

## Diagnose, uitdagingen en doelstellingen van het RPA Herrmann-Debroux

Datum van het ministerieel besluit	Voornaamste ontwikkelingen (3-4 woorden)	Voornaamste thema's (3-4 woorden)	Bouwheerschap
8 mei 2018	Stadsboulevard, woningen, voorzieningen	Mobiliteit, openbare ruimte, landschap	Perspectief

### Methodologische inleiding

Dit document vormt het document dat is voorzien in artikel 2, §1, 2° van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2018 betreffende het informatie- en participatieproces voor het publiek voorafgaand aan de uitwerking van de ontwerpen van richtplan van aanleg.

Deze nota is een samenvatting van de diagnose-elementen die momenteel beschikbaar zijn en de uitdagingen die daaruit voortvloeien. U vindt meer gedetailleerde informatie in de studies en analyse die vandaag of in de loop van de uitwerking van het ontwerp van RPA en zijn Milieu-effectenrapport beschikbaar zijn op de website van Perspective.

Het betreft een prediagnose aangezien de diagnose in de loop van de uitwerking van het ontwerp van RPA en zijn MER zal worden verfijnd en meer recente gegevens worden verzameld.

### Perimeter



Kaart van de perimeter



De perimeter van het RPA Herrmann-Debroux is de perimeter waar de openbare en privéwerkzaamheden geconcentreerd gaan zijn die de voornaamste hefboomen vormen voor de ontwikkeling en herstructurering van het grondgebied. Het bestaat uit:

- het geheel van de grootstedelijke weg E411 en zijn 3 viaducten maar ook de lanen die langs en in het verlengde van de snelweg lopen;
- terreinen die eraan vasthangen die binnenkort worden verstedelijkt of heraangelegd: Triomf (gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieuilaan), Deltadriehoek (momenteel braakliggend industrieterrein), P+R Delta en stelplaats MIVB (gebied ingenomen door de stelplaats van de MIVB en de transitparking), het Beaulieuterrein (ingenomen door de kantoren van de Europese Commissie), Demeyterrein (momenteel ingenomen door het shoppingcenter en de Carrefour).

Voor de analyse van het grondgebied en de identificatie van de behoeften en uitdagingen, werd de perimeter van het RPA uitgebreid. Dit laat toe de perimeter in een ruimere context te zien: hem opnieuw in zijn geografische omgeving te situeren (zijn positie in de milieu-, transport-, kantoor-netwerken) en de behoeften van de lokale bevolking en gebruikers in rekening te brengen (op het vlak van woningen, voorzieningen, handels, plaatselijk leven, mobiliteit ...).

## Diagnose

Het bestudeerde grondgebied heeft een geleidelijke verstedelijking gekend (16e eeuw – begin van de 20e eeuw) die na 1945 is versneld en niet heeft geleid tot de ontwikkeling van een sterke centraliteit.

Waar het eerst bestond uit landelijke en bosrijke dorpskernen is het vanaf het einde van de 19e eeuw een semi-industriële buitenwijk geworden (langs de Waversesteenweg en in de vallei van de Woluwe) en een vakantiebestemming dankzij de eerste snelle verbindingen met Brussel. Na de Twee Wereldoorlog werd het gebied grotendeels bebouwd en is het uitgegroeid tot een grootstedelijke stadsrand.

De perimeter aan de rand van de E411-autosnelweg aan de toegang tot Brussel biedt vandaag een grote variëteit aan ruimten en activiteiten: een woud ingeschreven op de Werelderfgoedlijst, sportcenter van hoog niveau, enkele van de meest winstgevende hypermarkten van het land, voormalige spoorweg omgevormd tot wandelweg, gebouwen van de Europese Commissie, onontbeerlijk openbaarvervoerknooppunt voor het gewest, Universit  libre de Bruxelles, Japanse school, toekomstig ziekenhuis, enz.

De economie van het bestudeerde grondgebied wordt gedomineerd door kantoren van de tertiaire sector, ondanks de belangrijke aanwezigheid van de activiteiten van de MIVB (onderhoud en herstelling van voertuigen). Het kantorenaanbod in de perimeter is vrij groot (ongeveer 550.000 m<sup>2</sup>) in de context van de zogenaamd “gedecentraliseerde” gebieden van het Brussels Gewest. Het merendeel van het kantoorvastgoed is geconcentreerd op de grote verkeersassen: langs de E411, Vorstlaan, Pleinlaan.

De perimeter omvat een rijk geheel aan groene ruimten, van het Zoniënwoud tot Delta, gekenmerkt door een welige vegetatie en de aanwezigheid van water. De E411 is echter een ecologische barrière voor de grote landschappelijke gehelen die hij doorkruist, in het bijzonder het Zoniënwoud.



Ondanks meerdere troeven, ontbreekt het de wijk aan samenhang. De activiteiten onderhouden slechts weinig onderlinge relaties. Kantoren, handelszaken, woningen of openbaar vervoer: elk element oefent een specifieke stedelijke functie uit, zonder echt in aanraking te komen met de andere.

De weginfrastructuur - met name het Herrmann-Debrouxviaduct - vormt vaak visuele en fysieke barrières.



Op sociaaldemografisch vlak is de bevolkingsdichtheid lager dan die van het Brussels Gewest in zijn geheel (Oudergem: 3.671 inwoners/km<sup>2</sup>; BHG: 7.361 inwoners/km<sup>2</sup>), maar hoger dan in andere wijken van de tweede kroon van de zuidoostelijke kwadrant van Brussel. Bovendien is ze aan het toenemen. De bevolking is aan het vergrijzen maar nog steeds grotendeels actief: er is een groot aandeel personen ouder dan 65 jaar maar er zijn ook veel koppels tussen 45 en 64 jaar met adolescente kinderen.

## Uitdagingen en doelstellingen

Gelet op voornoemde diagnose-elementen, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambitie uitgedrukt:

### 1. De rol van de weginfrastructuur herdenken

Willen we de uitdaging aangaan om het gebruik van de auto in het Brussels Gewest terug te dringen en de Herrmann-Debroux als toegang tot de stad herkwalficeren, dan dringen meerdere duurzame mobiliteitsoplossingen zich op. We moeten de E411-autosnelweg heroveren opdat hij een stadsboulevard wordt die de multimodale mobiliteit ondersteunt en een gemeenschappelijke bron voor gevarieerd gebruik, dat toelaat de stad en haar inwoners met hun infrastructuur te verzoenen.

### 2. Een vlotte stroom tussen de wijken waarborgen

De breuken die de E411 en het Delta-complex genereren moeten plaats maken voor een nieuw stadswaefselnetwerk dat de as van de E411 gemakkelijker oversteekbaar maakt, de groene ruimten

en waterlopen weer met elkaar verbindt en de huizenblokken doordringbaar maakt. We moeten het stadsweefsel dus herenigen door de grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal te laten scharnieren.

### **3. De grote landschappen opwaarderen**

De toegang tot de stad heeft onmiskenbare landschappelijke kwaliteiten die zichtbaar zijn vanaf Delta, zoals het Zoniënwoud. Hij vertoont tegenstrijdige elementen waarin groots natuurlijk erfgoed en indrukwekkende wegvoorzieningen, open ruimten en ruimtelijke segmentaties tegenover elkaar komen te staan. Het komt erop neer dit landschap in scène te zetten, waarneembaar te maken door deze contrasten op te waarderen: van deze “roadscape” een “urbanscape” maken dat de grootstedelijke dimensie waardig is.

### **4. Plaatsen creëren met een grotere stedelijkheid om een betere samenleving te maken**

Het gebrek aan openbare plaatsen over de hele perimeter, in combinatie met de zwakte van de openbare ruimten en plaatsen, alsmede de functionalistische organisatie van de ruimte dragen bij tot het stadsrandkarakter van het grondgebied en de levenswijzen. De herkwalificatie van de toegang tot de stad en de verstedelijking van Delta zijn een kans om een stedelijke mix te ontwikkelen waarin economische, sociale en woonactiviteiten door elkaar bestaan, om de buurt meer levenskwaliteit in te blazen en het samenleven lokaal te stimuleren. Daarvoor moeten we de economische roeping van het gebied bevestigen door bevoorrechte ontmoetingsplaatsen te creëren (openbare ruimten, handelszaken, school- en sportvoorzieningen, socioculturele voorzieningen ...).

### **5. Geleidelijk en evolutief anticiperen op de veranderingen en deze begeleiden**

Het tijdperk van alles voor de auto is voorbij. De infrastructuur die ermee gepaard is gegaan, heeft het stadsweefsel blijvend veranderd en wordt, hoewel vrij recent, grotendeels in vraag gesteld. Om te vermijden dat we in de toekomst opnieuw worden geconfronteerd met de problemen van een onaangepaste stadsinfrastructuur, moeten de voorgestelde inrichtingsoplossingen zoveel mogelijk omkeerbaar en flexibel zijn. Deze flexibiliteit zal toelaten de permanente en deels onvoorspelbare evolutie van de levenswijzen en het mobiliteitsgedrag te beheren (die samengaan met de technologische vooruitgang en de energietransitie), en de stad dus meer aanpasbaar en weerbaarder te maken. De weg die we afleggen om dergelijke evolutieve inrichtingen in te voeren moet echter geleidelijk gaan om de gedragswijzigingen te begeleiden en aan te moedigen in de plaats van ze te radicaal op te dringen.

Het doel van de studie is een algemene strategie te ontwikkelen voor de inrichting van de E411 om van dit grondgebied een hefboom te maken voor de duurzame gewestelijke stadsontwikkeling, te anticiperen op de komende veranderingen en deze met de nodige coherentie te begeleiden.

De uitdaging van dit RPA bestaat erin te bepalen onder welke voorwaarden en op basis van welke beginselen we een stadsstructuur van de jaren 1970 kunnen remodeleren (weginfrastructuur en geheel van samenhangende reusachtige monofunctionele gebouwen) om ze in te passen in een duurzaam stedelijk ontwikkelingsperspectief. Het komt er dus op neer het herkwalificeringspotentieel van de viaducten aan het licht te brengen opdat deze een grotere mix van stedelijke functies mogelijk maken, een of meerdere plaatselijke centrale herkenningspunten te creëren, alternatieve vervoermiddelen voor de wagen te bevorderen en het natuurlijke milieu in de onmiddellijke omgeving van de structurerende as te behouden.

Het RPA bestaat uit een stedenbouwkundig kader voor de herkwalificatie van de toegang tot de stad maar ook van de terreinen die eraan vasthangen:

- Triomf (gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieuwaan),
- Deltadriehoek (momenteel braakliggend spoorwegterrein),

- P+R Delta en stelplaats MIVB (zone ingenomen door de stelplaats van de MIVB en de transitparking),
- Beaulieuterrein (ingenomen door de kantoren van de Europese Commissie),
- Demeyterrein (momenteel ingenomen door het shoppingcenter en de Carrefour).