBRUARI 2019

VASTSTELLINGEN

DE SITE VAN DEFENSIE IS GELEGEN OP EEN PLATEAU EN ONDERVINDT GELUIDSOVERPLAST EN LUCHTVERVUILING VOORNAMELIJK LANGS DE VERKEERSADERS

- *De zone is gelegen op het Brabants Plateau, tussen de Woluwe- en de Zennevallei.*
- *Het gebied speelt een belangrijke rol op vlak van waterhuishouding, teneinde overstromingen in de valleigebieden tegen te gaan,*
- *Een potentiële bodemverontreiniging is beperkt tot een aantal punten op de site van Defensie.*
- *De TOP bevindt zich in de geluidszone, voor multi expositie, van 60-65 dB. Geluidshinder wordt voornamelijk veroorzaakt door lucht- en wegverkeer overdag, en overschrijdt de geluidsdrempels die opgelegd zijn door WHO. de nodige maatregelen dienen te worden genomen om de geluidshinder te minimaliseren.*
- *De TOP is onderhevig aan luchtvervuiling, voornamelijk langs de grote verkeersaders.*

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

A. ONTWIKKELEN VAN EEN VERDICHT STEDELIJK WEEFSEL WAARBIJ GESTREEFD WORDT NAAR RUIMTELIJKE SAMENHANG EN FUNCTIONELE VERMENGING BINNEN EN TUSSEN DE VERSCHILLENDE MONOFUNCTIONELE GEBIEDEN

- *Complexiteit van de herinrichting van een OGSO in een randstedelijke context (de verticaliteit van de functies die is vastgelegd in de voorschriften van de OGSO's is te beperkend). De mogelijkheid onderzoeken van een horizontale en verticale mix in het OGSO in de verschillende scenario's voor de verstedelijking van de site.*
- *De grote en kleinere beschikbare vastgoedreserves mobiliseren.*
- *Coherentie tussen de verschillende functiegebieden herstellen: revalorisatie, verbinding, complementariteit, overeenkomsten of nevenschikking van grote monofunctionele gebieden.*
- *Er dient nagegaan te worden welke plekken binnen de perimeter RPA Bordet verdicht kunnen worden op een duurzame en tevens flexibele manier op korte en langere termijn. Het toevoegen van een kritische massa aan stedelijke functies (wonen, bedrijvigheid, culturele en recreatieve infrastructuur, ...) kan de perimeter helpen evolueren tot volwaardige stadswijk.*

B. DE WAARDEVOLLE OPEN RUIMTE VALORISEREN EN VERBINDEN OP METROPOLITANE SCHAAL. LANDSCHAP ALS VERBINDEND ELEMENT BENUTTEN. INTEGRATIE VAN ECOLOGIE EN CIRCULARITEIT IS VAN BELANG.

- *Behoud en valorisatie van het potentieel van de ruimten met een hoge ecologische waarde: spoorlijnen, kerkhoven, landbouwgebieden, holle wegen ... ; bestaande open ruimtes en ecologisch waardevolle gebieden met elkaar verbinden.*
- *Er dient een hydraulische strategie, verweven met de landschapsstrategie worden uitgewerkt die vermijdt dat er regenwater afgevoerd wordt naar de riolering. De infiltratie van het regenwater moet vanaf het begin maximaal worden gesteld. De hydraulische strategie dient te streven naar herstel van de watercyclus via een systeem dat regenwater verzamelt, buffert, behandelt, afvoert en dit in relatie brengt met de valleien van de Woluwe en de Zenne. Zo wordt het peil van het grondwater weer op niveau gebracht en risico op te kort/te veel water vermeden (ook stroomafwaarts).*
- *De geluidsoverlast en de luchtvervuiling waaraan de site blootstaat als randvoorwaarden meenemen bij een verantwoorde ruimtelijke planning van deze zone. Daarnaast moet er onderzoek worden gevoerd naar de maatregelen die nodig zijn om de geluidsoverlast te beperken en de luchtvervuiling te neutraliseren voor de gebruikers en de bewoners van deze wijken op gebouwniveau en op straatniveau,*
- *Bestaande gebouwen op de site van Defensie kunnen herbestemd worden als kweekserres of als overdekte markt. Bij de herbestemming rekening houden met omgevingsfactoren als inplanting en oriëntatie van de gebouwen.*
- *Maximaliseren van de mogelijkheden voor energie-opwekking met hernieuwbare bronnen.*
- *Analyseren van de goederenstromen en materialenfluxen met andere woorden 'het metabolisme' van de wijk in kaart te brengen en circulair te maken.*
- *Is het Woluweveld geschikt als een meer gediversifieerde landbouwpool die voedsel produceert voor de nabijgelegen stad cf een goodfoodstrategie (vb. Neerpede) om producent en consument dichterbij elkaar te brengen?*

C. DE LEESBAARHEID VAN HET AUTOVERKEER VERHOGEN, DE MULTIMODALITEIT VAN BORDET OPTIMAAL BENUTTEN EN ONTBREKENDE VERBINDINGEN VOOR DE ACTIEVE WEGGEBRUIKER HERSTELLEN.

- *Mobiliteitseffecten onderzoeken en integreren bij het definiëren van de programmatie van de ontwikkelingen ter hoogte van Bordet en Defensie.*
- *Het is wenselijk te evolueren naar een levendig, multifunctioneel stedelijk gebied dat gericht is op de toekomstige multimodale toegankelijkheid van Bordet.*
- *Het bestaande openbaar vervoer promoten bij de gebruikers in de TOP en enkele verbindingen verbeteren buiten de spitsuren.*
- *Een globale, integrerende visie, met een visueel, landschappelijk en functioneel sterk concept, is belangrijk voor de Leopold-III-laan, gezien deze een nieuwe 'toegang tot de stad' wordt. De mobiliteitsinfrastructuur dient in het algemeen ingebed te worden in het landschap op een zodanige wijze dat deze de leef- en werkomgeving niet domineert. Een hoge landschapskwaliteit is drager voor een sterker imago en dus een grotere aantrekkelijkheid van het gebied.*
- *Ontbrekende verbindingen aanleggen/creëren voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is een algemene reflectie gewenst mbt de oversteekbaarheid door de zachte weggebruiker tussen Bordet en de gewestelijke grens ten einde lange omwegen te voet te vermijden aan weerszijden van de laan.*
- *Als het exacte programma voor de Defensie-NAVO-site is bepaald, zal een meer gedetailleerde visie op het openbaar vervoerbeleid nodig zijn om de site te ontsluiten.*
- *Het huidige netwerk van zacht weggebruik verbeteren door de openstelling van de NAVO-Defensie-site.*

D.LEEFBARE WIJKEN CREEËREN WAAR VOORZIENINGEN EN DE WONINGEN BEANTWOORDEN AAN DE NODEN VAN DE BEVOLKING

- *De bestaande en de geplande woonwijken in de TOP ontwikkelen als duurzame en leefbare woonwijken die antwoorden op de behoeften van de lokale bevolking.*
 - *Het aanbod van diensten en sociale en culturele voorzieningen voor oudere mensen en voor de hele bevolking in het zuiden van Evere en eventueel in Sint-Stevens-Woluwe uitbreiden. Aanbod aan sociale voorzieningen en diensten in Haren versterken.*
 - *Rekening houden met de grotere vraag naar voorzieningen die zal voortvloeien uit woonprojecten (mogelijk 3.000 à 4.000 nieuwe inwoners) en de demografische bevolkingsgroei die belangrijk is in deze gemeenten (Brussel en Evere): sport, kinderopvang en eventueel scholen . Monitoren van deze evoluties is dus gewenst en noodzakelijk.*
 - *Bestaande voorzieningen (sport, crèches, bibliotheken, horeca, ...) (ministerie van defensie toekomstige Europese school, ...) openstellen voor de bestaande en toekomstige lokale bevolking.*
 - *Ontwikkeling van een grote structurele voorziening om een nieuwe dynamiek te brengen. Een metropolitane uitrusting kan als katalysator werken voor de handels- en andere economische activiteiten. Het maakt het mogelijk om zelf, buiten de gebruikelijke werkuren om (weekend en avond) een bijkomende aantrekkingskracht te ontwikkelen. Bordet mag geen typische randstedelijke zone zijn maar moet voldoende aantrekkingskracht bieden zodat het kan werken als een op zich staande plek binnen de Brusselse stedelijk context.*
- Om tegemoet te komen aan de huisvestingsbehoeften van de bewoners van de TOP en aan de gewestelijke ambities, dient de TOP een antwoord te bieden op de volgende uitdagingen:*
- => Voortzetting van de sociale woningbouwprojecten van kleinere omvang*
 - => Versterking van de sociale diversiteit in het openbare aanbod door middel van de ontwikkeling van goedkope en middenklassewoningen*
 - => Het aantal huiseigenaren verhogen door de toegang tot goedkope woningen te vergemakkelijken (Woningfonds, CLTB, Citydev);*
 - => Andere, meer innovatieve vormen van huisvesting ontwikkelen: cohousing, vergezeld van diensten voor oudere bevolkingsgroepen, aangepast aan mensen met beperkte mobiliteit;*
 - => In huisvesting voorzien die aangepast is aan een vergrijzende bevolking (bevolking die ouder is dan het gewestelijke gemiddelde), waarbij een overaanbod van woningen van het type rusthuis moet worden vermeden*
 - => Zorgen voor een soepele overgang in termen van dichtheid (het genereren van stedelijkheid) tussen woonwijken met een dorps karakter en nieuwe woningbouwprojecten in de RPA-wijken;*
 - => Voor voorzieningen zorgen die zijn afgestemd op de behoeften van nieuwkomers.*

E. HET ECONOMISCH POTENTIEEL VAN HET GEBIED OPTIMAAL BENUTTEN EN INSPELEN OP DE EIGENHEID VAN ELK DEELGEBIED

- *Stabiliseren van de bestaande bedrijven in de TOP om het economische karakter van deze perimeter te behouden.*
- *Stimuleren en aanmoedigen van de innovatie van de economische activiteiten in de zone: de identiteit versterken, activiteiten aanvullen met B2B, stedelijke kwaliteit verbeteren, een functionele mix introduceren.*
- *Vernieuwing (op stedenbouwkundig vlak), uitbreiding en valorisatie van het bedrijvenpark Da Vinci garanderen en verdichten.*
- *De internationale functie/roeping van de zone bevestigen.*
- *De aantrekkelijkheid van de zone vergroten en de leegstand aanpakken.*
- *Diensten en voorzieningen voor werknemers in de zone uitbreiden.*
- *De troeven van de zone, en voor elk deelgebied, gebruiken/uitspelen (nabijheid luchthaven, goede bereikbaarheid maar niet centraal, situatie in Brussel/Vlaanderen ...) voor een economische bestemming.*

