

perspective
.brussels 

Stads Vernieuwings Contract (SVC) 8 - Prediagnose

Departement Territoriale Kennis
December 2022

INHOUDSOPGAVE

3- Inventarisatie van de lopende operaties en actoren op het grondgebied	46
3-1 Projecten* in de TOP	47
3-2 Spatialisering van de projecten in het studiegebied SVC 8	48
3-3 Spatialisering van de projecten in het SVC 8	49
3-4 Uitdagingen - projecten in het SVC 8	51
4- Bevolking en gezondheid	52
4-1 Bevolking	53
4-2 Leeftijd	54
4-3 Nationaliteit	55
4-4 Sociaal-economische situatie	57
4-5 Gezondheid	58
4-6 Uitdagingen	59
5- Residentiële productie en dynamiek	60
5-1 Een gematigd kwalitatief woningaanbod	61
5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden	64
5-3 Een gebrek aan sociale woningen	69
5-4 ... maar actieve overheidsinstanties	70
5-5 Gewestelijke beleidsuitdagingen voor de woningproductie	72
5-6 Lokale uitdagingen en mogelijkheden voor de woningproductie	73

INHOUDSOPGAVE

6- Leefomgeving	75	
6-1 Enquête onder omstaanders	76	
6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk	77	
6-3 Openbare ruimte	81	
6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk	84	
6-5 Veiligheid in de wijk	88	
6-6 Problemen in de wijk	90	
6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap	92	
6-8 Uitdagingen	94	
7- Aanbod aan voorzieningen	95	
7-1 Behoeften aan voorzieningen voor jonge kinderen	96	
7-2 Schoolaanbod: kleuter-, basis- en secundair onderwijs	98	
7-3 Behoeften aan basisonderwijs	99	
7-4 Behoeften aan secundair onderwijs	101	
7-5 Senioren	102	
7-6 Geestelijke en lichamelijke gezondheid	103	
7-7 Algemene geneeskunde	104	
7-8 Behoeften inzake geestelijke gezondheid	105	
7-9 Opvang van migranten en diensten voor de meest kansarmen	106	
7-10 Jeugd	107	
7-11 Sportaanbod	108	
7-12 Type sportinfrastructuren per wijk	109	
7-13 Openbare en schoolsportvoorzieningen in verhouding tot de dichtheid	110	110
7-14 Be running	111	
7-15 Kansen SVC 8: versterken van een beperkt sportaanbod	113	
7-16 Het culturele aanbod in de TOP	114	
7-17 Uitdagingen voor het culturele aanbod	115	
7-18 Transversale uitdagingen voorzieningen	117	

INHOUDSOPGAVE

8- Economische dynamiek	118
8-1 Tewerkstellingsgraad	119
8-2 Werkloosheidsgraad	120
8-3 Inventaris van de economische activiteiten	121
8-4 Territoriale economie	122
8-5 Grote werkgevers in SVC 8	123
8-6 Productieactiviteiten - 2017	124
8-7 Focus Masuiwijk	129
8-8 Overzicht van het kantorenpark	133
8-9 Opleidingscentra	134
8-10 Het commerciële aanbod	135
8-11 De handelswijk Bockstael	136
8-12 Het winkelcentrum Docks Brussel	141
8-13 Uitdagingen	142
9- Mobiliteit en openbare ruimte	143
9-1 Een perimeter met zware mobiliteitsinfrastructuren	144
9-2 Het lokale mobiliteitsprofiel	145
9-3 Voetgangers eerst	148
9-4 Passerende fietsers	150
9-5 Openbaar vervoer in het meervoud	152
9-6 Doorgaand wegverkeer	156
9-7 Ingenomen parkeerplaatsen	159
9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit	161
9-9 De uitdagingen op het vlak van mobiliteit	169

INHOUDSOPGAVE

10- Milieu	171
10-1 GPDO	172
10-2 Hydrografie	173
10-3 Bodemverontreiniging: stand van zaken	175
10-4 Infiltrasoil	176
10-5 Groene ruimten en biodiversiteit	180
10-6 Cartografie van de koelte-eilanden in het BHG	182
10-7 Luchtverontreiniging	183
10-8 Blootstelling aan geluid	184
10-9 Energie	187
11- Transversale uitdagingen en conclusies	189
Breuklijnen en centraliteiten	190
Stadsfuncties	191
Mobiliteit, openbare ruimten en leefomgeving	192
Leefmilieu	193
Governance en proces	194
12- Bibliografie	195
13- Bijlagen	198

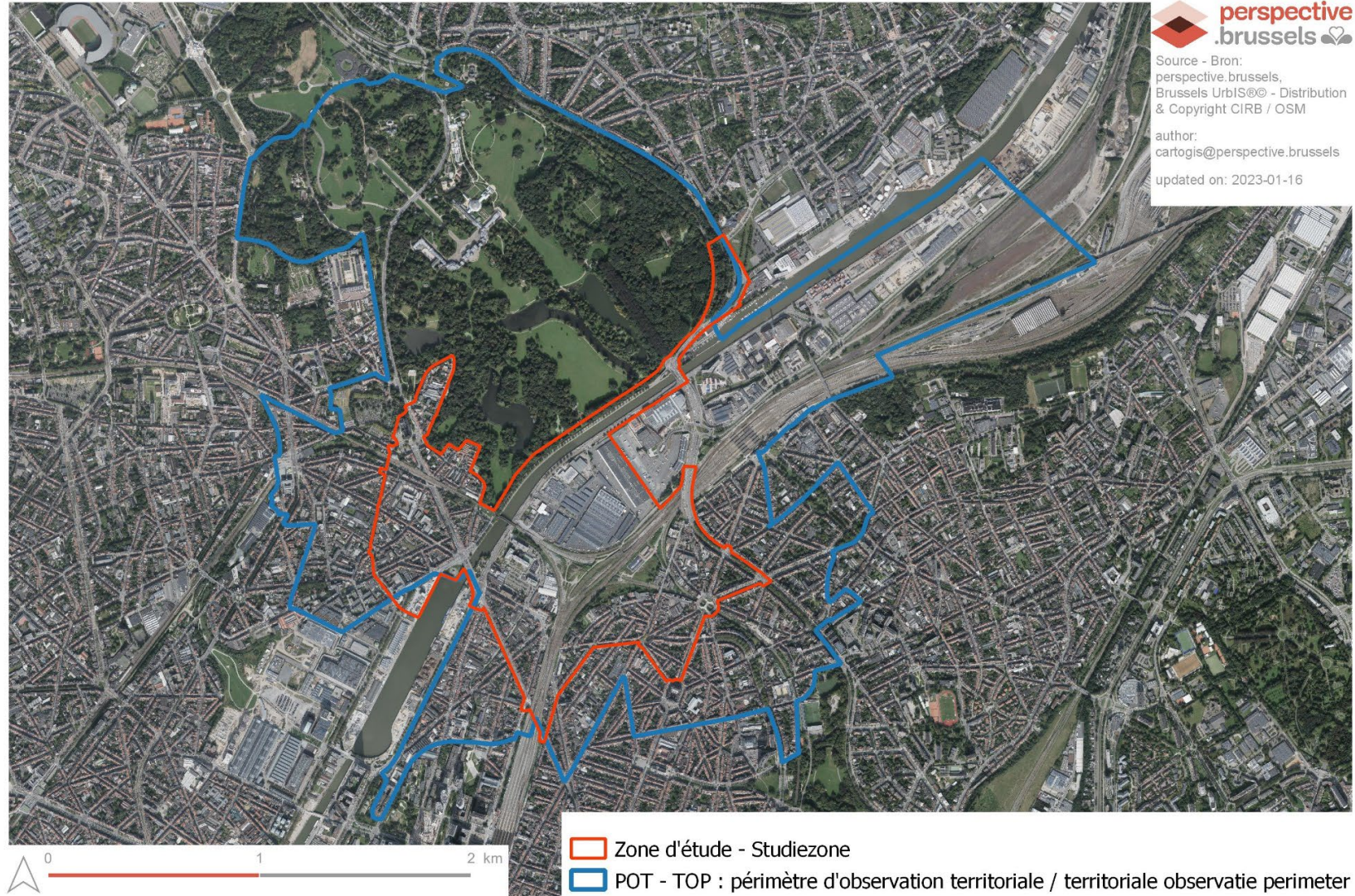
COLOFON

Analyse en redactie: Veronica Pezzutti, Maarten Lenaerts, Annabelle Guérin, Elisa Donders, ...

Cartografie: Emilie Hanson en Nathalie Chodron de Courcel

Studiegebied en territoriale observatieperimeter

CRU 8 - SVC 8



SVC 8 - Wijken van de TOP en het studiegebied

Ter voorbereiding van SVC 8 werd een prediagnose opgesteld voor het **studiegebied** en voor een ruimere perimeter, die van de **Territoriale Observatieperimeter (TOP)**, om rekening te houden met de sociaal-economische en territoriale context van de wijken rond het studiegebied.

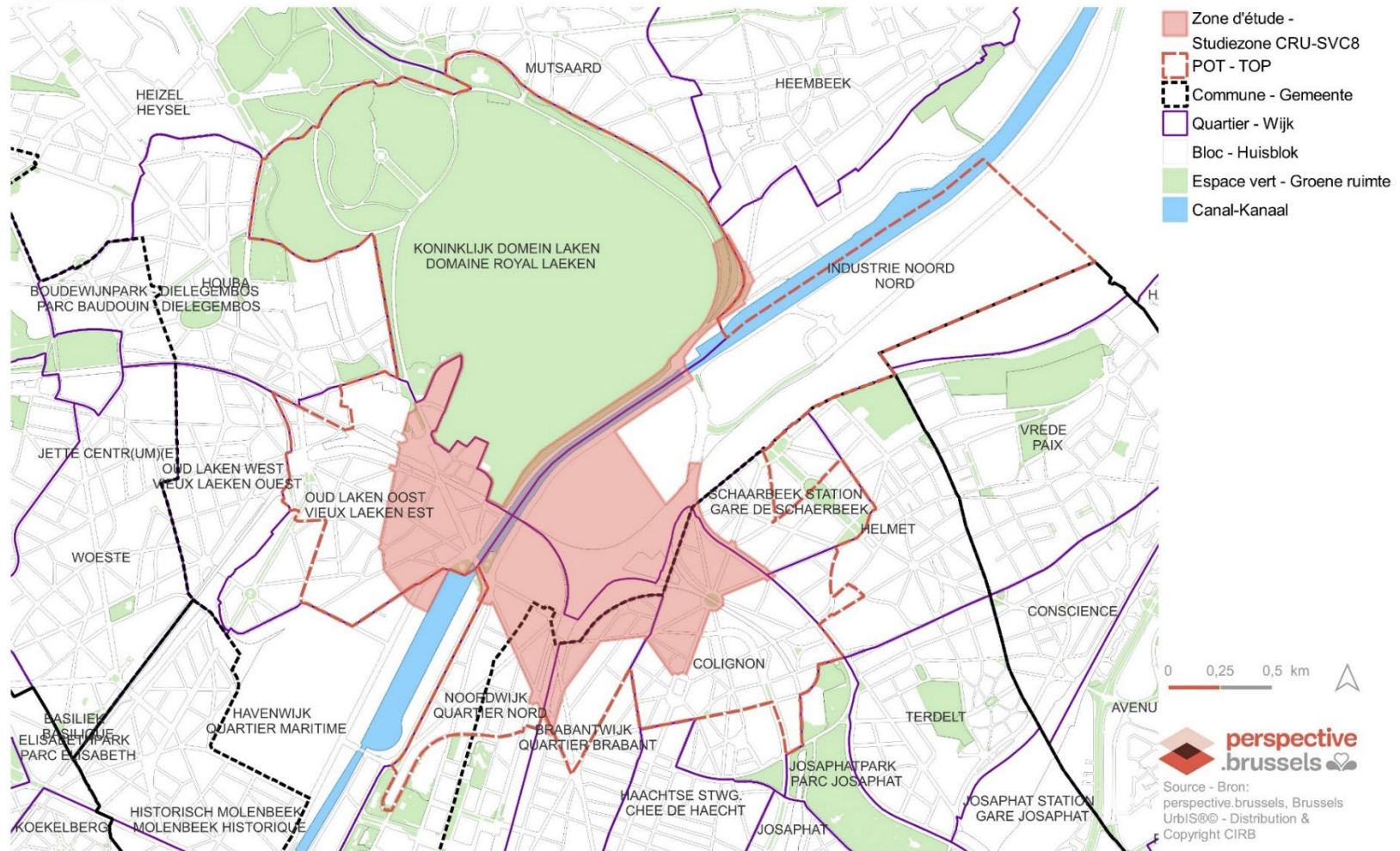
Het studiegebied (en de TOP) strekt zich uit over 2 gemeenten: Brussel-Stad en Schaarbeek

De volgende **statistische wijken** maken geheel of gedeeltelijk deel uit van het **studiegebied**:

- Oud Laken Oost
- Noordwijk
- Brabantwijk
- Colignon
- Industrie Noord

Verder **omvat de TOP** ook de wijk Koninklijk Domein Laken.

QUARTIERS WIJKEN



SVC 8 - Statistische sectoren van de TOP en het studiegebied

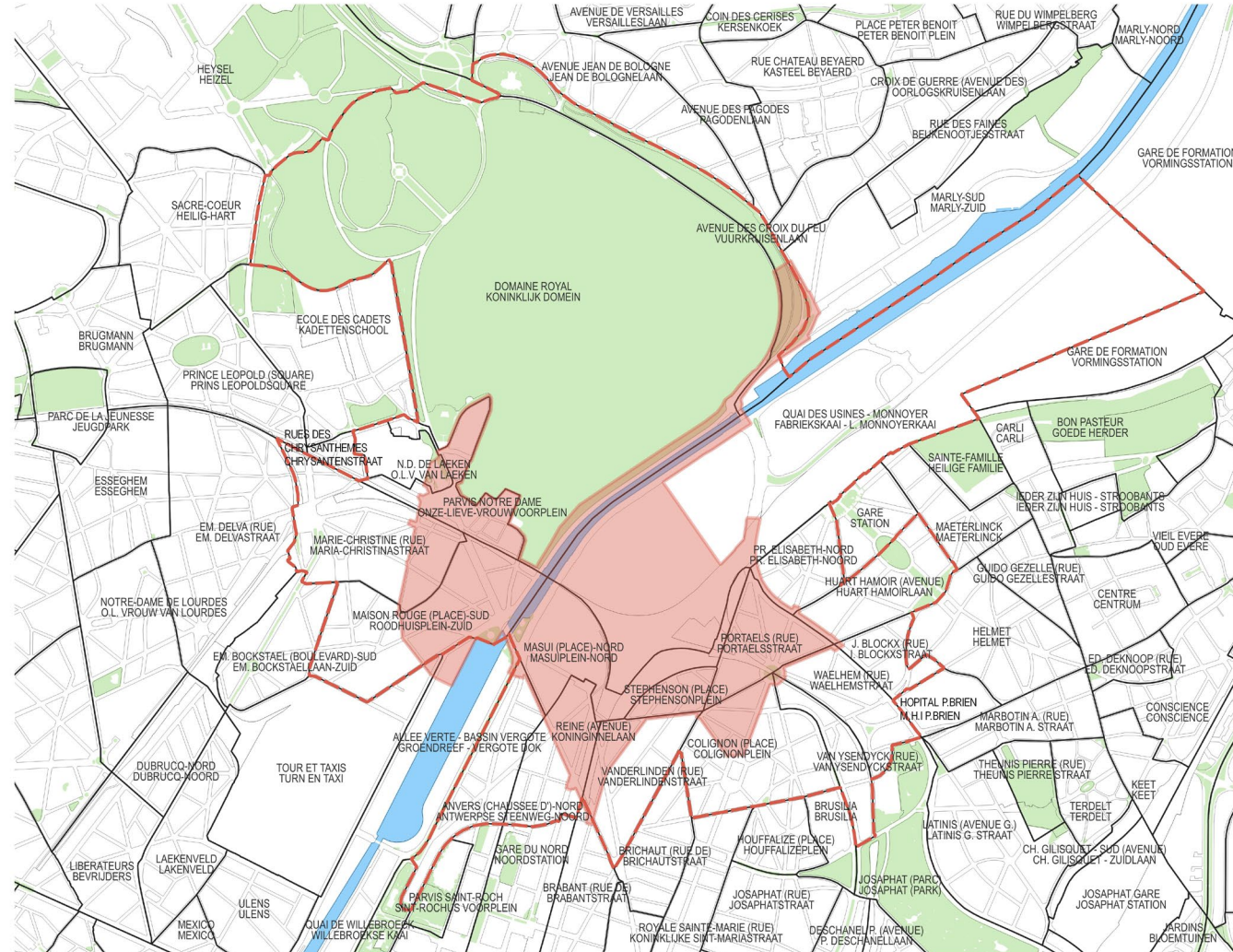
➤ De volgende statistische sectoren maken geheel of gedeeltelijk deel uit van het studiegebied:

- PORTAELS(STRAAT)
- WERKHUIZENKAAI - MONNOYERKAAI
- n.b. DE LAKENSESTRAAT
- ROODHUIS(PLEIN)-ZUID
- MARIA-CHRISTINA(STRAAT)
- STEPHENSON(PLEIN)
- VANDERLINDEN(STRAAT)
- MASUI(PLEIN)-NOORD
- KONINGINNE(LAAN)
- ANTWERPSE(STEENWEG)-NOORD
- ONZE-LIEVE-VROUWVOORPLEIN
- COLIGNON(PLEIN)

➤ De TOP omvat daarnaast ook de volgende statistische sectoren:

- VUURKRUISENLAAN
- KONINKLIJK DOMEIN
- J. BLOCKX(STRAAT)
- HUART HAMOIR(LAAN)
- PR. ELISABETH-NOORD
- WAEHEM(STRAAT)
- VAN YSENDYCK(STRAAT)

QUARTIERS WIJKEN



- Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC8
- ▭ POT - TOP
- ▭ Secteur statistique - Statistische sector
- ▭ Bloc - Huisblok
- Espace vert - Groene ruimte
- Canal-Kanaal

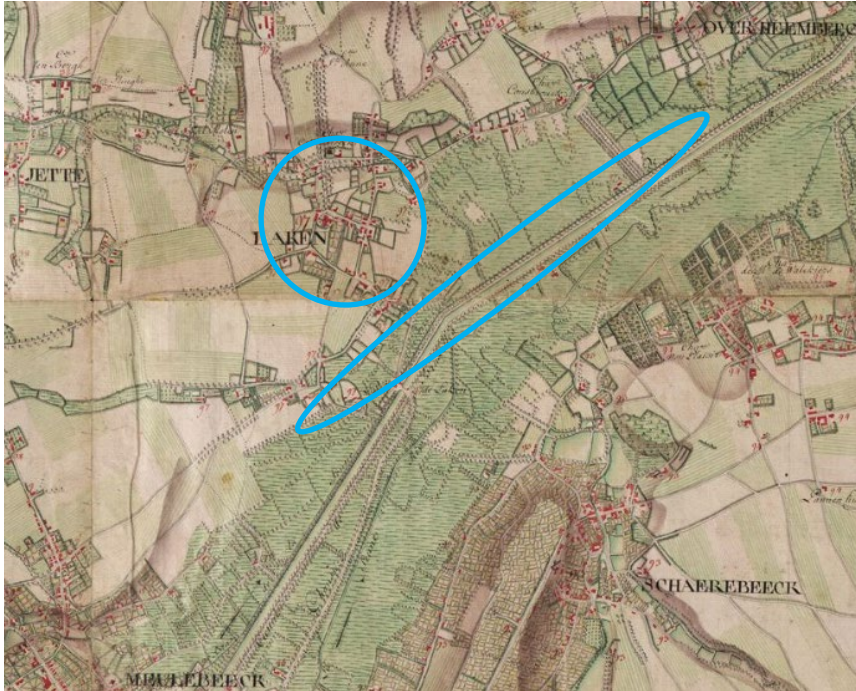
1- Stedelijke structuur: Evolutie en samenstelling van het stadsweefsel



Vierendeelbrug te Laken
Zicht op het restaurant Maison de la Création - stationsite

Industrie Vergotebekken
Monument aan de Arbeid

1-1 Van dorpskernen naar industriële polen



Ferrariskaart rond 1770, Geopunt

Einde van de 18^e eeuw

- Grondgebied grotendeels ingenomen door velden, weiden, beboste gebieden, landwegen en paden.
- Dorpskernen in Laken en meer ontwikkeld woongebied in Schaerbeek
- In Laken ontwikkelen zich al leerlooierijactiviteiten.
- De as van het kanaal markeert reeds een breuk tussen oost en west

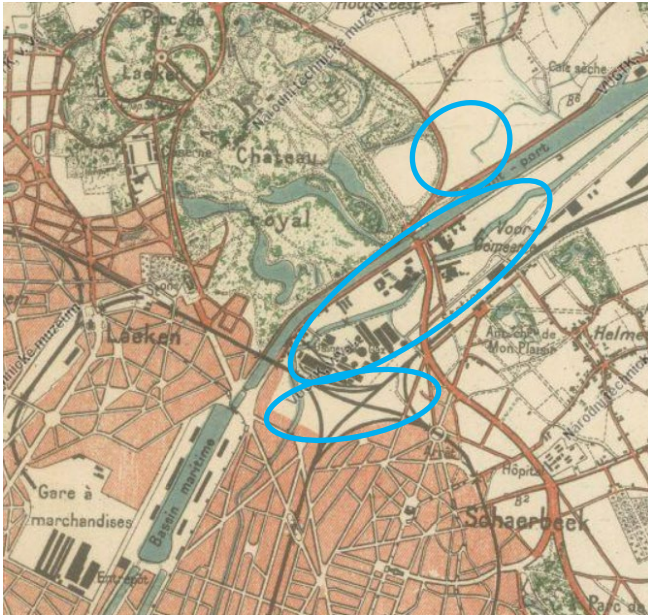


Vandermaelenkaart rond 1850, Geopunt

Midden van de 19^e eeuw

- Uitbreiding van de verstedelijking langs de verkeersassen
- Vestiging van productieactiviteiten en industriële vestigingen ten noorden van de perimeter (chemische en metallurgische industrie)
- Verschijning van de spoorlijnen die het zuiden met het noorden en het oosten met het westen verbinden en die de ruimte duidelijk afbakenen, alsook het omleidingskanaal Charleroi-Brussel (1832)
- Ontstaan van de koninklijke as met het Koninklijk Paleis in Laken en de Onze-Lieve-Vrouwkerk van Laken en de Koninginnelaan die het noorden van de perimeter structureren.

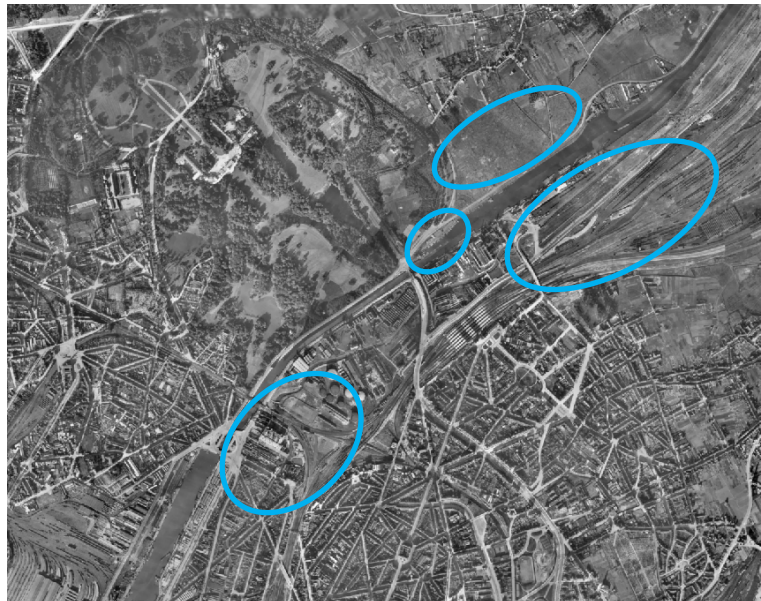
1-1 Van dorpskernen naar industriële polen



Bron: Wegenkaart van de omgeving van Brussel begin 1900

Begin 20^e eeuw

- Verstedelijking die zich grotendeels uitstrekt tot Laken en Schaarbeek (behalve ten oosten van het Koninklijk Domein). Het gebied van het huidige GGB 4 blijft onbenut.
- Vestiging van de eerste zware industrieën (huidige zone Mabru, gasfabriek) en haven- en logistieke activiteiten (huidige zone Schaarbeek-Vorming) die zich ontwikkelen rond het kanaal van Charleroi (zeebekken en voorhaven) dat vervolgens zijn definitieve vorm krijgt en duidelijk zijn stempel drukt op het grondgebied.
- Het spoor rastert het stedelijk landschap in het hart van het gebied, waardoor er in de wijk Masui restructies ontstaan. Het Station van Schaarbeek wordt ingeplant.



Bron: Bruciel 1930

- Schaarbeek-Vorming ontwikkelt zich en vormt een duidelijke breuk met de nog agrarische gebieden ten noorden van Schaarbeek en met GGB 4.
- Uitbreiding van de industriële activiteit aan de voorhavenkant en verspreiding van de industriële activiteit naar het meer residentiële weefsel, met name in de Masuisector.
- Inplanting van de Royal Yacht Club.
- In de buurt van de sporen blijven er nog enkele velden bestaan.

1-1 Van dorpskernen naar industriële polen



Bron: Wegenkaart 1980

20e en begin 21e eeuw

- Afname van de industriële activiteiten tussen 1950 en 1980 (aanleg van externe industrieparken). Periode gekenmerkt door de ontwikkeling van nieuwe economische en commerciële activiteiten en de inplanting van nieuwe infrastructuur (van fabrieken tot grote opslagplaatsen): vroegmarkt en groothandelsmarkt, Halles des producteurs (kant Gebied van Gewestelijk Belang – GGB 4)
- Reconversie van voormalige industriële sites: verdwijning van de gasmeters en inplanting van een sporthal en tennisvelden (1970)
- Reorganisatie van bepaalde delen van het wegennet (bruggen en grote oost-westroutes) en de overweldig van een deel van de Zenne (1970)
- In de Masuiwijk blijven er in de ruimten tussen de sporen enkele velden bestaan.



Bron: Bruciel 2007

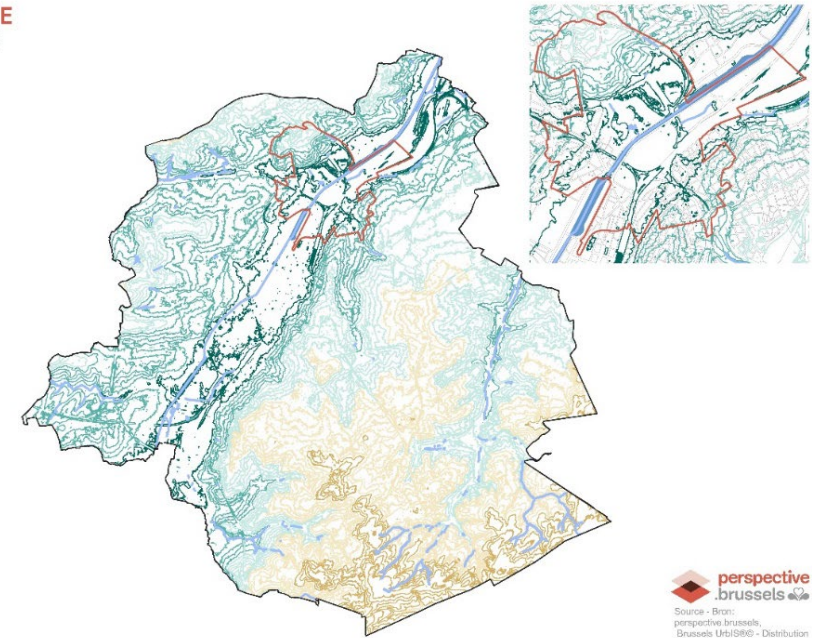
- Naar een nieuwe planning en organisatie van het grondgebied door:
- Demografische PRAS die het OGSO juridisch vastlegt (blauwe cirkel)
- Talrijke renovatieoperaties (Duurzame Wijk Contracten, StadsVernieuwingContracten, enz. - zie hoofdstuk Planologie)
- Gebouwen, industriële pakhuisen, sectoren Masui en Stephenson die mogelijkheden bieden voor omschakeling van functies

1-2 Een gefragmenteerd grondgebied dat moeilijk toe te eigenen is

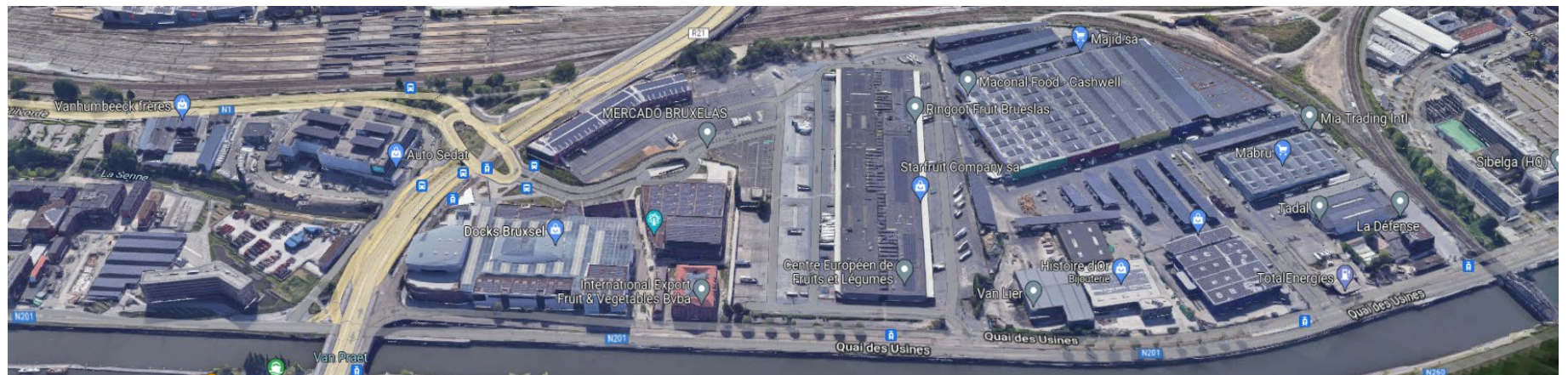
- Een **relatief complexe topografie** met een mix van valleien en taluds. De hoogte varieert van 10 tot 25 m ter hoogte van de spoorlijnen en het kanaal, tot 70 m hoogte aan de oostelijke en westelijke uiteinden, in de woongebieden.
- Een groot deel van de omtrek wordt gekenmerkt **door stedelijke breuken en discontinuïteiten die het grondgebied sterk inperken** (zie de rode driehoek op de kaart blz. 6). Deze onderbrekingen zijn te wijten aan:
 - productie-, handels- en havenactiviteiten die 1/3 van het gebied in beslag nemen (GSI Werkhuizenkaai-Vilvoordsesteenweg-Voorhaven, Schaarbeek Vorming).
 - het intergemeentelijke en gewestelijke wegennet bestaande uit grote verkeersassen (Lambermontlaan, Van Praetbrug, Koninginnelaan, Vilvoordsesteenweg, Werkhuizenkaai) en het spoorwegnet (noord-zuid/oost-westverbinding, Schaarbeek-Vorming)
 - doorgangplaatsen die niet bevorderlijk zijn voor voetgangers en zachte mobiliteit (bruggen, tunnels, spoorwegovergangen, enz.)

TOPOGRAPHIE
TOPOGRAFIE

Altitude - Hoogte
10 - 25
25 - 50
50 - 75
75 - 100
100 - 125
125 - 135
POT - TOP CRU8
Blok - Huizenblok

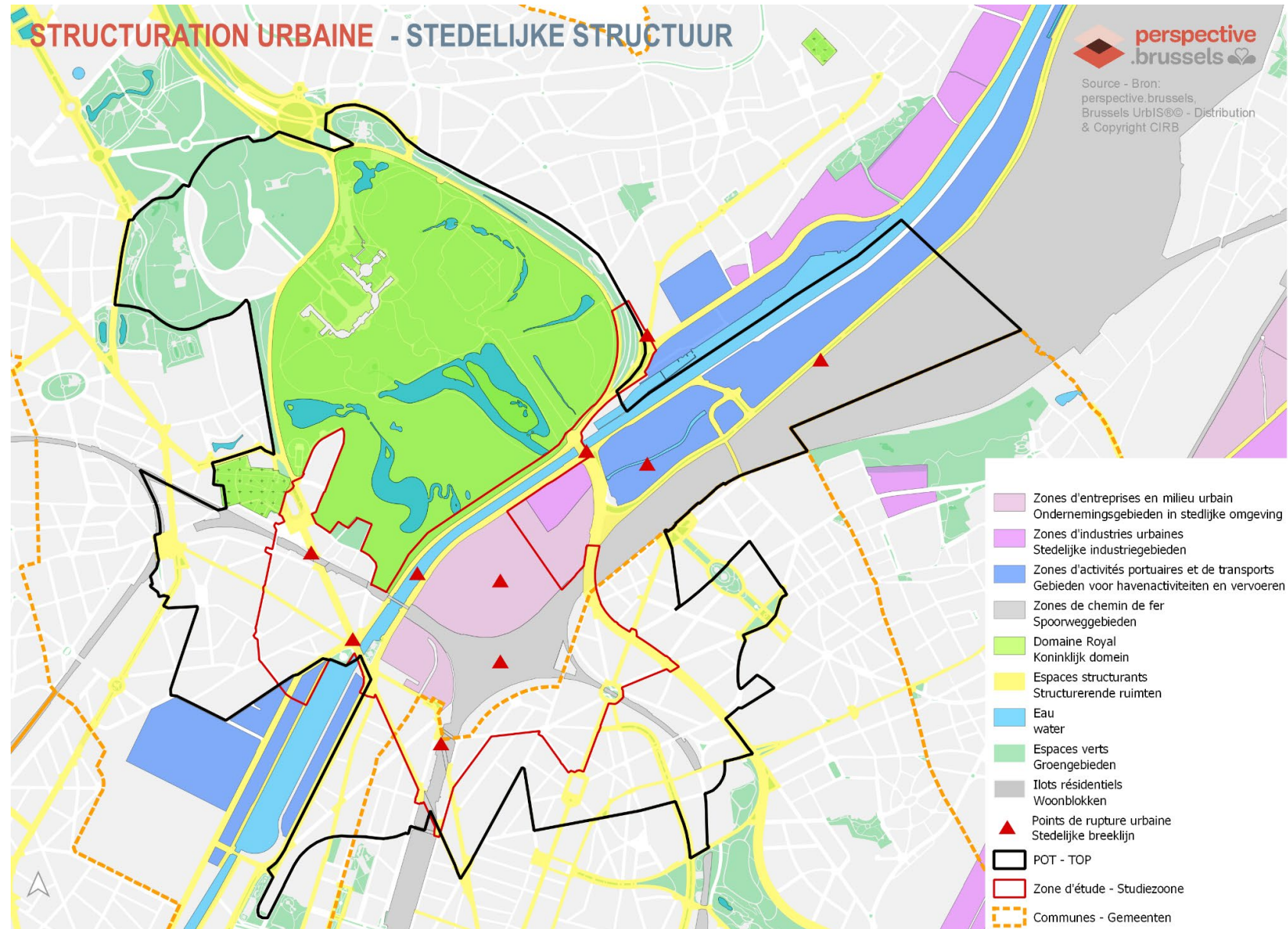


perspective
brussels
Source - Bron
perspective brussels
Brussels Urban@ - Distribution
& Copyright CIRB



Stedelijke industriegebieden, Brussel

1-2 Een gefragmenteerd grondgebied dat moeilijk toe te eigenen is



1-2 Een gefragmenteerd grondgebied dat moeilijk toe te eigenen is

➤ Een woonfunctie gedeeltelijk ingesloten

- tussen het Koninklijk Domein, dat de zuid-noordverbinding van de perimeter, de economische polen en de grote infrastructuren ervan (Mabru, Docks, Voorhaven, Thurn en Taxis, CBD Noord) alsook de spoorwegen afsluit. Vooral in Laken, maar ook in Masui en Colignon.
- weinig banden met de wijken in GGB 4.

➤ Een recreatie- en milieufunctie die weinig gevaloriseerd wordt:

- weinig kleine groene ruimten in de omgeving (een paar grote parken: Lacroix- en Hamoirpark, Verboekhovenplein, Begraafplaats van Laken, Astridpark), ondanks recente ontwikkelingen (bv. Zennepark, Tuin van de Rechtvaardigen, Jules de Troozsquare, Annie Cordysquare en het toekomstige Stephensonpark in Schaarbeek (DWC)). De verbinding met park L28 ligt evenmin voor de hand. Deze ruimten blijven sterk verhard, zijn soms van slechte kwaliteit en moeilijk toegankelijk (sommige zijn gekraakt) en zijn evenmin goed in een netwerk opgenomen, wat het gebruik ervan door de bewoners beperkt.
- de verbinding met het water (kanaal en Zenne) is er bijna niet, behalve in het BRYC-gebied dat echter niet voor iedereen toegankelijk is



Vierendeelbrug, Brussel



Koninginnelaan, Brussel



Groendreef, Brussel



Aan de waterkant, Brussel

1-2 Een gefragmenteerd grondgebied dat moeilijk toe te eigenen is

- **Verschillende lokale centraliteiten die onderling weinig met elkaar verbonden zijn:**
 - wijken die verschillende aantrekkingspunten hebben met commerciële en culturele activiteiten, enz. maar die op de gemeenten gericht blijven en weinig verbonden zijn op het niveau van het SVC.
 - verscheidene bestaande LIK's op het Bockstaelplein (Laken), het Colignonplein, het station van Schaarbeek, het Verboekhovenplein (Schaarbeek). En twee te creëren LIK's op het De Troozplein, dat de verbinding tussen het oosten en het westen van de wijk zou kunnen verankeren, en ter hoogte van GGB 4-Heembeek om de wijk te ontsluiten.



Bockstaelplein, Brussel

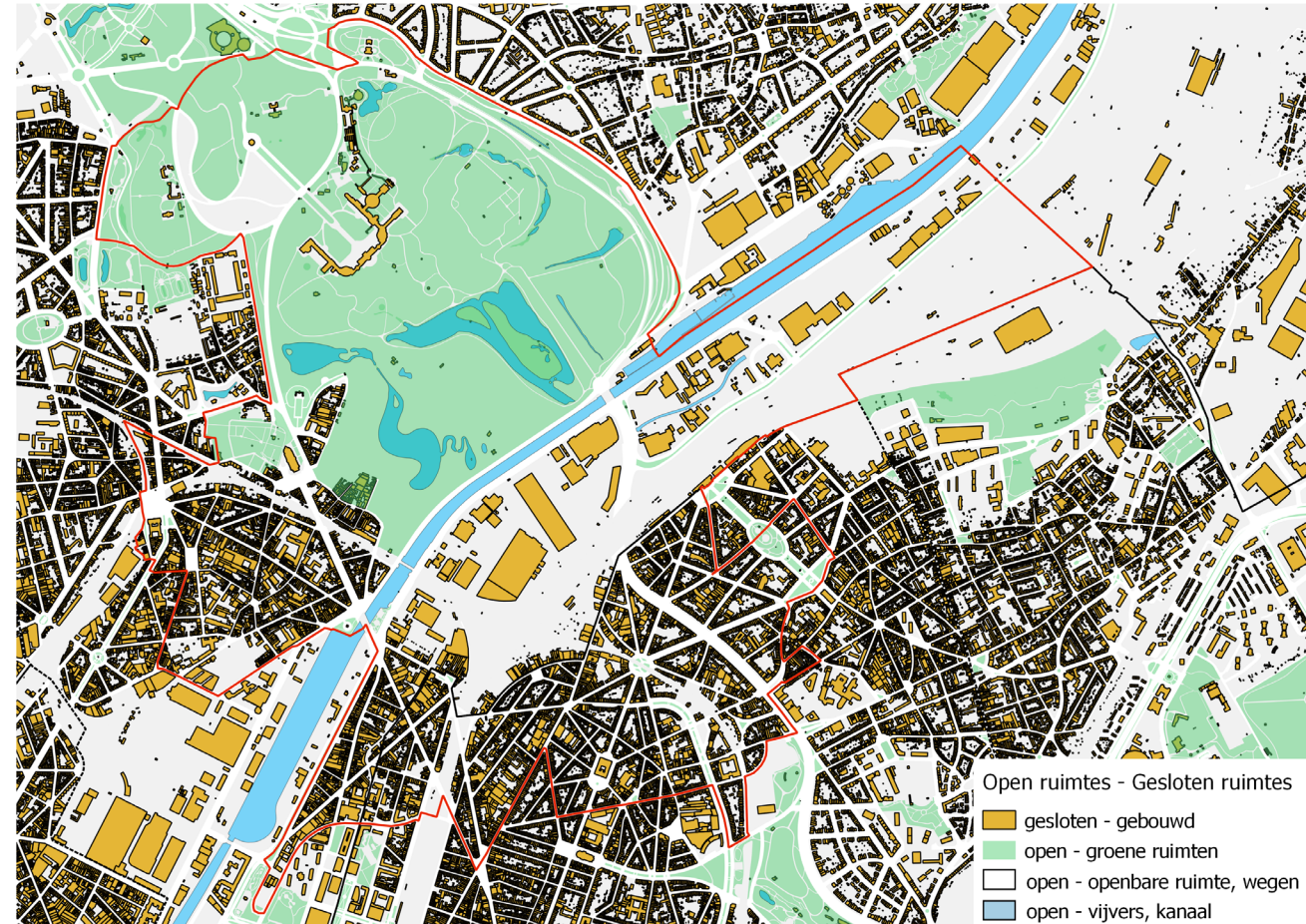


Lokale identiteitskern, GPDO, 2018

1-3 Ontoegankelijke "open" ruimten

➤ De TOP telt verschillende "open" ruimten:

- Industriële en commerciële gebieden met grote percelen, grote gebouwen en grote onbebouwde ruimten. Deze "open" ruimten zijn echter volledig geïmpermeabiliseerd, bedoeld voor leverings- en opslagactiviteiten en bestemd als parking.
- Grote spoorwegterreinen die volledig open zijn, maar ontoegankelijk voor de bewoners.
- Doorgangplaatsen van het winkelcentrum Docks die als openbare open ruimten fungeren. Evenals brede verkeersassen en grote openbare pleinen.
- De kanaalzone is eveneens een grote "ventilatie-ruimte". Echter de omringende drukte van het autoverkeer, het lawaai en de vervuiling ervan alsook de hoogte van de kaaimuren belemmeren een toe-eigening van het kanaal.
- Het Koninklijk Domein blijft de grootste "open" ruimte, maar is afgesloten voor het publiek.



Stedelijke morfologie, perspective, 2022 (Bron: Urbis 2022)

1-3 Ontoegankelijke "open" ruimten



MABRU-site, Brussel



Site Schaarbeek-Vorming, Brussel



Kanaal Brussel-Charleroi

1-4 Gemengde "gesloten" ruimten

➤ De "gesloten" ruimten

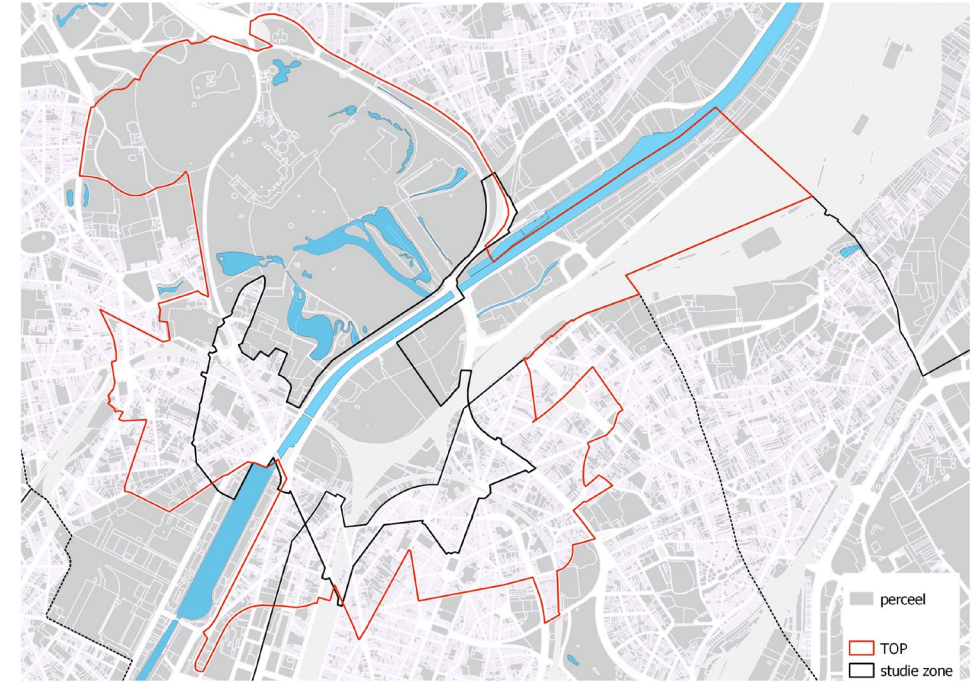
- Dichtbebouwde woonwijken met zeer weinig vergroende ruimten, meestal gestructureerd in kleine percelen, met bewoonde binnenterreinen van huizenblokken.
- De statistische sectoren Masui, Stephenson en Laken hebben een vrij gemengd stedelijk weefsel, met de aanwezigheid van grotere percelen als overblijfselen van industriële activiteit. Huisvesting en productieactiviteiten zijn historisch met elkaar verweven en deze percelen blijven mogelijkheden bieden om bepaalde economische activiteiten in de stad in stand te houden.
- Tot deze activiteiten behoren mechanische, typografische en metaalbewerkingsateliers, een uitloper van het industriële bekken langs het kanaal.



Paviljoenstraat (Blaton-gebouwen),
Schaarbeek



Paleizenstraat, Schaarbeek



Typologie van de perceelstructuur, Bron: Urbis 2022



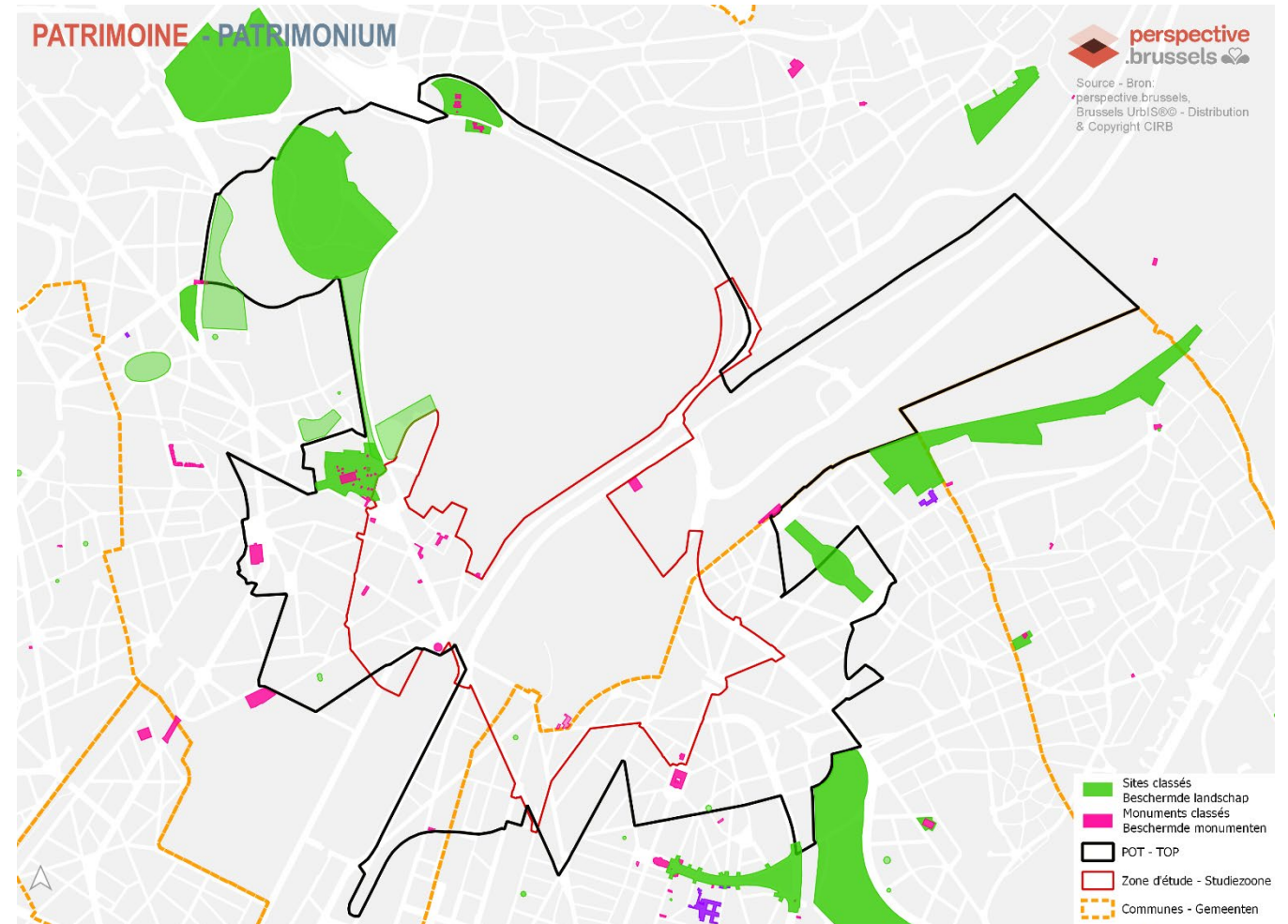
F.J Navezstraat, Schaarbeek

1-5 Een rijk en emblematisch erfgoed

- **Beschermde monumenten** (Koninklijke As) en opmerkelijke gebouwen: Onze-Lieve-Vrouwkerk van Laken, Chambondoorgang, Cultureel Centrum-Huis van de Creatie (herbestemming voormalig Gemeentehuis van Laken), Huis van de Creatie (herbestemming voormalig Station van Laken), BRYC, voormalig atelier van beeldhouwer Ernest Salu, voormalig station van het Koninklijk Domein van Laken, Monument aan de Arbeid, voormalige Riobioscoop (jaren '30)
- **Grote koninklijk parken:** Astridpark en 21 juli-square, Prins Karelsquare (buiten TOP), Begraafplaats van Laken.

Dit ecologisch en architecturaal erfgoed is grotendeels geconcentreerd in het westen van Laken. Het is niet gemakkelijk te voet te ontdekken vanwege het drukke wegverkeer.

- **Grote openbare pleinen met hoogwaardige architecturale gehelen:** Colignonplein, Bockstaelplein, Station van Schaarbeek.
- **Beschermde herenhuizen en residentiële gehelen:** Lambermontlaan, Eugène Demolderlaan, Koninginnelaan, Prinses Elisabethlaan, Huart Hamoirlaan, Arbeidsstraat, Voltairelaan.



Monumenten en landschappen, opgenomen in de inventaris van het erfgoed, perspective 2022 (Bron: Brugis, BUP, 2022)

1-5 Een rijk en emblematisch erfgoed

- Een neoklassieke woonomgeving:
De woonomgeving is over het algemeen van het 19e-eeuwse type met laagbouw flatgebouwen van meestal 2 tot 4 verdiepingen hoog.
- Enkele recente gebouwen met een meer atypische architectuur (nieuwbouw of renovatie van oude gebouwen)
- Industrieel erfgoed:
 - Overblijfselen van het 19e-eeuwse industriële en havenerfgoed met het oude Etablissement Aubert-Blaton en de voormalige Godinfabriek
 - Na de jaren zeventig:
 - Europees Centrum voor Groenten en Fruit (1981)
 - Vroegmarkt (MABRU) (1973)
 - Bloemen- en plantenwinkel Euroveiling (aan de overkant van de Werkhuizenkaai, op de Vilvoordsesteenweg sinds 1967)



Masuplein, Schaarbeek



Masuplein, Schaarbeek



François-Joseph Navezstraat,
Schaarbeek



Groendreef, Brussel

1-6 Lokale uitdagingen en mogelijkheden van het grondgebied

Doelstelling van het SVC (Bestek SVC 8, 2022):

Het GGB4 ontsluiten door de Vilvoordsesteenweg opnieuw aan te leggen en potentiële verbindingen te creëren met het zuidelijke deel van het Koninklijk Domein.

De stedelijke breuklijn die verband houdt met de spoorweg, het kanaal en de grote verkeersassen beheren en verzachten.

De kades rond het kanaal omvormen tot kwalitatieve openbare ruimtes, de BRYC openstellen en het Zennepark uitbreiden.

De perimeter is strategisch gelegen en omvat strategische assen en oriëntatiepunten:

Stadspoort, noord-zuid/oost-westverbinding, kanaalzone, activiteits- en werkgelegenheidszones, OGSO, Koninklijk Domein, nabijheid van L28 en Thurn en Taxis, erfgoed, maar deze troeven zijn uiterst beperkt, weinig gevaloriseerd of zelfs verwaarloosd.

- Ingrijpen op de breukpunten om de oost-west- en noord-zuidverbindingen te ontsluiten en te versterken en het stedelijk weefsel te harmoniseren. Het gaat erom de Koningin/De Trooz, Van Praet/GGB 4, de GGB-as richting NOH, de kanaalassen en de kleinere verbindingen tussen de wijken, waaronder Oud Laken Oost, Koningin-Vooruitgang en Colignon, te herstructureren, te animeren en te activeren. Deze meer perifere gebieden moeten worden verbonden met de gewestelijke strategieën van het Kanaalplan en van Schaarbeek-Vorming.
- Verkeerssluizen maken van het grondgebied door in te werken op de mobiliteit om het "onoverbrugbare" effect te doorbreken. Het doel is de toegang tot de verschillende delen van het grondgebied met het openbaar vervoer, te voet en met andere zachte vervoerswijzen te vergemakkelijken.
- Open ruimten toegankelijker maken en het gewestelijke en lokale erfgoed versterken. Door een groen, patrimoniaal, landschappelijk en recreatief netwerk te creëren, door de as van het kanaal, de ademende en visuele ruimten alsook het sportpotentieel van de Brussels Yacht Club te benutten en door andere ventilatieruimtes in de dichtbebouwde woonblokken te creëren.

Stilstaan bij de mogelijkheid van het openen van een verbinding met Schaarbeek-Vorming of de gedeeltelijke opening van het Koninklijk Domein.

1-6 Lokale uitdagingen en mogelijkheden van het grondgebied

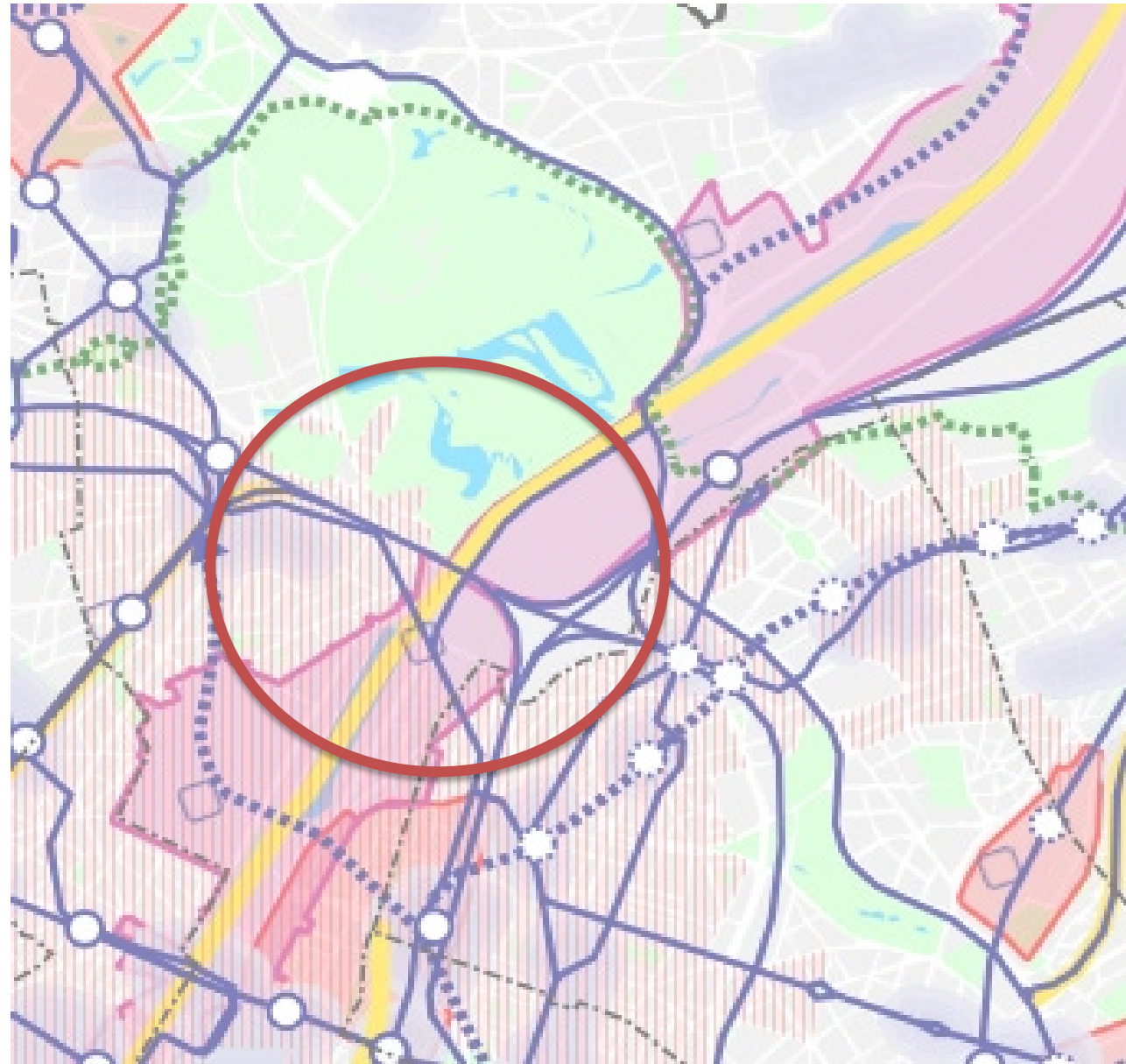
- Het grondgebied animeren en de lokale identiteit versterken

De bestaande centraliteiten, de verbindingen tussen wijken en de stedelijke herkenningspunten opwaarderen om er identiteitskenmerken van het grondgebied van te maken (Vierendeelbrug, Koninginnelaanbrug, Buurthuizen, BRYC, Monument aan de Arbeid, enz.)

- Andere centraliteitspunten ontwikkelen?

- Ter hoogte van het gebied Koningin-Vooruitgang - Paviljoentunnel door het versterken van de interwijkverbindingen
- Ter hoogte van het Mabru-gebied, als het OGSO en animatieactiviteiten (rommelmarkt, enz.) worden ontwikkeld
- Ter hoogte van de BRYC: door de link te leggen met GGB 4 en een deel van het Koninklijk Domein open te stellen (wandelaactiviteiten, sport, enz.).

2- Planologie en stadsvernieuwing

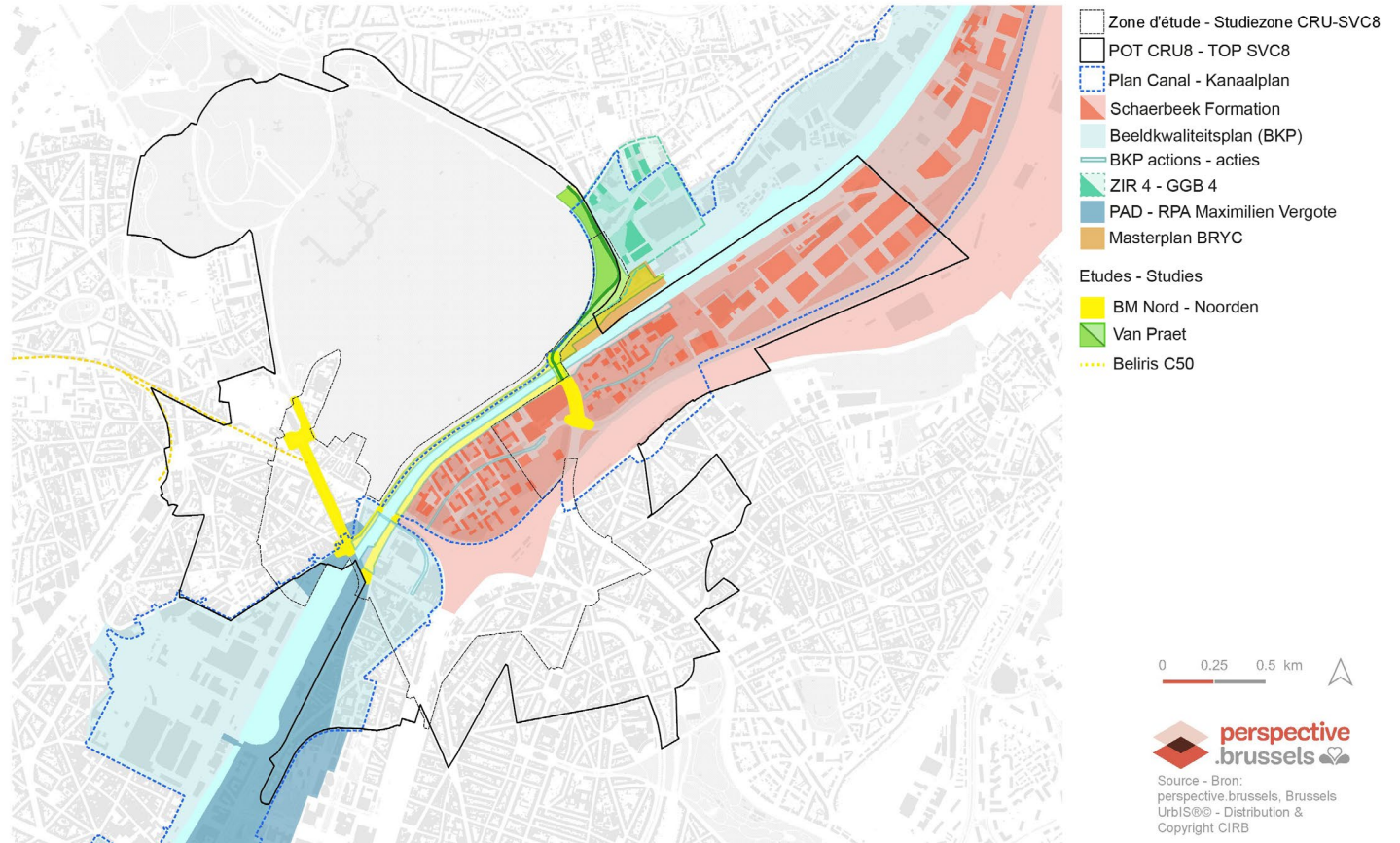


GPDO-kaart, Stadsproject

2-1 Visies en voornemens op het grondgebied van het SVC 8

- **2013: Richtschema Schaarbeek-Vorming.**
De richtsnoeren zullen worden bijgewerkt in het licht van de ontwikkeling van het grondgebied en de nieuwe uitdagingen op het gebied van economie, logistiek, vervoer en milieu;
- **2015: het Kanaalplan** vestigt de aandacht op een beslissend ontwikkelingskapitaal (313 ha openbare ruimte), stelt de kwestie van de openbare ruimte centraal in de denkoefening en wijst op de functiegemengdheid;
- **2017: het BKP** wil samenhang geven aan de openbare ruimten en het landschap langs het kanaal en de verschillende door het kanaal versnipperde wijken versterken.

PROJETS CRU8 - VISIONS ET ETUDES PROJECTEN SVC8 - VISIES EN STUDIES

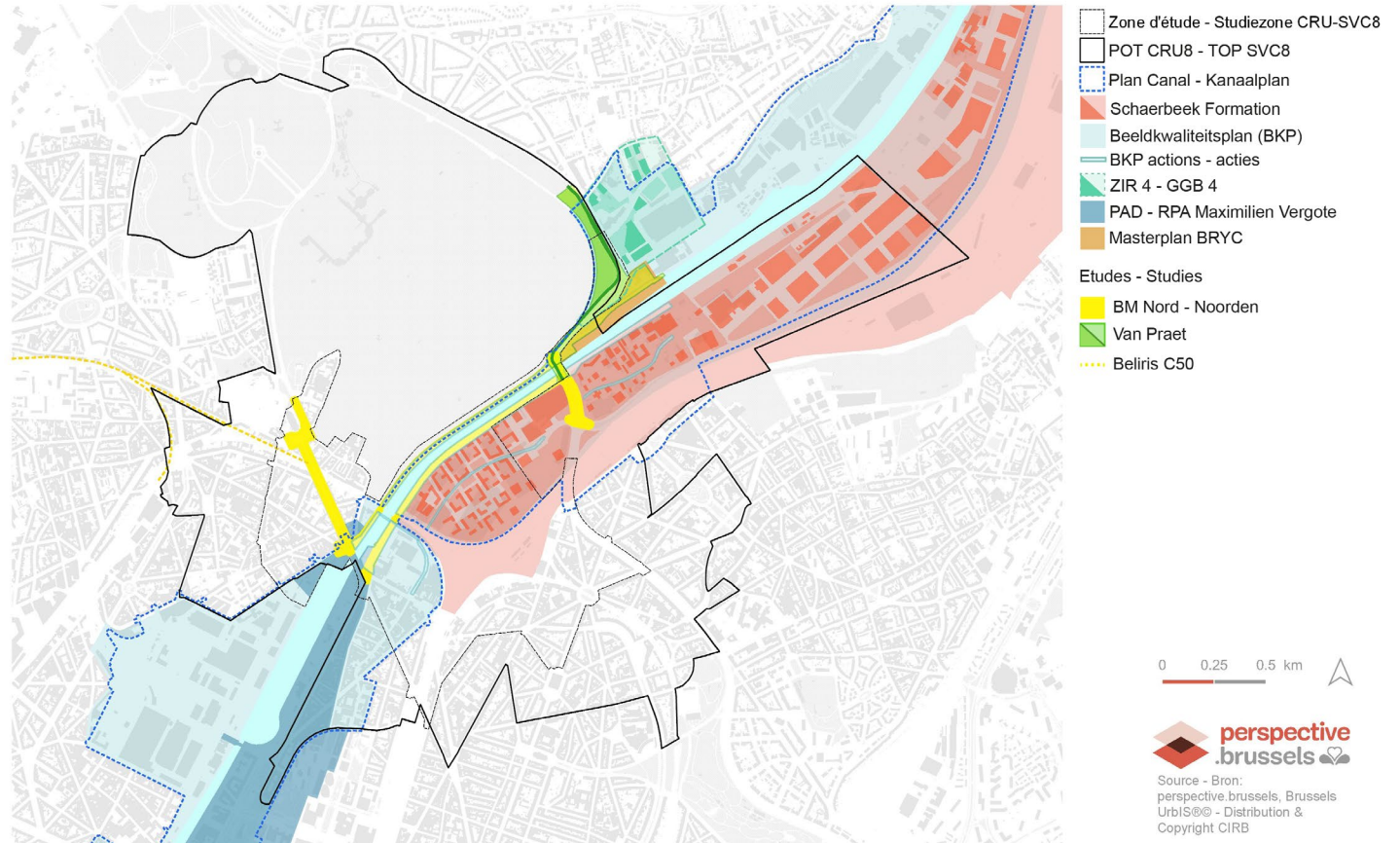


2-1 Visies en voornemens op het grondgebied van het SVC 8

- **2018: het GPDO** bevestigt en versterkt eerdere visies;
- **RPA Maximiliaan-Vergote** wordt voltooid. Een van de doelstellingen is een functionele gemengdheid te bewerkstelligen, het groene en blauwe netwerk te versterken en voorzieningspolen met lokale en regionale uitstraling te implementeren.
- Ontwikkeling van GGB 4 van de Stad Brussel om een nieuwe wijk te creëren bij het binnenkomen van NOH. Een masterplan is in opmaak.

Op het grondgebied is een reeks intenties aanwezig. Deze houden verband met de mobiliteit, de hertoe-eigening van de openbare ruimte en de aanleg van een toekomstig park. Er wordt gewezen op enkele belangrijke punten: Troozkruispunt, Van Praetkruispunt, Werkhuisenkaai, Vilvoordsesteenweg, Koninginnelaan. Zie voor een analyse van deze voornemens het hoofdstuk over mobiliteit en de tabel over studies.

PROJETS CRU8 - VISIONS ET ETUDES PROJECTEN SVC8 - VISIES EN STUDIES



2-2 Richtschema Schaarbeek-Vorming

- In het voorgestelde Masterplan worden duidelijk 3 belangrijke gebieden aangegeven: (1) het Mabru-gebied, een gemengde woonwijk, (2) de campus met een grote voorziening en (3) het logistieke gebied in het noorden.
- Belang van het verbinden van gebied 2 "de campus" via een opwaardering van de Vilvoordselaan.
- Belang van een oost-westverbinding tussen de campus en de toekomstige ontwikkeling van NHO.

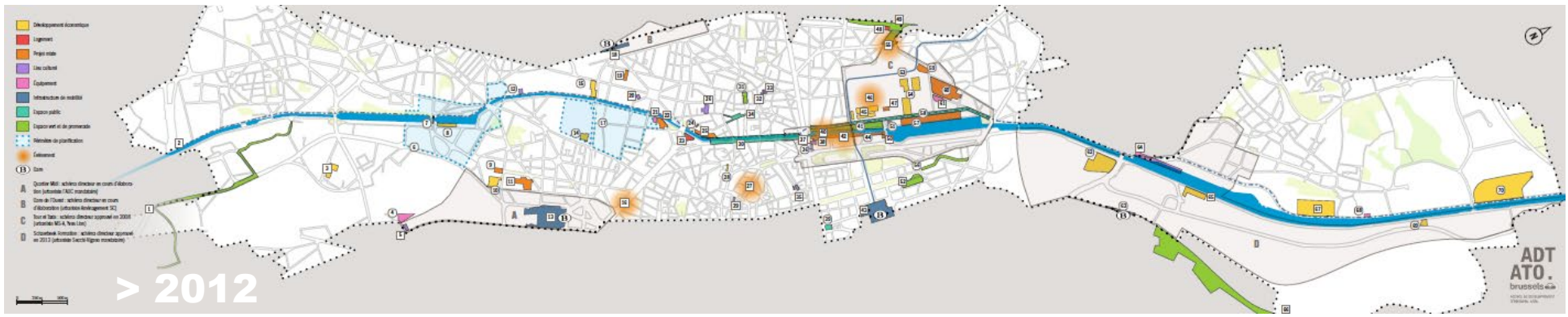


Optie stedelijke voorziening (blz. 106-107)

2-3 Kanaalplan - Principes

- Het Kanaalplan heeft tot doel een duidelijke, ambitieuze en gedeelde visie voor de toekomst van deze centrale as van het Gewest vast te stellen teneinde de sociaal-ruimtelijke samenhang ervan te verbeteren.
- Gemengdheid in het hart van de stedelijke herontwikkeling
 - Potentieel voor 25.000 woningen en 7.500 jobs
 - Gemengdheid van de functies, economische versterking en creatie van woningen
- De openbare ruimte staat centraal in de ontwikkeling





2-4 Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Schaarbeek aan de Zenne: een gebied tussen het kanaal en de spoorweg op de rechteroever en tussen het Koninklijk Domein en het kanaal op de linkeroever (Vilvoordsesteenweg). In het zuiden wordt het begrensd door de De Troozbrug en de Paleizenstraat over de Bruggen. In het noorden ligt de site van de Brussels Royal Yacht Club.

Rechteroever van het kanaal: Sibelga, Mabru-CEFL en grote opslagplaatsen zijn vrij ingeplant op een terrein dat bijna uitsluitend bestemd is voor parkeerplaatsen; ten noorden van de Van Praetbrug bevinden zich aan weerszijden van de Zenne (hier in de open lucht) een geheel van bedrijven (Elia), de verbrandingsoven en een gewestelijke stortplaats.

De Werkhuizenkaai en de Léon Monnoyerkaai richten zich op zwaar verkeer en zijn onaangenaam/onaantrekkelijk voor de zachte weggebruiker.

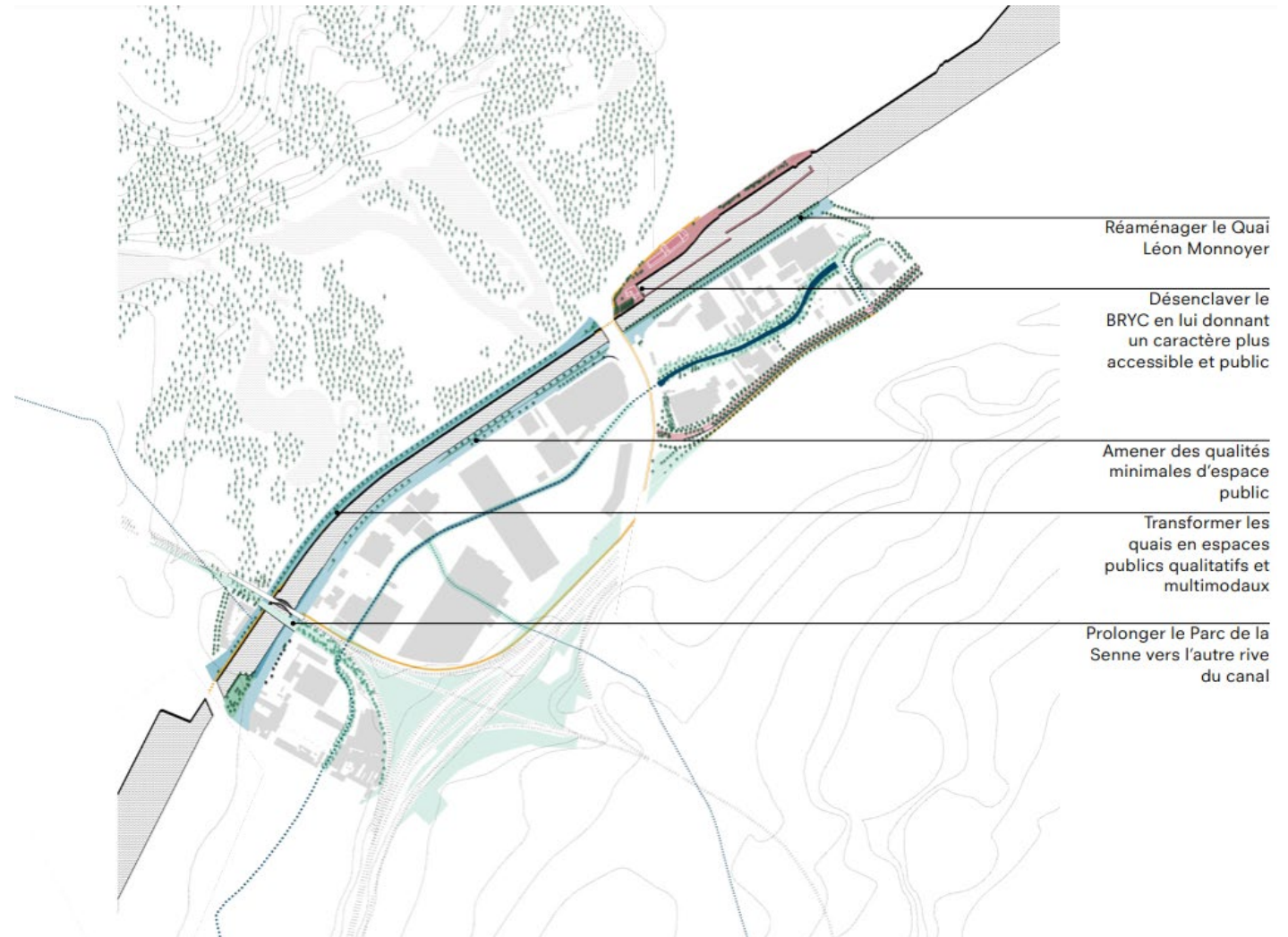
Linkeroever van het kanaal: grootstedelijke weg, met bomen, brede strook bestemd voor actieve vervoerswijzen aan de kanaalzijde. De BRYC-site biedt water gerelateerde recreatieactiviteiten die afsteken tegen een functionele en harde omgeving. De site is moeilijk toegankelijk en weinig bekend. De inrichting ervan is, met uitzondering van het gebouw van de Yacht Club, functioneel en onaantrekkelijk.



Schaarbeek-Zenne. Beeldkwaliteitsplan (BKP), Perspective.brussels 2019

Ambitie van het BKP

- De kades voor het Koninklijk Domein omvormen tot kwalitatieve openbare ruimten.
 - Het fietspad op het bovenste deel van de weg positioneren, waar het beschermd wordt door de groene strook en de bomen. De voetgangers bevinden zich beneden, dicht bij het water.
- De Werkhuizenkaai voorzien van minimale openbare ruimtekwaliteiten
 - De weg schrappen zodat de toegangen tot de weinige gebouwen beheerd kunnen worden binnen de inrichting van de parkings en privéwegen om de bereikbaarheid per auto vanaf de kruispunten mogelijk te maken; de kwaliteit van de ruimte voor voetgangers en fietsers verbeteren en een extra brede groene strook langs de tramlijn aanbrengen.
- De BRYC ontsluiten door deze meer toegankelijk en openbaar te maken.
- De Léon Monnoyerkaai herinrichten.



Réaménager le Quai
Léon Monnoyer

Désenclaver le
BRYC en lui donnant
un caractère plus
accessible et public

Amener des qualités
minimales d'espace
public

Transformer les
quais en espaces
publics qualitatifs et
multimodaux

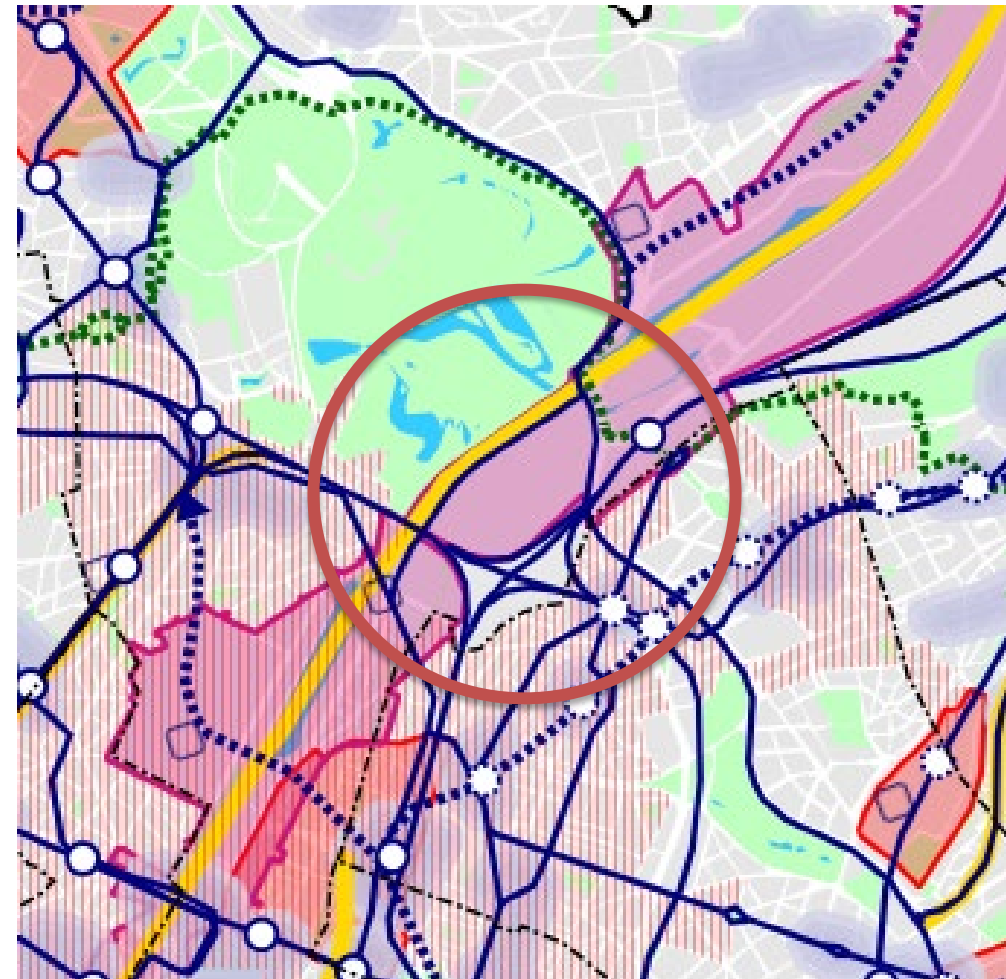
Prolonger le Parc de la
Senne vers l'autre rive
du canal

Bron: Figuur D 7-1 Illustratieve kaart van de BKP-ambities voor het deelgebied. Beeldkwaliteitsplan-Landschappelijk en stedenbouwkundig kwaliteitsplan

2-5 GPDO-Stadsproject, ruimtelijke ruggengraat en visie

- Kanaalgebied: behoud van stedelijke activiteiten terwijl tegelijkertijd een betere integratie met andere stedelijke functies verzekerd wordt
- Sterke aanwezigheid van de spoorlijn en sociaal-economisch zwakke wijken
- Groen netwerk (zie hoofdstuk Milieu)
- Bestaande LIK's: Oud Laken, Berenkuil en Colignonplein
- Te creëren LIK: De Troozplein
- Toekomstige metro III + drie nieuwe haltes in de TOP
- Ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming en Mabru in OGSO

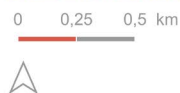
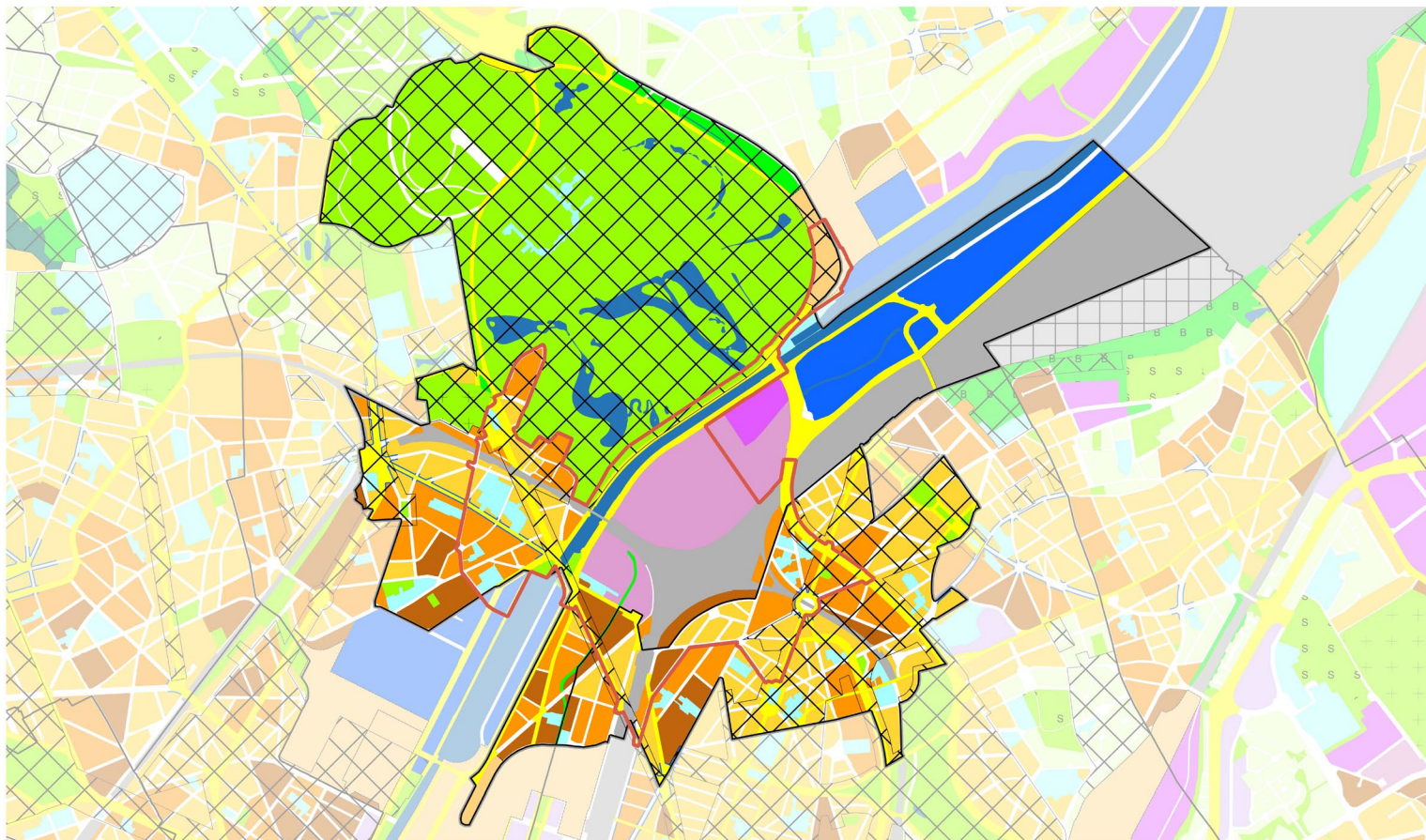
Légende	Legende
Généralités	Algemeen
Limite régionale	Gewestsgrens
Limite communale	Gemeentegrens
Réseau viaire	Wegennet
Eau	Water
Espace vert (RBC - Zones vertes du PRAS)	Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)
Chemin de fer	Spoorweg
Ressources foncières	Grondreserves
Territoire du Canal	Kanaalgebied
Pôles de développement prioritaires	Prioritaire ontwikkelingspolen
Maillage vert	Groen netwerk
Promenade verte	Groene wandeling
Noyau d'identité locale	Lokale identiteitskern
Noyau d'identité locale existant	Bestaande lokale identiteitskern
Noyau d'identité locale à créer	Te creëren lokale identiteitskern
Revitalisation urbaine	Stadsvernieuwing
Zone de revitalisation urbaine 2016 (arrêté du 10 novembre 2016)	Stadsvernieuwinggebied 2016 (besluit 10 november 2016)
Economie	Economie
Axe de développement économique	Economische ontwikkelingsas
Réseau de transport en commun de haute capacité	Openbaar hoge capaciteitsvervoersnet
Ligne de TC de haute capacité existante	Bestaande openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte existante (chemin de fer et métro)	Bestaand station/halte (spoorweg en metro)
Ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier	Te bestuderen of te creëren openbare hoge capaciteitsvervoerslijn
Gare/halte à créer ou à étudier (chemin de fer et métro)	Te bestuderen of te creëren station/halte (spoorweg en metro)
Ligne de TC de haute capacité à étudier sur le Ring	Te bestuderen openbare hoge capaciteitsvervoerslijn op de Ring
Parking de transit	Overstapparking
Parking de transit - existant	Overstapparking - bestaand
Parking de transit - capacité augmentée des sites déjà décidés	Overstapparking - verhoogde capaciteit van al besliste locaties
Parking de transit - décidé par le GRBC	Overstapparking - besliste door de BHR
Parking de transit - nouveau P+R	Overstapparking - nieuwe P+R



2-6 GBP 2014

- GBP wijziging 2014
- Invoering van OGSO's, sterke aanwezigheid in SVC 8
- Sterke aanwezigheid van sterk gemengde gebieden, gemengde gebieden en woongebieden
- Sterke aanwezigheid van gebieden voor stedelijke industrie en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer in het noorden van de TOP
- Een geringere aanwezigheid van gebieden voor voorzieningen van collectief belang

PRAS GBP

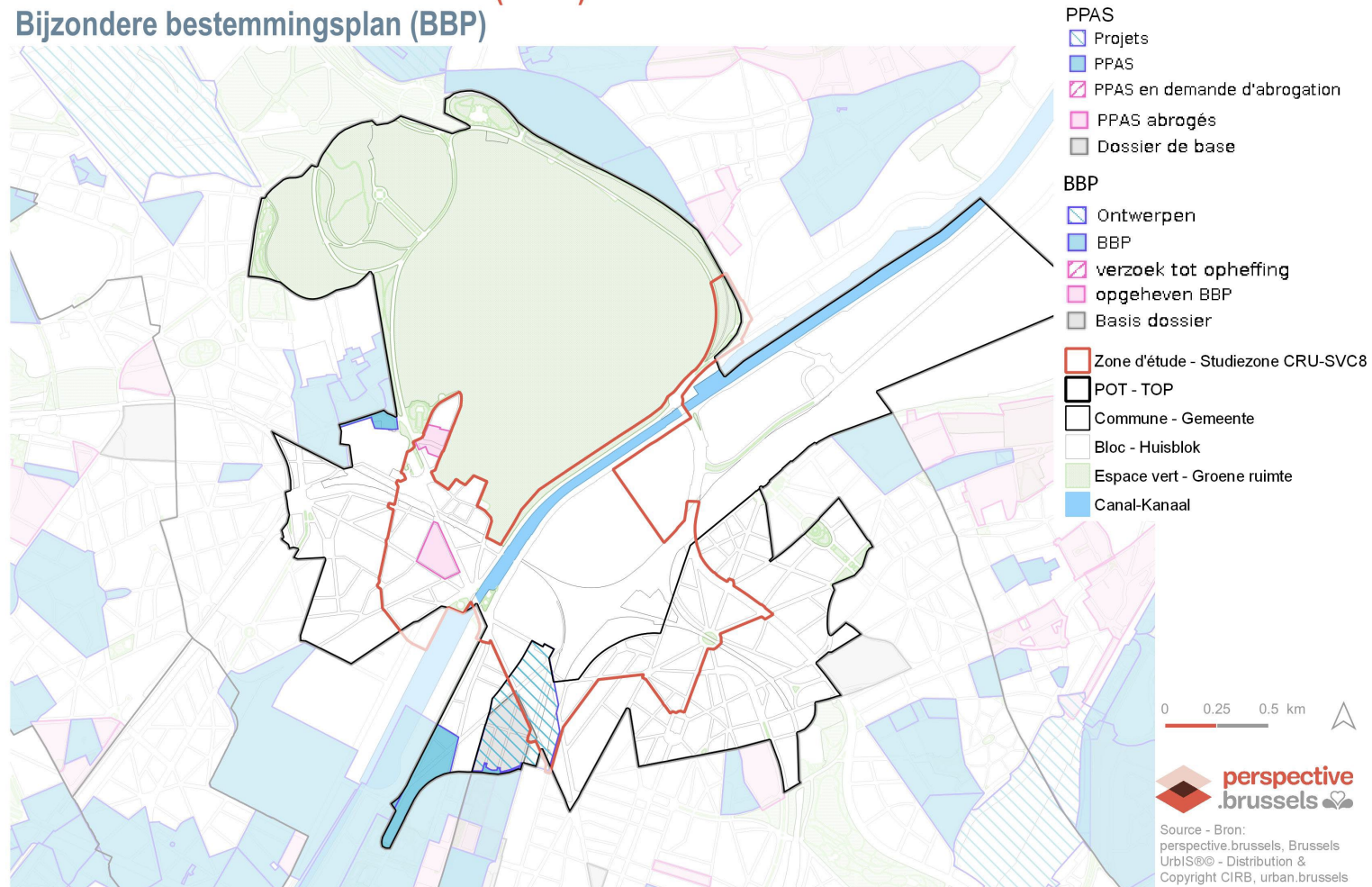


- PRAS - GBP
- Zones d'habitation à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
 - Zones d'habitation à prédominance résidentielle - Woongebieden met residentieel karakter
 - Zones mixtes - Gemengde gebieden
 - Zones de forte mixité - Sterk gemengde gebieden
 - Zones d'équipements 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 vervoer
 - Zones de chemin de fer - Spoorweggebieden
 - Zones vertes - Groengebieden
 - Zones vertes de haute valeur biologique - Groengebieden met hoogbiologische waarde
 - Zones de parc - Parkgebieden
 - DR - Domaine Royal - Koninkrijk domein
 - S - Zones de sports ou de loisirs de plein air - Gebieden voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht
 - Zones de cimetières - Begraafplaatsgebieden
 - Zones forestières - Bosgebieden
 - Zones agricoles - Landbouwgebieden
 - Zones d'intérêt régional - Gebieden van gewestelijk belang
 - Zones d'intérêt régional à aménagement différé - Gebieden van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg
 - Zones de réserves foncières - Groenreservegebieden
 - Eau - Water
 - Noyau Commercial - Linten voor handelskern
 - VarMixite_Pastilles - Punten van wisselend gemengd ruimten
 - Espaces structurants - Structurende ruimten
 - ZICHEE - GCHEWS
 - Zone d'étude - Studiekezone CRU-SVC8
 - POT - TOP
 - Commune - Gemeente

2-7 BBP

- Twee opgeheven BBP's ten westen van de TOP
- Een BBP in ontwerpfase in de Noordwijk (onder Koninginnelaan).
- BBP Helihaven (goedkeuring 2005)

Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) Bijzondere bestemmingsplan (BBP)



2-8 Voorkoopzones

Gebied Brussel-GGB 4: 2016-2023

De voorkooprechthebbende overheden:

- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, handelend voor eigen rekening of voor een gewestelijke instelling van openbaar nut die van het Gewest afhangt,
- de Stad Brussel.

Gebied Brussel-Schaarbeek-Masui: 2018-2025

De voorkooprechthebbende overheden:

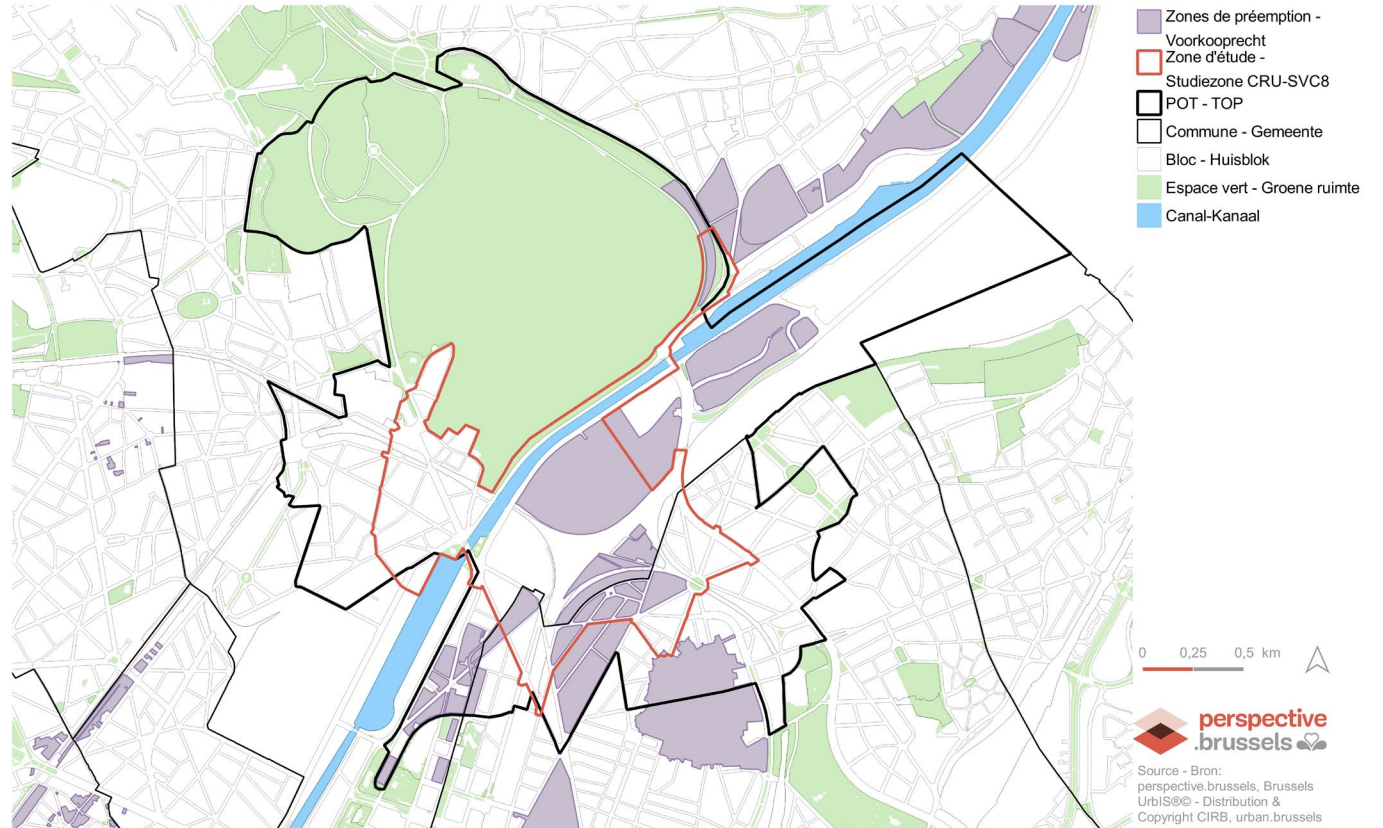
- Citydev, de Stad Brussel;
- de gemeente Schaarbeek voor het respectieve grondgebied;
- de BGHM;
- het Woningfonds;
- de MSI;
- Leefmilieu Brussel.

Gebied Schaarbeek-Brussel-Stephenson: 2019-2026

De voorkooprechthebbende overheden:

- de gemeente Schaarbeek;
- Citydev;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, handelend voor eigen rekening of voor een gewestelijke instelling van openbaar nut die van het Gewest afhangt;
- de BGHM;
- het Woningfonds;
- de MSI.

ZONE DE PRÉEMPTION VOORKOOPRECHT



2-8 Voorkoopzones

Gebied Brussel-Kanaal Noord: 2022-2029

De voorkooprechthebbende overheden:

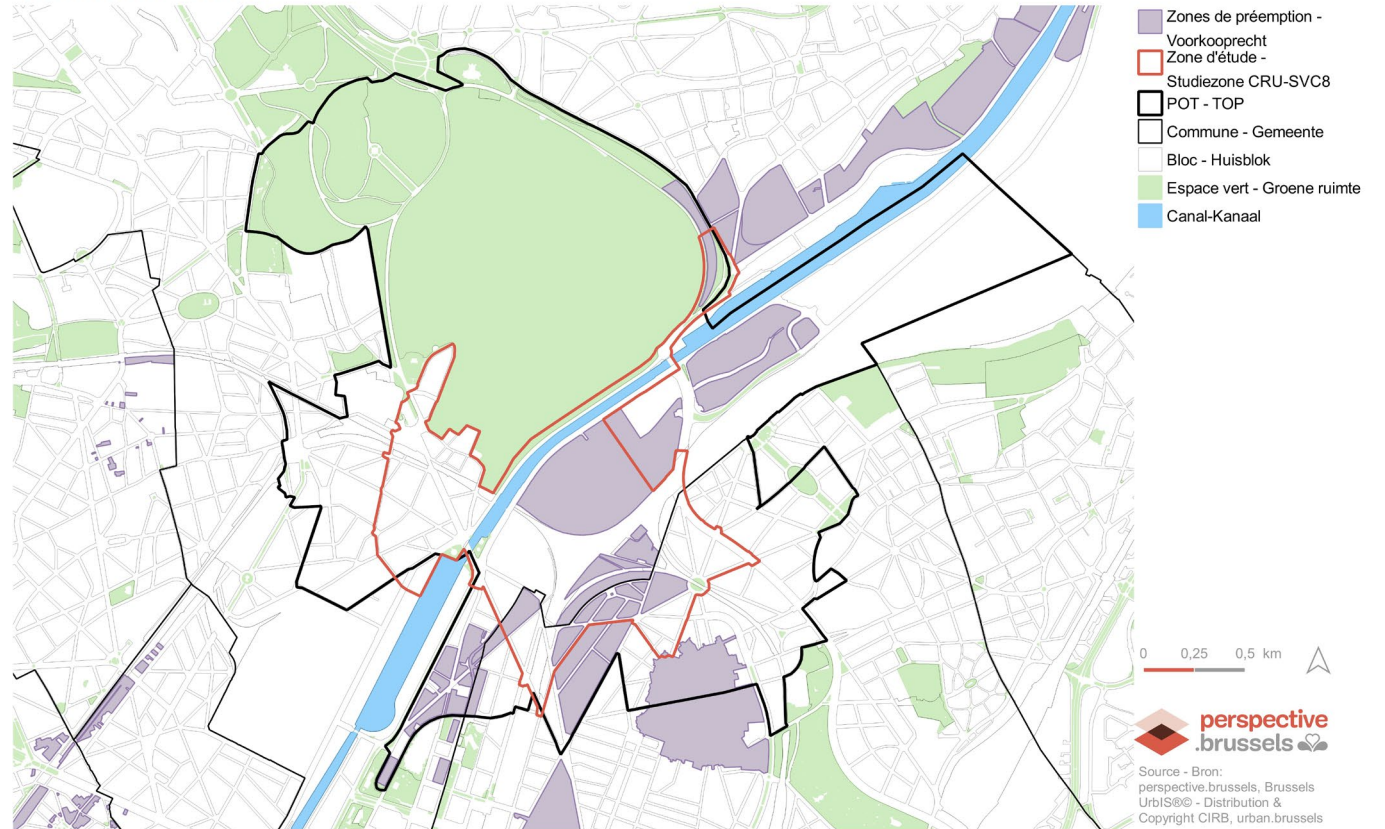
- de Gewestelijke Vennootschap van de Haven van Brussel;
- Citydev;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, handelend voor eigen rekening of voor een gewestelijke instelling van openbaar nut die van het Gewest afhangt;
- de Stad Brussel

Gebied Brussel-Pogge: 2018-2025

De voorkooprechthebbende overheden:

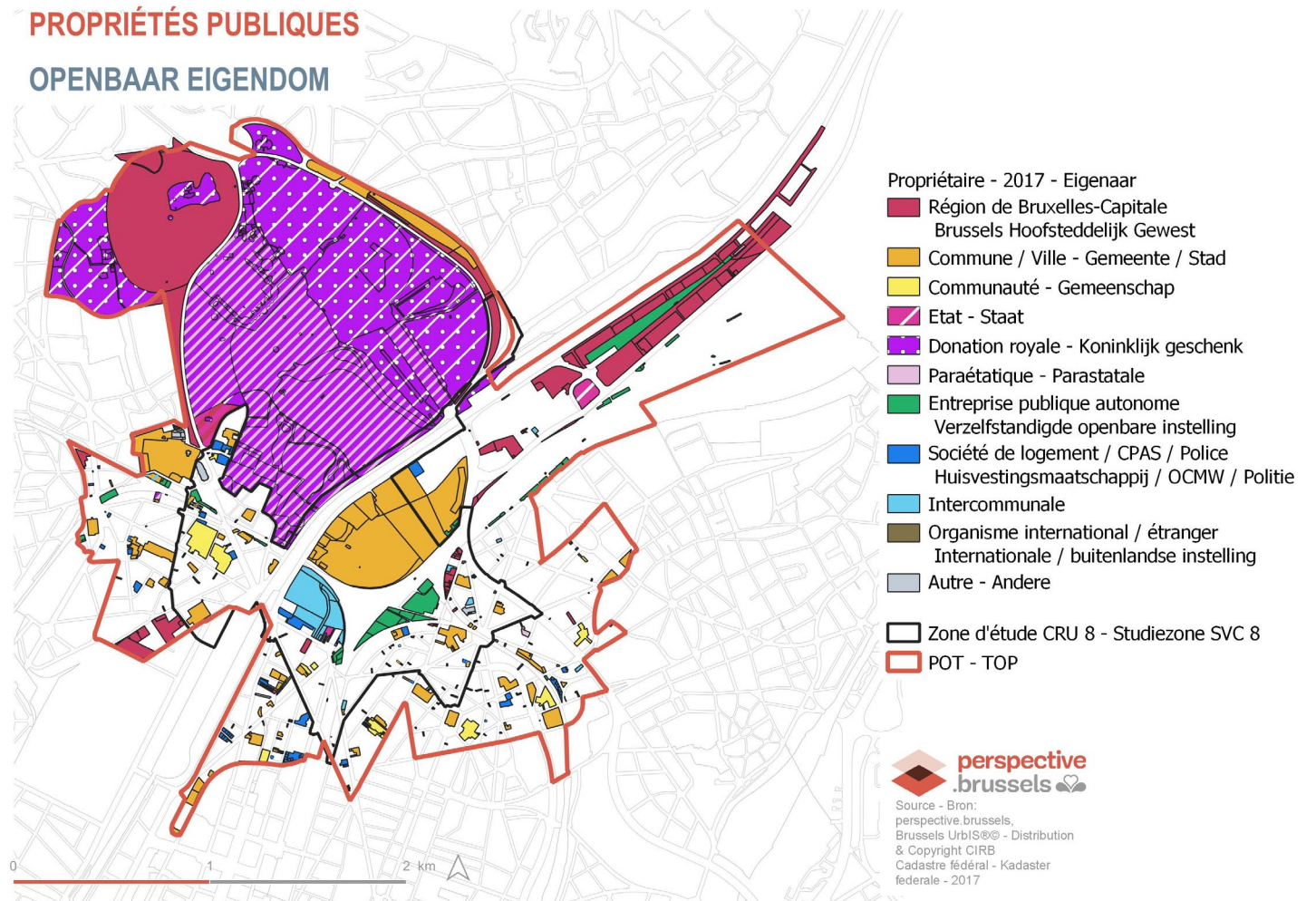
- de gemeente Schaarbeek
- CityDev
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, handelend voor eigen rekening of voor een gewestelijke instelling van openbaar nut die van het Gewest afhangt
- de BGHM
- het Woningfonds

ZONE DE PRÉEMPTION VOORKOOPRECHT



2-9 Publieke eigendommen

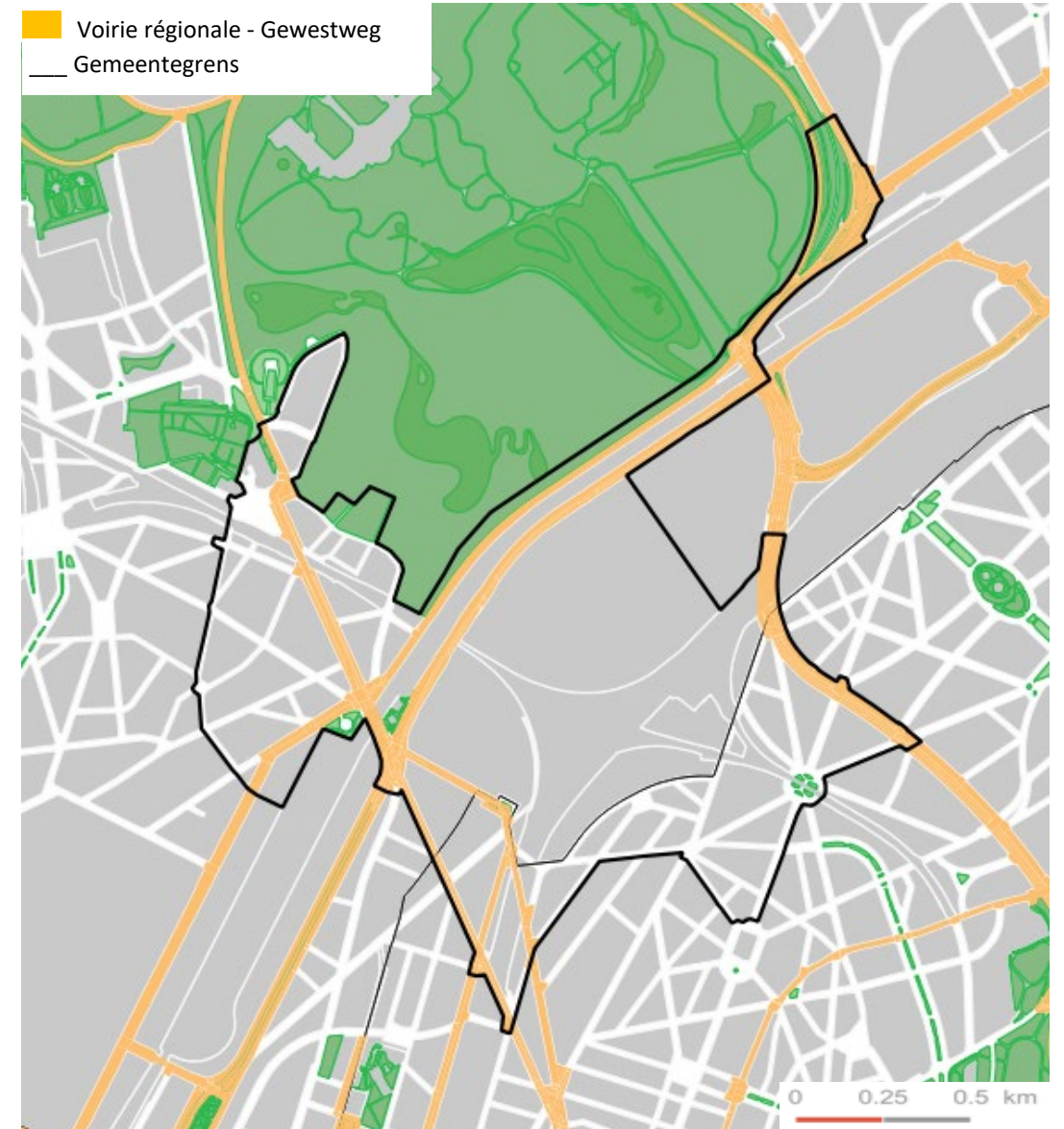
- Een aanzienlijk aantal publieke eigenaars (deze gegevens dateren van 2017, en dienen te worden geactualiseerd)
- De gemeenten/intercommunales blijven eigenaar van een aantal percelen in de woongebieden en in het Mabru-gebied (bereidheid tot aankoop door Citydev).
- Een groot deel van de industriegebieden is eigendom van de overheid, waaronder het Gewest in het noorden.



2-9 Openbare eigendommen

- Wat de openbare ruimte en de wegen betreft, zijn de grote verkeersassen en enkele andere eigendom van en worden beheerd door het Gewest - Brussel Mobiliteit (in het oranje op de kaart).
- Alle andere straten en pleinen vallen onder de verantwoordelijkheid van een van de betrokken gemeenten: de Stad Brussel (Laken en een deel van Masui) en Schaarbeek.

Eigendom van de wegen (gewest/gemeente)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

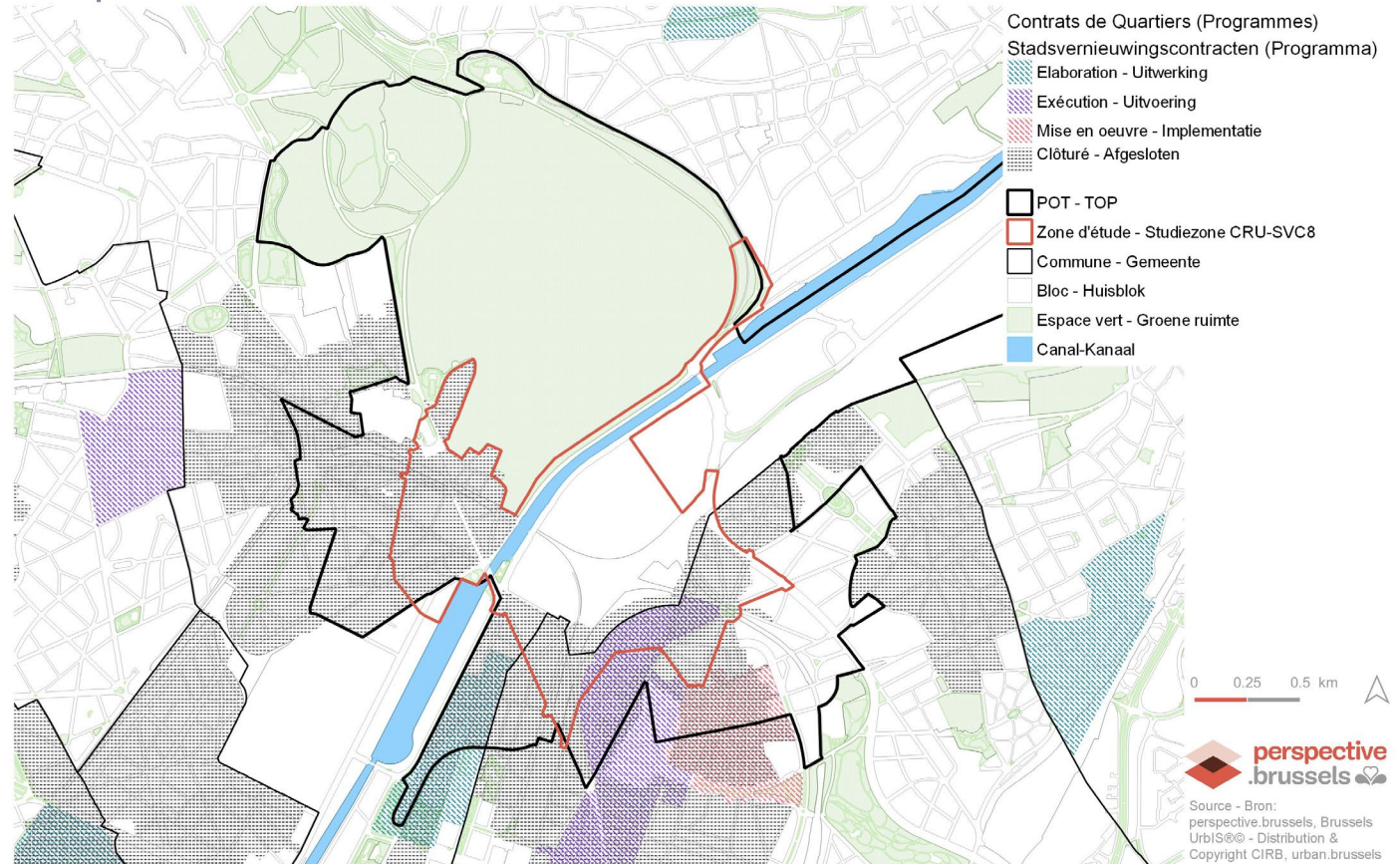
2-10 Uitdagingen

- Gezien de ontwikkeling van het grondgebied rijst de vraag hoe het OGSO in het MABRU-gebied gerealiseerd kan worden: hoe kunnen de bestaande economische activiteiten gehandhaafd worden? Welke nieuwe plek dienen ze te krijgen? Wat met de integratie van de woonomgeving?
- In het toekomstige programma van SVC 8 zal rekening moeten worden gehouden met de visies die voortvloeien uit de huidige planning (de actualisering van het Richtschema Schaarbeek-Vorming, de ontwikkeling van GGB 4), alsook met de huidige en nog niet geplande voornemens op het gebied van mobiliteit en ook uit de Van Praet West-studie van perspective.brussels.
- Het BKP stelt ontwikkelingsrichtsnoeren voor om het gebied Schaarbeek aan de Zenne te verbeteren. Het is de bedoeling deze richtsnoeren omwille van de samenhang en de continuïteit te begeleiden en te vergemakkelijken.
- DOCKS lijkt te functioneren als een centraliteit voor de Schaarbeekse wijken ten oosten van de spoorweg. Het doel is het potentieel van deze nieuwe centraliteit te versterken en de zachte mobiliteit verder te ontwikkelen.

2-11 stadsrenovatie in het verleden, het heden en de toekomstige uitdagingen

- Op het niveau van de TOP zijn de meeste wijken het voorwerp geweest van stadsvernieuwingsoperaties, met uitzondering van de Helmetwijk. In de Noordwijk wordt volop gewerkt aan het DWC Helihaven-Antwerpen en in de Brabantwijk zijn de Duurzame Wijk Contracten (DWC) 'Heuveltje' en 'Stephenson' momenteel in uitvoering ;
- Op het niveau van de studieperimeter hebben alle districten tevens geprofiteerd van renovatiewerkzaamheden. Ten westen van de perimeter profiteert de Brabantwijk (onder Vander Linden) momenteel van de uitvoering van het wijkcontract Stephenson. In het oosten liep het wijkcontract Bockstael in 2017 af. Dit is het laatste DWC. Het oudste, in de wijk Oud Laken Oost, werd voltooid in 2001 (DWC Maria-Christina).

Périmètres des CQD DWC perimeters



Voorbeelden van recente stadsvernieuwingsoperaties (2017-2021)

- Deze operaties hebben weliswaar geleid tot een betere stedelijke omgeving voor bewoners en gebruikers, maar sommige delen van het stedelijk weefsel moeten nog worden verbeterd (zie het hoofdstuk over de leefomgeving).
- Ook andere instrumenten hebben de openbare ruimte verbeterd, zoals de recente werkzaamheden langs de Paleizenstraat, het Troozplein en het Masuiplein.
- De inrichting voor de actieve vervoerswijzen blijft problematisch (zie hoofdstuk Mobiliteit)



Toegang van de Antwerpsesteenweg (links) en de Groendreef (rechts)



Renovatie van het Masuiplein



Zennepark

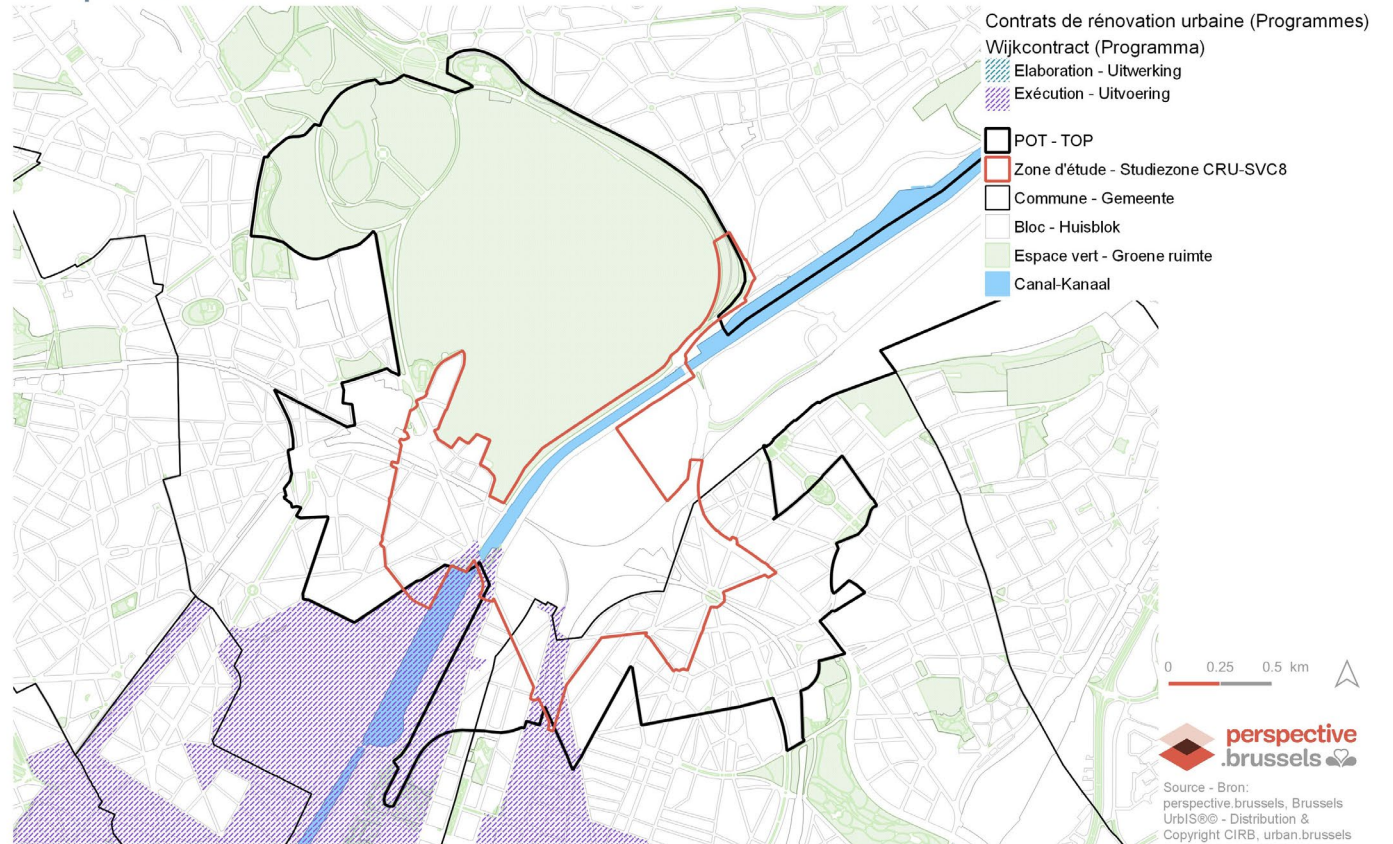


Renovatie van het Bockstaelplein

2-11 Stadsvernieuwingscontracten

- SVC 1 en 2 zijn gedeeltelijk van invloed op de TOP en het studiegebied. Er zijn twee projecten in uitvoering:
- De verbetering van de Paviljoen- en de Paleistunnel voor de actieve vervoerswijzen;
- De opwaardering van het Monument aan de Arbeid en de verbinding met de toekomstige voetgangersbrug onder de De Troozbrug (zie hoofdstuk Projecten).

Périmètres des CRU SVC perimeters



2-12 Renovatieuitdagingen SVC 8

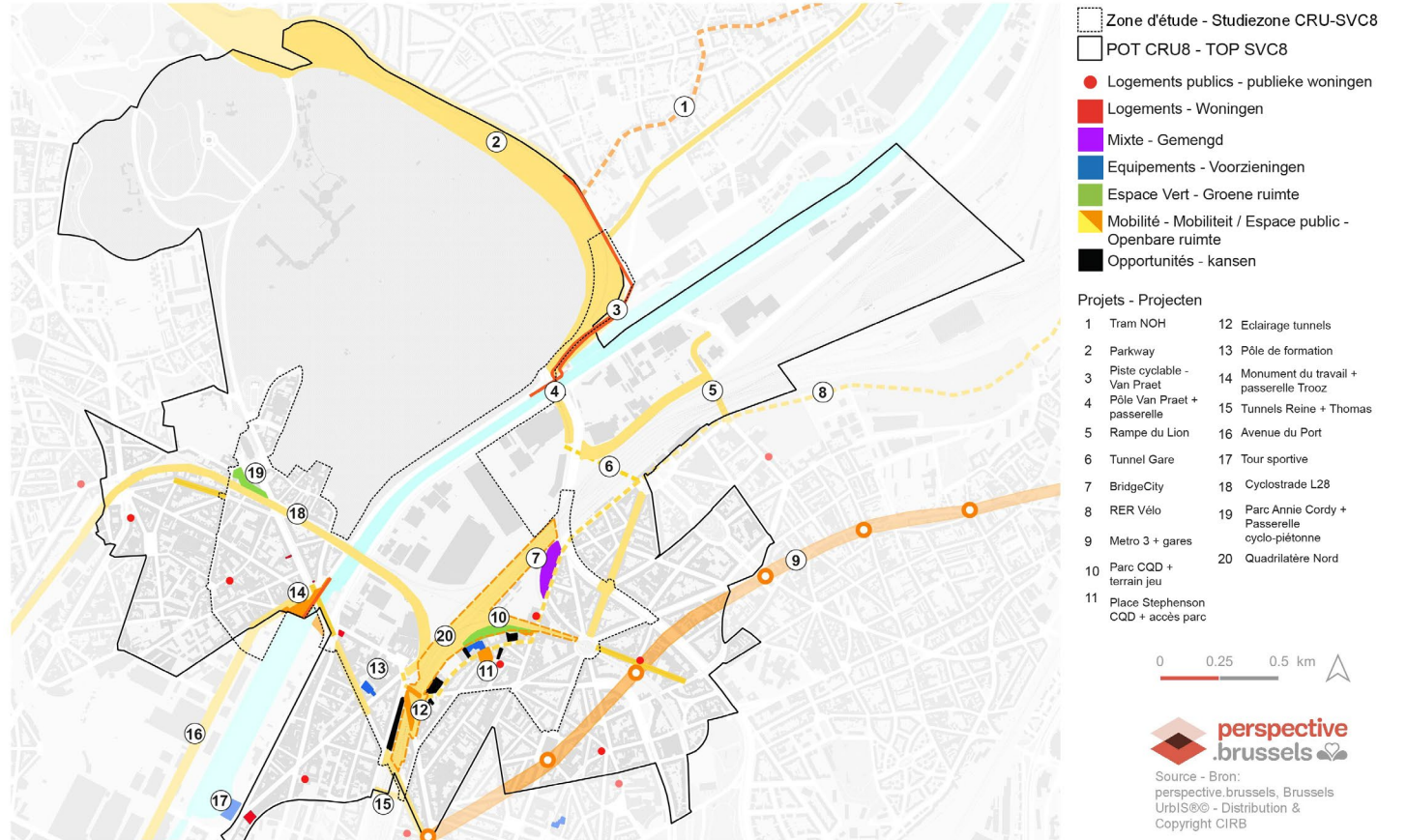
- De oost-westlinken versterken
 - as Koningin/De Trooz
 - as Van Praet
 - kleinere verbindingen in Oud Laken en Colignon
- GGB 4 ontsluiten: verbinding tussen het zuidelijk deel van het Koninklijk Domein en de Vilvoordsesteenweg
- De grote percelen Mabru, Dockx en de spoorweg ontsluiten
- Stedelijke onderbrekingen verzachten: kanaal, spoorweg, gemeentegrenzen (zie hoofdstuk Mobiliteit)
- De oversteken tussen de verschillende wijken vergemakkelijken, vooral op de hoofdkruispunten: De Trooz en Van Praet (zie hoofdstuk Mobiliteit)



Orthofotoplan 2021, Bron: Brugis

3- Inventarisatie van de lopende operaties en actoren op het grondgebied

PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



3-1 Projecten* in de TOP

- De TOP wordt gekenmerkt door een aantal projecten: een deel van deze projecten heeft betrekking op de actieve mobiliteit en met name de oost-west- en noord-zuid-voetgangersverbindingen van SVC 8, andere projecten zijn gemengd en nog andere zijn gericht op de nieuwe inrichting van publieke ruimten en nieuwe lokale voorzieningen. Daarnaast staan ook een aantal publieke woningen op stapel.
- Het project Vierhoek Noord (in het midden van de perimeter van SVC 8) is mogelijk van invloed vanwege zijn grondinname. Aangezien dit een langlopend project is, dient men zich van de voortgang ervan te vergewissen.
- In de de Brabantwijk en de Noordwijk bevinden zich voornamelijk projecten die voortvloeien uit het DWC- of het SVC 2-instrument.
- Een klein deel van de projecten verbindt de Schaarbeekse wijken beter met de industriegebieden en het OGSO (project 5-6).
- In de wijk Oud Laken Oost zijn minder projecten aanwezig uitgezonderd de toekomstige C28 en de bouw van een serre en een voetgangers- en fietsersbrug.
- Ontbreken van projecten langs de Vilvoordsesteenweg en de Werkhuizenkaai

L'ESQUISSE DU PARKWAY PART 02



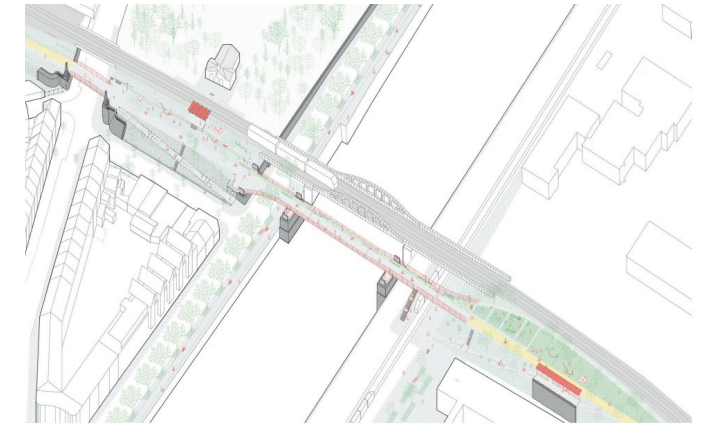
Parc Way fase 2. Bron BM



Programma DWC Stephenson.
Bron: studiebureau PTA



Verbetering van de Kanaalfietsroute met de aanleg van een voetgangersbrug onder de 3 punten; Van Praet, Trooze, Saintelette.
Bron: BM



Project C28 Bron: BMA

M A

3-2 Spatialisering van de projecten in het studiegebied SVC 8

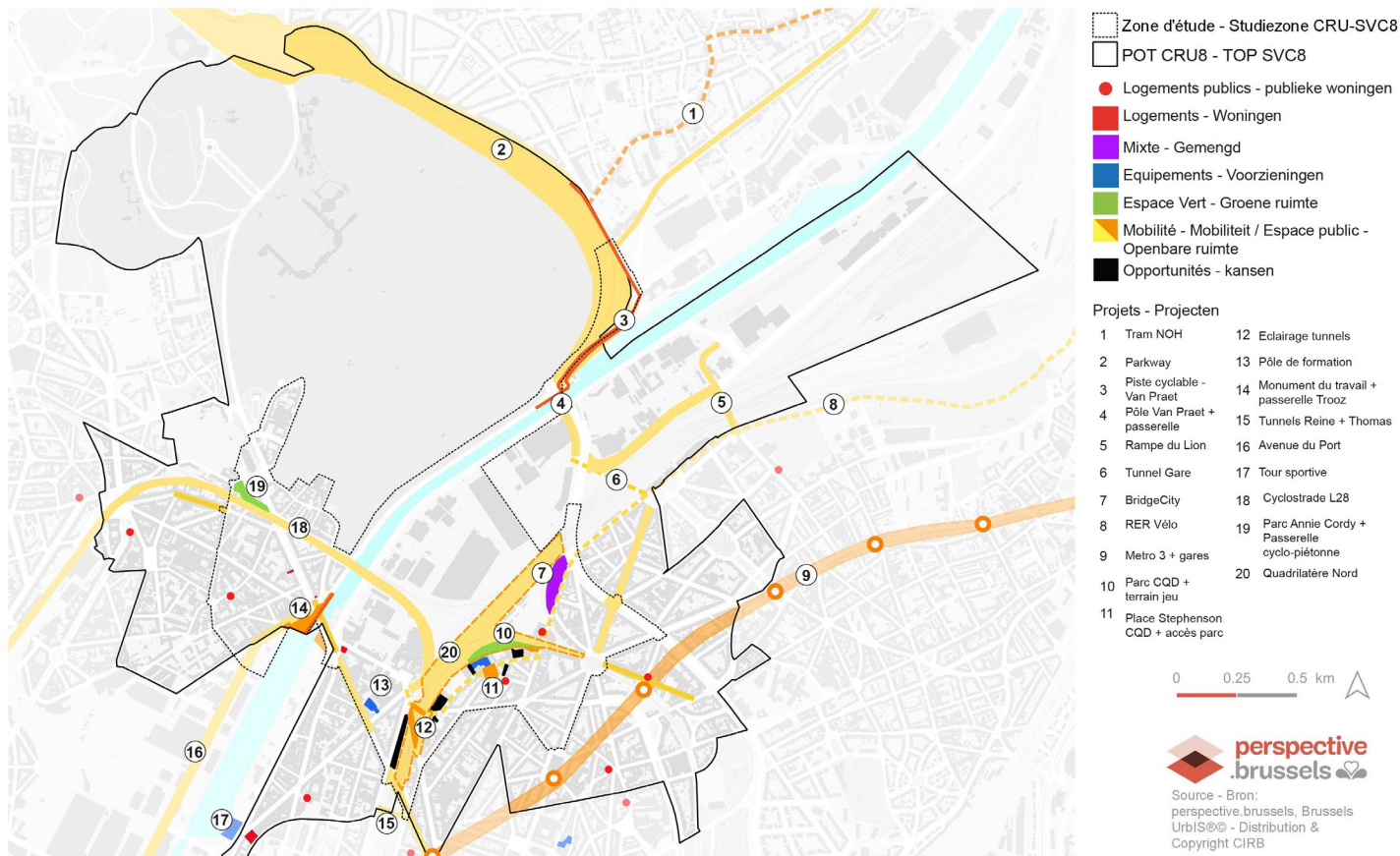
➤ Actieve mobiliteit en openbare ruimte

Er zijn drie projecten waarmee het volgende verbeterd kan worden:

- de oost-westverbindingen voor fietsers en voetgangers (18);
- de noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers (EFRO-bruggen) (project 4&14) onder de Van Praetbrug en onder het De Troozplein Oost
- de verbinding van de Schaarbeekse wijken met Docks via de Stationstunnel
- Geen project (voorlopig) langs de Vilvoordsesteenweg en de Werkhuizenkaai, maar in het BKP en in de studie van Brussel-Mobiliteit worden wel bepaalde ambities geformuleerd (zie hoofdstuk Planologie en Mobiliteit).

Enkele projecten ter verbetering van de openbare ruimte bij het Monument aan de Arbeid (15) en het Stephensonplein (12).

PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



3-3 Spatialisering van de projecten in het SVC 8

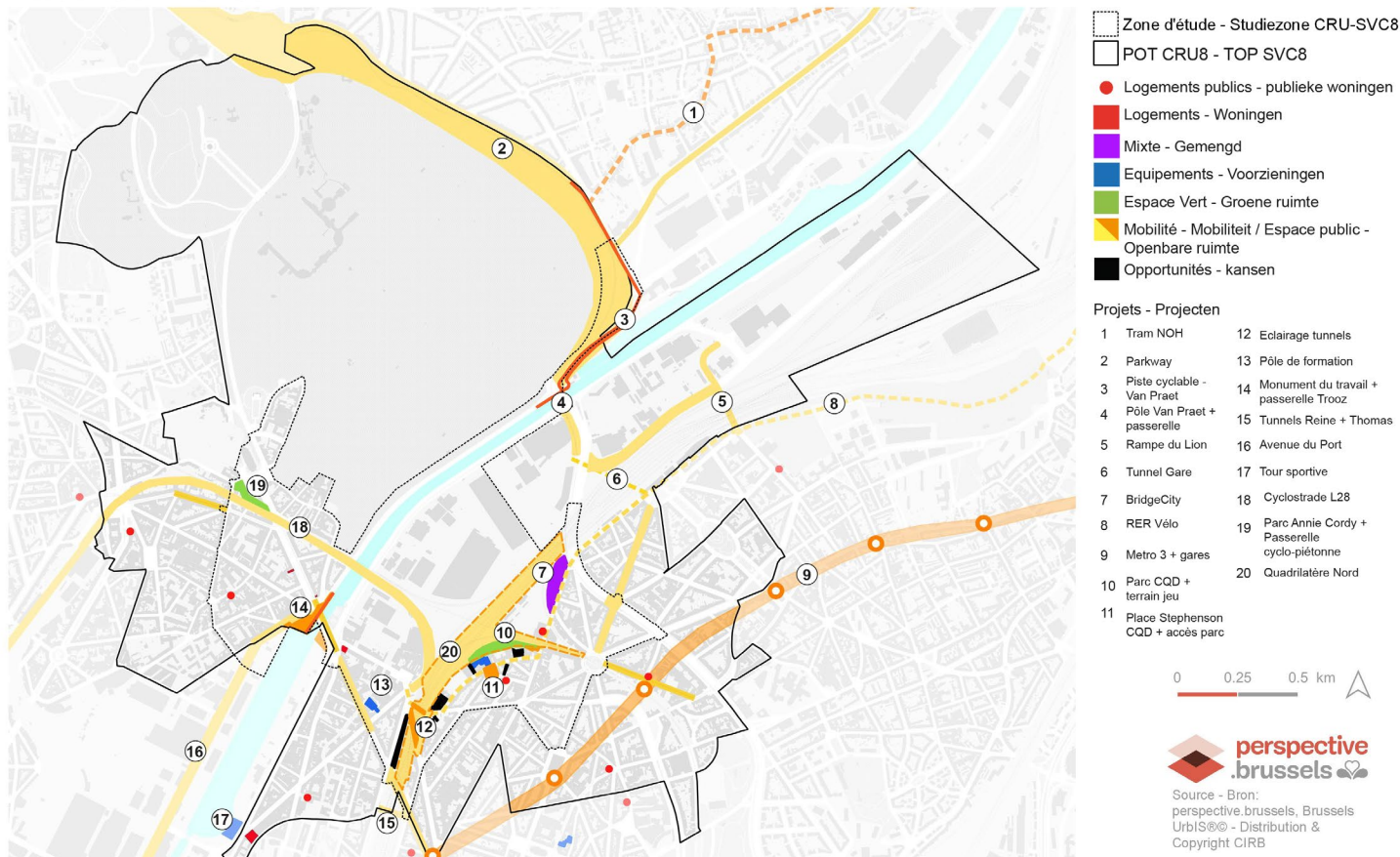
➤ Openbaar vervoer

- Vierhoek Noord
- Metro III (buiten het studiegebied)
- Samenvoeging van de haltes Trooz en Koningin en verplaatsing van de halte bij het Zennepark

➤ Aanleg van nieuwe groene ruimten

- Toekomstig Stephensonpark in het kader van het DWC
- Creatie van een serre in de openbare ruimte gewijd aan Annie Cordy

PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



3-3 Spatialisering van de projecten in het SVC 8

➤ Gemengde projecten

- Eén project (7) voor de ontwikkeling van een bedrijvenpark, woningen, faciliteiten

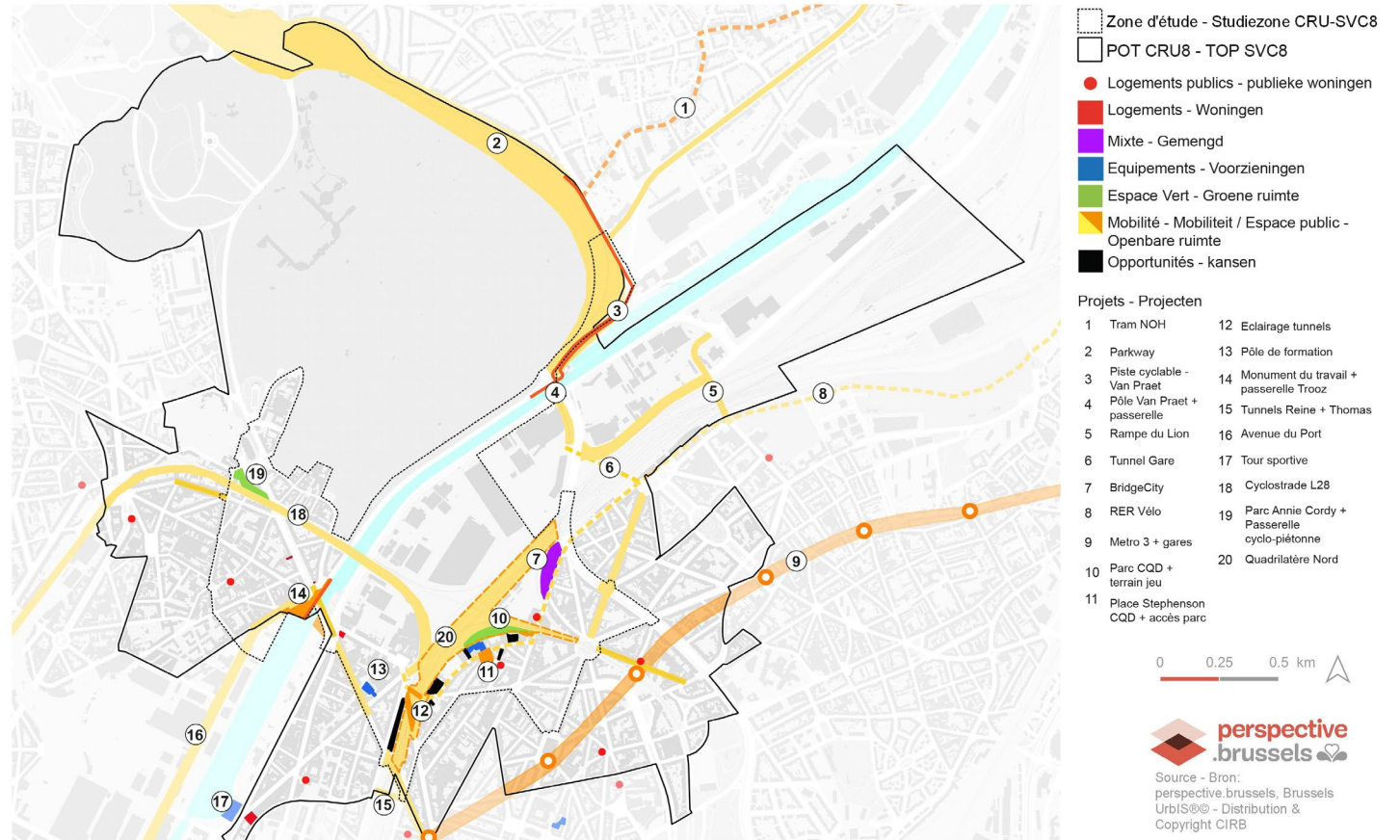
➤ Nieuwe voorzieningen

- Een reeks lokale voorzieningen (een sporthal, een kinderdagverblijf) en een bovenlokale voorziening namelijk de Sporttoren in het Vergotedok

➤ Openbare woningen

- Er zijn een reeks openbare woningen gepland (opgelijst in het hoofdstuk huisvesting)

PROJETS CRU8 PROJECTEN SVC8



3-4 Uitdagingen - projecten in het SVC 8

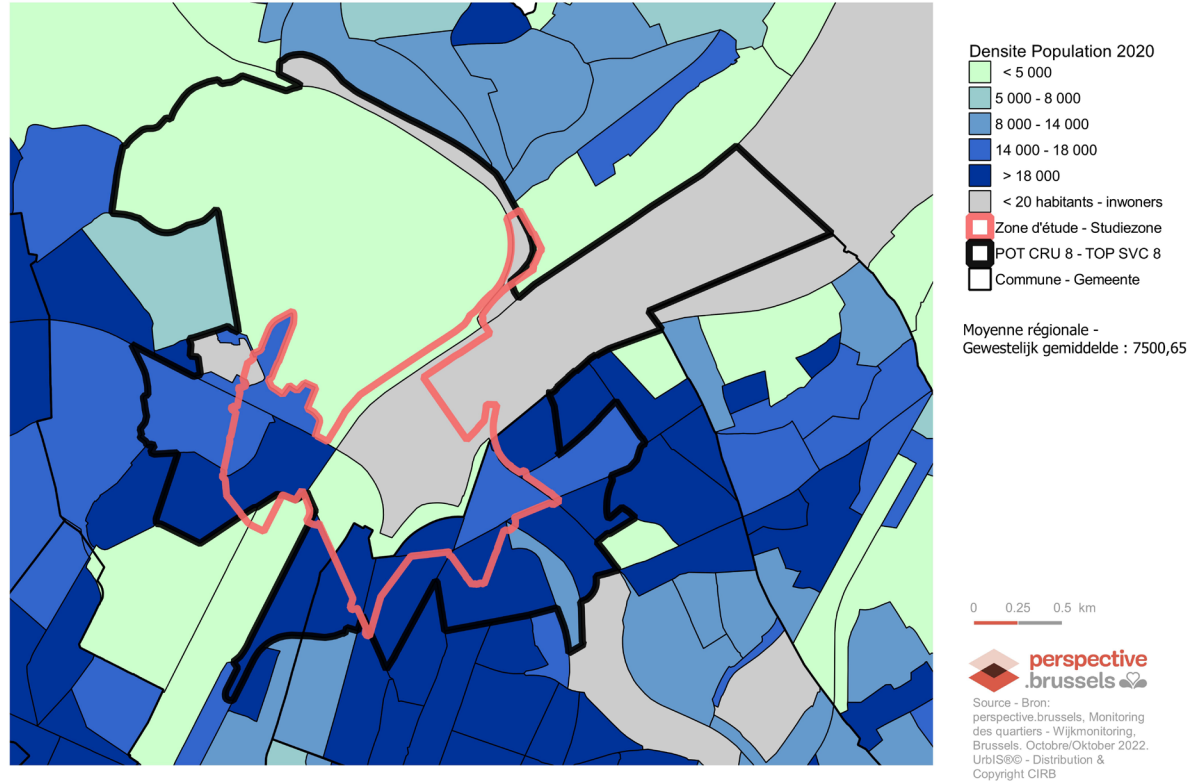
- Het gaat erom dat projecten in aanmerking worden genomen en dat men zich van hun goede coördinatie vergewist. Sommige projecten bevinden zich nog in de testfase of er zijn nog geen bouwaanvragen voor ingediend, maar ze zijn belangrijk voor de verwezenlijking van oost-west- en noord-zuidverbindingen:
 - C28
 - De EFRO-brug onder de Van Praetbrug
- Kleinere verbindingen creëren in de Collignonwijk, bijvoorbeeld door de creatie van bruggen voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de Leeuwoprit
- Heraanleg van de Vilvoordsesteenweg en door het creëren van potentiële verbindingen met het zuidelijke deel van het Koninklijk Domein zoals voorzien in het BKP.
- Er zal moeten worden nagegaan hoe de projecten van SVC 8 op deze projecten aansluiten en ze versterken.

4- Bevolking en gezondheid

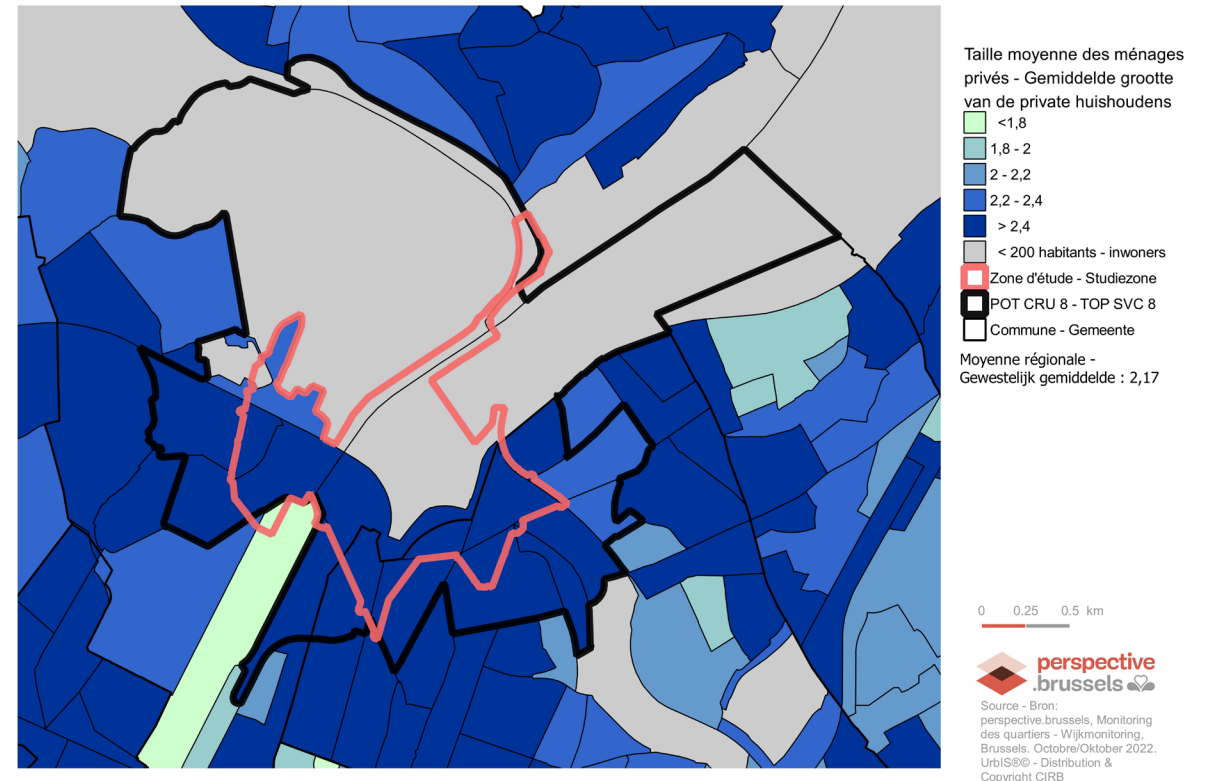


4-1 Bevolking

DENSITÉ DE POPULATION - 2020
BEVOLKINGSDICHTHEID - 2020



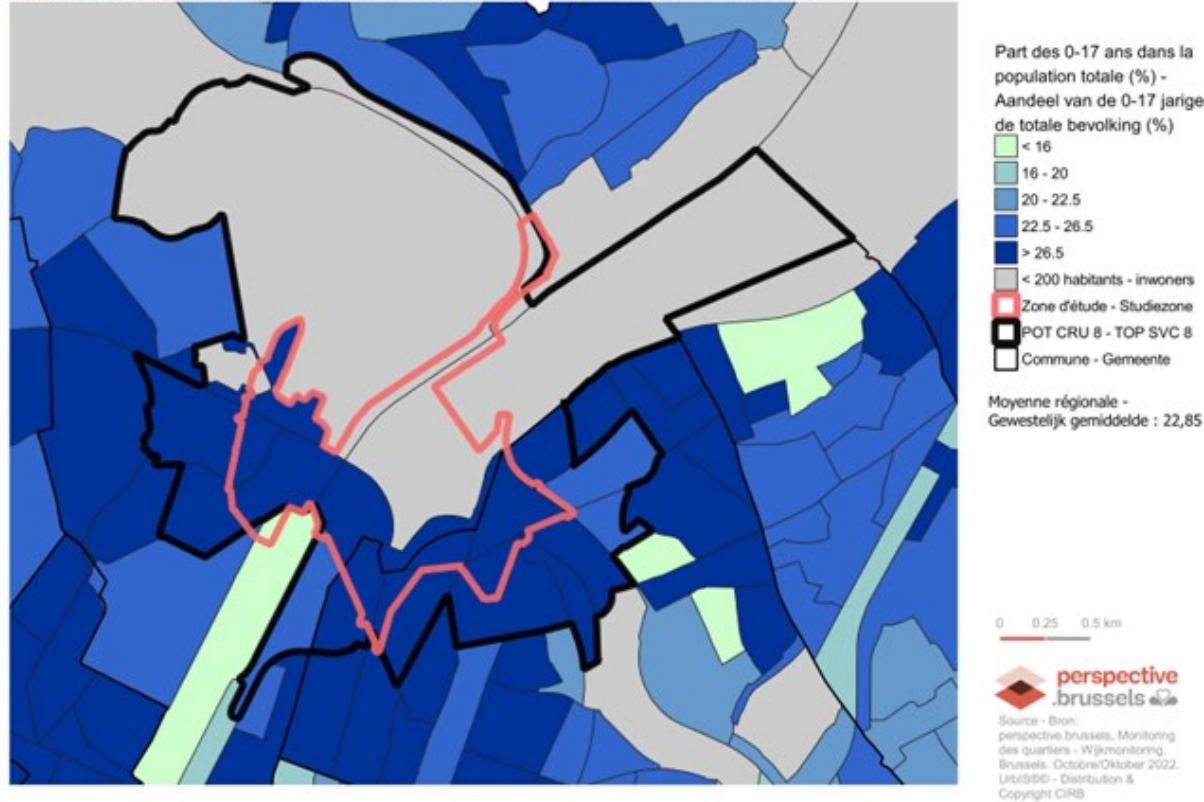
TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES - 2019
GEMIDDELDE GROOTTE VAN DE HUISHOUDENS - 2019



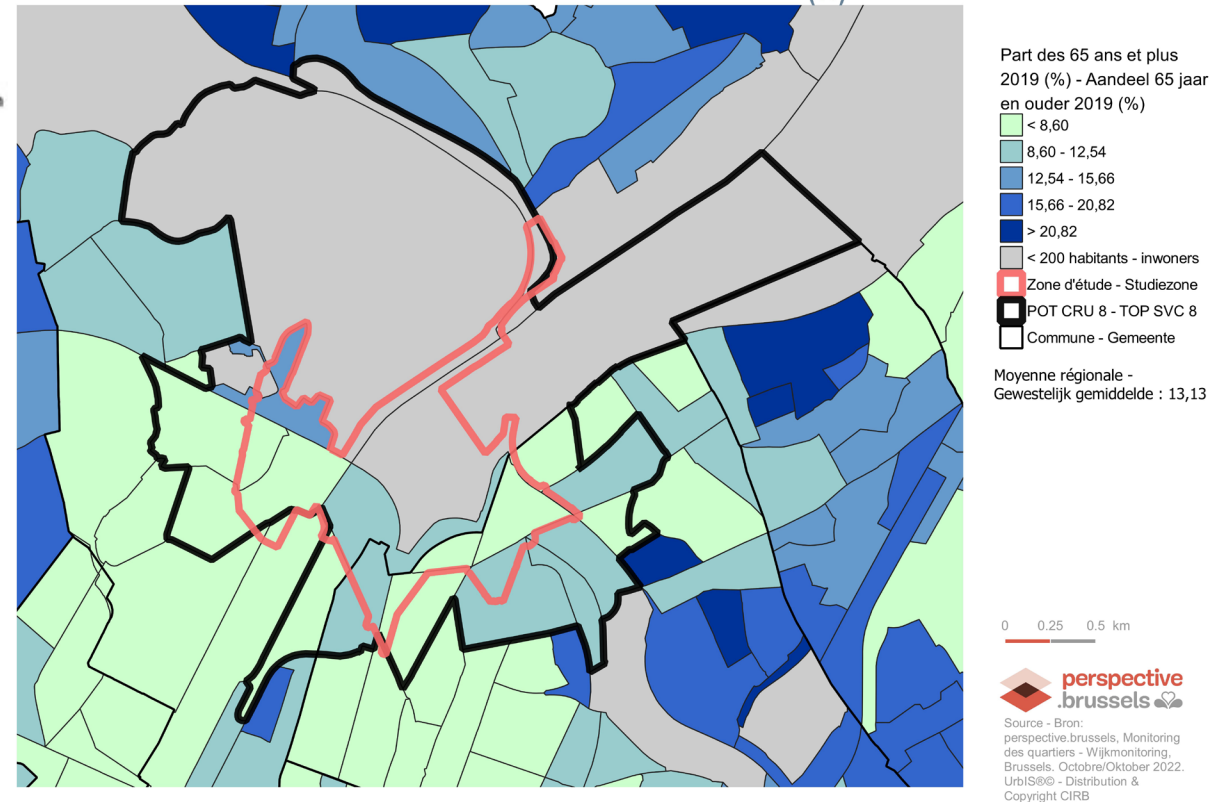
- De TOP telde in 2021 49.207 inwoners, waarvan 49% vrouwen;
- Hierbij dient opgemerkt dat wijken met een **grote bevolkingsdichtheid** naast gebieden of statistische sectoren met weinig inwoners te vinden zijn (economische finaliteit + het Koninklijk Domein);
- Grootte van de huishoudens: er worden **grote gezinnen** (>2,4) waargenomen in de statistische sectoren die residentieel van aard zijn.

4-2 Leeftijd

PART DES 0-17 ANS DANS LA POPULATION TOTALE 2019
AANDEEL VAN DE 0-17 JARIGEN IN DE TOTALE BEVOLKING 2019



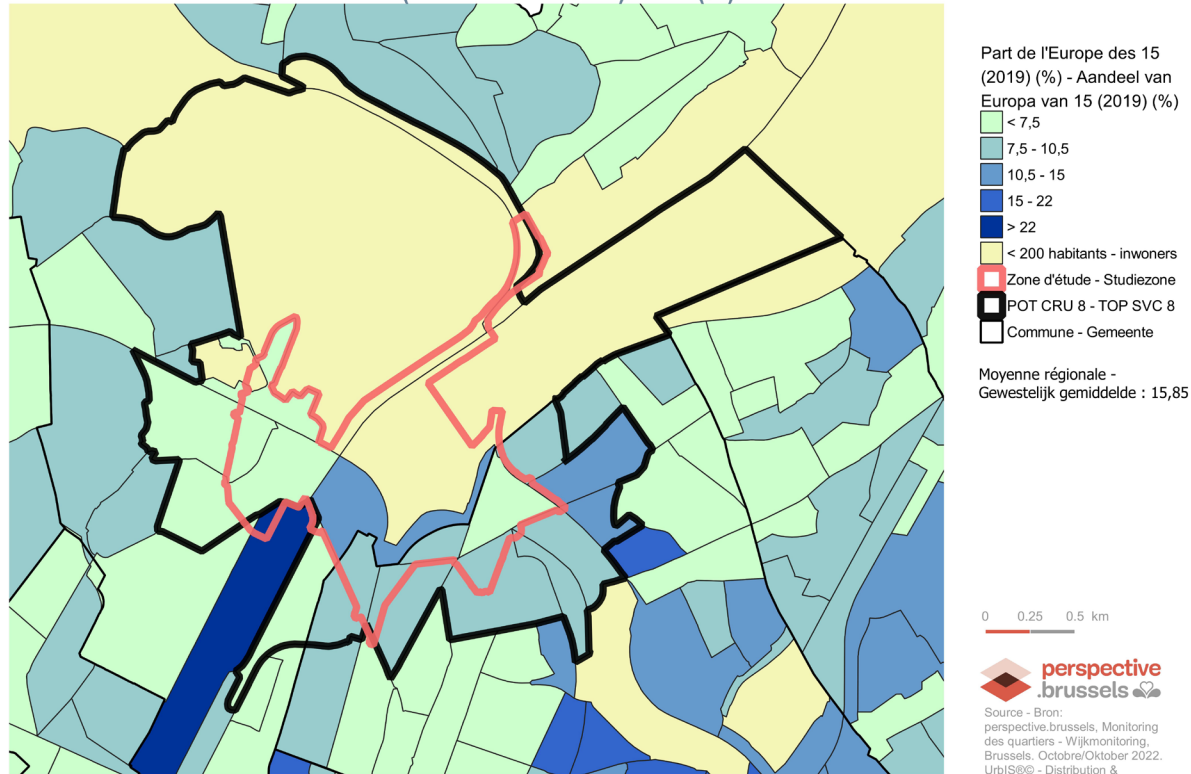
PART DES 65 ANS ET PLUS DANS LA POPULATION TOTALE 2019 (%)
AANDEEL 65 JAAR EN OUDER IN DE TOTALE BEVOLKING 2019 (%)



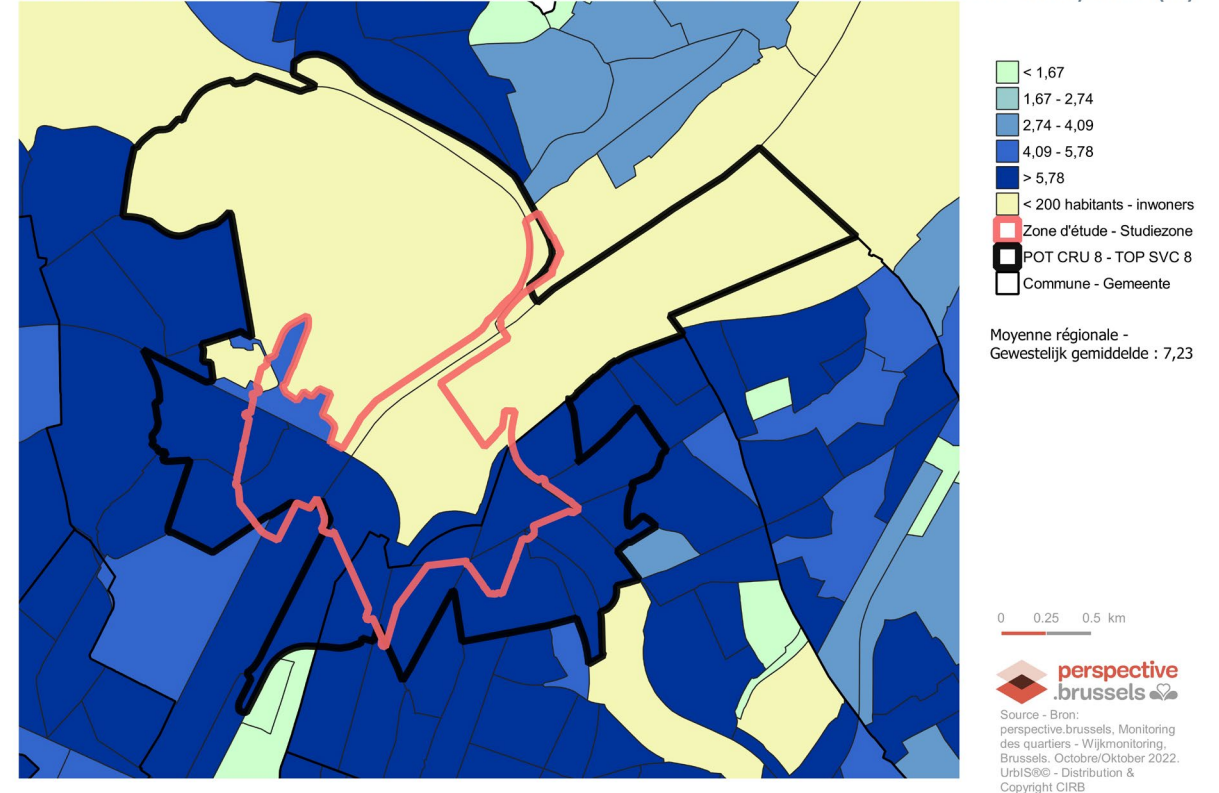
- Wijken met een **jonge bevolking** (> 26,5% onder de 18 jaar);
- Kleinere aanwezigheid van **ouderen**, maar **aanwezig in sommige statistische sectoren** (> 8% Masui(plein)-noord en > 12% in n.d. van Laken).

4-3 Nationaliteit

PART DE L'EUROPE DES 15 (HORS BELGIQUE) 2019 (%)
AANDEEL VAN EUROPA VAN 15 (ZONDER BELGIË) 2019 (%)



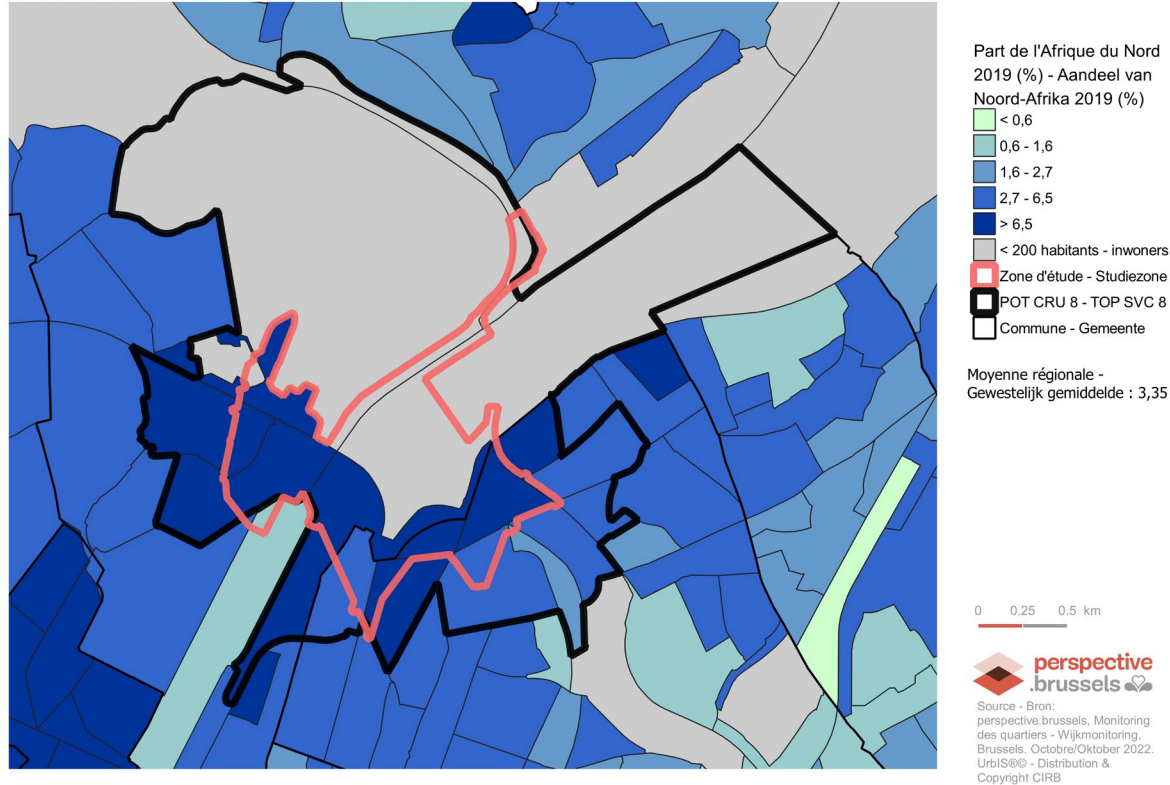
PART DES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'U.E. (ENTRÉES 2004-2007-2013) 2019 (%)
AANDEEL VAN DE NIEUWE LIDSTATEN VAN DE EU (TOEGETREDEN IN 2004-2007-2013) 2019 (%)



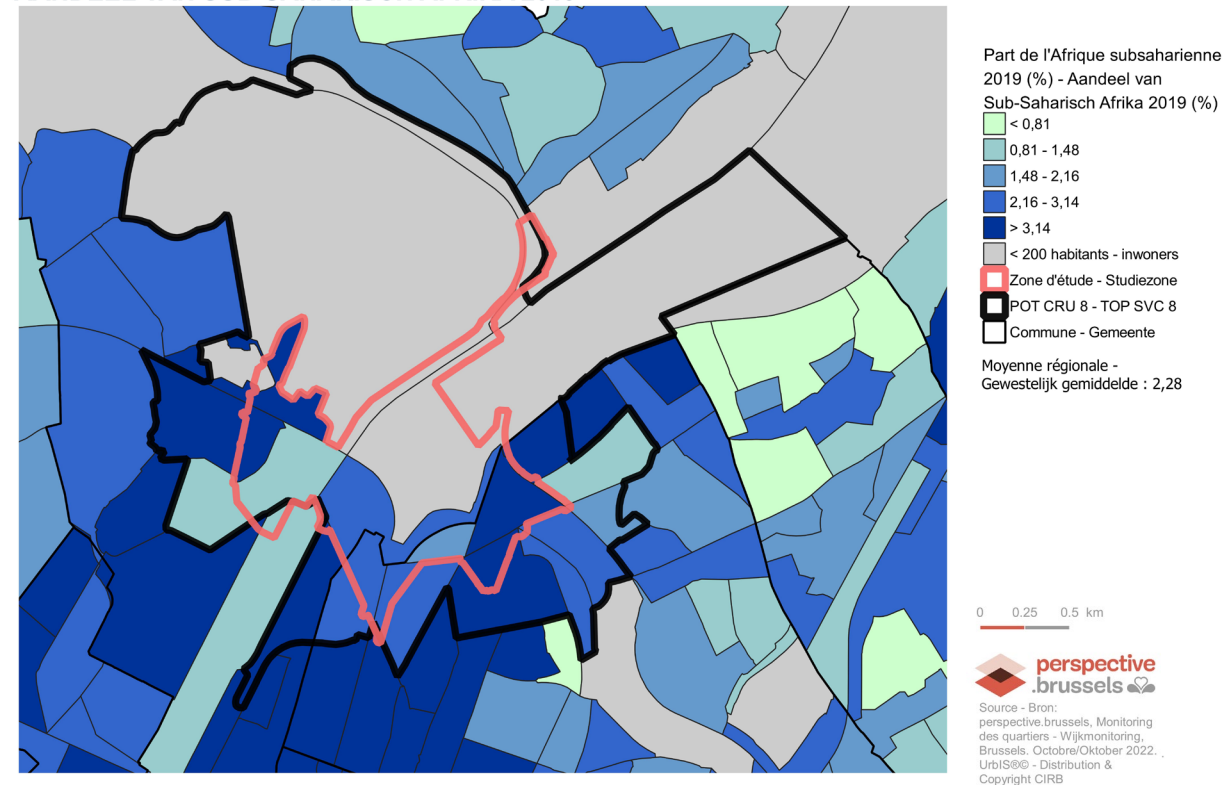
- In vergelijking met het Gewest als geheel: weinig buitenlanders uit de EU-15 (<15%), maar een **aanzienlijke aanwezigheid (>5,78%) van allochtonen uit de nieuwe EU-lidstaten.**

4-3 Nationalité

PART DE L'AFRIQUE DU NORD 2019
AANDEEL VAN NOORD-AFRIKA 2019



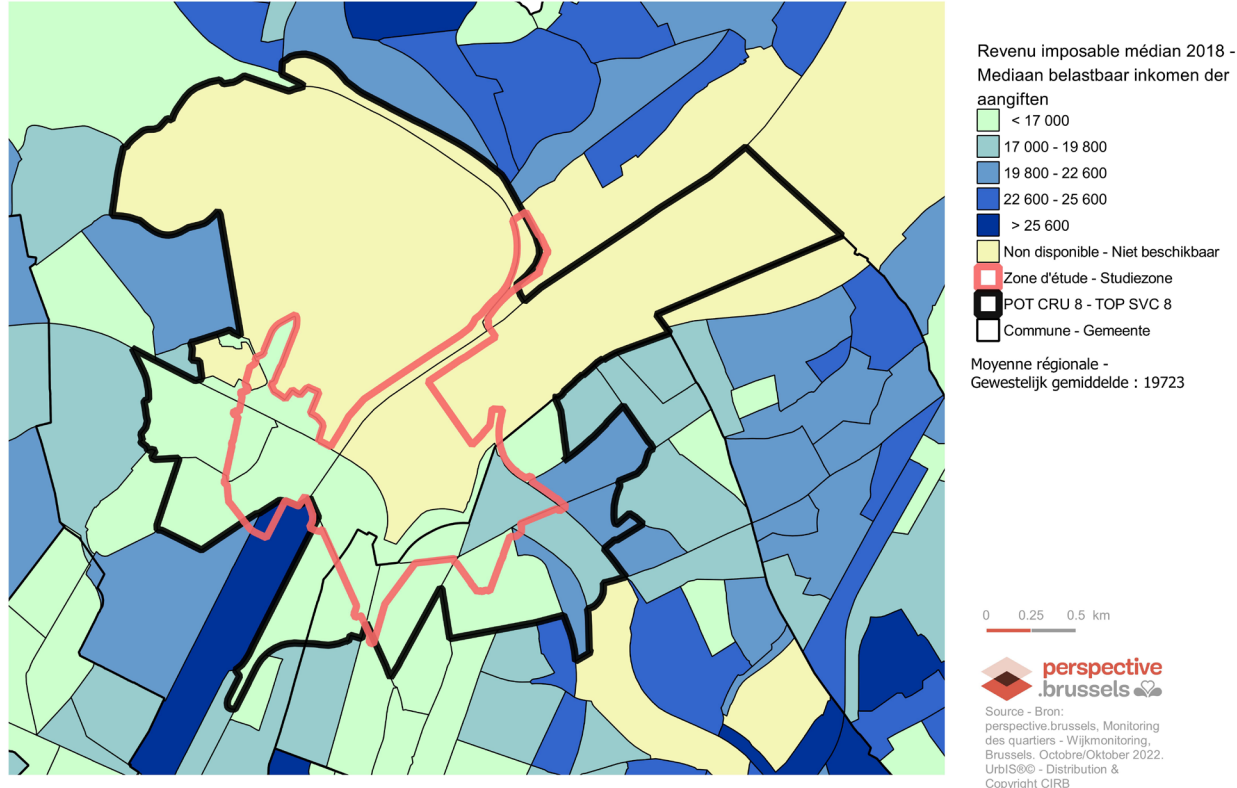
PART DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE 2019 (%)
AANDEEL VAN SUB-SAHARISCH AFRIKA 2019



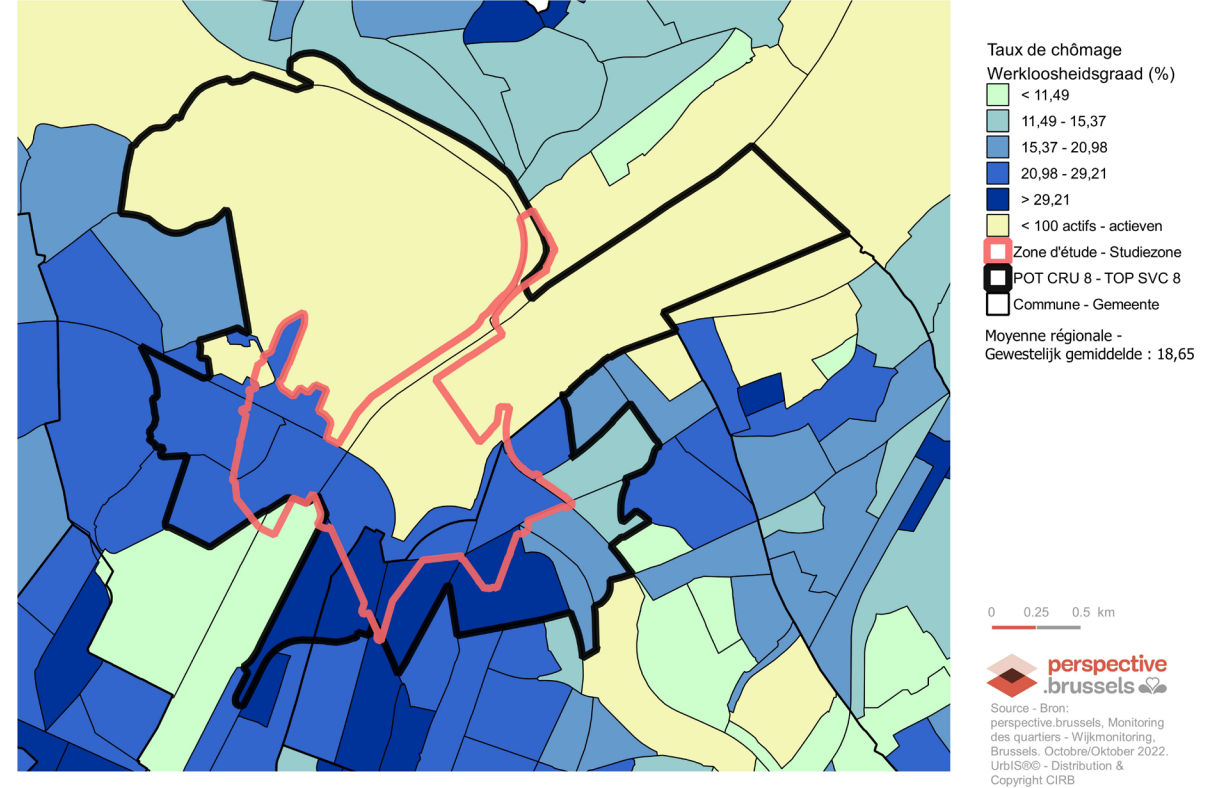
- In vergelijking met het Gewest als geheel is er een **aanzienlijk deel van de bevolking afkomstig uit Noord-Afrika (>6,5%)** en in mindere mate uit Afrika ten zuiden van de Sahara (1,48-3,14%).

4-4 Sociaal-economische situatie

REVENUS - 2018
INKOMEN - 2018



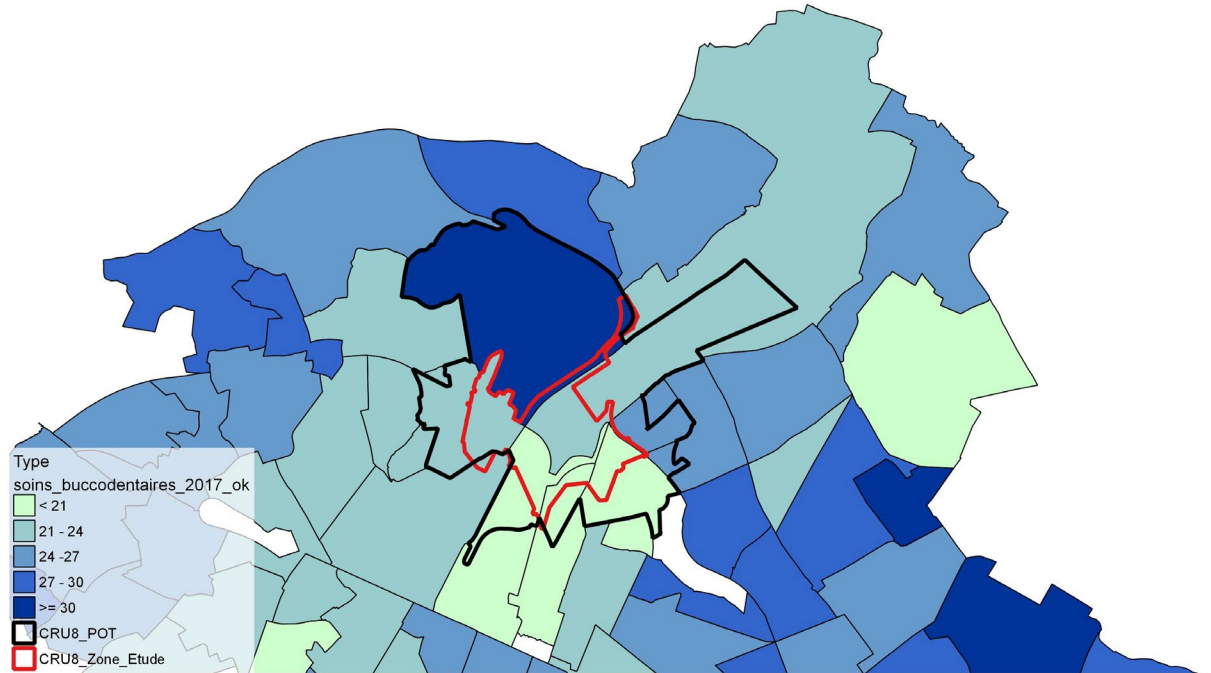
TAUX DE CHÔMAGE 2018
WERKLOOSHEIDSGRAAD 2018



- Laag mediaan belastbaar inkomen (< 17.000 euro) en hoog werkloosheidspercentage (>20,98);
- Voor 40% van de bevolking is het moeilijk of zeer moeilijk (9%) om van het eigen loon te overleven (Bron: passantenenquête, perspective, 2022).

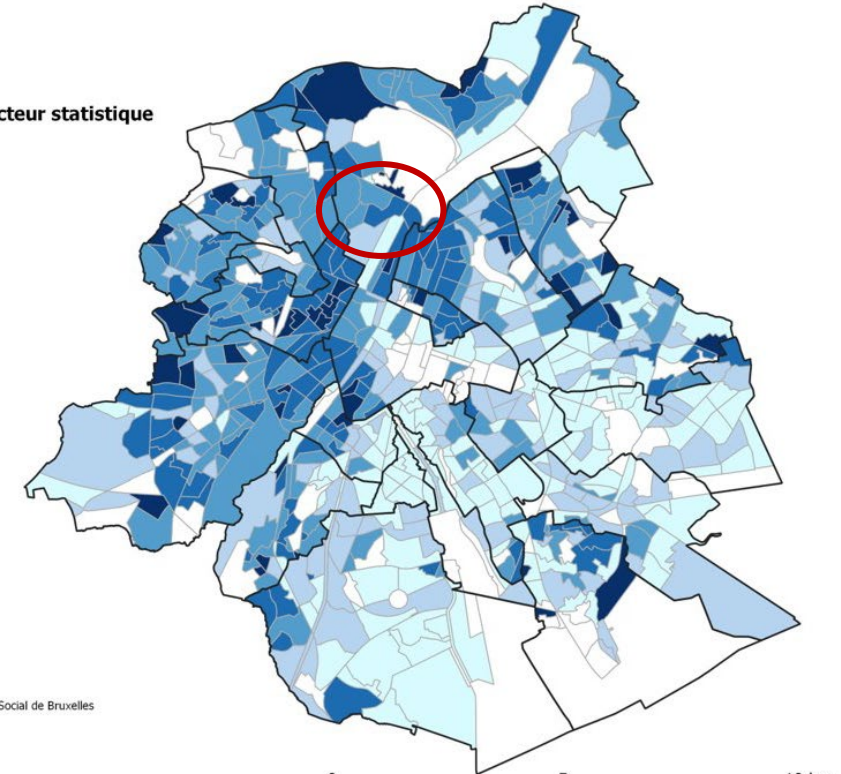
4-5 Gezondheid

SOINS PREVENTIFS BUCCO-DENTAIRES 2017 (%) PREVENTIEVE MONDZORG 2017 (%)



Prévalence du diabète par secteur statistique

Pourcentage 2020



Source : AIM
Cartographie : Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles



- **Laag tot gemiddeld gebruik van preventieve zorg, zoals mond- en tandzorg.**
- **Er wordt een relatief hoge prevalentie van diabetes vastgesteld.**
- *60% van de respondenten in de TOP vindt zichzelf in goede of uitstekende gezondheid te verkeren - 12% in slechte of zeer slechte (Bron: passantenenquête, perspective, 2022).*

4-6 Uitdagingen

- Een dichtbevolkt gebied waar de demografische druk groot is. In die zin moet er worden gezorgd voor een evenwicht tussen de behoeften van de inwoners (sociale, economische, milieu- en mobiliteitsbehoeften) en het behoud van een aangename leefomgeving.
- Een sterke aanwezigheid van gezinnen die meer voorzieningen nodig hebben (kinderdagverblijven, scholen, sportvoorzieningen en culturele voorzieningen).
- Een algemene jonge en minder begoede bevolking = behoefte aan opleiding, werkgelegenheid en betaalbare activiteiten.
- Hoewel het aandeel ouderen (65+) klein is, is het toch belangrijk om met hen en hun behoeften rekening te houden in de verschillende gemeenschappen in de bestudeerde wijken.
- Een bevolking met een gemiddelde tot slechte gezondheidstoestand en een te verbeteren gebruik van preventieve zorg.

5- Residentiële productie en dynamiek

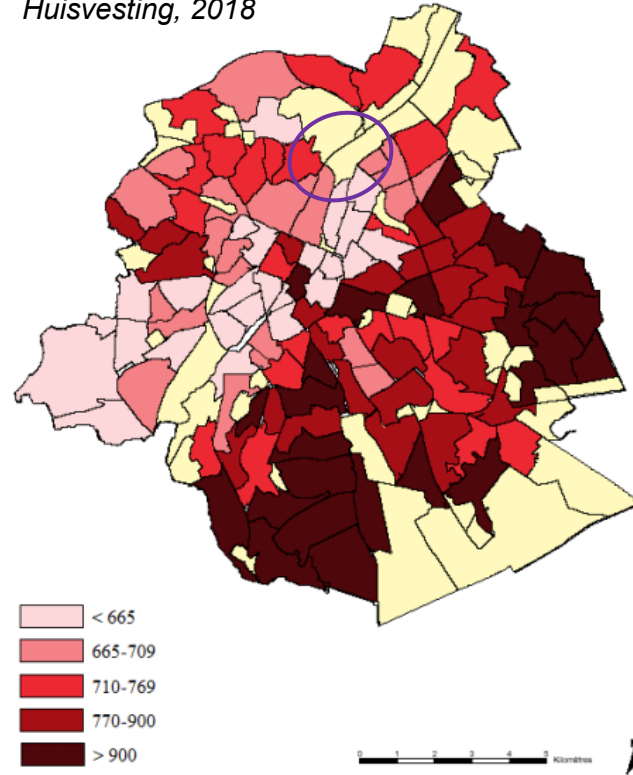


Huisvesting De Troozsquare

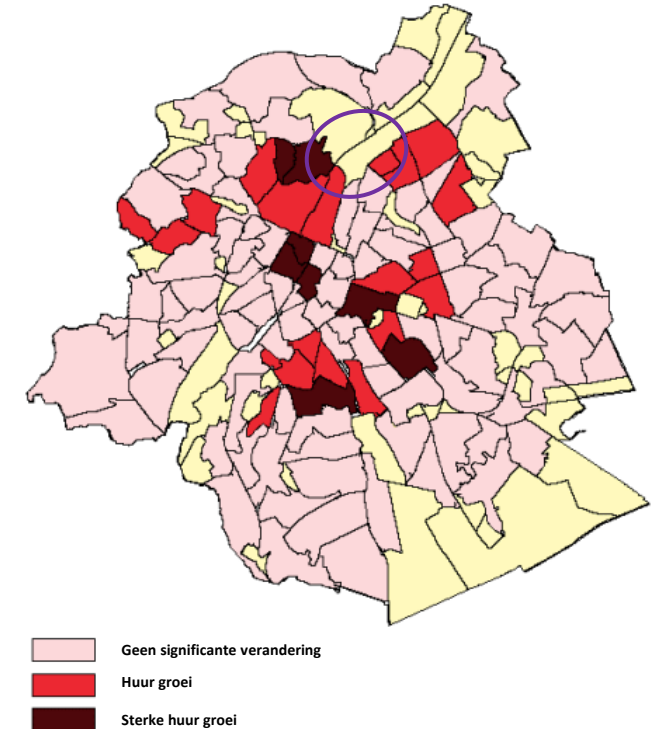
5-1 Een gematigd kwalitatief woningaanbod

- Huurprijzen rond 660 euro (lager dan het gewestelijk gemiddeld)
- Er zijn echter sterke contrasten tussen het westen, waar de huurprijs boven 700 euro liggen, en het oosten, waar de huurprijs onder de 600 euro liggen.
- Ook in het westen worden de wijken gekenmerkt door een sterke stijging van de huurprijzen, met name in Laken en in de Noordwijk. Dit kan gedeeltelijk worden verklaard door de stedelijke en residentiële reconversiedynamiek van het kanaal en Thurn en Taxis, waarvan de effecten zich tot deze wijken uitstrekken.

Gemiddelde maandelijkse huurprijzen voor woningen (€)
Bron: Observatorium van de huurprijzen, Brussel Huisvesting, 2018



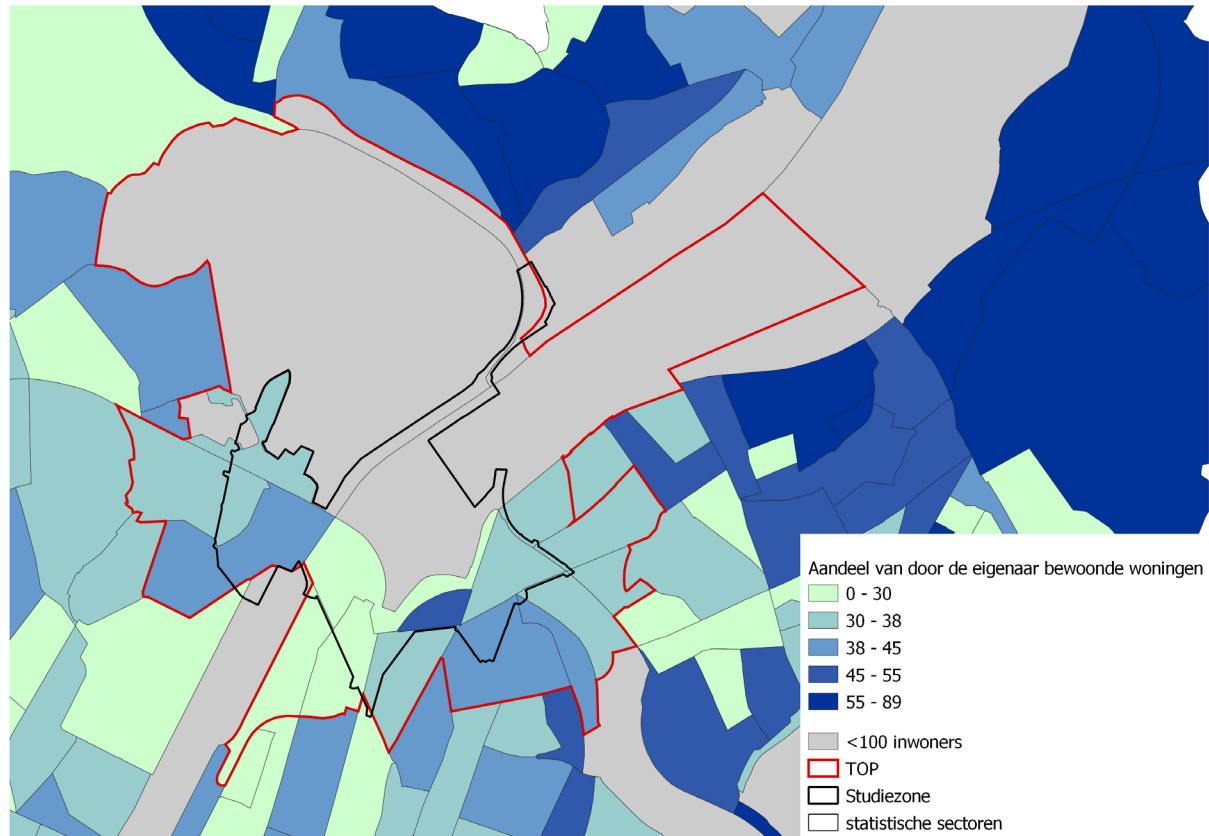
Stijging van de huurprijzen
Bron: Observatorium van de huurprijzen, Brussel Huisvesting, 2018



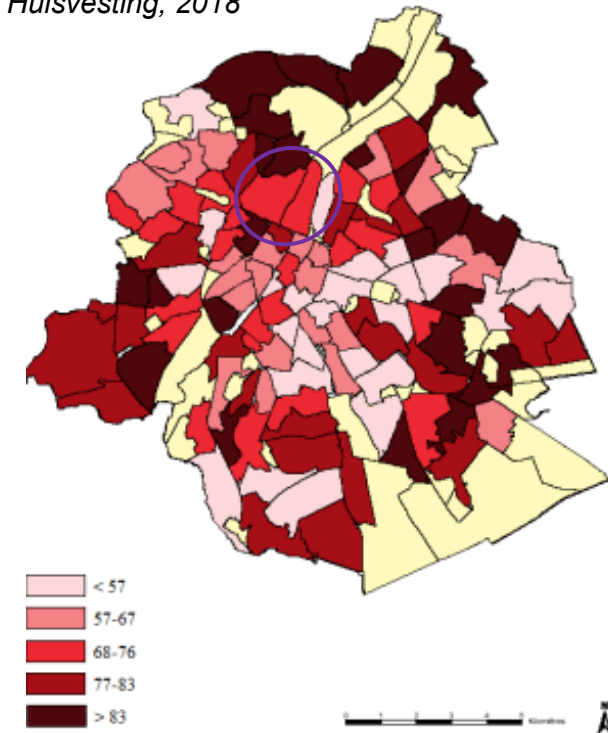
5-1 Een gematigd kwalitatief woningaanbod

- De meerderheid van de bewoners in de sectoren van de TOP huren hun woning (tussen 60 en 70% van de bevolking) en zijn goed voor 74% ter hoogte van de Antwerpsesteenweg. De statische sector Stephenson is de enige met 50% eigenaars.
- De huurders zijn vrij stabiel en blijven gemiddeld minstens 5 jaar in de perimeter wonen, behalve in de Brabantwijk, waar het verloop bij de woningen groter is; de kwaliteit van de woningen in dit gebied speelt hierbij een rol.

Type residentiële bezetting, *Bron: Census 2011, Statbel*



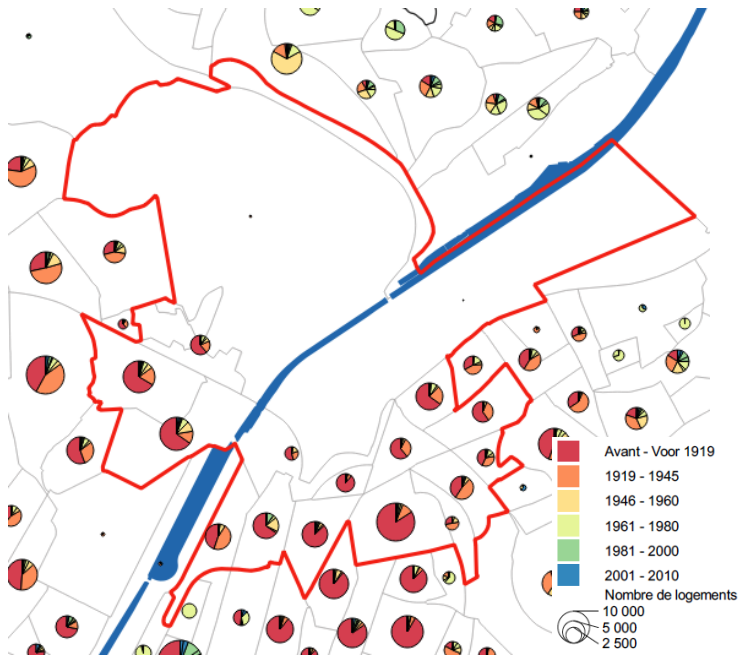
Stabiliteit van de huurder in zijn woning
(gemiddeld aantal maanden doorgebracht in de woning)
Bron: Observatorium van de huurprijzen, Brussel Huisvesting, 2018



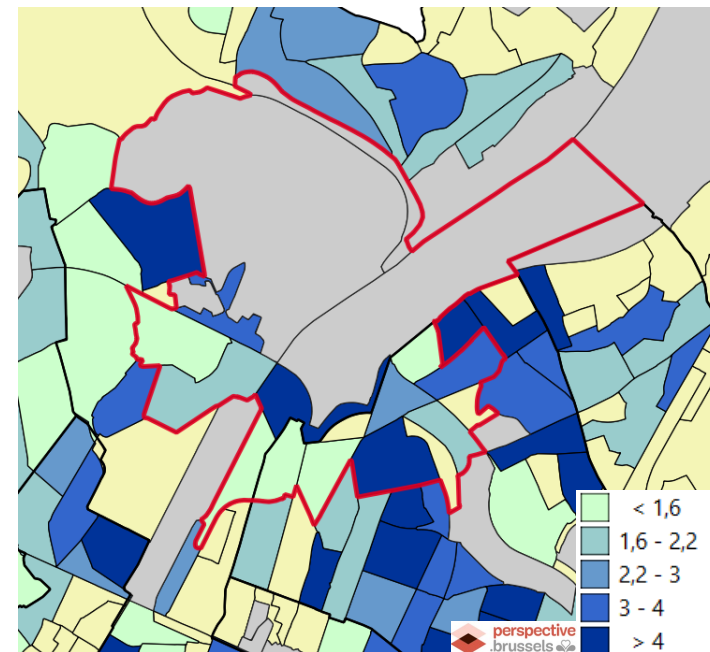
5-1 Een gematigd kwalitatief woningaanbod

- De gebouwen zijn oud en dateren voornamelijk van voor 1919. Enkele recentere woningen aan de westkant en in de Noordwijk, uit de jaren 1950 tot 1980.
- Ondanks enkele gerenoveerde woningen (de statische sectoren Colignon en Masui hebben het meest gebruikgemaakt van renovatiepremies) blijft het comfort van de woningen in de TOP vrij gemiddeld, vooral in Laken en in de Noordwijk.
- Het oosten van de TOP telde in 2018 een aanzienlijk aantal woningen waarvoor een verhuurverbod geldt (rood kruis op het kader).

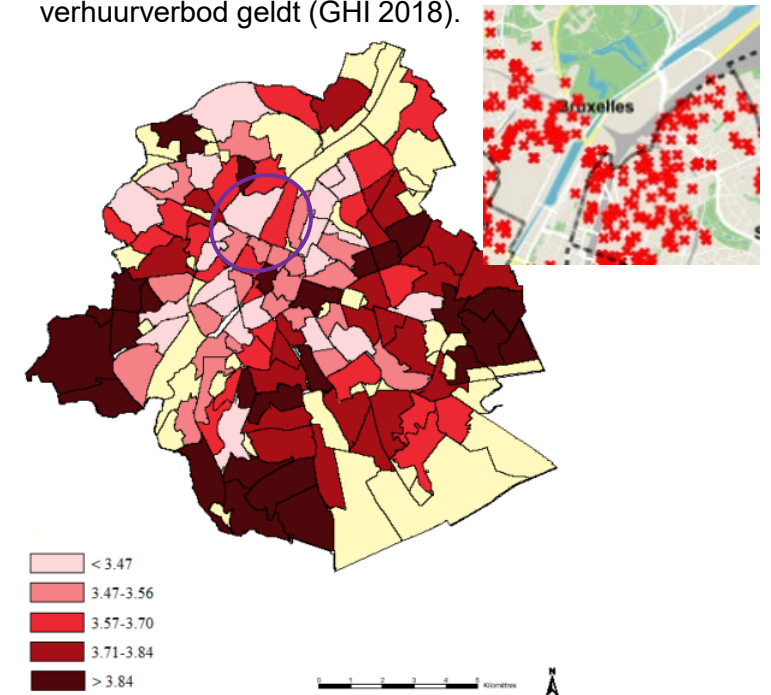
Bouwperiode van de woningen, *Census 2011, Statbel*



Aantal renovatiepremies/1000 huishoudens (2011-2014), *Wijkmonitoring, BISA*



Gemiddelde staat van de woningen (score tussen 1 = goed en 5 = slecht), *Observatorium van de huurprijzen, Brussel Huisvesting 2018* en woningen waarvoor een verhuurverbod geldt (GHI 2018).



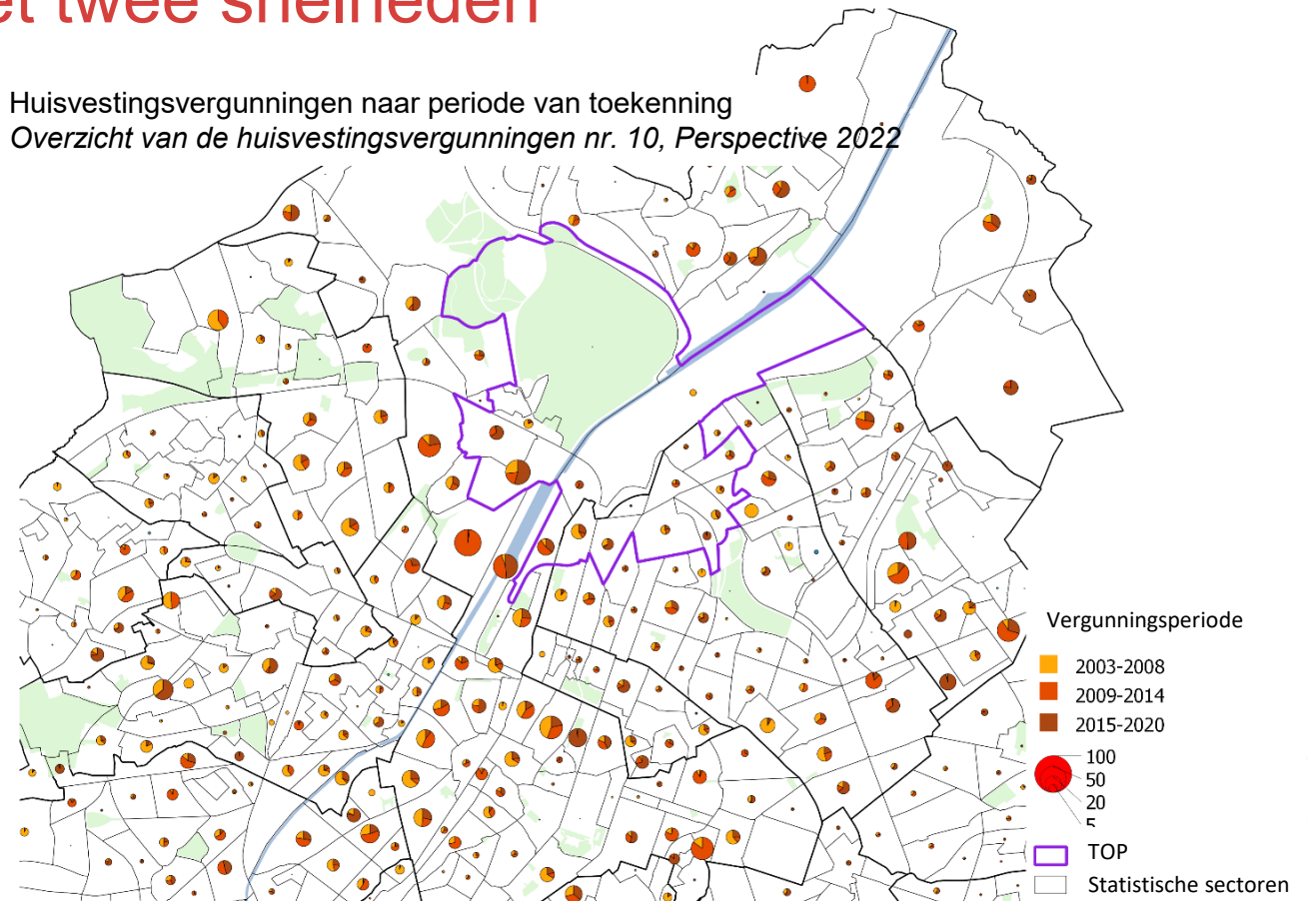
5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden

- De vastgoeddynamiek heeft zich vrij recent ontwikkeld, in de periode 2015-2020

Sommige statistische sectoren waren vóór 2015 dynamischer en kennen nu een vertraging: de Noordwijk, de oostkant van Schaarbeek en de statistische sector Onze-Lieve-Vrouwvoorplein.

- We stellen een onevenwicht vast in de huisvestingproductie tussen het minder productieve oosten en het meer dynamische westen en zuiden. De sectoren Maria-Christina, Roodhuis, Antwerpsesteenweg en Koninginnelaan, nabij het kanaal, zijn en blijven het meest actief.
- Het OGSO is nog niet ontwikkeld. In 2008 werd reeds 1 vergunning verleend die moest leiden tot de productie van 57 woningen via de herbestemming van de Familistère Godin aan de Werkhuizenkaai (project geannuleerd met terugkoop van het gebouw en te koop gezet door de privésector, het Utopia-project).

Huisvestingsvergunningen naar periode van toekenning
Overzicht van de huisvestingsvergunningen nr. 10, Perspective 2022



Familistère Godin

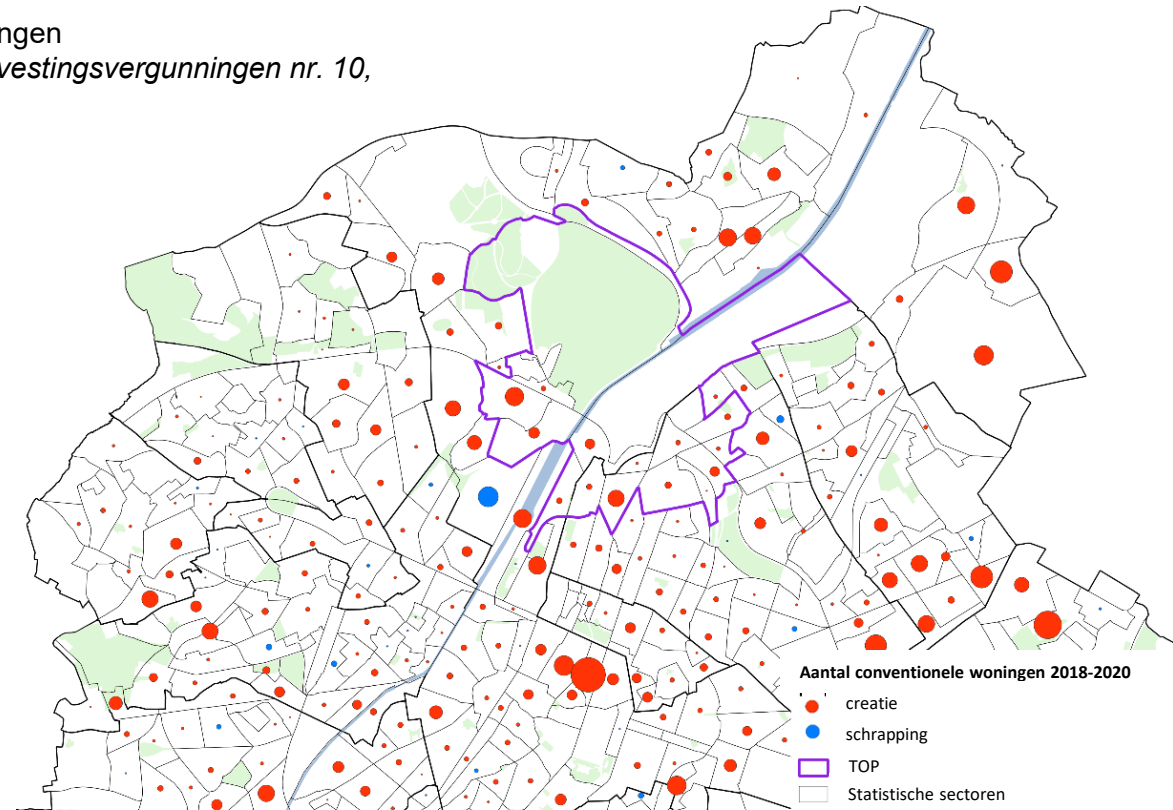


5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden

- Vandaag (periode 2018-2020) zijn in de hele TOP 424 klassieke woningen gepland (deze woningen zouden tussen 2022 en 2024 moeten worden opgeleverd), wat overeenkomt met +/- 1.000 extra inwoners. Deze woningen liggen nog steeds verder naar het westen en zuiden van de TOP: 170 woningen in de sectoren van Laken en 100 woningen voor louter de sector Vanderlindenstraat in Schaarbeek. In het oosten onderscheidt de Waelhemstraatsector zich enigszins met 35 geplande woningen. In het OGSO zijn geen projecten gepland.
- Er is een relatief laag aantal collectieve woningen, met slechts 29 woningen geconcentreerd in de J. Blockx-sector in Schaarbeek. Bij dit cijfer komt echter nog de eerdere productie van 196 studentenwoningen in de Antwerpsesteenwegsector en 96 woningen voor senioren in de Masuisector (321 in totaal voor de periode 2013-2020).
- Net zoals voor de rest van het Gewest is de productie gericht op woningen met 1 tot 2 slaapkamers.

Toegekende klassieke woningen
 Bron: Overzicht van de huisvestingsvergunningen nr. 10,
 Perspective 2022

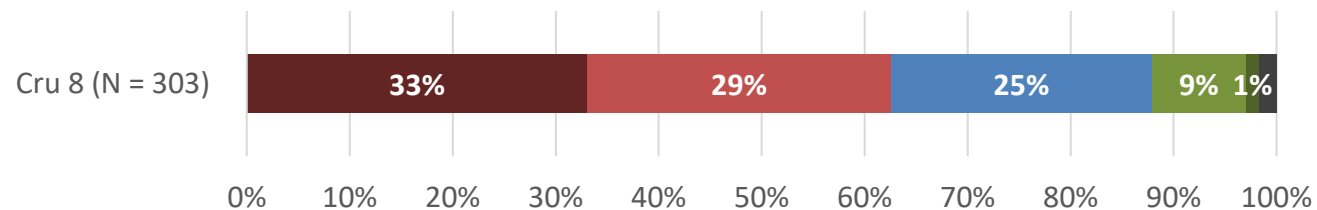
Statistische sectoren	Aantal klassieke woningen;	Aantal collectieve woningen
MARIA-CHRISTINA(STRAAT)	126	0
VANDERLINDEN(STRAAT)	100	0
ROODHUIS(PLEIN)-ZUID	44	0
MASUI(PLEIN)-NOORD	36	0
WAEHEM(STRAAT)	35	0
COLIGNON(PLEIN)	16	0
HUART HAMOIR(LAAN)	14	0
ANTWERPSE(STEENWEG)-NOORD	13	0
KONINGINNE(LAAN)	12	0
PORTAELS(STRAAT)	9	0
ONZE-LIEVE-VROUWVOORPLEIN	9	0
J. BLOCKX(STRAAT)	6	29
STEPHENSON(PLEIN)	3	0
VAN YSENDYCK(STRAAT)	1	0
TOTAAL	424	29



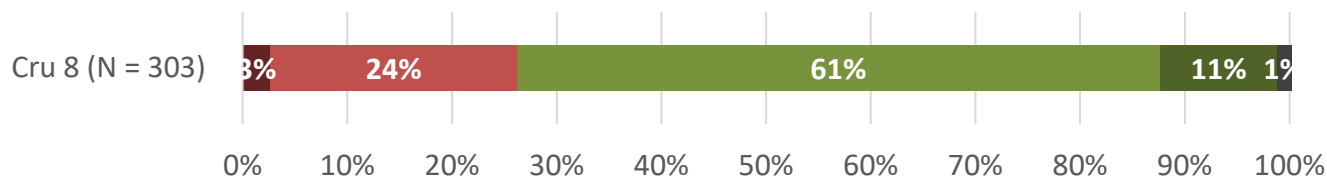
5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden

➤ Volgens de enquête over de perceptie van de bewoners van hun wijk in de TOP (passantenenquête, perspective 2022) blijven de kwaliteit en het aanbod van woningen problematisch, ook al is een meerderheid van de respondenten tevreden over de eigen wijk:

- 62% van de respondenten was het er niet mee eens dat zij gemakkelijk toegang hadden tot betaalbare huisvesting. *Woningen worden vaak beschreven als verouderd, met oude gebouwen en zonder basiscomfort, en waarvan de staat gevolgen heeft voor de gezondheid van de bewoners.*



- Anderzijds is 61% van de respondenten tamelijk tevreden met hun woonvorm in zijn geheel genomen: prijs, beschikbare ruimte, buurt, afstand tot het werk, enz.



- Verder wordt ook vaak aangehaald dat *het tempo waarmee ze nieuwe woningen bouwen echt ... niet genoeg is. En zeker niet aangezien we weten dat er heel veel armoede is en de vraag naar sociale woningen dus nog zal stijgen.*

5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden

➤ Op het niveau van Schaarbeek:

Volgens Renovas is de residentiële dynamiek van de gemeente zeer variabel, met een sterke productie-/renovatieactiviteit in het noorden van de gemeente (maar niet gepaard gaande met grote bevolkingsveranderingen).

Anderzijds wijst ze op een tamelijk ongunstige woondynamiek in het zuiden, rond de Noordwijk, met sociale problemen en een stijgende werkloosheid. Door het gebrek aan middelen van de bewoners is het aanbod aan particuliere woningen gelijk aan dat van sociale woningen. Het comfort van de woningen blijft problematisch en hun grootte is niet aangepast aan de behoeften (behoefte aan grotere woningen).

De perimeter telt nog enorme percelen die bebouwd en gerenoveerd dienen te worden. Veel grootschalige projecten zijn in uitvoering (Paviljoen, Koningin-Vooruitgang) en leiden tot grote stedelijke transformaties. De voorcoopperimeter (Stephenson en Masui) werkt een aanhoudend productietempo in de hand (gemiddeld wordt er één gebouw per maand verkocht) met nog relatief toegankelijke prijzen (tussen 300.000 en 500.000 euro).

De gemeente wijst voorts op een groot probleem met het opsplitsen van woningen.

5-2 Een residentiële dynamiek met twee snelheden

➤ Voor wat betreft Brussel Stad:

Volgens de Stad Brussel bieden de Lakense sectoren niet veel mogelijkheden meer, omdat veel projecten al zijn afgerond. Verschillende woningen boven winkels blijven echter leeg, evenals grote percelen op de binnenterreinen van de huizenblokken, als overblijfselen van de productieactiviteiten, die allemaal een mogelijkheid bieden voor omvorming tot woningen of andere functies.

De staat van de woningen en de leefomgeving in sommige gebieden blijven problematisch.

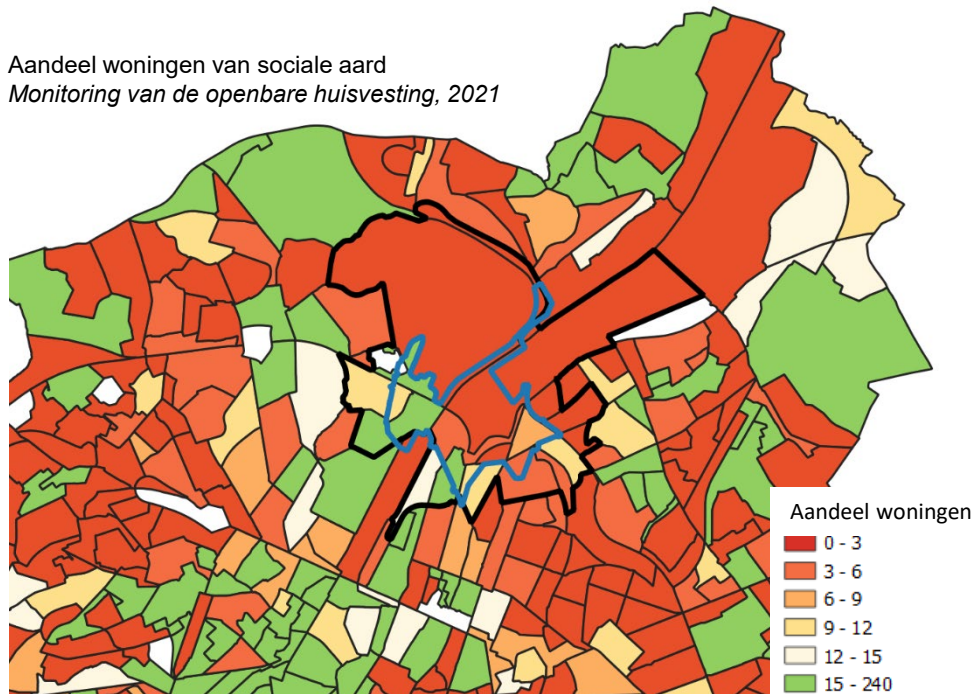
De perimeter van GGB 4 ontwikkelt zich met verschillende projecten voor huisvesting en voorzieningen, en de verbinding met de andere wijken zou een nieuwe residentiële dynamiek helpen creëren.

In het lager gelegen deel van Laken worden momenteel grote percelen opgekocht door de privésector die er woonprojecten ontwikkelt die vaak weinig kwalitatief zijn. Deze percelen bieden interessante mogelijkheden voor de ontwikkeling van voorzieningen en productieactiviteiten.

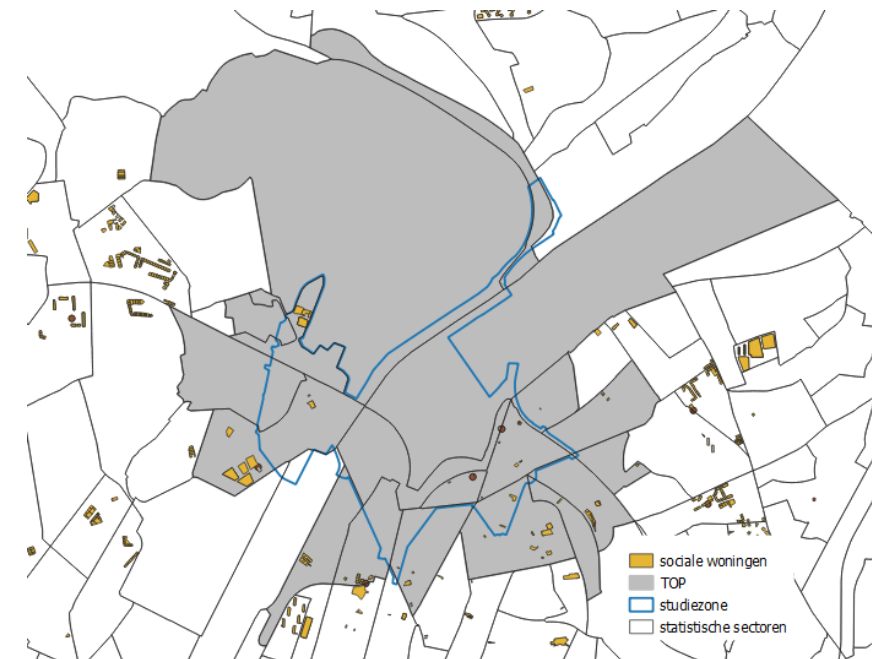
5-3 Een gebrek aan sociale woningen ...

- In de TOP is gemiddeld 14,5% van de woningen van sociale aard
Er zijn verschillen tussen het westen, met 15 tot 28% aan de kant van Laken en de Noordwijk, en het oosten met 5 tot 10% aan de kant van Colignon en de Haachtsesteenweg. De wijk van het Station van Schaarbeek is daarbij het minst goed bedeed met slechts 1,5% sociale woningen.
- Wat meer bepaald het aandeel van de sociale woningen van de BGHM betreft, is er slechts sprake van een aandeel van 4,2% van dergelijke woningen in de hele TOP, zijnde ver onder het gewestelijke gemiddelde (7,2%). Enkele uitzonderingen: Onze-Lieve-Vrouwvoorplein 17%, Koninginnelaan 12% en Waelhemstraat 9% en meer recent in de Maria-Christinawijk (Tivoli-project) in verband met middelgrote Citydev-woningen.
- Verder dient hier ook gewezen op een goed aanbod van SVK-woningen, vooral in het westen van het gebied.

Aandeel woningen van sociale aard
Monitoring van de openbare huisvesting, 2021



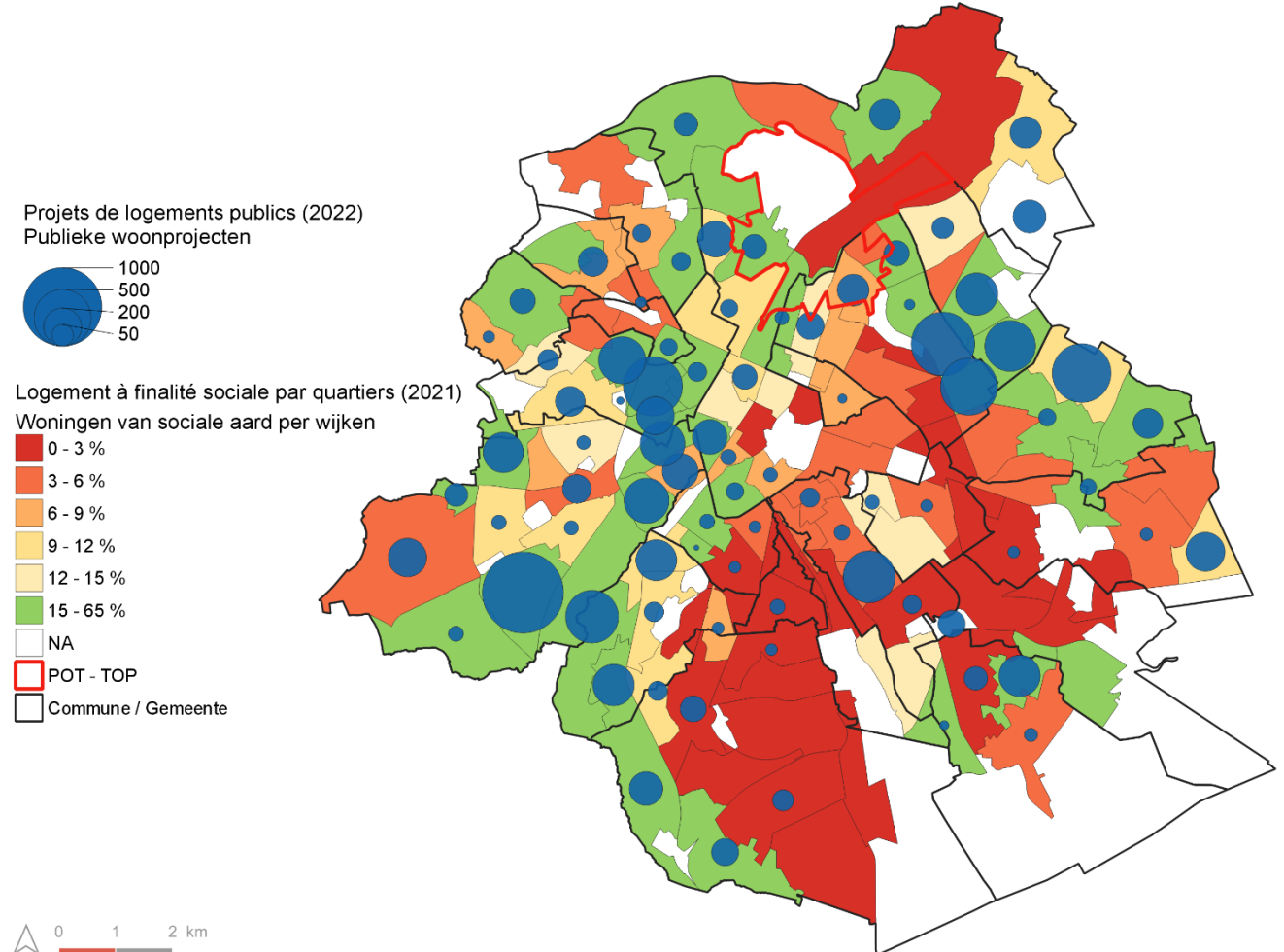
Verdeling van de sociale woningen
Perspective, 2022



5-4 ... maar actieve overheidsinstanties

- Hoewel het grootste deel van de productie nog steeds particulier is, zal het aantal sociale woningen de komende 3 jaar in bijna alle wijken van de TOP toenemen.
- De Colignonwijk - waar het percentage sociale woningen vrij laag is - heeft met 131 woningen het hoogste aantal geplande woningen.
- In de wijk van het Station van Schaarbeek is er dan weer geen enkel project gepland.

LOGEMENTS A FINALITE SOCIALE ET PROJETS DE LOGEMENTS PUBLICS WONINGEN VAN SOCIALE AARD EN PUBLIEKE WOONPROJECTEN



5-4 Actieve overheidsinstanties

- Tegen 2025 moeten in de TOP 262 sociale woningen worden gebouwd. De typologie van de woningen is vrij gevarieerd, met:
 - meer dan de helft huurwoningen (149 in totaal)
 - 49% sociale huur- en koopwoningen (130 in totaal, waarvan 87 BGHM-woningen), maar relatief weinig sociale koopwoningen (43 in totaal, waarvan 29 CLTB-woningen).
 - 27% middelgrote koopwoningen (70 in totaal)
- Daarbij komen nog bijna 100 woningen in de onmiddellijke omgeving van de TOP, hoofdzakelijk middelgrote koopwoningen (75 in totaal).

- Deze verschillende projecten zouden moeten helpen om een deel van het tekort aan sociale woningen weg te werken. In het bijzonder in Schaarbeek, dat binnen enkele jaren een groeipercentage van meer dan 10% ten opzichte van het gewestelijke gemiddelde zou moeten bereiken, volgens de Monitoring van de openbare huisvesting.

Huisvestingsprojecten en exploitanten	Sociaal	Bescheiden	Middeninkomen	Huurwoning	Koopwoning	Totaal
CLTB Tivoli Green City	21				21	21
CLTB Navez	8				8	8
WF Antwerpen	14				14	14
CITYDEV BridgeCity (Navez)			42		42	42
BGHM (GHP) Navez	54			54		54
BGHM (AH) Waelhem			13	13		13
BGHM (AH) Leopold 38	33			33		33
SVC (AH) 2 Noord-Brabant		28		28		28
DWC (AH) Stephenson			28		28	28
DWC (AH) Pogge		12		12		12
DWC (AH) Stephenson		9		9		9
Totaal	130	49	83	149	113	262

CLTB (AH) Liedts - buiten gebied	6				6	6
DWC (AH) Bockstael - buiten gebied		16		16		16
CITYDEV Vifquin - buiten gebied			25		25	25
CITYDEV Zenobe Gramme - buiten gebied			50		50	50
Totaal	6	16	75	16	81	97

5-5 Gewestelijke beleidsuitdagingen voor de woningproductie

➤ GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING:

Tegen 2024 de productie plannen van 6.500 sociale woningen, waarvan 60% sociale woningen en 40% bescheiden en middelgrote huur- en koopwoningen (+/- 1.100 eenheden die momenteel worden geproduceerd).

De verdichting moet gepaard gaan met aandacht voor het 'publieke comfort' om de goede bewoonbaarheid van de wijken te waarborgen. Dat wordt gekenmerkt door het vermogen van een wijk om in haar stadsweefsel en openbare ruimten plaats te bieden voor alle activiteiten die typerend zijn voor het stadsleven: economische, sociale maar ook culturele, symbolische, ludieke, educatieve, burger- en sportactiviteiten.

➤ GEWESTELIJKE BELEIDSVERKLARING:

Er is een almaar groeiende behoefte aan meer publieke huisvesting.

In eerste instantie zal het Gewest een ambitieus plan uitvoeren voor de creatie van sociale woningen en de "socialisering" van de huurwoningen. Op termijn moet 15% van alle woningen op het hele gewestelijk grondgebied en per gemeente van sociale aard zijn, evenwichtig gespreid per gemeente en per wijk.

De Regering wil de toegang tot betaalbare woningen die aan de strengste milieunormen voldoen, concretiseren.

Bovendien zal de Regering meer steun verlenen aan projecten van de Community Land Trust Brussel.

➤ NOODPLAN HUISVESTING BHG 2021-2024 / Werf 1:

Voortzetting van de bouw van de woningen gepland in het GHP en van de Alliantie Wonen = 5.573 nieuwe woningen tegen mei 2024 halen

Aankoop-/renovatiestrategie en lancering van openbare oproep = min. 650 nieuwe woningen

Socialisatie van het bestand aan publiek huisvesting waarbij publieke woningen tegen sociale huurprijzen wordt aangeboden = 1.750 woningen

➤ WETENSCHAPPELIJK COMITÉ HUISVESTING 2020 / Uitdaging 1:

De massificatie van initiatieven voor alternatieve huisvesting en innovatieve woonvormen vergemakkelijken (handboek van goede praktijken door BH, grond reserveren voor dit soort initiatieven in overheidsprojecten, enz.)

➤ MONITORING VAN DE PUBLIEKE WOONPROJECTEN JUNI 2021

De doelstelling van 15% komt overeen met bijna 87.000 sociale woningen op het hele grondgebied van het Gewest (op een totaal van 586.000 woningen). Het Gewest zou dus iets meer dan 22.000 extra woningen moeten bouwen of aankopen om het door de Regering vastgelegde doel te bereiken.

Voor de gemeenten van de eerste kroon die over weinig of geen grond ter beschikking hebben, zal het bijzonder moeilijk zijn om over 15% sociale woningen te beschikken.

5-6 Lokale uitdagingen en mogelijkheden voor de woningproductie

Doelstelling van het SVC (Bestek SVC 8, 2022):

Het SVC is de gelegenheid om een evenwicht te vinden tussen het westelijke deel van de zone, waar zich heel wat woningen met een sociale bestemming waaronder sociale woningen (Lakense Haard) bevinden, en het oostelijke deel waar er sprake is van een gebrek hieraan (Colignon) met cijfers die onder 15% liggen.

- Volgens de barometer van de notarissen 2022 blijven de woonlasten in het Brussels Gewest stijgen, ook al is de stijging in 2022 lager dan in de vorige periode:
 - + 1,5% van 2021 tot 2022 voor appartementen, met een gemiddelde prijs van € 275.321
 - +4,9% van 2021 tot 2022 voor huizen, met een gemiddelde prijs van € 565.866

Ook al zijn er in de TOP belangrijke inspanningen voor de productie van openbare huisvesting te noteren, toch blijft de vraag op lokaal en gewestelijk niveau enorm (de helft van de Brusselse bevolking voldoet aan de criteria voor toegang tot sociale huisvesting).

Ook de wijken Laken en Noord worden geconfronteerd met een sterke stijging van de huurprijzen, terwijl de meeste bewoners huurders zijn met een laag inkomen.

- De woningproductie wordt gedomineerd door kleine eenheden, van studio's tot twee slaapkamers, wat kan leiden tot wooninstabiliteit (met name in de Noordwijk), vooral voor de grotere huishoudens met kinderen die de TOP kenmerken.

5-6 Lokale uitdagingen en mogelijkheden voor de woningproductie

- Het aanbod van woningen, met name publieke huisvesting, over het hele grondgebied in evenwicht brengen om een woondynamiek met twee snelheden te voorkomen;
- De druk op de huisvestingskosten verminderen:
 - door meer sociale woningen te creëren, ook in gebieden met een tekort (bereiken van 15% aan sociale woningen in wijken met een tekort), met name in het oosten van de TOP, door de socialisatie van het woningbestand aan te moedigen om het gebrek aan grondreserves te compenseren en een te grote dichtheid en reeds hoge overlast in de hele perimeter te voorkomen
- Gezinnen en jongeren behouden door de toegang tot onroerend goed te vergemakkelijken (productie van openbare koopwoningen?), door het wooncomfort te verbeteren en door grotere woningen te creëren (3 slaapkamers en meer). Er bestaat een duidelijke behoefte in de TOP-sectoren om de renovatie van gebouwen collectief voort te zetten en te intensiveren, met name wat energiebesparing betreft.
- De woonfunctie van de wijken versterken door de woonomgeving te verbeteren en voorzieningen te creëren die zijn aangepast aan de behoeften van de plaatselijke bevolking, teneinde goede leefomstandigheden te bieden aan de huidige bewoners (waaronder jongeren in moeilijkheden) en aan de toekomstige bewoners (1.000 extra inwoners);
- Gemengde ruimten ontwikkelen via het OGSO? door woningen en productieactiviteiten te creëren, banen te scheppen voor jongeren in de wijken, alsmede diensten en voorzieningen bestemd voor gezinnen. Het OGSO zou een gelegenheid kunnen zijn om andere "innovatieve" en "alternatieve" typologieën van huisvesting te ontwikkelen die geschikt zijn voor specifieke profielen. Anderzijds moet worden nagegaan of woon- en economische functies naast elkaar kunnen bestaan, aangezien in de daarvoor bestemde gebieden productieactiviteiten moeten worden gehandhaafd.

6- Leefomgeving



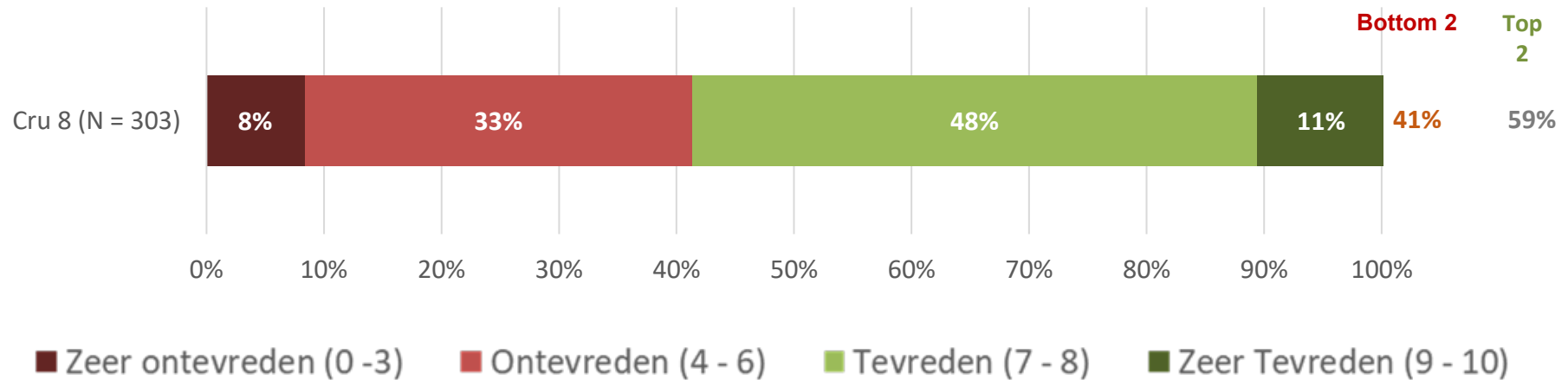
Stephensonstraat, afval op straat, perspective.brussels

6-1 Enquête onder omstaanders

- **Resultaten van de enquête**, uitgewerkt door MAS Research voor perspective.brussels, in 2 Brusselse wijken waaronder SVC 8 + kwalitatieve verificatie van de resultaten via een focusgroep in het SVC 8-gebied;
- **600 enquêtes** in 2 gebieden, waaronder 300 geïnterviewde inwoners in het SVC 8-gebied;
- **Doel:** De leemtes aan subjectieve gegevens, of percepties, die nodig zijn om de leefomgeving en de levenskwaliteit in de Brusselse wijken te kunnen meten, vullen.
- **Doelpubliek:** al de inwoners, ouder dan 16, van de wijken Oud Laken Oost, Colignon en het noordelijkste deel van de Noord- en Brabantwijk (SVC 8).

6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

In het algemeen, hoe tevreden bent u over de wijk waar u woont? Kies een score van 0 tot 10, waarbij 10 betekent dat u tevreden bent en 0 dat u helemaal niet tevreden bent.



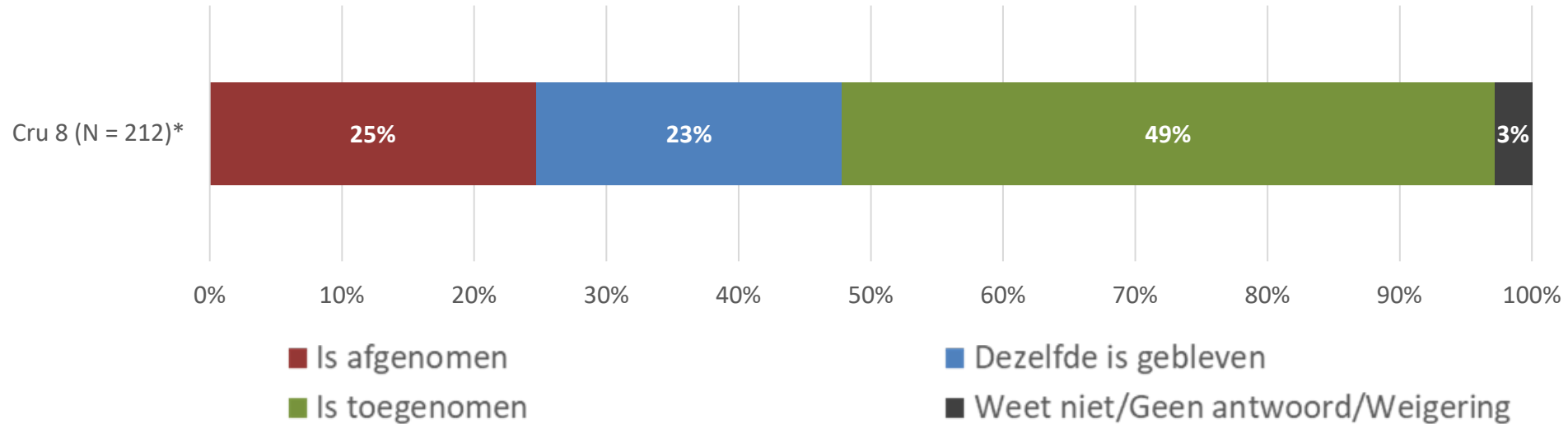
59% van de respondenten is (zeer) tevreden over de wijk waar ze wonen

**Bottom 2: de som van de waarden van de 2 meest positieve antwoorden (tevreden en zeer tevreden)*

**Top 2: de som van de waarden van de 2 meest negatieve antwoorden (ontevreden en zeer ontevreden)*

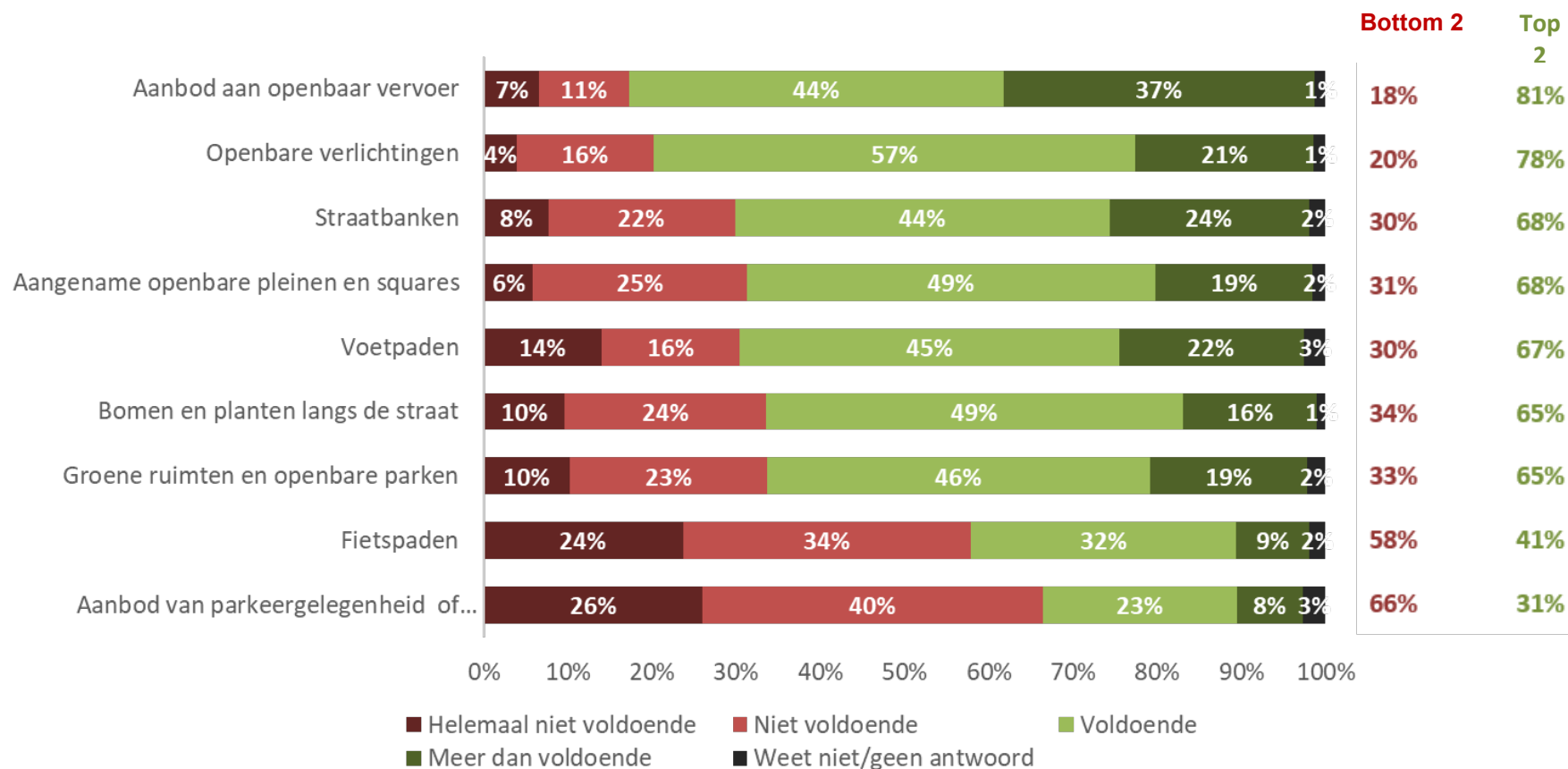
6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Zou u, in vergelijking met vijf jaar geleden, zeggen dat de “kwaliteit van de leefomgeving” in uw wijk:



Een nipte meerderheid van de inwoners die al langer dan 5 jaar in CRU 8 wonen (49%) vindt dat kwaliteit van de leefomgeving in de laatste vijf jaar is toegenomen in de wijk.

6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk



- 4 van de 5 respondenten zijn (zeer) tevreden over het OV-aanbod in hun wijk.
- 66% is (helemaal) niet tevreden over het aanbod van parkeerplaatsen
- 58% van de respondenten is (helemaal) niet tevreden over de fietspaden

6-2 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Bevindingen uit de focusgroep:

- Ondanks dat 65% van de ondervraagden uit de passantenenquête antwoordden dat er voldoende tot meer dan voldoende groene ruimten zijn, vinden de deelnemers van de focusgroep dat er te weinig groene ruimtes aanwezig zijn en dat deze vaak moeilijk bereikbaar of niet kindvriendelijk zijn:
 - *“Als je op een kaart kijkt en je ziet al die groene ruimte dan denk je ‘wauw’ maar voor families is dat eigenlijk moeilijk te bereiken.”*
 - *“ We hebben niet veel groene ruimtes hier in Laken. Er zijn er wel tussen Molenbeek en Laken maar die zijn niet zo kindvriendelijk want er is daar veel verkeer en jongeren die er rondhangen. De kinderen kunnen er niet op hun gemak de tijd doorbrengen.”*

- Voetpaden en fietspaden zijn niet veilig genoeg:
 - *“Voetpaden zouden veel groter en veiliger mogen zijn. In mijn straat is er geen grens tussen het voetpad en de straat.”*
 - *“Het fietspad aan Sint-Maria is mooi maar het is niet een echt fietspad in de zin dat het niet echt veilig is. De auto’s kunnen er nog op gaan. Hier is het wel een éénrichtingsstraat maar soms legt men fietspaden aan door gewoon een rode lijn op de weg te tekenen maar daar is niet goed over nagedacht.”*

- Er moet een beter evenwicht worden gezocht tussen de verschillende transportmogelijkheden:
 - *“Er zijn te weinig van beide. Hier is het niet mogelijk om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. De straten zijn hier al smal er zijn geen... er is geen ruimte. Het is het een of het andere en als ik moet kiezen dan kies ik voor parkeerplaatsen*
 - *“Probeer eerst een plaats te zoeken waar men de auto kan zetten en erna het voordeel te geven aan de fietspaden.”*
 - *“Men creëert chaos. Auto tegen fietsers.”*
 - *“Schaarbeek geeft meer parkeerkaarten weg dan dat er parkeerplaatsen zijn.”*

6-3 Openbare ruimte

- De kaart met de openbare pleinen toont de kleine hoeveelheid openbare verblijfsruimten binnen de perimeter. In het dichtbebouwde stadsweefsel zijn ze vaak klein en verhard.
- De met het kanaal verbonden openbare ruimten bieden een prachtig uitzicht op het water en de stad, maar zijn zeer slecht verbonden met het stedelijk weefsel. Dit geldt ook voor de gebieden rond de De Troozbrug, de wandeling langs het kanaal en de BRYC. De (privatieve) openbare ruimte van het winkelcentrum Docks is in de eerste plaats bedoeld voor bezoekers.
- Hoewel de hoge infrastructuur (treintaluds, blinde muren) bijdragen tot de versnippering van de perimeter, blijft hun visuele aanwezigheid in de openbare ruimte voornamelijk beperkt tot bruggen en onderdoorgangen. Blinde elementen (taluds, muren) zijn meestal verborgen achter bebouwde blokken.
- Het zijn dus vooral de bodemelementen, de wegen en het kanaal die de wijken van elkaar scheiden.
- De grote uitzondering is de lange historische bakstenen muur rond het Koninklijk Domein die zeer aanwezig is in de openbare ruimte in de omgeving.



De openbare pleinen rond de De Troozbrug (google)



De muur van het Koninklijk Domein (google)



De tunnel van de Koninginnelaan (perspective.brussels)

Openbare pleinen en blinde elementen in de openbare ruimte



Bron: perspective.brussels

6-3 Openbare ruimte

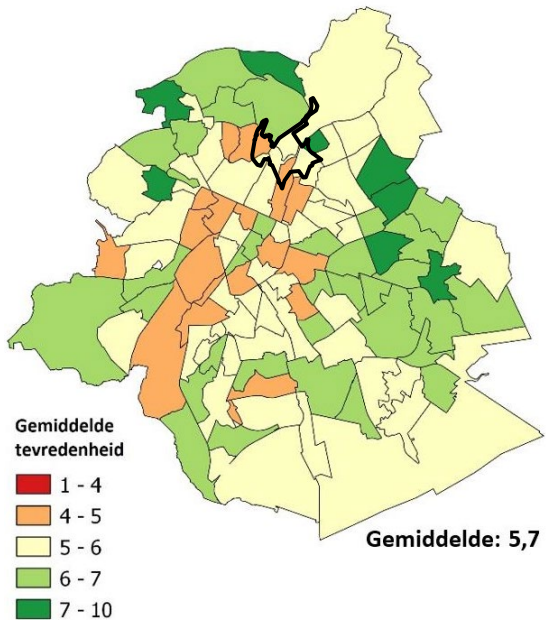
- De resultaten van de enquêtes in het kader van het leefomgevingsproject laten een tamelijk positief beeld zien. De algemene tevredenheid op het vlak van mobiliteit en openbare ruimte is vrij groot.
- Het openbaarvervoeraanbod wordt als zeer bevredigend beschouwd. Dit resultaat komt overeen met de resultaten van de Mobiliteitsbarometer (zie hoofdstuk Mobiliteit).
- 2/3 van de respondenten vindt de kwaliteit van de openbare pleinen en trottoirs bevredigend. Hoewel er objectief gezien een groot gebrek is aan vergroening van de straten en de aanwezigheid van groene ruimten, zijn de resultaten vergelijkbaar.
- Twee elementen verdienen duidelijk bijzondere aandacht: fietsvoorzieningen en parkeergelegenheid in de wijk. Ook de mobiliteitsanalyses (zie hoofdstuk Mobiliteit) hebben deze problemen aan het licht gebracht.
- In 2021 lanceerde Brussel Mobiliteit een Mobiliteitsbarometer, die ze om de drie jaar wil herhalen. Het gaat om een tevredenheidsenquête bij een steekproef van 4.204 Brusselaars die op een online enquête hebben geantwoord en vervolgens zijn aangepast op basis van socio-demografische criteria. De Barometer maakt het mogelijk de mate van tevredenheid en de verwachtingen te meten en op lange termijn de ontwikkelingen te volgen, zowel wat betreft de mobiliteit als wat betreft de openbare ruimte.
- De resultaten worden gepubliceerd op gewestelijk niveau en geografisch per wijk, wat het mogelijk maakt de resultaten voor de perimeter van het SVC 8 te analyseren (volgende bladzijde). Zoals de kaarten op de volgende pagina laten zien, is de beleving van de openbare ruimte in de Barometer duidelijk negatiever dan in het leefomgevingsproject. Deze discrepantie is opmerkelijk en verdient onze aandacht.

6-3 Openbare ruimte

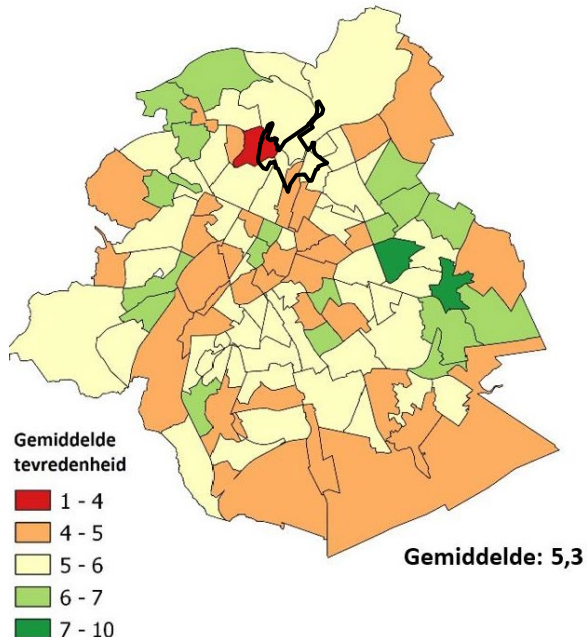
- De perceptie van de openbare ruimte in de perimeter is nogal slecht:
 - Nog meer dan het ontwerp is het de staat van de openbare ruimte die als (zeer) slecht wordt ervaren. Een groot deel van de voorzieningen is inderdaad aan het verouderen.
 - Er is een gebrek aan straatmeubilair en openbare toiletten in de perimeter, zoals overal in de eerste kroon en in het westen van het Gewest.
 - Het gebrek aan groene of recreatieve openbare ruimten valt vooral op in het centrum en de arme sikkels van het Gewest. De onmiddellijke nabijheid van een grote ontoegankelijke groene ruimte maakt de situatie van de SVC 8-perimeter des te erger.

De perceptie van de openbare ruimte per wijk (met het gewestelijke gemiddelde)

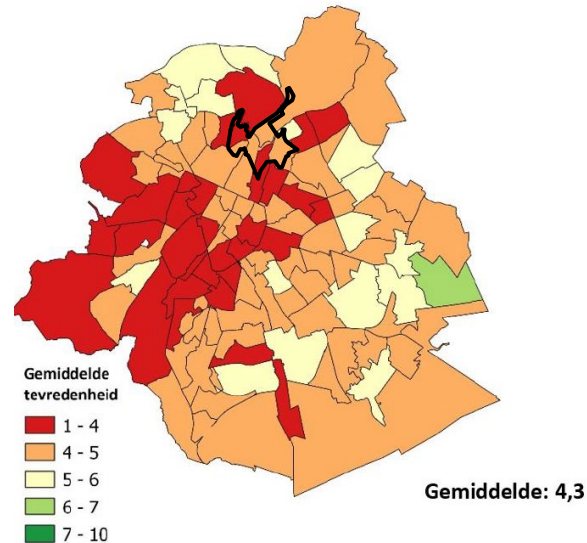
Ontwerp van voetpaden en openbare pleinen



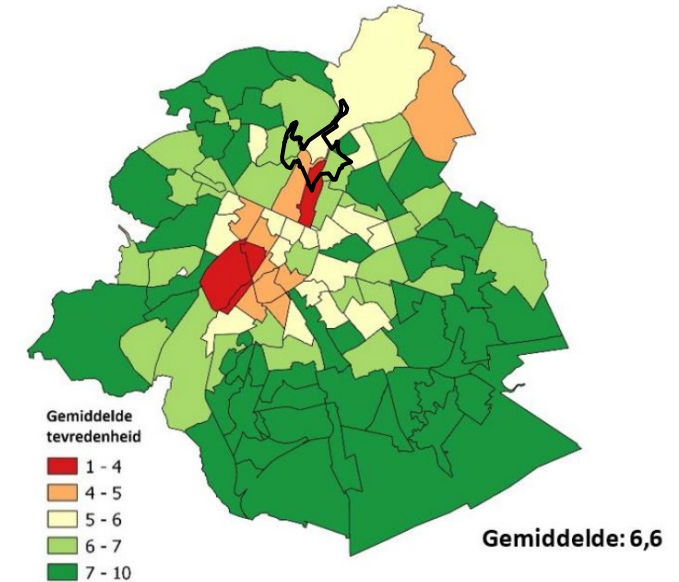
Staat van voetpaden en openbare pleinen



Aanwezigheid van zitbanken, plekken om even uit te rusten, openbare toiletten



Aanwezigheid van openbare groene ruimten of recreatie



6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Bent u zeer tevreden, tevreden, ontevreden, zeer ontevreden over...



- De bewoners zijn het meest tevreden over de winkels in hun wijk;
- De bewoners zijn het minst tevreden over het vrijetijds- en recreatieaanbod voor jongeren

6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

Bevindingen uit de focusgroep:

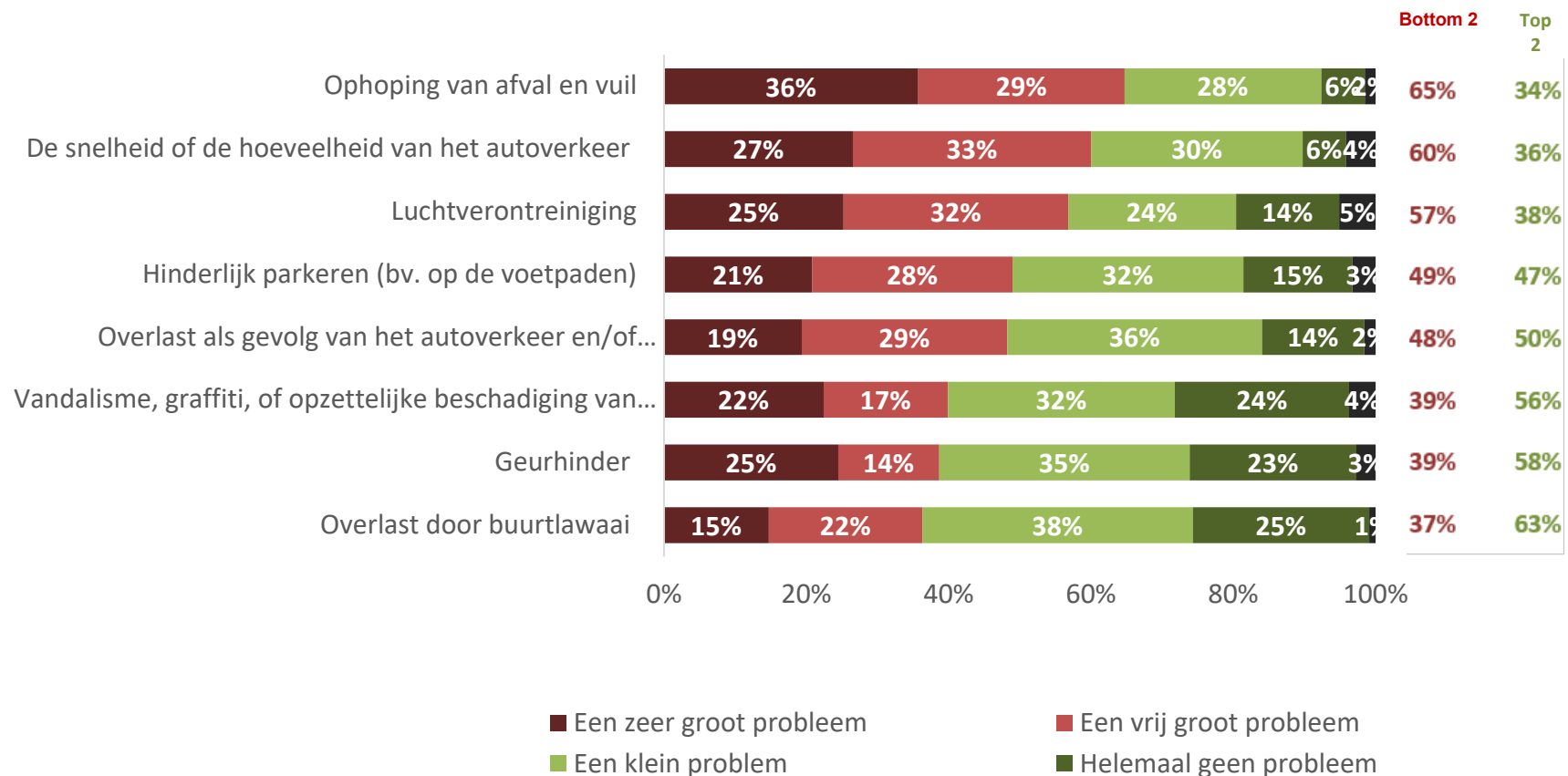
- Er zijn veel handelszaken in de wijk die een meerwaarde brengen, toch zijn er door de jaren heen veel klassieke handelszaken verdwijnen:
 - *“je zal nooit sterven van de honger. Waar ik woon, aan de Berenkuil, zijn er veel plekken die voeding verkopen.*
 - *“Er is bijvoorbeeld een Colombiaan bijgekomen en van zo’n zaken denk je: ah dat brengt een meerwaarde. Naast het gemeentehuis is er ook een Chinees dat heel goed werkt”*
 - *“Ik woon hier al sinds mijn kindertijd en ik heb veel klassieke handelaren zien vertrekken”*

- Er zijn te weinig sportinfrastructuren en de openbare sportvoorzieningen mogen meer worden gediversifieerd:
 - *“Ik zou wel kunnen zeggen dat er meer sportinfrastructuur mogen zijn, zoals Basic fit. Ik denk dat er enkel één Basic fit is in Schaarbeek.”*
 - *“Ik heb twee dochters en de openbare sportvoorzieningen zijn nu niet echt heel vrouwelijk. Voor meisjes is dat niet altijd even aangenaam.”*

- De mening over de vrijetijds- en ontspanningsplekken voor adolescenten zijn verdeeld:
 - *“Hier doen ze al veel voor de jongeren maar men moet ze natuurlijk ook kunnen motiveren. Ze kunnen ook niet verplicht worden.”*
 - *“Ik heb ook jongvolwassen kinderen en voor hen, en zeker de kleinere, is het moeilijk om een plek te vinden. Het is vol. We hebben er voor moeten in de rij staan of het is onbetaalbaar.”*
 - *“Mijn twee meisjes doen dans en ik vind dat Schaarbeek wel veel doet. Zo zijn er bijvoorbeeld sportcheques voor meisjes, die zelf hoger zijn dan voor jongens, als ze deelnemen aan een sport in sportzaal van de gemeenten. Dat zijn zaken die een stimulans geven.”*
 - *“Ik denk dat er dus niet genoeg voorzieningen zijn voor jongeren als we kijken naar het aantal kinderen dat er wonen”*

6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

In welke mate vormen de volgende omstandigheden een probleem in uw wijk of buurt?



Voor 65% van de respondenten is de opeenhoping van afval en vuil een zeer belangrijk probleem in de wijk, gevolgd door de snelheid van het verkeer en de luchtverontreiniging;

6-4 Leefomgeving: algemene tevredenheid over de wijk

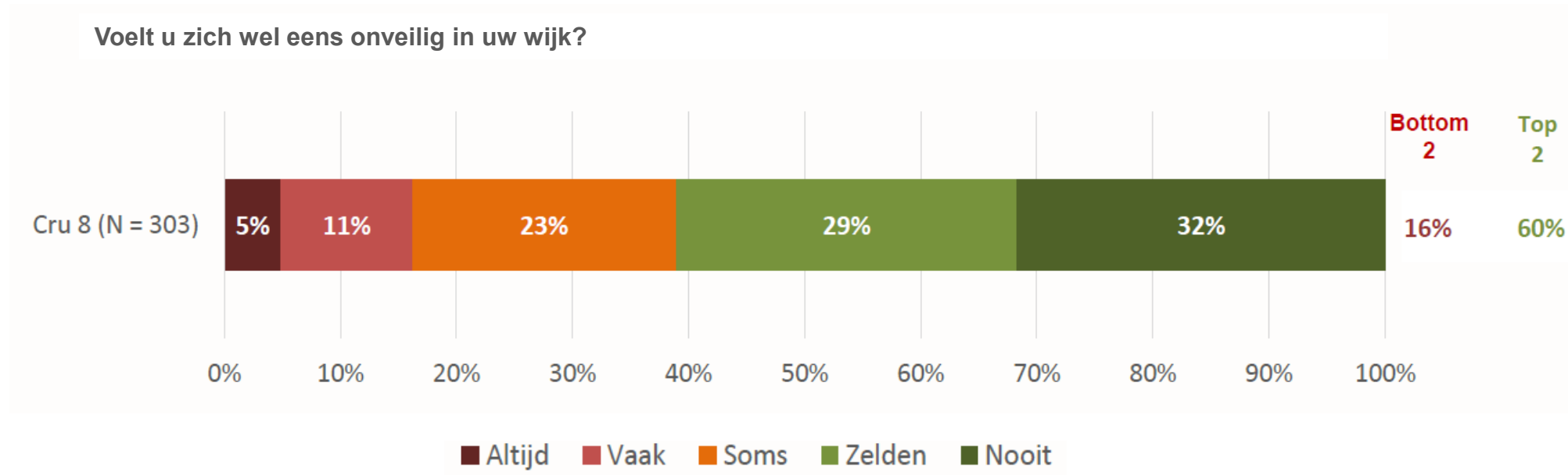
Bevindingen uit de focusgroep:

- Ophoping van afval zorgt voor een groot probleem in de wijk:
 - *“Wat ik ook triest vind is dat de vuilbakken er uitzien als een vuilnisbelt en ik zie dan mensen hun afval ernaast gooien”*
 - *“Bij ons is de tramhalte verplaatst en mensen laten daar alles achter wat ze eten of blikjes cola er is daar een klein vuilbakje maar...”*
 - *“De glasbak is altijd vol. Er is dan altijd glas ernaast omdat het vol is.”*
 - *“In mijn wijk zijn de vuilbakken ook altijd vol.”*
 - *“Ook als er iemand in mijn gemeenten komt zorgt het afval ervoor dat ik niet fier ben op mijn gemeenten. Het gebeurt niet vaak maar ik heb wel eens gehad dat er vrienden kwamen en dat ik dan een hoop matrassen zag en dan dacht bij mezelf denk: mijn god wat gaan ze wel niet denken van deze gemeenten die eigenlijk wel heel tof is”*

- De burgers en de gemeenten hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor dit probleem:
 - *“Voor mij is het de verantwoordelijkheid van de burgers maar alles begint bij de opvoeding dat je hebt gehad.”*
 - *“Ook de manier waarop gesensibiliseerd wordt is belangrijk. Een papiertje in de brievenbus steken of ze hebben ook met verf aangeduid waar we de vuilbakken moeten zetten maar ja dat doet niet zo veel voor de mensen.”*
 - *“Mijn buurvrouw belt altijd als er dingen rondhangen maar ze doen daar niks aan.”*
 - *“Men kan ook boos zijn op de gemeenten want zij zorgen er niet voor dat de gemeenten proper blijft. Ze zoeken het een beetje zelf dat de mensen afval achterlaten... Er is hier een plek waar er altijd zwerfvuil ligt, ik meld dat altijd aan de gemeente. De gemeente wacht komt dan langs maar ja...”*
 - *“Ook wanneer ze het afval ophalen doen ze dat op een zodanig hoge snelheid en letten ze niet goed op waardoor het eigenlijk nog erger is dan voor ze langs zijn gekomen. Ze doen dat snel omdat ze dan snel naar huis mogen. Ze laten afval dus op straat.”*

- Verschillende oplossingen worden hiervoor aangereikt:
 - *“Het aantal vuilbakken zouden omhoog moeten “*
 - *“Zorgen voor een echte directe communicatie; mensen weten ook niet echt wanneer ze de vuilbakken moeten buiten zetten.”*
 - *“Ik heb een artikel gelezen dat wanneer men mensen laat betalen, wat jammer is voor die mensen, dat ze zich er wel van bewust worden. Als men alles gratis op straat kan zetten en nooit iets moeten betalen trekken ze zich daar niks van aan.”*
 - *“In andere steden is dat ook onder de grond en dan worden die containers eens in de weken wordt dat opgehaald.”*

6-5 Veiligheid in de wijk



- 32% voelt zich nooit onveilig in hun wijk;
- Mannen voelen zich over het algemeen veiliger dan vrouwen;
- Het veiligheidsgevoel hangt ook samen met het aantal jaren dat men in de wijk woont: bewoners die er al meer dan 10 jaar wonen voelen zich aanzienlijk veiliger dan degenen die er tussen 5 en 10 jaar wonen.

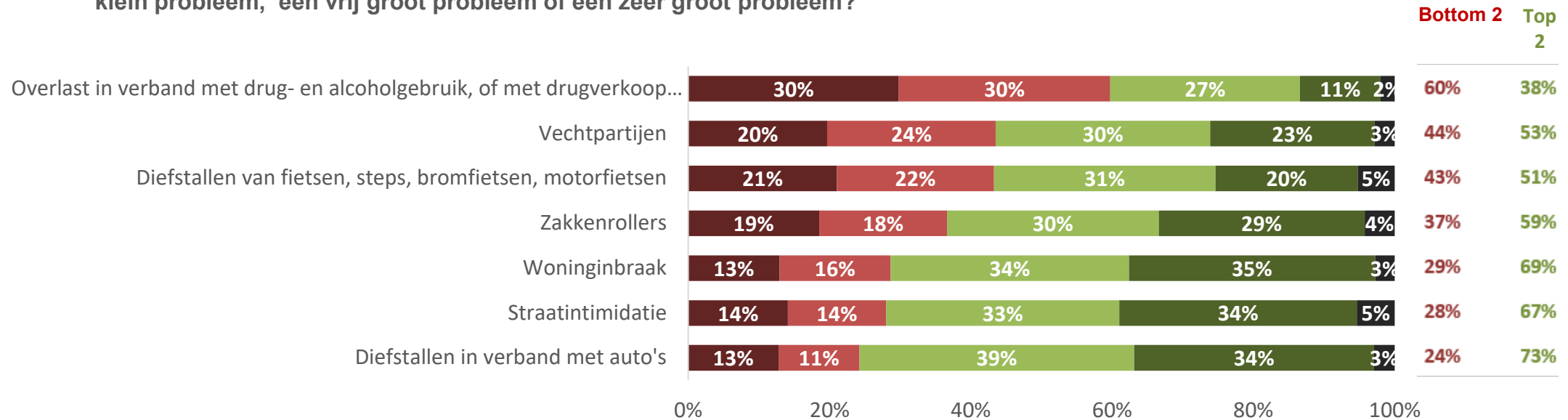
6-5 Veiligheid in de wijk

Bevindingen uit de focusgroep:

- Het gevoel van onveiligheid is afhankelijk van persoon en uur waarop men in de wijk rondwandelt:
 - *“Overdag voel ik me veilig in de wijk. Ik vind ook dat er een zekere conventionaliteit is ook een kosmopolitisch kantje heeft dat ik wel aangenaam vind. Maar in de avond was ik eens met mijn twee dochters niet zo gerustgesteld op het einde van de Berenkuil met mijn dochters die van de tram 7 kwamen. Ik heb met mijn twee dochters iets meegemaakt, de politie is toen gekomen en die hebben mij gewaarschuwd dat mijn dochters na tien uur zeker niet meer buiten moeten wandelen.”*
 - *“Ik heb wel over deze kant van Laken maar ik voel me hier wel veilig. Dat komt natuurlijk ook omdat ik hier ben opgegroeid maar als ik om 2 uur s nachts rondloop voel ik me niet onveilig.”*
 - *“De avonden in de wijk moet je beter ontwijken maar in de dag praat iedereen wel met elkaar. Ik kom thuis en 's avonds verlaat ik het huis niet meer. Maakt niet of het nu 6 uur of 11 uur is maar als vrouw heb ik bang. Ik denk dat ik dat ook ergens anders zou voorhebben. Eigenlijk pas ik mij aan aan de wijk. Ik kom buiten op het juiste moment, om groentjes te gaan kopen of om te genieten van een goeie vis. Ik probeer te genieten van de juiste goeie dingen maar ik weet dat ik op een bepaald uur niet meer buiten komt.”*
 - *“Ik heb nooit bang gehad. Op mijn 14de ging ik al uit in het centrum en kwam ik te voet om 2 uur 's nachts terug naar huis.”*

6-6 Problemen in de wijk

In hoeverre vormen de volgende situaties een probleem in uw wijk? Vormt dit helemaal geen probleem, een klein probleem, een vrij groot probleem of een zeer groot probleem?



N = 303 excl. missings



- 60% van de respondenten vindt dat drugs- en alcoholgebruik en drugshandel steeds meer voorkomen in deze wijk en beschouwt dit als het grootste probleem.
- Woninginbraken, intimidatie en diefstal uit auto's worden als minder problematisch ervaren.

6-6 Problemen in de wijk

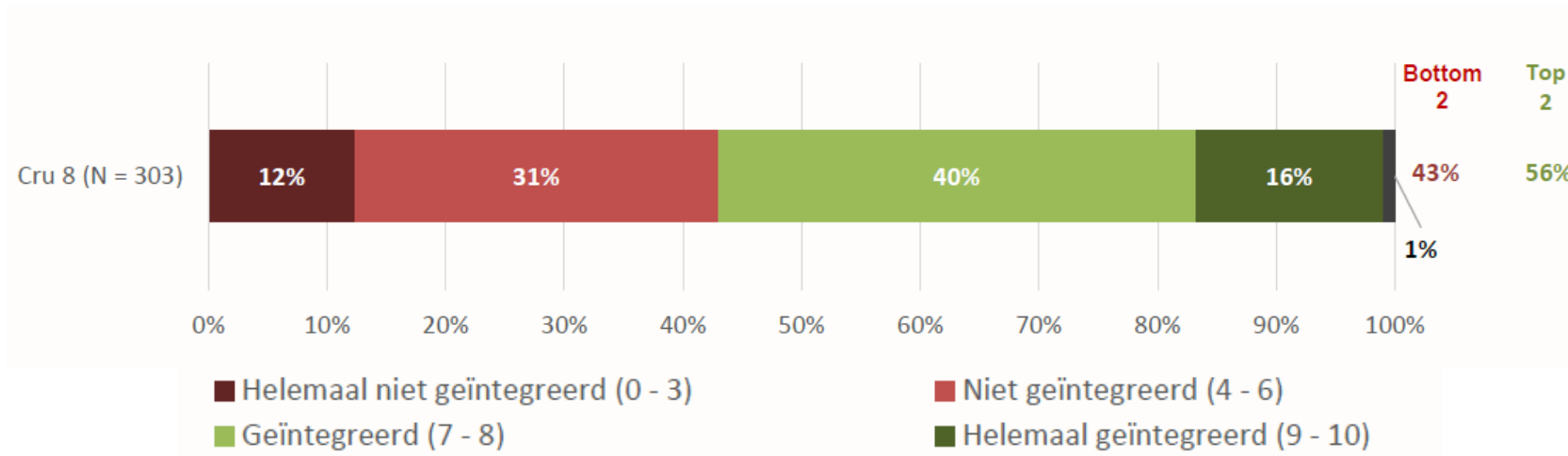
Bevindingen uit de focusgroep:

- Drugs- en alcoholproblemen zijn gegeneraliseerde problemen dat ook in deze wijk steeds meer voorkomt:
 - *“Het is op het niveau van België: in Antwerpen wordt er meer en meer drugs gebruikt, in Brussel wordt er meer en meer drugs gebruikt. Dat ligt dus niet enkel aan deze wijk het is echt een gegeneraliseerd probleem.”*
 - *“Ja ik vind dat er meer openbare drugsgebruikers zijn. Zoals het Liedtsplein, daar zijn veel daklozen en sinds de werken is het enkel erger geworden.”*

- De aangereikte oplossingen of redenen hiervoor schommelen tussen een meer preventief of repressief beleid:
 - *“Meer politie”*
 - *“Ik vind dat ze het aantal cafés aan de Berenkuil moeten verminderen. Je hebt daar het groot rondpunt met al die cafés... Ik denk dat het daar allemaal gebeurt.”*
 - *“De armoede stijgt enorm in Brussel en er zijn steeds minder en minder organisaties die de mensen omkaderen. Ik zie dat ook in de wijk alles wat sociaal is... Bij de organisaties die mensen met drugsproblemen oppakken zijn er enorme wachtrijen. Alle preventieve zaken worden verminderd in Schaarbeek. Bij de stadswacht worden de mensen die daar vertrekken niet meer vervangen. Kleine associaties die bezig zijn met de jongeren verdwijnen. Er is een groot budget dat wordt weggehaald uit preventie, sinds 10 of 15 jaar. Dat zorgt voor de problemen waar we nu mee te maken hebben. Er zijn veel structurele dingen die aan de basis liggen die we nooit gaan oplossen”*

6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap

In welke mate voelt u zich geïntegreerd in een groep of gemeenschap in uw wijk? Kies een score van 0 tot 10, waarbij 10 betekent dat u zich heel erg geïntegreerd voelt binnen een groep of gemeenschap en 0 dat u zich helemaal niet geïntegreerd voelt binnen een groep of gemeenschap.



- 56% van de bewoners voelt zich (zeer) geïntegreerd in de wijk;
- 64% van de inwoners stelt (zeer) tevreden te zijn over hun sociale contacten in de wijk.
- Sociale contacten worden opgebouwd doorheen de jaren. Mensen die al meer dan 10 jaar in de wijk wonen, zijn aanzienlijk tevredener over hun sociale contacten.

6-7 Gemeenschap: perceptie van eenzaamheid en van het behoren tot een gemeenschap

Bevindingen uit de focusgroep:

- Integratie binnen een groep of gemeenschap:
 - *“Ik ben heel goed geïntegreerd in de wijk, ik ben overal. Ik ben hier opgroeit met al die kennissen in de buurt dus dan ben je meer geïntegreerd. Ik heb het geluk gehad om hier te zijn opgegroeid en gebleven tot mijn 34 jaar dus ik vind dat ik veel meer ben geïntegreerd dan iemand die hier net aankomt.”*
 - *“Ervoor had ik meer contact maar er zijn nu veel gezinnen die de wijk hebben verlaten. We hebben nog wel de burens naast ons die we heel goed kennen maar dat is ook aangezien ze daar al 40 jaar wonen.”*
 - *“Ik ben nieuw in de wijk. Ik zeg wel dag en als ik de buur zijn met zijn hond dan aai ik die hond. We praten niet echt. Mijn contacten is eerder met de handelaars. Er zijn veel handelaars ze zijn vriendelijk en geven mij informatie over enkele zaken.”*

- Kinderen en werk kunnen integratie in de wijk bemoeilijken maar niet voor iedereen:
 - *“Vroeger had ik meer contact maar soms is het ook moeilijk om contact te maken want werken en komen laat thuis. Al de activiteiten van het buurtcomité of uitleg over dingen uit de wijk zijn om, laat ons zeggen, 10 uur op een woensdag en dan werk ik.”*
 - *“Ik maakte deel uit van een buurcomité voor ik kinderen had. We hebben een buurtcomité opgericht voor het Collignon plein, ik ben er nu wel mee gestopt, maar we hebben toch wel de tweedehandsmarkt op de Voltaire straat gecreëerd. Ik heb dat voor 2 à 3 jaar gedaan. Nu ik kinderen heb ben ik er wel mee gestopt. Ik heb wel doordat buurtcomité enkele kennissen opgedaan voor een babysit, een huisdokter, ... “*
 - *“Nee op zich heb ik ook altijd gewerkt in Laken wat maakt dat ik... Ik heb 6 jaar op een school gewerkt ik ken daar praktisch al de ouders. Zelf als ik er nu nog tegenkom, en ik werk er niet meer, voila...”*

6-8 Enjeux

- *Openbare netheid is in de CRU 8 een groot probleem. Welke maatregelen dienen genomen te worden om dit te verhelpen?*
- *In de programmatie van de CRU 8 dient de behoefte van vrije tijd en ontspanningsmogelijkheden voor adolescenten te worden voorzien (cfr voorzieningen);*
- *Bij de heraanleg van het openbaar domein dient er bijzondere aandacht te worden besteed aan voet- en fietspaden. Ook moeten de mogelijkheden van parkeergelegenheid buiten het publiek domein onderzocht worden (cfr mobiliteit);*
- *De publieke ruimte langsheen het kanaal moet beter aansluiten op de woonwijken en hun verblijfskwaliteit moet omhoog.*
- *Specifieke aandacht moet gaan naar de integratie van de inwoners in hun wijk, er moet worden nagedacht over initiatieven of voorzieningen die ontmoeting bevorderen zoals meer groene ruimten, culturele voorzieningen ,....;*
- *60% van de inwoners vindt de overlast in verband met drug- en alcoholgebruik het grootste probleem in de wijk. Ondanks dat de CRU niet direct op deze problematiek kan inspelen kan er toch worden nagedacht over flankerende maatregelen of initiatieven.*

7- Aanbod aan voorzieningen:

Kinderopvang
Onderwijs
Gezondheid
Sport
Cultuur



Voetgangersoversteekplaats Kanaal,
perspective.brussels



Koninklijk Atheneum van Brussel 2, perspective.brussels

7-1 Behoeften aan voorzieningen voor jonge kinderen

BEHOEFTE AAN PLAATSEN IN DE KINDEROPVANG TEGEN 2030 - SVC 8

Monitoring van de
kinderopvang, Dienst
Scholen -
perspective.brussels,
december 2022

Wijknummer	Wijken	Aantal kinderen jonger dan 3 jaar (per 1 januari 2021)	Aantal opvangplaatsen (per 31 december 2020)	Aantal opvangplaatsen met inkomenstarief en toegankelijk voor iedereen (per 31 december 2020)	Aandeel van het aantal opvangplaatsen met inkomenstarief op het totale aantal opvangplaatsen (2020)	Totaal aantal opvangplaatsen per kind (2020)	Aantal opvangplaatsen per kind (tarief op basis van inkomen en toegankelijk voor iedereen) (2020)	Tekort/overschot (2020)* indien 0,41 plaatsen per kind (gewestelijk gemiddelde), op basis van het totale aantal kinderopvangplaa- tsen	Gecreëerde/geplande kinderopvangplaatsen (2021-2030)**	Gepland jaar van opening (per project)	Geschat tekort/overschot (in 2030)*** indien 0,41 plaatsen per kind (gewestelijke gemiddelde in 2020), op basis van het totale aantal kinderopvangplaatsen
20	OUD LAKEN OOST	1043	371,4444	335,4444	0,90	0,36	0,32	-79	-		-79
21	NOORDWIJK	738	334	213	0,64	0,45	0,29	15	95	8 plaatsen (NL) in 2027 1 plaats (FR) in 1Q2023 39 plaatsen (NL) in 4Q2021 12 plaatsen (FR) in 1Q2022 35 plaatsen (FR) in 2025	110
22	BRABANTWIJK	961	176	176	1,00	0,18	0,18	-239	29	28 plaatsen (FR) in 2027 1 plaats (NL) in 1Q2024 0 plaatsen (NL) in 4Q2026	-210
23	COLLIGNON	799	188	104	0,55	0,24	0,13	-157	109	49 plaatsen (FR) in 4Q2021 60 plaatsen (FR) in 1Q2024	-48
80	HELMET	606	116	102	0,88	0,19	0,17	-146	63	63 plaatsen (FR) in 1Q2022	-83
81	STATION VAN SCHAARBEEK	378	150	90	0,60	0,40	0,24	-13	-		-13
800	INDUSTRIE NOORD	114	105,4444	57,4444	0,54	0,92	0,50	56	-		56
900	KONINKLIJK DOMEIN LAKEN	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0	-		0
	TOTAAL	4.639	1.441	1.078	75%	0,31	0,23	-415	296		-119

TOTAAL BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
GEWEST

47.773

20.643

12.409

60%

0,43

0,26

Waarde onder
het gewestelijke
gemiddelde

Waarde onder het
gewestelijke
gemiddelde

7-1 Behoeften aan voorzieningen voor jonge kinderen

- Op 1 januari 2021 waren er 47.773 kinderen jonger dan 3 jaar in het BHG. Het totale aantal plaatsen in de erkende kinderopvang bedraagt in diezelfde periode 20.555 plaatsen (cijfers per 31 december 2019), wat de totale dekkinggraad op het niveau van het Gewest op 41% brengt (alle soorten opvangplaatsen samen).
- Het **algemene dekkingpercentage** van de TOP (**31%**) ligt veel lager dan het gewestelijke gemiddelde (van 43%).
- Wat betreft voor iedereen toegankelijke plaatsen **met inkomensafhankelijke vergoedingen, bedraagt de dekkinggraad van de bestudeerde perimeter in 2020 23%** van de totale bevolking van kinderen onder de 3 jaar, wat ook onder het gewestelijke gemiddelde ligt (26%).
 - **Verschillen** tussen de wijken:
 - De wijk "KONINKLIJK DOMEIN VAN LAKEN" is een **zone zonder kinderen en zonder kinderdagverblijven**.
 - Vier wijken situeren zich onder het gemiddelde: De "BRABANTWIJK" (18%), "COLIGNON" (13%), "HELMET" (17%) en het "STATION VAN SCHAARBEEK" (24%).
 - De "NOORDWIJK" (29%) en "INDUSTRIE NOORD" (50%) situeren zich dan weer boven het gewestelijke gemiddelde (26%).
- **Ondanks de plannen om tussen 2021 en 2030 plaatsen te creëren (zie tabel)**, zal er nog steeds een tekort aan plaatsen zijn: -119 plaatsen ten opzichte van het te bereiken percentage dat overeenstemt met het gewestelijke gemiddelde in 2020.

7-2 Schoolaanbod: kleuter-, basis- en secundair onderwijs

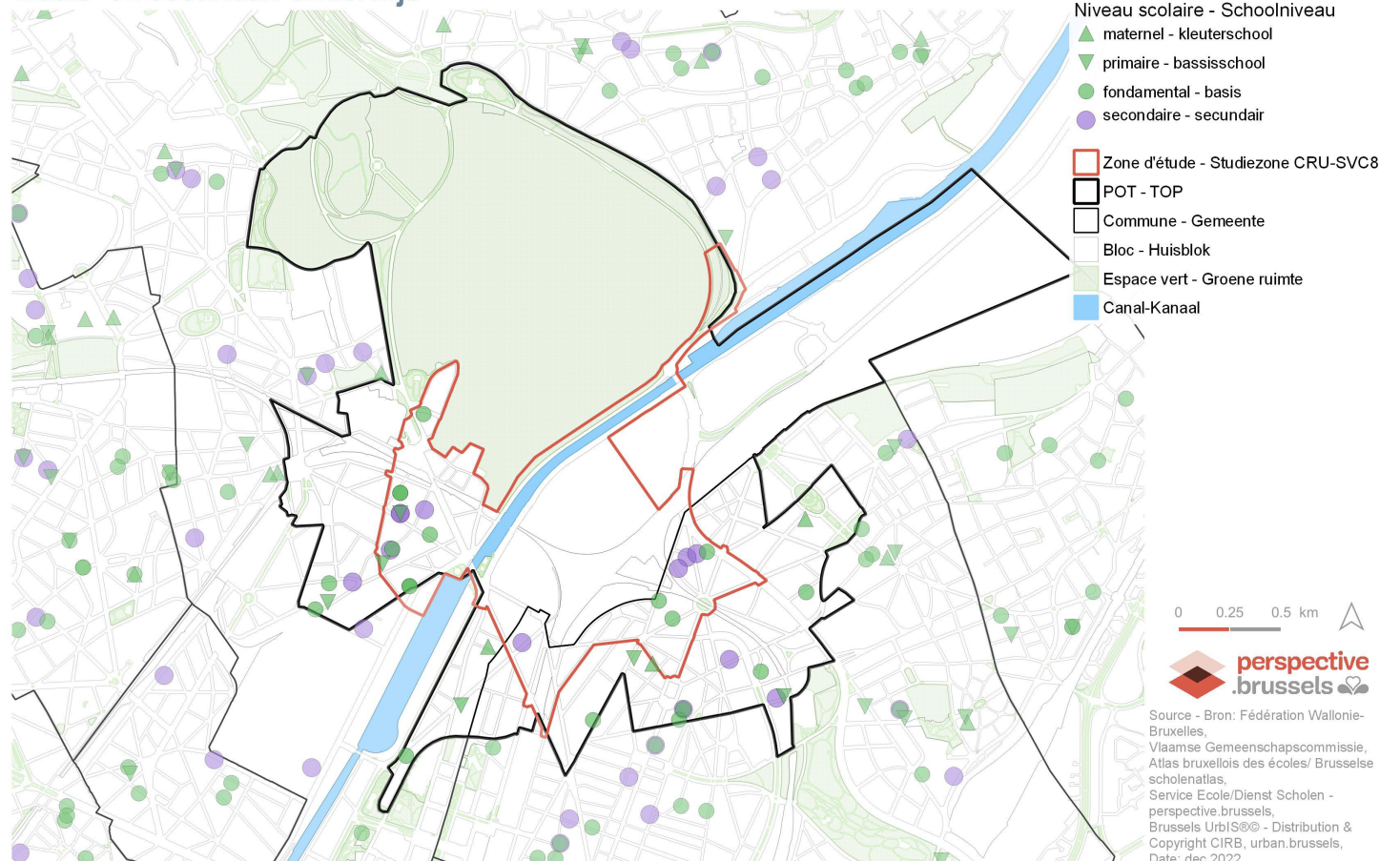
De kleuterscholen, lagere scholen en middelbare scholen zijn **gelijkmatig over de TOP** verdeeld.

Er is een concentratie van middelbare scholen in het studiegebied (onder Portaelsstraat) in de Colignonwijk en in de wijk Oud Laken Oost (onder de statische sectoren Roodhuis Zuid en Maria-Christina).

De wijken aan de rand van de TOP profiteren eveneens van een **sterke aanwezigheid van scholen**

De Noordwijk beschikt over minder onderwijsinstellingen.

Enseignement fondamental et secondaire Basis- en secundair onderwijs



7-3 Behoeften aan basisonderwijs

Behoeften aan schoolplaatsen in het basisonderwijs tegen 2030 – SVC 8

Naam van de wijk	Bevolking met de leeftijd voor basisonderwijs. 2020-2021 (woonplaats) ¹	Plaatsen 2020-2021 ²	Pendelende leerlingen 2020-2021 ³	Plaatsen 2020-2021 (zonder pendelaars) ⁴	Tekort/overschot 2020-2021 (zonder pendelaars) ⁵	Gecreëerde/geplande plaatsen 2021-2030 ⁶	Gepland jaar van opening (per project) ⁷	Geschat tekort/overschot 2030 (zonder pendelaars) ⁸
COLLIGNON	2.757	2.749	50	2.699	-58	150	75 van 2021 tot 2023 (NL) + 75 van 2021 tot 2023 (FR)	92
KONINKLIJK DOMEIN LAKEN	9	-	-	-	-9	-		-9
STATION VAN SCHAARBEEK	1.247	45	-	45	-1.202	-		-1.202
HELMET	1.871	2.362	69	2.293	422	48	2021 (NL)	470
INDUSTRIE NOORD	329	542	65	477	148	375	van 2021 tot 2023 (FR)	523
BRABANTWIJK	2.661	1.204	18	1.186	-1.475	230	110 van 2021 tot 2025 (NL) + 120 van 2021 tot 2022 (NL)	-1.245
NOORDWIJK	2.310	1.802	19	1.783	-527	100	van 2021 tot 2023 (FR)	-427
OUD LAKEN OOST	3040	2.996	80	2.916	-124	62	van 2021 tot 2023 (NL)	-62
TOTAAL	14.224	11.700	301	11.399	-2.825	965		-1.860

Monitoring van het schoolaanbod, Dienst Scholen - perspective.brussels, december 2022

7-3 Behoeften aan basisonderwijs

- **Aanzienlijk tekort aan schoolplaatsen** in het basisonderwijs in 2030 (-1.860 plaatsen), met name in de wijken "Station van Schaarbeek" en "Brabantwijk".
 - Het overschot aan schoolplaatsen in sommige wijken (zoals "Industrie Noord" of "Helmet") zou het tekort aan plaatsen in de aangrenzende wijken niet compenseren.
 - De thans voor 2030 voorziene plannen om in de betrokken wijken schoolplaatsen in het basisonderwijs te creëren (**goed voor een totaal van +965 geplande plaatsen**) zouden echter niet het gehele voor 2030 geraamde tekort aan schoolplaatsen aanvullen.
- Het zou daarom interessant zijn om **in dit gebied met een aanzienlijk tekort nieuwe plaatsen in het basisonderwijs te creëren.**

7-4 Behoeften aan secundair onderwijs

- **In de betrokken wijken worden momenteel 1.219 plaatsen gecreëerd of gepland voor 2030, waarvan meer dan de helft in het Nederlandstalig onderwijs (zijnde 720 plaatsen).**
- **De gemeenten Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node en Evere zouden hun bevolking van middelbare schoolleeftijd tussen 2022 en 2025 met respectievelijk 3%, 4% en 9% moeten zien toenemen (tegenover +3% op gewestelijk niveau), wat in totaal neerkomt op ongeveer 700 extra kinderen tussen 12 en 17 jaar.**
- Het aantal kinderen van 12-17 jaar zou **in dezelfde periode relatief stabiel blijven** in de **Stad Brussel** (+1%). Het is dus belangrijk om op korte termijn aan deze behoeften te voldoen door nieuwe plaatsen te creëren in het secundair onderwijs voor het begin van de komende schooljaren tot 2025.
- Tot slot is de wijk SVC 8 **goed bereikbaar met het openbaar vervoer** (met name dankzij het Noordstation, het Station van Schaarbeek en de aanwezigheid van verschillende tramlijnen). Deze bereikbaarheid maakt het gebied aantrekkelijk voor het creëren van schoolplaatsen in het secundair onderwijs, gezien de grotere mobiliteit van leerlingen in het middelbaar.

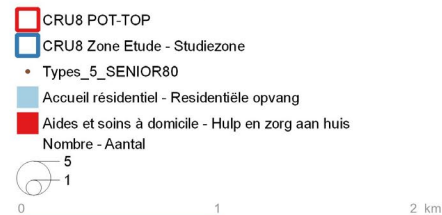
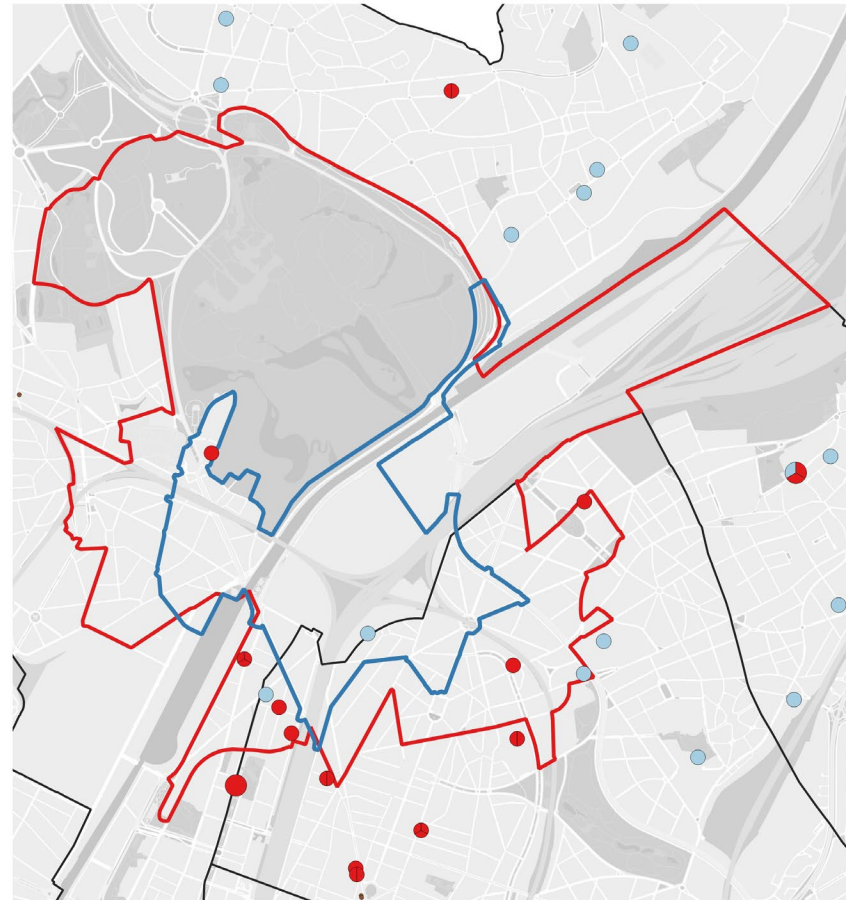


Koninklijk Atheneum, Maria Christinastraat,
perspective.brussels.

7-5 Senioren

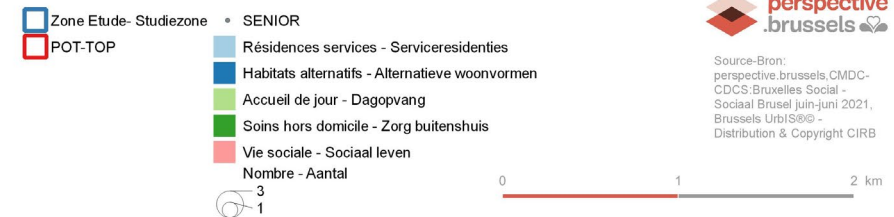
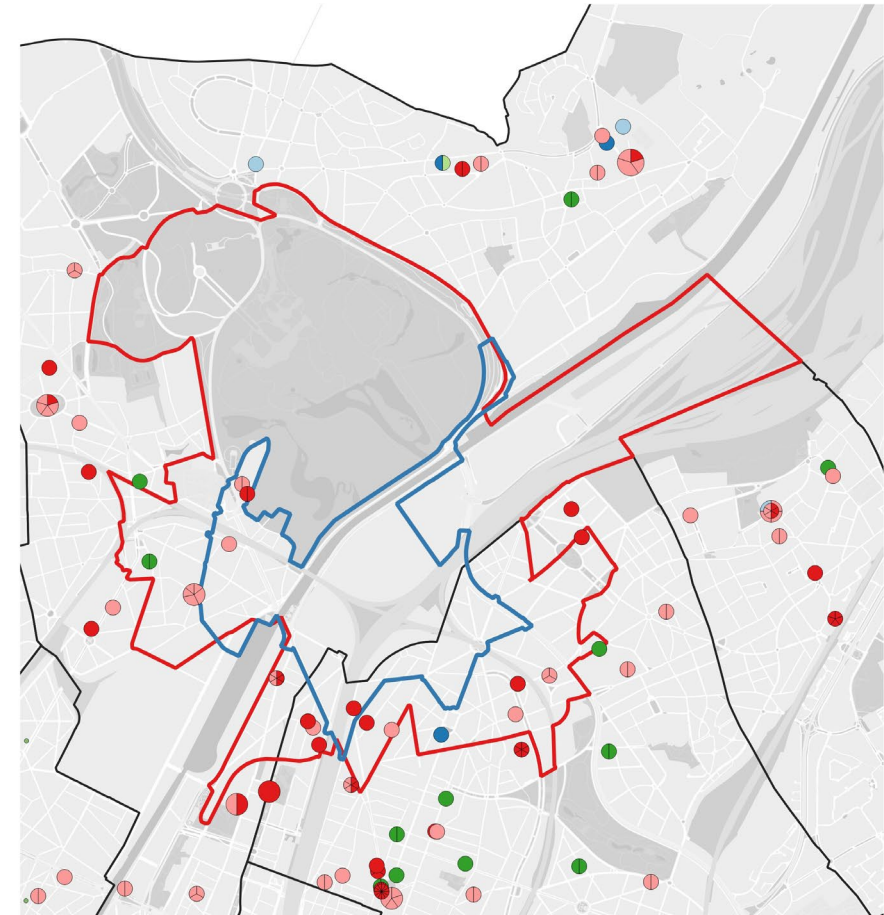
- Bijna geen diensten in het studiegebied.
- In de TOP is er een relatief goede aanwezigheid van diensten voor ouderen zoals diensten voor thuishulp en verzorging, sociaal leven, zorg buitenshuis, enz.
- In de TOP ontbreekt het echter aan diensten voor dagopvang of begeleid wonen.
- Er is één alternatieve accommodatie te vinden in de TOP.

SENIORS: résidence + aide à domicile
SENIORS: residentiële opvang + hulp en zorg aan huis



perspective.brussels
 Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-
 CDCS: Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-
 juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution
 & Copyright CIRB

SENIORS: services de soins et vie sociale
SENIORS: diensten en sociaal leven



perspective.brussels
 Source-Bron:
 perspective.brussels, CMDC-
 CDCS: Bruxelles Social -
 Sociaal Brussel juni-juni
 2021, Brussels UrbIS® -
 Distribution & Copyright CIRB

7-6 Geestelijke en lichamelijke gezondheid

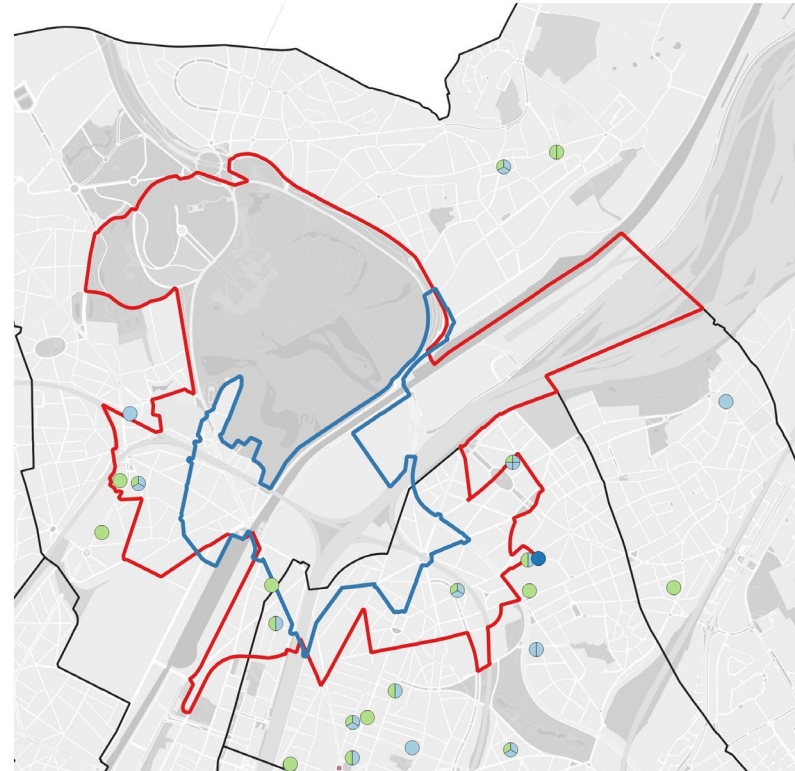
Fysieke gezondheid:

- Geen diensten aanwezig in het studiegebied. In de TOP (aan de rand) zijn er voorzieningen voor sociale promotie.
- Paramedische en ziekenhuiszorg zijn terug te vinden aan de rand van de TOP of daarbuiten.

Geestelijke gezondheid:

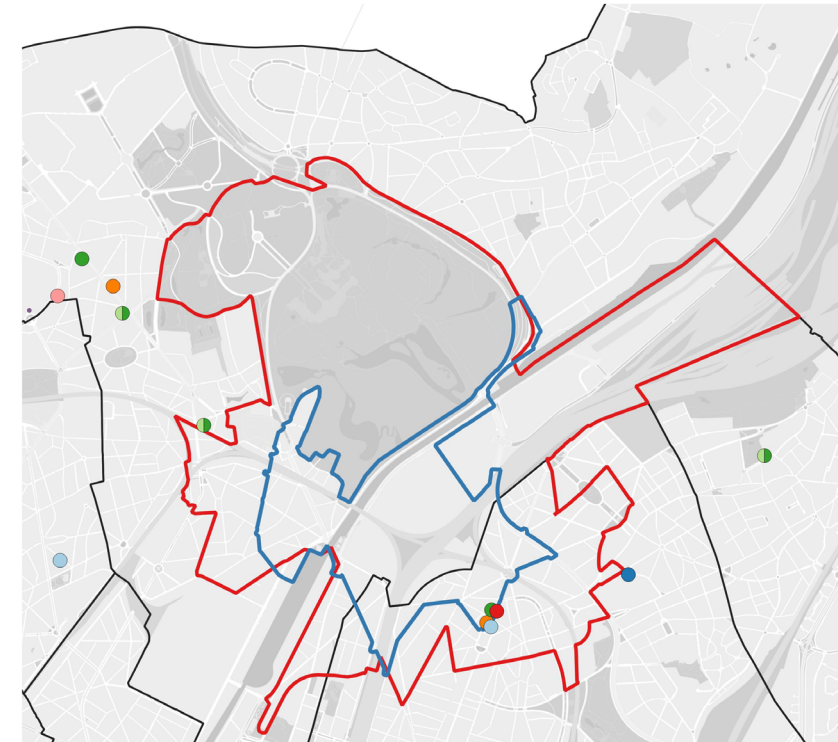
- Niet aanwezig in het studiegebied, noch in het westelijk deel van de TOP.
- Concentratie van diensten rond het gemeentehuis van Schaarbeek

SANTE PHYSIQUE FYSIEKE GEZONDHEID



- SANTE PHYS/FYSIEKE Gezondheid
- Promotion de la santé - Gezondheidspromotie
- Soins paramédicaux de première ligne - Paramedische eerstelijnszorg
- Hôpitaux - Ziekenhuizen
- Nombre - Aantal
- 2
- 1

SANTE MENTALE MENTALE GEZONDHEID



- santé mentale gezondheid
- Logement - Huisvesting
- Service de santé mentale pour enfants et jeunes - Diensten voor geestelijke gezondheidszorg voor kinderen en jongeren
- Service de santé mentale pour adultes - Diensten voor geestelijke gezondheidszorg voor volwassenen
- Consultation en hôpital - Consultaties in ziekenhuizen
- Centre de jour pour enfants et jeunes - Dagcentra voor kinderen en jongeren
- Centres de jour pour adultes - Dagcentra voor volwassenen
- Services résidentiels ou hospitaliers pour enfants et jeunes - Residentiële of ziekenhuisdiensten voor kinderen en jongeren
- Services résidentiels ou hospitaliers pour adultes - Residentiële of ziekenhuisdiensten voor volwassenen
- Nombre - Aantal
- 2
- 1

Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS: Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



0 1 2 km

Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS: Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB



0 1 2 km

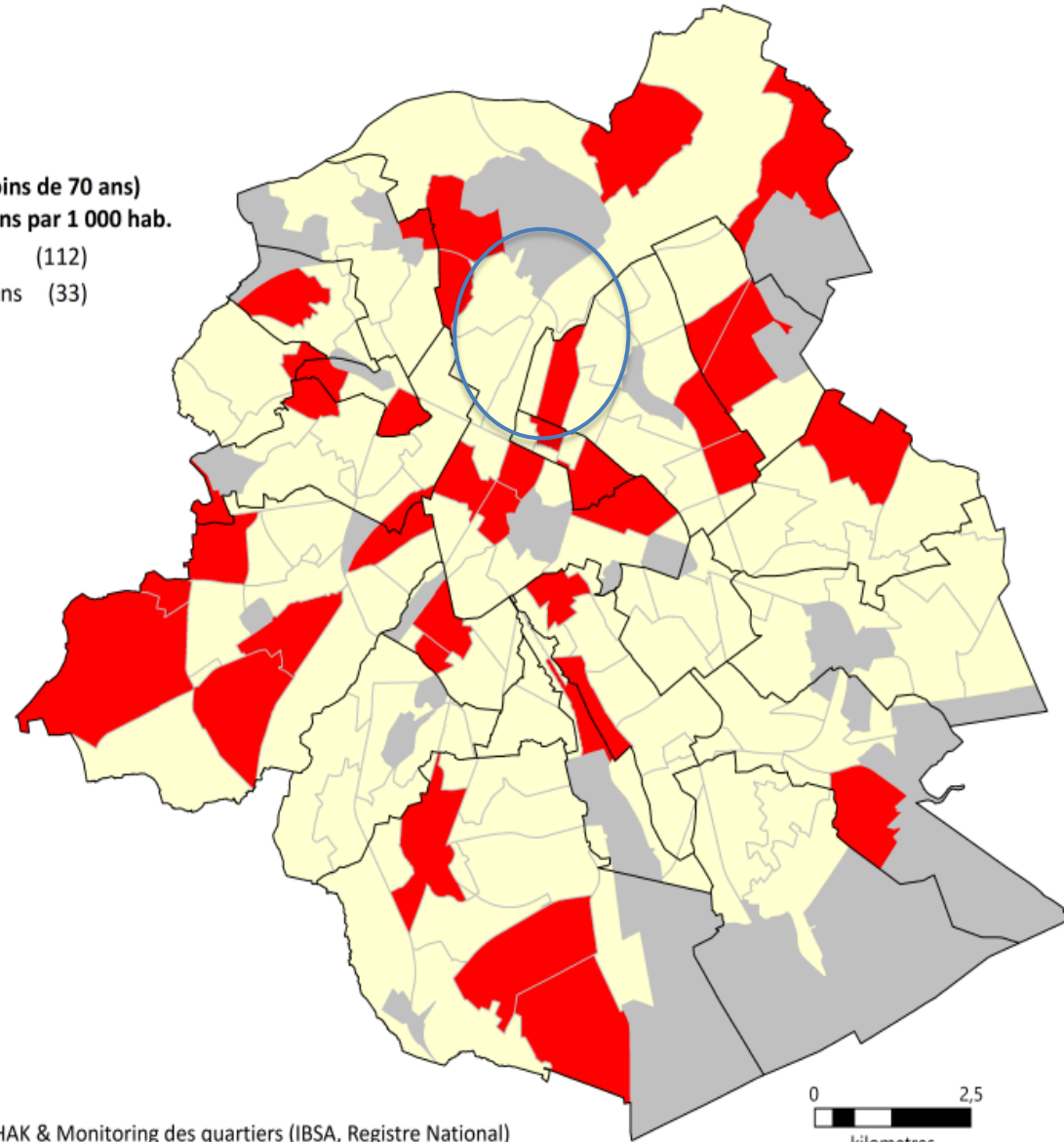
7-7 Algemene geneeskunde

Er is geen tekort aan huisartsen in de TOP behalve in de Brabantwijk (in 2018)

Pénurie de médecins (moins de 70 ans)
selon seuil de 0,9 médecins par 1 000 hab.

pas de pénurie (112)
pénurie de médecins (33)

Quartier peu peuplé
< 1 000 habitants



Source: FBHAV-FAMGB, BHAK & Monitoring des quartiers (IBSA, Registre National)
Cartographe: Observatoire de la Santé et du Social

7-8 Behoeften inzake geestelijke gezondheid

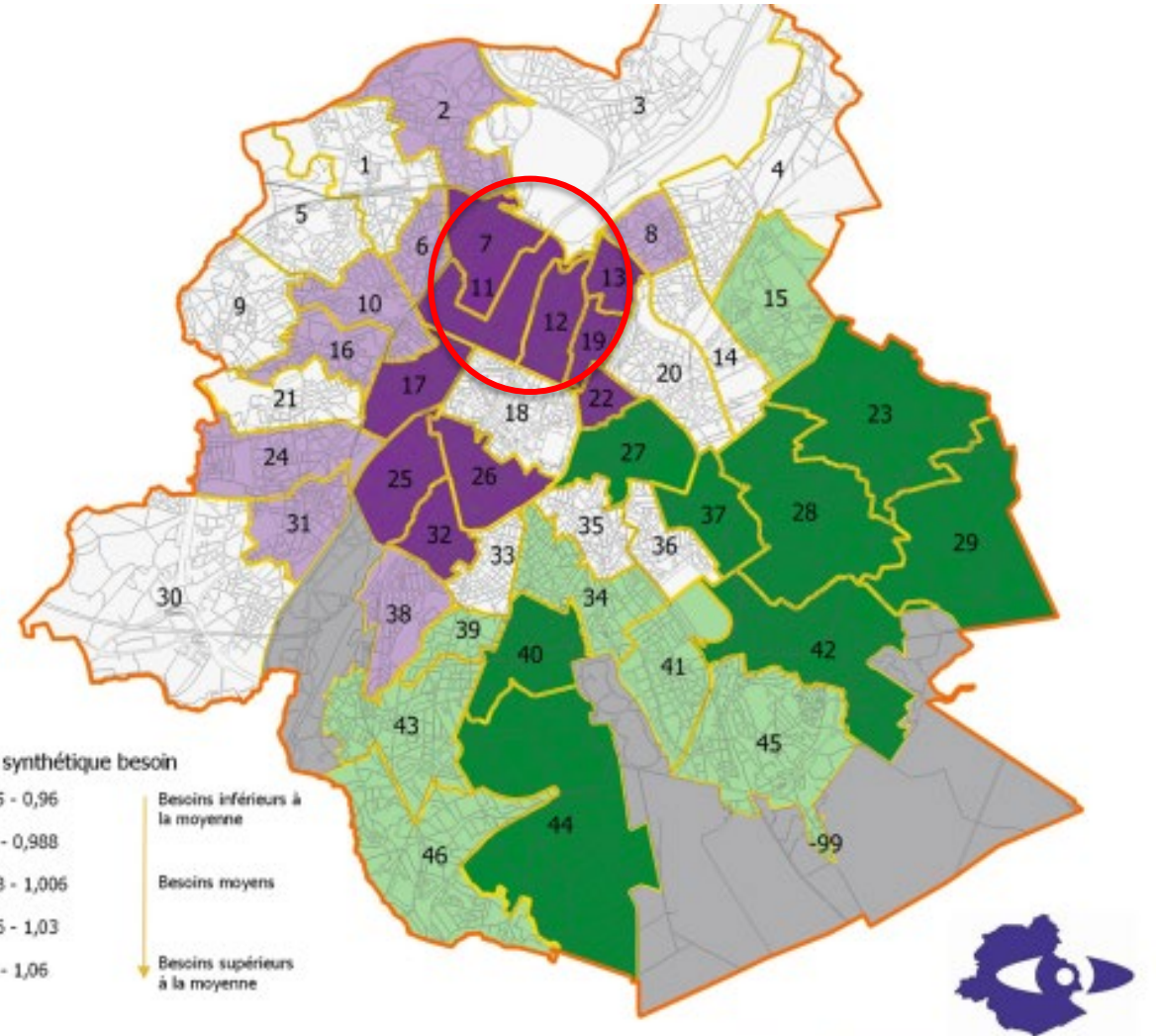
Indicatoren die de geestelijke gezondheid beïnvloeden:

- leeftijd
- geslacht
- nationaliteit
- sociaal-economische situatie

RÉSULTAT

Une analyse des besoins (très théoriques !) basée sur les caractéristiques de la population

- In het studiegebied is de behoefte aan geestelijke gezondheidszorg groter dan het gewestelijke gemiddelde.
- De gemeentelijke diensten van Schaarbeek bevestigen een aanzienlijke toename van geestelijke gezondheidsproblemen bij de bevolking van de Noord- en de Brabantwijk.
- De behoeften en kenmerken qua geestelijke gezondheid dienen nader gepreciseerd te worden met de diensten die in de bestudeerde wijken actief zijn.

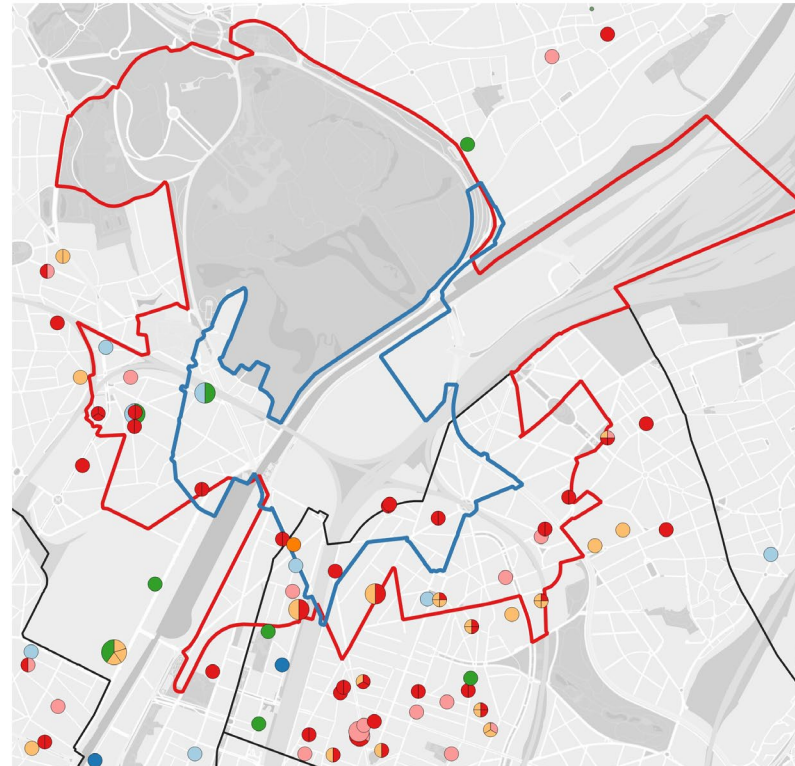


Source des données : Sciensano, IBSA & Statbel
Traitements et cartographie : Observatoire de la Santé et du Social

7-9 Opvang van migranten en diensten voor de meest kansarmen

- Aanwezigheid van verschillende diensten in verband met de opvang van migranten, voor de kansarmen eerder in de TOP dan in het studiegebied.
- Nabijheid van het Noordstation en het Klein Kasteeltje waar verschillende diensten voor vluchtelingen/asielzoekers gevestigd zijn.

MIGRATION: services
MIGRATIE: diensten

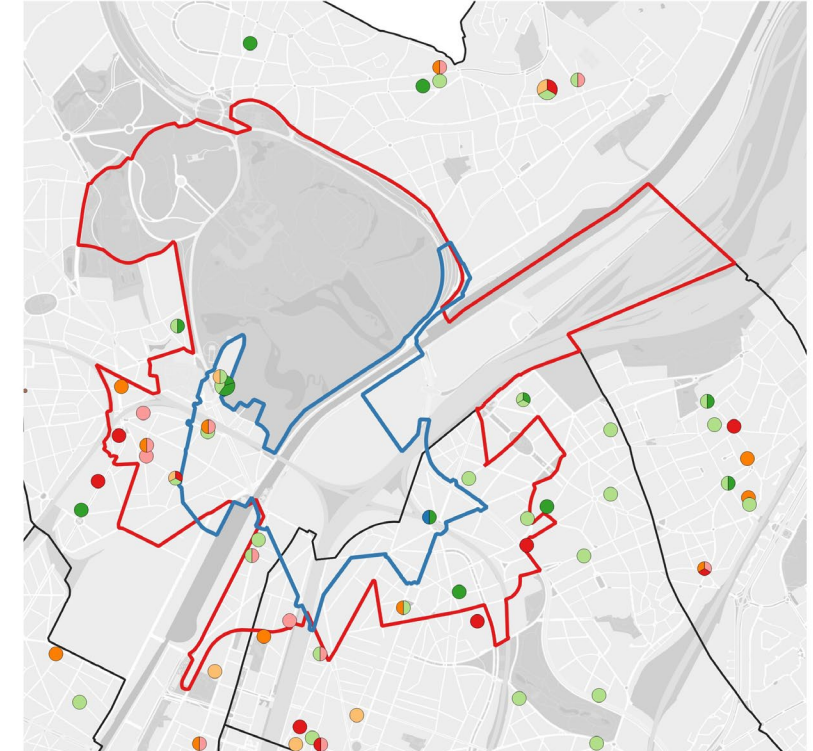


- CRU8 POT-TOP
- CRU8 Zone Etude - Studiezone
- MIGRATION-MIGRATIE
- Asile - Asiel
- Mineurs étrangers non-accompagnés - Niet-begeleide minderjarige vreemdelingen
- Regroupement familial - Gezinshereniging
- Aide juridique - Juridische bijstand
- Accueil et intégration adultes - Ontvangst en integratie van volwassenen
- Apprentissage des langues - Taallesen
- Activités interculturelles - interculturele activiteiten
- Nombre - Aantal



Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS.Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB

DEMUNIS
KANSARMOEDE



- CRU8 POT-TOP
- CRU8 Zone Etude - Studiezone
- Types_8_DEMUNIS
- Aide sociale générale publique - Openbare algemene sociale dienstverlening
- Aide sociale générale privée - Private algemene sociale dienstverlening
- Santé des personnes démunies - Gezondheid van kansarmen
- Aide alimentaire - Voedselhulp
- Aide matérielle - Materiële hulp
- Energie et eau - Energie en water
- Espaces publics numériques - Openbare computerruimtes
- Loisirs et culture - Ontspanning en cultuur
- Nombre - Aantal

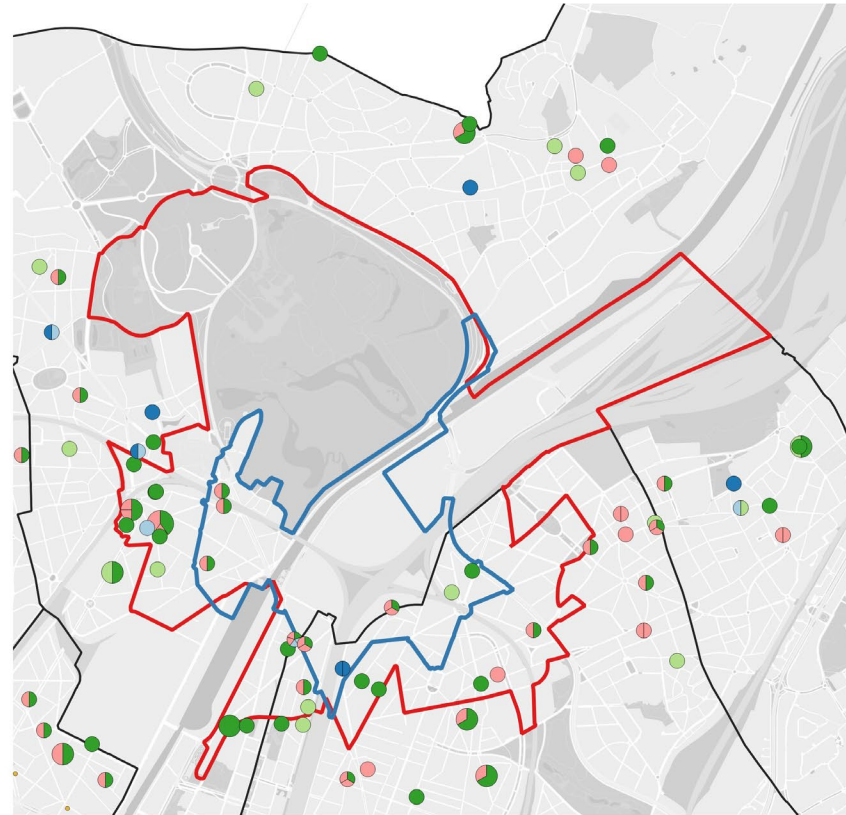


Source-Bron: perspective.brussels,CMDC-CDCS.Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB

7-10 Jeugd

Diverse voorzieningen en diensten in de TOP, maar bijna niet in het studiegebied, voor jongeren en adolescenten: huiswerkbegeleiding, geestelijke en lichamelijke gezondheid, vrije tijd,

ENFANTS KINDEREN



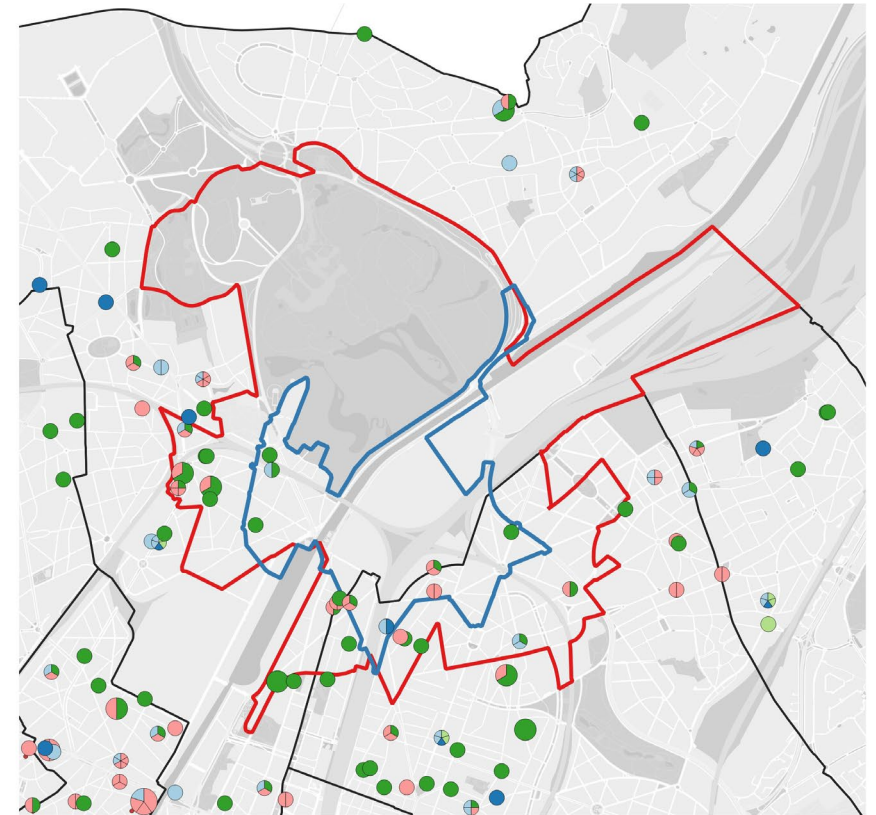
- ENFANT-KIND
 - Soutien scolaire primaire - Schoolsteun basisschool
 - Santé mentale - Geestelijke gezondheid
 - Santé physique - Fysieke gezondheid
 - Prévention - Preventie
 - Temps libre - Vrije tijd
 - Nombre - Aantal
- 4
1



Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB



ADOLESCENTS ADOLESCENTEN



- ADOLESCENT
 - Information et accompagnement - Informatie en begeleiding
 - Soutien scolaire secondaire - Schoolsteun secundair
 - Santé mentale - Geestelijke gezondheid
 - Vie relationnelle - Sociaal leven
 - Temps libre - Vrije tijd
 - Nombre - Aantal
- 6
3
1



Source-Bron: perspective.brussels, CMDC-CDCS Bruxelles Social - Sociaal Brussel juni-juni 2021, Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB



7-11 Sportaanbod

- De TOP heeft weinig gevarieerde sportvoorzieningen, de enige infrastructuur bevindt zich in het oosten, met name in de scholen. De studieperimeter is iets minder goed uitgerust en er zijn slechts twee lokale infrastructuur* aanwezig: het multisportterrein in de Paleizenstraat en het Lacroispark in de Prinses Elisabethlaan.
- Anderzijds wordt het sportaanbod versterkt als we rekening houden met de sportvoorzieningen ten zuiden van de TOP of net daarbuiten. Hierbij verwijzen we naar de atletiekbaan met een aantal inrichtingen net op de grens met het Josaphatpark buiten de TOP.

Composition des infrastructures sportives - CRU8
 Samenstelling sportinfrastructuur - SVC8



Source - Bron: sport.brussels, perspective.brussels, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB
 Update van: nov 2022

7-12 Type sportinfrastructuur per wijk

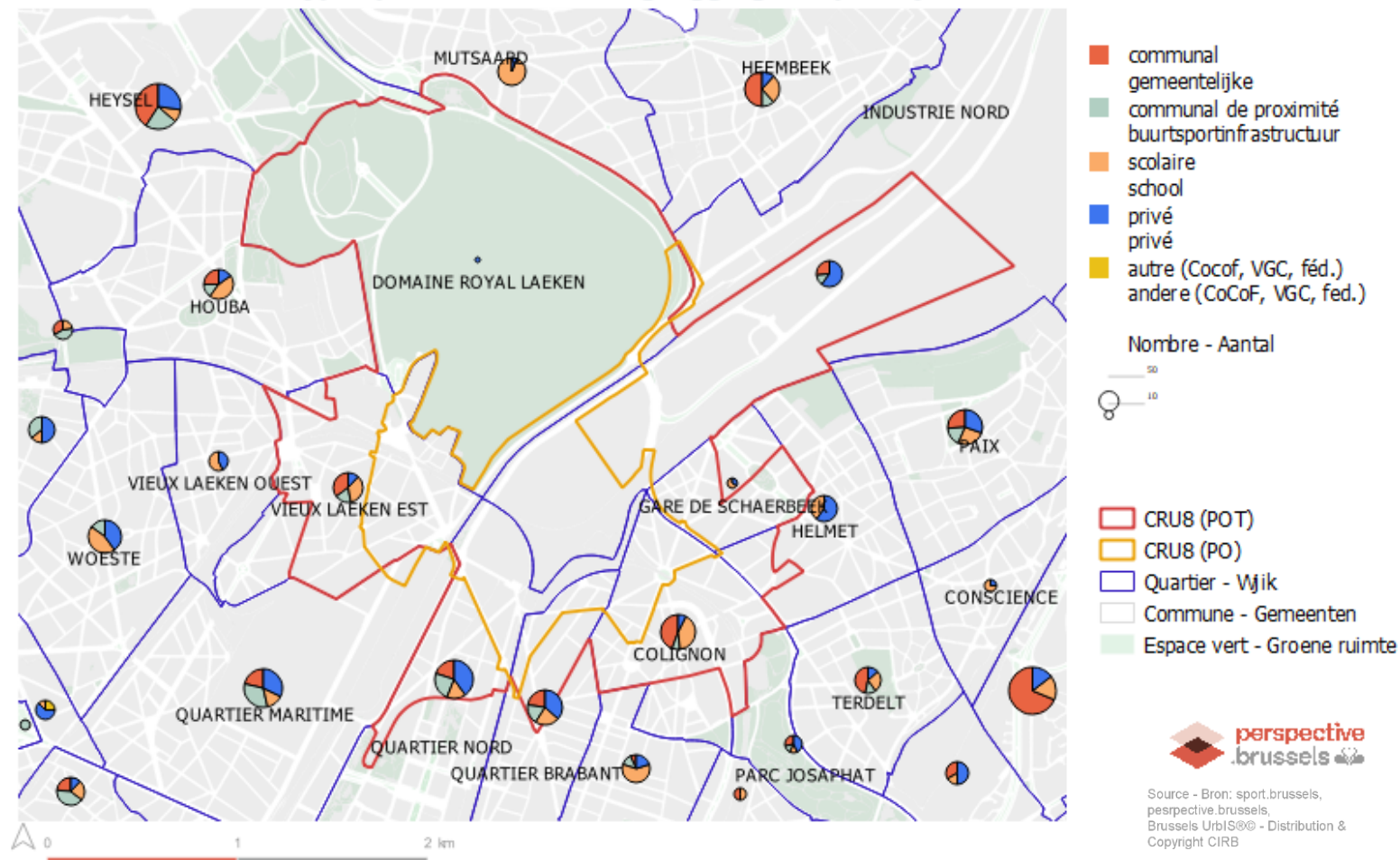
Elke wijk in de TOP heeft een vrij diverse vertegenwoordiging van verschillende soorten infrastructuur (gemeente, lokale gemeente, school, privé en andere)

Meer specifiek:

- De Noordwijk, de Brabantwijk en de wijk Industrie Noord hebben **een groter aantal private sportvoorzieningen** dan andere soorten voorzieningen.
- De wijk Oud Laken Oost en de Colignonwijk hebben daarentegen **dan weer weinig private infrastructuur** en **meer gemeentelijke en schoolinfrastructuur**.

Nombre et type d'infrastructures sportives - agrégation par quartier

Aantal installaties en type sportinfrastructuur - geaggregeerd per wijk



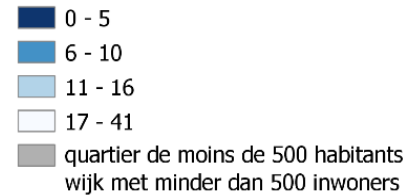
7-13 Openbare en schoolsportvoorzieningen in verhouding tot de dichtheid

- De openbare en schoolsportvoorzieningen zijn binnen de studieperimeter wel aanwezig maar beperkt.
- De wijk Oud Laken Oost, de Noordwijk en de Brabantwijk hebben tussen 6 en 10 openbare en schoolsportvoorzieningen per 10.000 inwoners. Ze zitten in het derde kwartiel, wat betekent dat 50% van de Brusselse wijken beter uitgerust is en 25% minder goed.
- De wijk Industrie Noord lijkt op de kaart weliswaar zeer goed uitgerust te zijn, maar dit cijfer moet worden genuanceerd door het aantal inwoners van deze wijk (1.750).

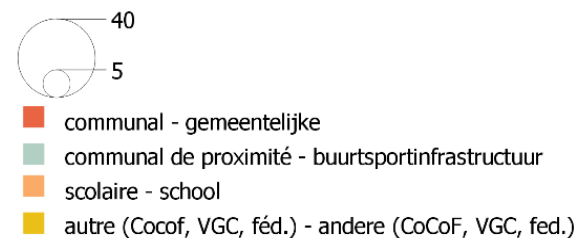
Densité d'aménagements sportifs publics et scolaires par quartier

Openbare en school sportinstallatiesdichtheid per wijk

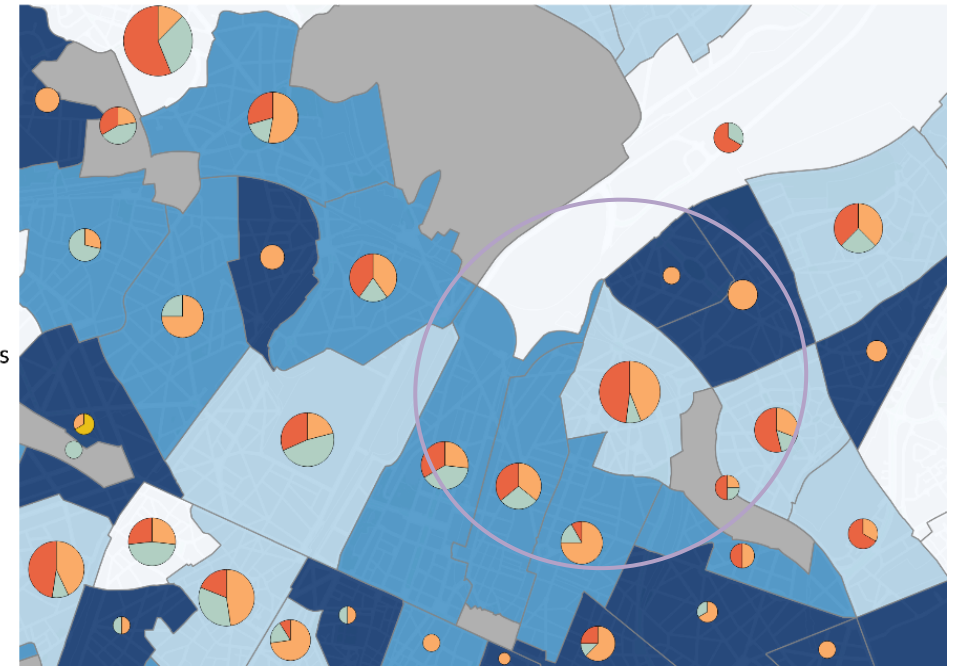
Nombre d'aménagements sportifs pour 10 000 habitants
Aantal sportinstallaties per 10.000 inwoners



Nombre d'aménagements et type d'infrastructures sportives
Aantal installaties en type sportinfrastructuur



Commune - Gemeenten
Quartier - Wijk



7-14 Be running

- De route die het meest door hardlopers in de studieperimeter (SP) wordt genomen is het kanaal (voornamelijk op de westelijke oever).
- De routes die de SP aandoen, lopen verder langs het kanaal, hetzij naar het Kasteel van Laken via de Groene Wandeling, hetzij naar Thurn en Taxis.
- Aan de oostkant van de TOP geven de hardlopers de voorkeur aan de parken, met name het Sint-Vincentpark en het verlengde daarvan via de Groene Wandeling (richting Evere en Haren).



Bron: Strava Metro - gegevens november 2021 tot oktober 2022

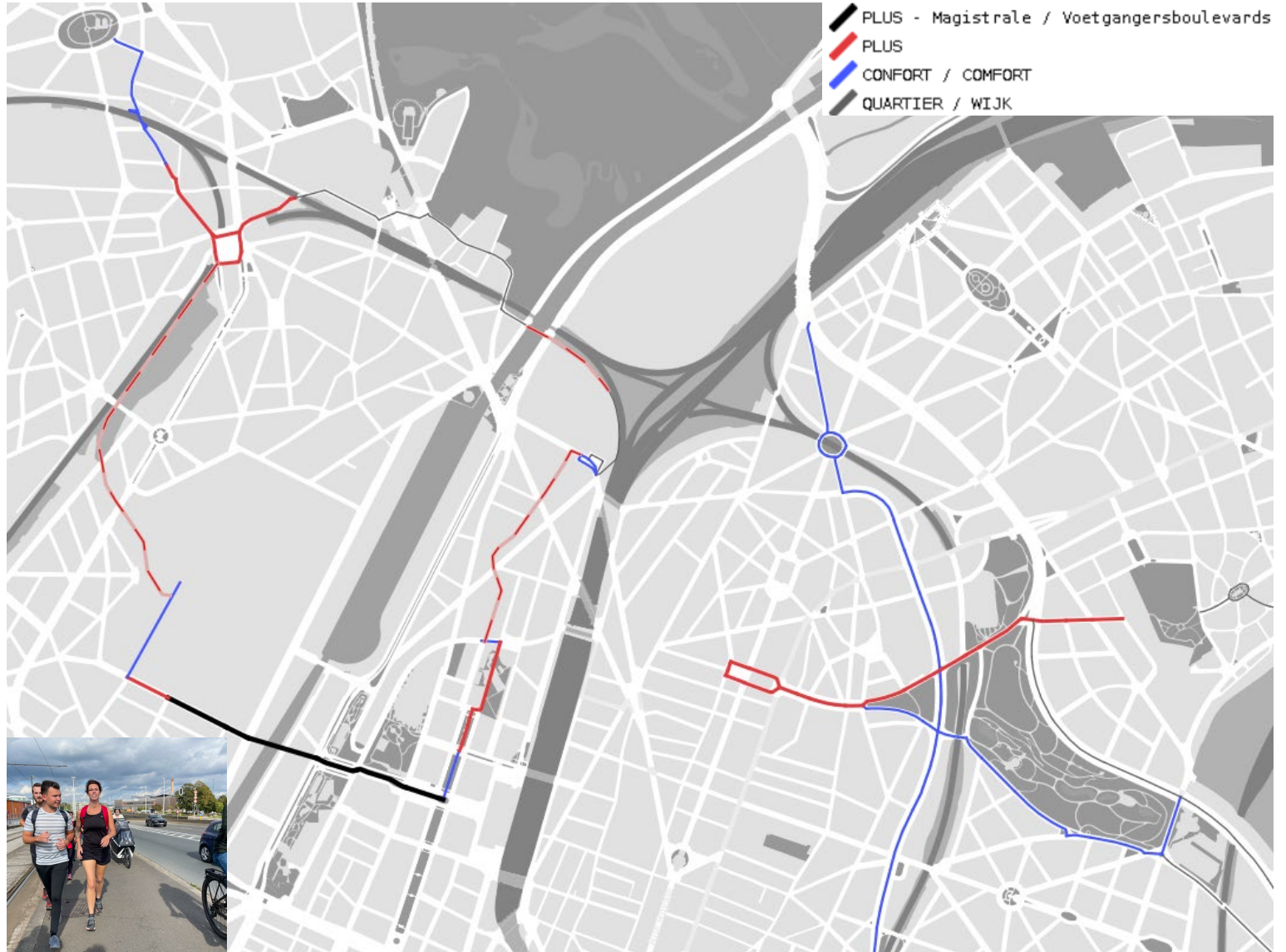
7-14 Be running

De TOP bevindt zich op een knooppunt van de gewestelijke '*be running*'-strategie: tegelijkertijd langs het kanaal en de Groene Wandeling.

De voetgangersroutes moeten voorrang krijgen:

- Tussen het Kanaal en Bockstael en vervolgens de groene ruimten in het noordwesten
- Van de Berenkuil in de richting van het Josaphatpark en dan naar het centrum (zonder over het fietspad te moeten lopen zoals nu).

De oversteekplaats voor voetgangers over het kanaal moet worden verbeterd. De nieuwe overgangen zullen van pas komen, gelet op de slechte en gevaarlijke kwaliteit van de oversteekplaats bij de Van Praetbrug.



Bron: be running - ideale kaart van verbindingen en routes (eerste versie) - 'Good Move'-voetgangershiërarchie

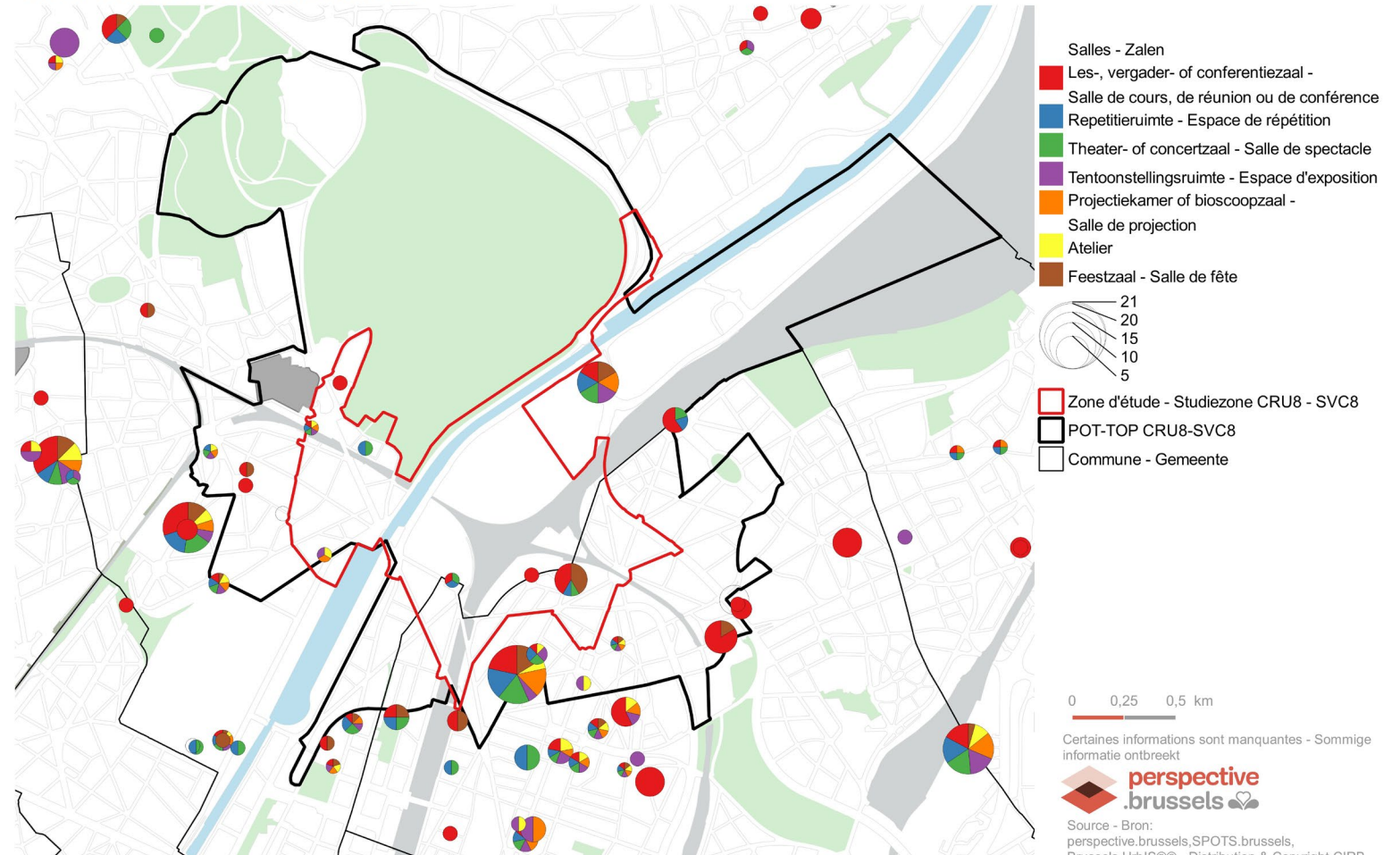
7-15 Kansen SVC 8: versterken van een beperkt sportaanbod

- **Weinig aanbod binnen de studieperimeter (SP) zelf**
 - Is het (beperkte) sportaanbod van de SP voldoende en beantwoordt het aan het gebruik en de behoeften?
 - Is het sportaanbod van de TOP (in het zuiden, buiten de SP), dat een aanvulling vormt op dat van de SP, voldoende voor de burgers van de SP?
 - Is de beperkte toegankelijkheid binnen de SP van invloed op de noodzaak om het sportaanbod binnen de SP te versterken?
- **Gediversifieerd aanbod binnen de TOP maar verzadigd?**
 - Verscheidenheid aan sportfaciliteiten waaruit blijkt dat het aanbod binnen de TOP gediversifieerd is.
 - De minst vertegenwoordigde faciliteiten zijn die voor atletiek, racketsporten en grote buitenterreinen, maar is hier wel vraag naar bij de bewoners van de SP?
 - Andere voorzieningen mogen dan wel meer aanwezig zijn, maar zijn ze niet verzadigd (overdekte zalen en vechtsportzalen)?
- **Aanbod versterkt door nieuwe lopende projecten?**
 - Deze projecten zullen de verscheidenheid van het aanbod vergroten (bv. sporttoren met gymnastiek, klimmen, multisport).
 - Hoe goed voldoen deze projecten aan de behoeften van de burgers van de SP?
- **Ontwikkeling/versterking van het schoolaanbod:** openstelling van de schoolsportfaciliteiten voor de wijk.
- **Te onderzoeken gegevens:** frequentie, verzadiging, toegankelijkheid, behoeften/wensen van de bewoners van de SP.

7-16 Het culturele aanbod in de TOP

- Het aanbod is gevarieerd en wordt gekenmerkt door een concentratie van voorzieningen aan de rand van de TOP met bovenlokale voorzieningen in zowel het oosten als het westen. Dit zijn GC Kriekelaar in de Brabantwijk en het Huis van de Creatie in Oud Laken Oost.
- Twee bibliotheken FR en NL, twee culturele centra FR en NL.
- Een aantal buurthuizen ten oosten en westen van de TOP.
- Twee supragewestelijke aanbiedingen in de wijk Industrie Noord: Docks en TrainWorld.
- In het studiegebied zijn er een beperkt aantal voorzieningen.

EQUIPEMENTS CULTURELS CULTURELE VOORZIENINGEN



7-17 Uitdagingen voor het culturele aanbod

Om een eventueel cultureel programma op het grondgebied van de TOP te plannen, moet **de toegankelijkheid** van de voorzieningen nader worden geanalyseerd in termen van:

- de toegankelijkheid voor voetgangers op 5, 10 en 15 minuten loopafstand in relatie tot de sociaal-demografische profielen van de wijken (zie hoofdstuk Bevolking);
- de toegankelijkheid met het OV om het potentieel van supralokale voorzieningen te beoordelen voor die wijken van de TOP die geen aanbod hebben;
- mentale barrières voor sommige van de meer kwetsbare bevolkingsgroepen;
- de prijs van het aanbod in verhouding tot de sociaal-demografische profielen van de inwoners (zie hoofdstuk Bevolking).



Annie Cordypark, perspective.brussels, 2022

7-17 Uitdagingen voor het culturele aanbod

- De toegankelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte zouden beter geëvalueerd moeten worden, omdat zij een belangrijke rol spelen bij de toe-eigening van het culturele aanbod door gebruikers en bewoners.
- Sommige plaatsen hebben geprofiteerd van recente renovaties via de DWC's of bijvoorbeeld de operaties van Brussel Mobiliteit rond Masui. Andere daarentegen bevinden zich in industriële wijken, zoals het culturele aanbod van Docks, maar waarvan de toegankelijkheid voor voetgangers moet worden verbeterd.



Zicht op het restaurant Maison de la Création - Stationsite

7-18 Transversale uitdagingen voorzieningen

Er moeten vergaderingen met de verantwoordelijke diensten worden georganiseerd om na te gaan of de bestaande voorzieningen aan de behoeften voldoen;

De bestaande voorzieningen verder analyseren op toegankelijkheid voor voetgangers, rekening houdend met de doelstellingen van Good Move en de analyse van stedelijke barrières (zie hoofdstuk Mobiliteit).

Aangezien het aanbod aan voorzieningen vooral aan het uiteinde van de TOP is geconcentreerd, gaat het erom **de bereikbaarheid vanaf de inwoners binnen het studiegebied te analyseren** en daarbij zo mogelijk rekening te houden met de verzadiging van het bestaande aanbod, met name voor gezondheidszorg, sport, huiswerkscholen en buurthuizen.

De verbetering van de stedelijke omgeving van scholen houdt in dat **er in de scholen meer ruimte wordt voorzien, dat de kinderen beter beschermd worden tegen het autoverkeer (de helft van de leerlingen loopt naar school), dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd en dat de voetgangersroutes naar de scholen beter zichtbaar worden**. Er zij aan herinnerd dat de meeste scholen momenteel geen schoolstraat hebben.

8-Economische dynamiek.



Maria-Christinastraat, perspective.brussels

8-1 Tewerkstellingsgraad

- De **werkgelegenheidsgraad** is met 46,89% laag in de TOP (BHG-gemiddelde = 57,3%).
- 80,9% van de beroepsbevolking in de TOP **werkt in loondienst** (BHG-gemiddelde = 84,7%) en
- 19,1% is **zelfstandige** (BHG-gemiddelde = 15,3%)

Bron: BISA, 2021



Plexy-Reine, perspective.brussels

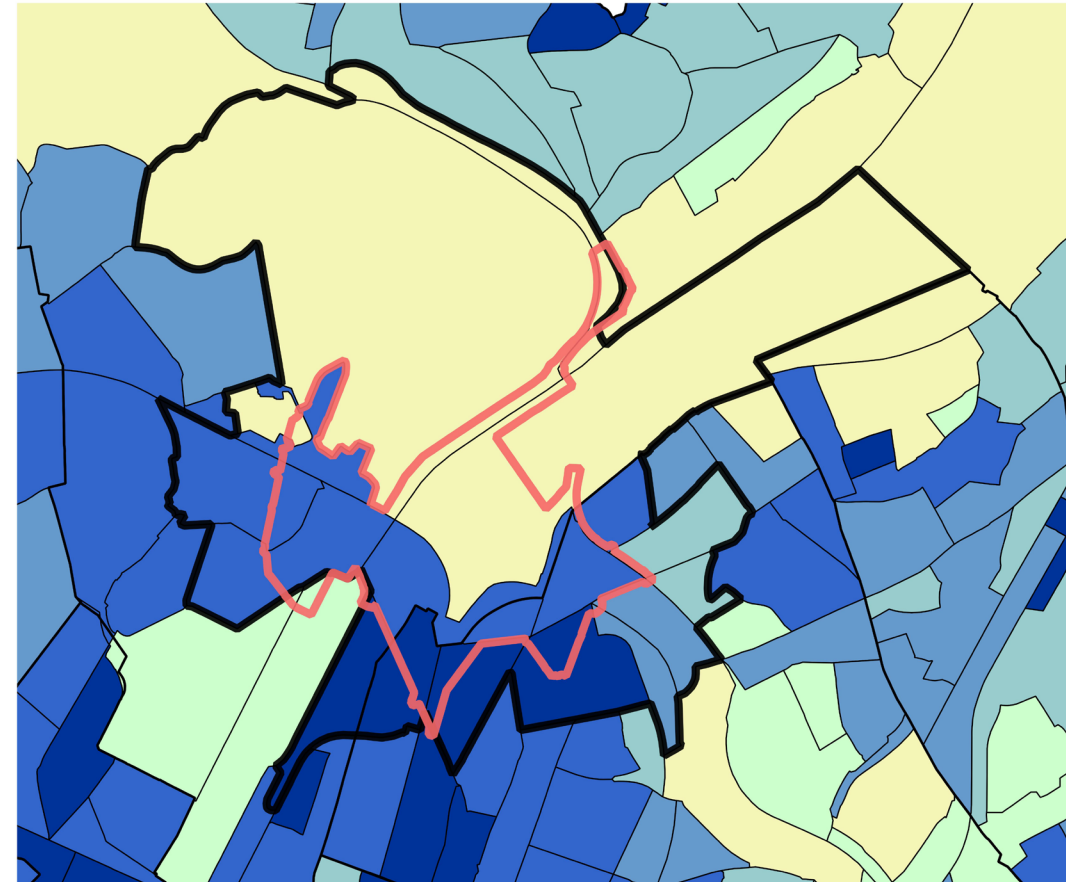
8-2 Werkloosheidsgraad

- Een redelijk **hoge werkloosheidsgraad** rond de 23,5% in de TOP (gemiddelde BHG= 18,65%);
- **69% van de werkzoekenden is laaggeschoold*** in de TOP (gemiddelde BHG = 48%);
- **11,4%** van de werkzoekenden is **jonger dan 25 jaar** (gemiddelde BHG = 9,96%);
- **63,7% van de werkzoekenden is langdurig werkzoekend (> 1 jaar)** (gemiddelde BHG =62,9%);
- **55,4%** van de werklozen is **mannelijk** <-> 52% voor het gewestelijk gemiddelde.

Bron: BISA, 2021

**geen diploma secundair onderwijs of geen gelijkwaardigheidsattest voor een diploma behaald in het buitenland*

TAUX DE CHÔMAGE 2018
WERKLOOSHEIDSGRAAD 2018



Taux de chômage
Werkloosheidsgraad (%)

< 11,49
11,49 - 15,37
15,37 - 20,98
20,98 - 29,21
> 29,21
< 100 actifs - actieven
Zone d'étude - Studiekeuzezone
POT CRU 8 - TOP SVC 8
Commune - Gemeente

Moyenne régionale -
Gewestelijk gemiddelde : 18,65

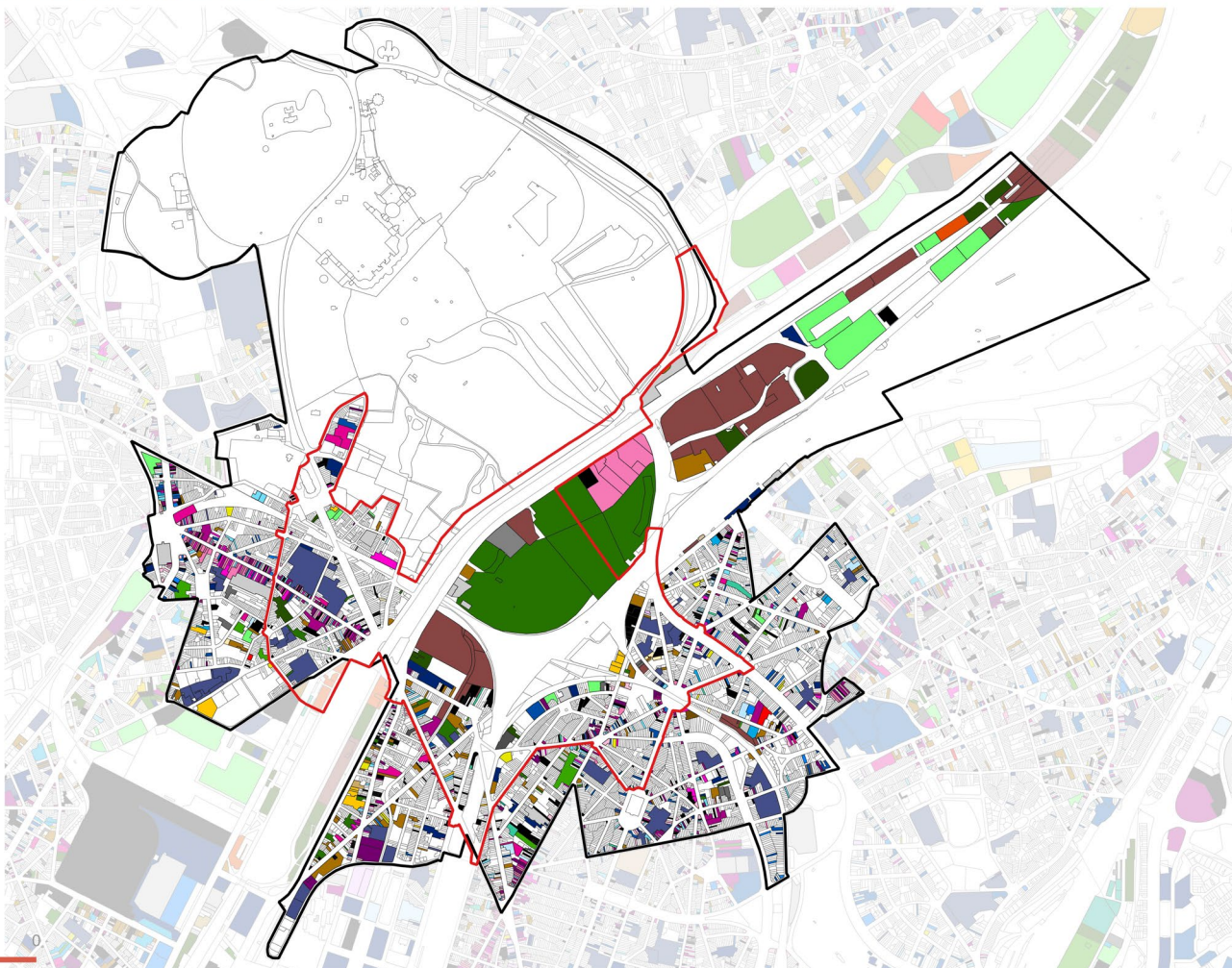
0 0,25 0,5 km

 perspective
.brussels

Source - Bron:
perspective.brussels, Monitoring
des quartiers - Wijkmonitoring,
Brussels, Octobre/October 2022.
UrbIS© - Distribution &
Copyright CIRB

8-3 Inventaris van de economische activiteiten

INVENTAIRE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES CRU8- 2019 INVENTARIS ECONOMISCHE ACTIVITEITEN SVC8 - 2019



- Zone d'étude - Studiezone CRU-SVC 8
- POT - TOP CRU-SVC8
- Economic activities
- Manufacture: Agriculture
- Manufacture: Construction materials
- Manufacture: Metals & machinery
- Manufacture: Food, beverages & catering
- Manufacture: Other
- Printing & Publishing
- Utilities
- Vehicles : Air
- Vehicles: Bicycles
- Vehicles: Cars & Trucks
- Vehicles: Railways
- Vehicles: Water
- Construction: General and Structural
- Construction: Interior and exterior finishing
- Construction: Gardening and landscaping
- Wholesale: Construction materials
- Wholesale: Food & Beverage
- Wholesale: Other
- Transport & Storage
- Services: Education
- Services: Public care
- Services: Health care
- Services: Financial, Insurance, Legal consultancy
- Services: Creative, Media & Advertisement
- Services: Research, Innovation & Development
- Services: Other personal
- Services: Professional
- Supporting services: Goods related
- Supporting services: Building related and construction
- Retail: Construction
- Retail: Food
- Retail: Home & Gardening
- Retail: Other
- Retail: Personal
- Restaurants, Cafés & Takeaways
- Hotels and B&B
- Arts, Culture, Leisure and Sports
- Faith
- Unknown
- Vacant
- Bloc - Huisblok

perspective
.brussels

Source - Bron: Departement Omgeving, Vlaamse overheid - Jan Zaman, perspective.brussels, Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB

8-4 Territoriale economie

De volgende economische activiteiten zijn aanwezig op het grondgebied van de TOP:

(kaart hierboven volgens methode overgenomen van het departement 'Omgeving' van het Vlaams Gewest)

➤ Masui:

- Wijk met hoge bevolkingsdichtheid
- Oude percelen
- Binnenterreinen van huizenblok ingenomen door economische activiteit
- Activiteiten in verband met autohandel, levensmiddelen (horecagroothandelaars) en bouw

➤ Oostelijk deel van de TOP (Schaarbeek)

- Grote verscheidenheid aan economische activiteiten: groothandel, fabriek, enkele braakliggende percelen, transport & opslag, detailhandel/bouw, ...
- Onderwijs

➤ Langs het Kanaal:

Aanwezig in het studiegebied:

- Vroegmarkt MABRU (groothandel in levensmiddelen)
- SIBELGA
- Handel/bouwonderneming
- Enkele braakliggende percelen

Aanwezig in de TOP:

- Docks Brussel
- Transport en logistiek
- Metaalfabricage en mechanische constructie

Aanwezig buiten de TOP (westoever van het kanaal)

- Euroveiling/groothandelsmarkt voor bloemen en planten
- Sorteercentrum tir/tact
- Sorteercentrum van Bpost
- Bouwmaterialendorp: langs het kanaal 7.000 groothandel

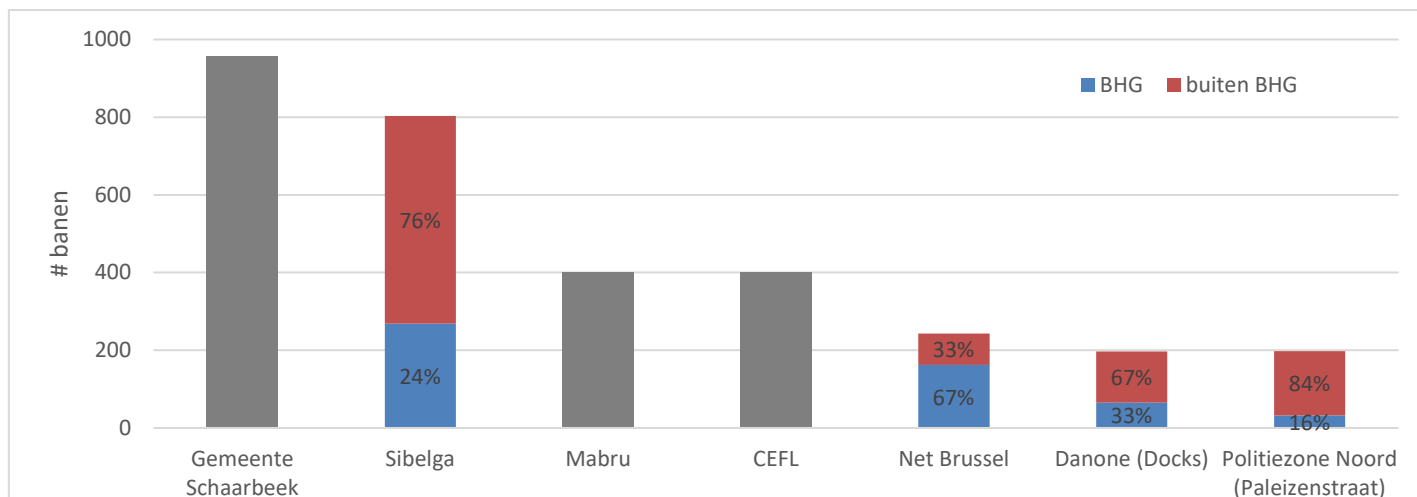
➤ Westelijk deel TOP:

- Handelszaken/detailhandel
- Onderwijs (grote onderwijspercelen)

8-5 Grote werkgevers in SVC 8

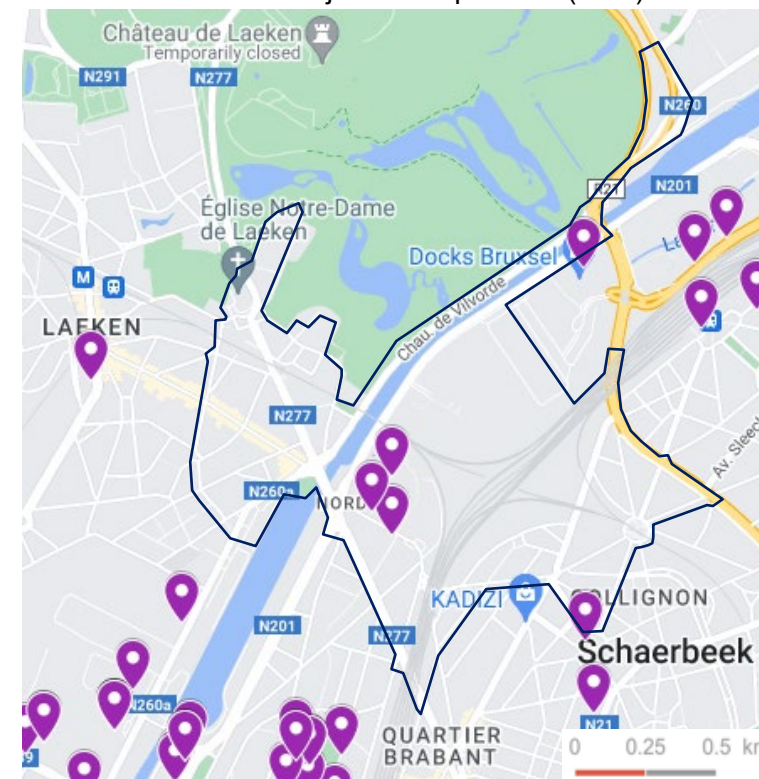
- In de SVC 8-perimeter hebben 5 werkgevers een bedrijfsvervoersplan (BVP) ingediend bij het Gewest, wat betekent dat zij meer dan 100 banen aanbieden. **4 van de 5 werkgevers zijn openbaar of semi-openbaar**, waaronder Sibelga (800 banen) en de gemeente Schaarbeek (950 banen). De vijfde, Danone (200 banen), is gevestigd in kantoren in het winkelcentrum Docks.
- Twee belangrijke economische polen in het gebied hebben geen BVP, **Mabru/CEFL en Docks**, omdat het clusters van kleinere bedrijven zijn. Volgens het Overzicht van de productieactiviteiten (2018) is Mabru goed voor ongeveer 400 arbeidsplaatsen. Het aantal arbeidsplaatsen bij het ECFG is vergelijkbaar. Voor Docks hebben we geen exacte cijfers, maar het gaat zeker om een paar honderd banen.
- Bij drie van de grote werkgevers zijn de meeste banen in handen van niet-Brusselaars. Anderzijds wordt 2/3 van de functies bij Net Brussel bekleed door Brusselaars. Hoewel er voor de gemeente Schaarbeek geen betrouwbare cijfers beschikbaar zijn, mag worden aangenomen dat het percentage Brusselaars ook daar vrij hoog zal zijn.
- De belangrijkste werkgelegenheidspolen rond de perimeter bevinden zich in het noorden (stedelijk industriegebied langs het kanaal) en in het zuiden (Noordwijk en Thurn & Taxis).

Aantal banen per grote onderneming binnen de perimeter, met tewerkstellingsgraad van (niet-)Brusselaars



Bron: BVP, Leefmilieu Brussel en Overzicht van de productieactiviteiten, 4/2018

Kaart met actieve Bedrijfsvervoerplannen (BVP)

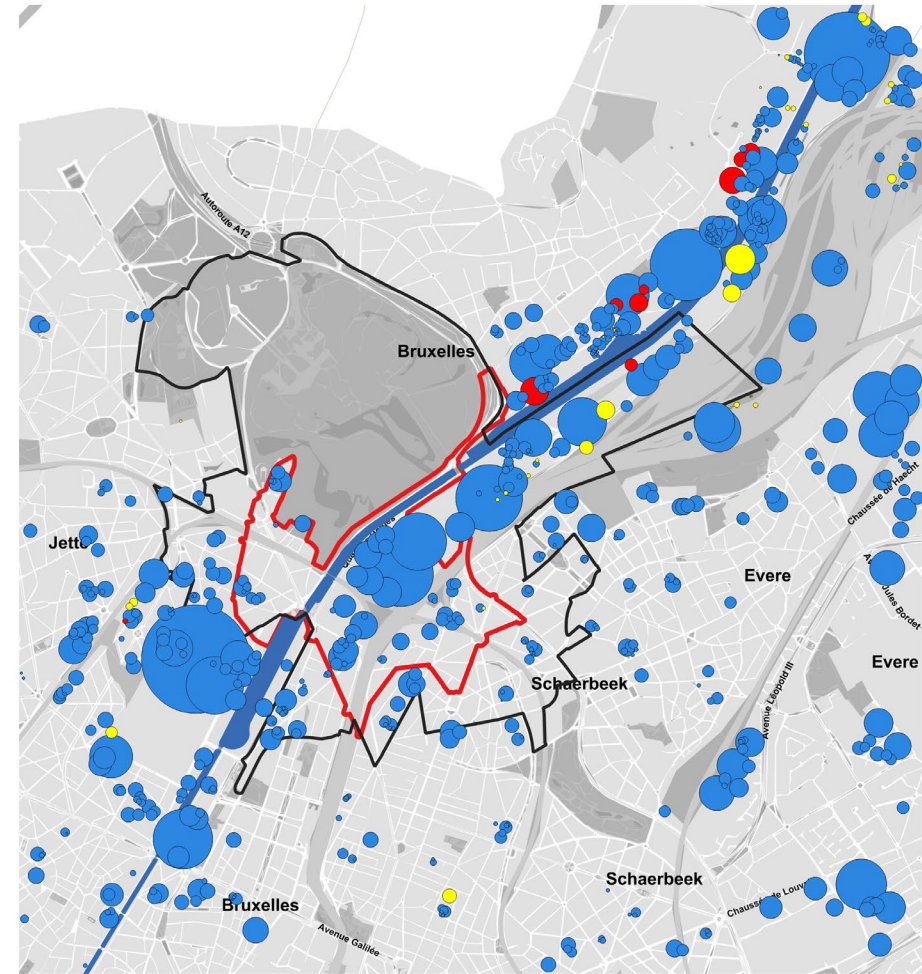


Bron: kaart van de actieve BVP's, Leefmilieu Brussel

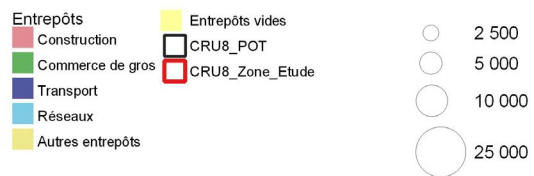
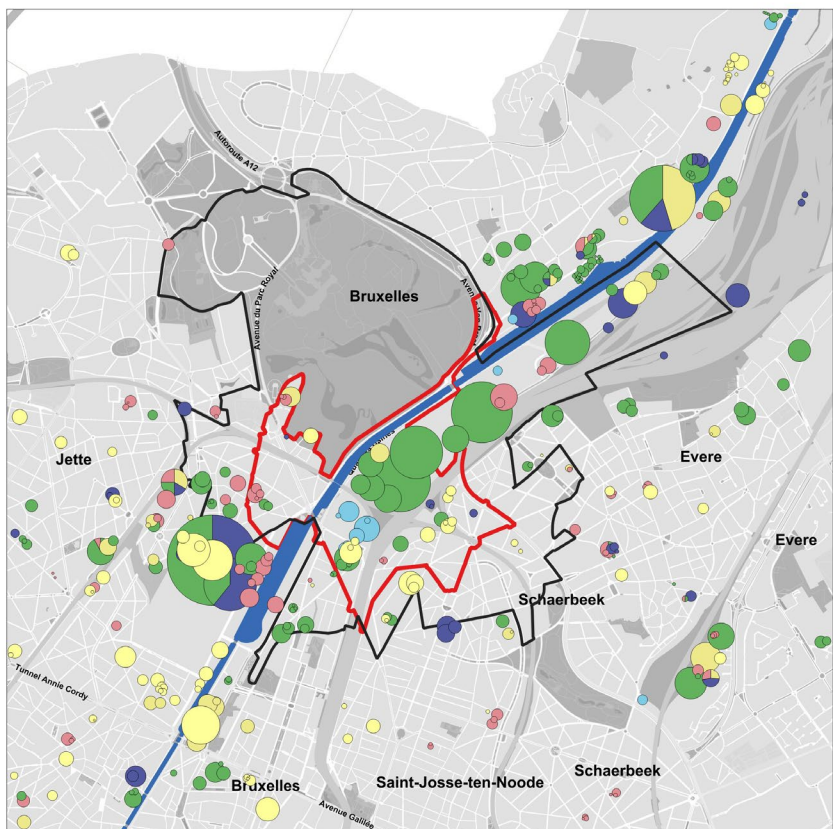
8-6 Productieactiviteiten - 2017

- Locatie verankerd in de historische as van het kanaal
- Reconversie naar andere, zwakkere functies in verband met het centrale deel van het kanaal - behoud van de functie productieactiviteiten

ATELIERS ET ENTREPOTS EN 2011 et 2017



ENTREPOTS PAR SECTEURS D'ACTIVITES



0 0,5 1 km



Source : perspective.brussels - Observatoire des Activités Productives

Brussels UrbIS® - Distribution & Copyright CIRB



MABRU, perspective.brussels

Aanwezig in het studiegebied en de TOP:

- Groothandel voornamelijk in de levensmiddelensector in het studiegebied, in de TOP voor bouw en non-food.
- In het studiegebied gaat het vooral om moderne pakhuisen.
- Verspreid over het grondgebied: opslagplaatsen voor de bouw- en netwerksector* + enkele kleinere lege opslagplaatsen.

*distributie van water, gas, elektriciteit, openbaar vervoer en recyclage, ...

ATELIERS PAR SECTEURS D'ACTIVITES



0 0.5 1 km



perspective .brussels

Source : perspective.brussels - Observatoire des Activités Productives

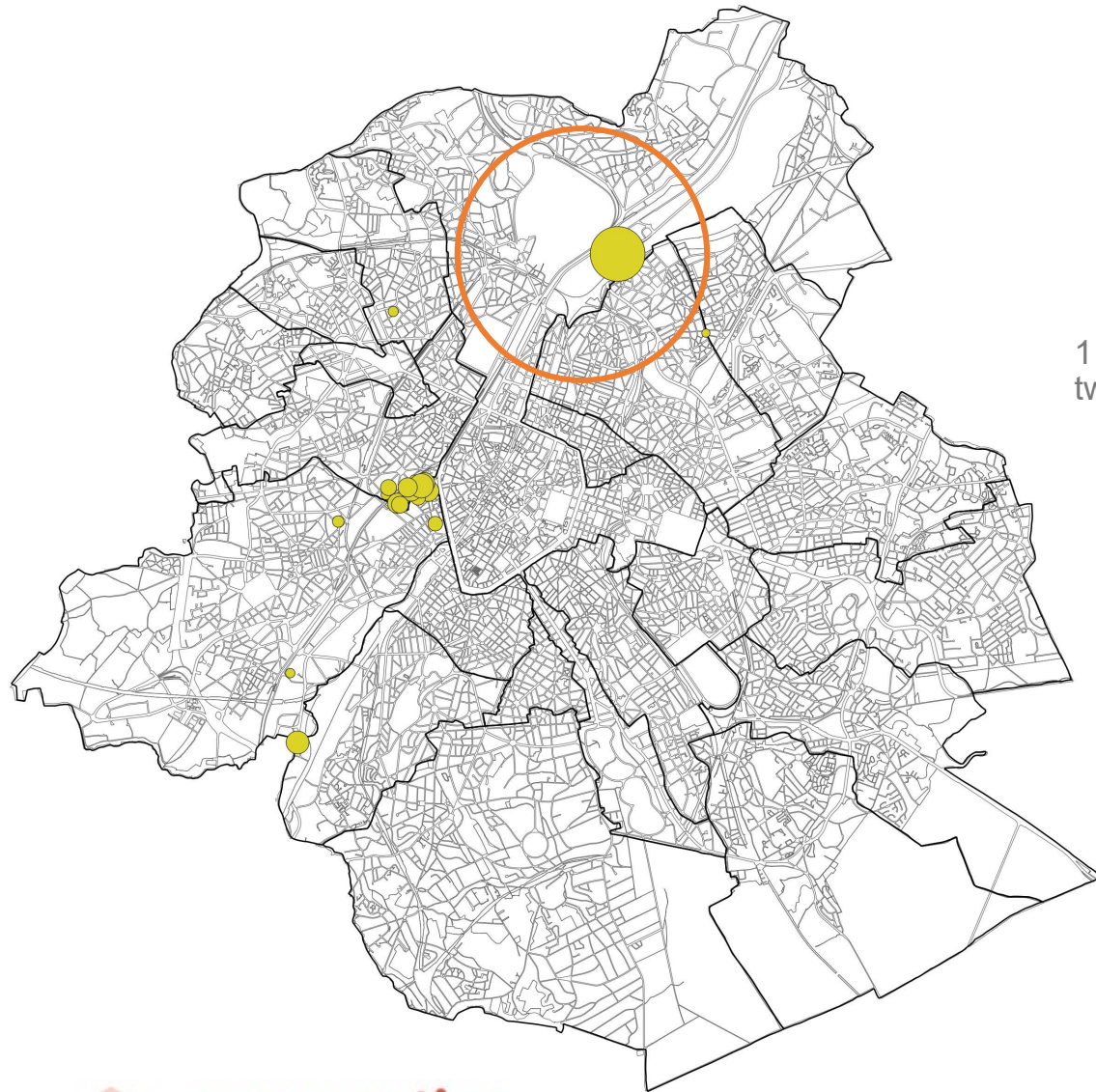
Brussels UrbIS60 - Distribution & Copyright CIRB



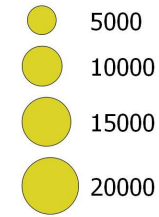
Lege loods, perspective.brussels

- Weinig werkplaatsen in het studiegebied en de TOP;
- De meeste werkplaatsen in de "netwerksector", d.w.z. distributie van water, gas, elektriciteit, openbaar vervoer en recycling, ...;
- In de TOP tevens werkplaatsen voor metaalfabricage en mechanische constructie

Handel in tweedehands auto's



m² occupés



1 grote onderneming in de handel in tweedehands auto's in het studiegebied.



Iris Auto Center, Google Maps, 2022

MABRU - ECFG

- De **vroegmarkt** (Mabru) en het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG) liggen sinds 1973 langs het kanaal, op een terrein van +/- 28 ha.
- Met zijn 40.000 vierkante meter aan opslagruimte waar iets minder dan 120 groothandelaars in levensmiddelen zijn gehuisvest, is Mabru de grootste groothandelsmarkt van het land.
- Volgens het Overzicht van de productieactiviteiten nr. 4 van 2018 wordt daar wekelijks bijna 10.000 ton goederen uitgewisseld, waarvan 40% bestemd is voor handelaars en restauranthouders in het BHG, wat een aanzienlijke stroom vrachtwagens en bestelwagens genereert.
- Het gebied biedt tweemaal werk aan ongeveer 400 mensen en wordt beheerd door een vzw die is opgericht door de Stad Brussel (eigenaar van het terrein) met een erfpachtovereenkomst voor Mabru/ECFG tot 2042.
- Elke zondag vindt op het Mabru-terrein een rommelmarkt plaats, die vooral gericht is op de bevolking van de omliggende volkswijken.



Bron: Mabru-website



Bron: Brocante Mabru-website

8-7 Focus Masuiwijk

- Studie uitgevoerd in **2018** door **perspective.brussels**
- Een **dynamische wijk, rijk aan activiteiten**: een veelvoud aan kleine ondernemingen, informele synergieën die banden tussen individuen creëren.
- **Meest vertegenwoordigde sectoren**: auto-industrie, bouw (sloop, plaatsing van ramen, verkoop van materialen), horeca (kleine cafés, snackbars), levensmiddelen (groothandel, detailhandel, inclusief kleine kruidenierswinkels).
- **Weinig verwerking van goederen** (alleen Plexy-Reine).
- Enkele **schrijnwerkerijactiviteiten**, maar meestal in onderwijsinstellingen (Atheneum, ABC).



Carwash in de Masuiwijk, perspective.brussels



Levensmiddelenonderneming Ozfood, Masuiwijk, perspective.brussels

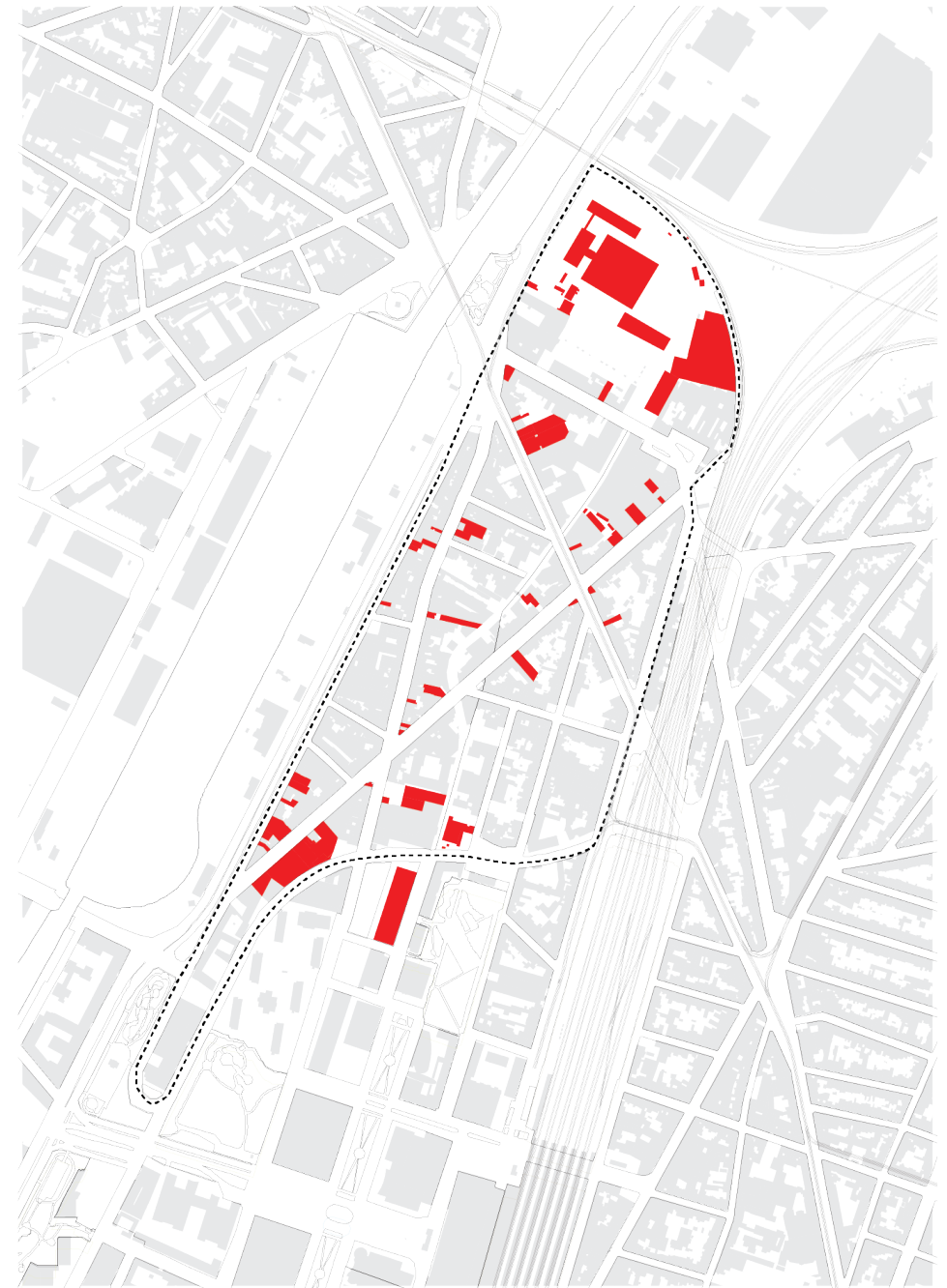
Masui: enquêtes op het terrein

Hoofddoelstellingen:

- De behoeften van de economische activiteiten van de bedrijven in het gebied kennen. De verzamelde informatie zal in aanmerking worden genomen bij het planningsgedeelte van toekomstige projecten.

Enquête op het terrein:

- 34 bevraagde ondernemingen
- Huis-aan-huis of op afspraak



Masui: enquêtes op het terrein

➤ **Problematiek 1: Parkeren en leveringen**

Behoeftte aan nieuwe parkeerplaatsen voor bedrijven (garagehouders en andere), voor leveringen, voor werknemers, voor bewoners, ... de openbare ruimte ontlasten van auto's!

- Creëren van ondergrondse parkeerplaatsen in het nieuwe project voor gemengd gebruik voor ondersteunende diensten voor bedrijven (garagehouders en andere)
- Realisatie van een gecoördineerd gezamenlijk beheer van bedrijfsparkerplaatsen
- Gemeenschappelijk distributiecentrum voor levering tot stand brengen: dit scenario bestaat reeds in de voedingssector (Ozfood, Vizyon Drinks en de 'Toptan Family Market'-supermarkt). Moeilijker in de automobielsector, aangezien de levering van goederen op bestelling plaatsvindt, afhankelijk van de aankomst van te repareren auto's.

➤ **Problematiek 2: Beschikbare ruimte // Opslagfaciliteiten**

De bedrijven hebben meer ruimte nodig om te groeien en over meer 'Employability'-marge te beschikken op middellange en lange termijn.

- Opslagbox in de kelder (naast de P) te huur/te koop
- Creëren van modulaire ruimtes te huur/te koop

Masui: enquêtes op het terrein

➤ **Problematiek 3: Afval**

Dit is een echt probleem in de wijk voor de bewoners en de bedrijven! Dit is schadelijk voor de goede werking van bedrijven en voor hun imago!

- Bouw van een kleine compacte vuilstortplaats voor de bewoners en bedrijven in Masui.
- Een samenwerking tot stand brengen met Net Brussel
- Recyclingprojecten opzetten met de bestaande actoren (bv. Stevens en Verwéeschool)

➤ **Problematiek 4: Voorzieningen en diensten voor bewoners, werknemers en bezoekers van de wijk**

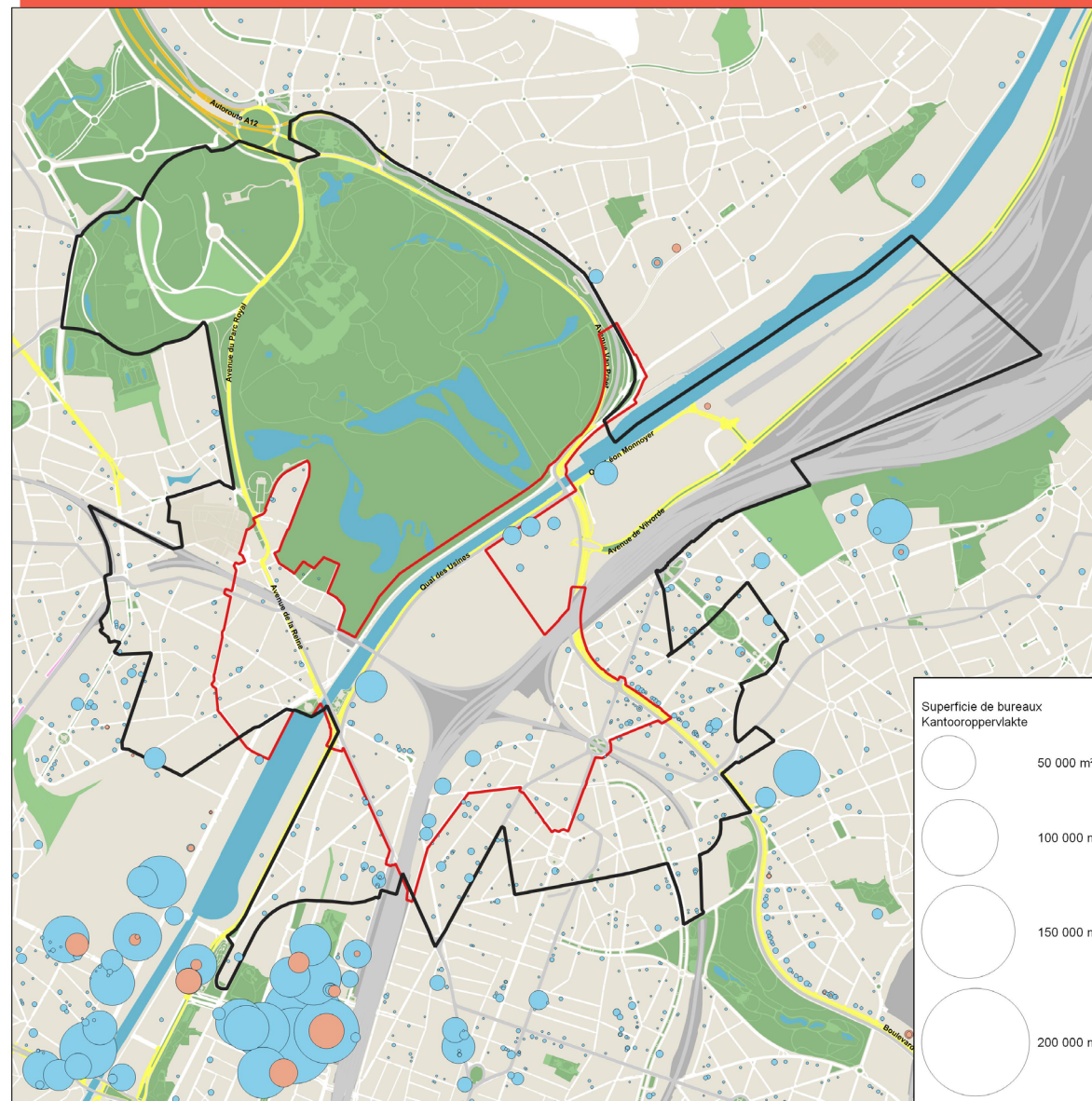
Er zijn weinig tot geen voorzieningen en diensten voor de bewoners en gebruikers van de wijk. Dit is een echt gemis.

- Uitvoeren en integreren van commerciële activiteiten (bakkerij, geldautomaat, enz.) in de ontwikkeling van de site
- Integreren en realiseren van horeca-etablisementen die openstaan voor iedereen, man - vrouw, met bescheiden prijzen en gezonde voeding (lunch en maaltijden).
- Integreren van een nieuw horeca-etablisement met een opening naar het Zennepark toe en in relatie tot de geplande activiteiten op de site!
- Tot stand brengen van een samenwerking met hub om de behoeften op het gebied van winkels beter in kaart te brengen.

8-8 Overzicht van het kantorenpark

- Eerste kroon NO:
 - daling van de kantoorvoorraad met 12.327m² tussen 2020 en 2018 en
 - een leegstandspercentage van 4,2% in 2020 (<7,9% gewestelijke gemiddelde)
- Kleine kantoren verspreid in het stedelijk weefsel
- SIBELGA als grootste kantoor in het gebied met 800 werknemers

Stock et vacance commercialisée (Situation au 1er janvier 2021)
Voorraad en gecommmercialiseerde leegstand (Situatie op 1 januari 2021)



■ Stock
■ Voorraad
■ Vacance commercialisée
■ Gecommmercialiseerde leegstand

8-9 Opleidingscentra

Er zijn verschillende Brusselse opleidingscentra in de buurt van de TOP, maar geen in de TOP zelf:

- **Bouwsector:** Vilvoordsesteenweg 68, 1120 Brussel
- **Stedelijke beroepen + Tremplin;** horeca en (duurzame) voeding, verkoop, digitale technologie, opvang en veiligheid: Picardstraat 11 - Goederenstation, 1000 Brussel

8-10 Het commerciële aanbod

- hub.brussels definieert de handelskernen en -wijken in het Gewest. Ze volgt het commerciële aanbod door middel van tellingen en enquêtes in 61 handelswijken in het Gewest.
- De perimeter van het SVC omvat een deel van de **handelswijk Bockstael** waarvan de Maria-Christinastraat deel uitmaakt. Langs de kant van Schaarbeek zijn er geen handelswijken, maar hebben we wel de handelskernen Paviljoen en Verboekhovenplein die zich binnen de perimeter situeren.
- Naast de kernen en wijken zijn er een groot aantal winkels verspreid over de wijken en het grondgebied die een belangrijke rol spelen bij de bevoorrading van de stad.
- Daarnaast wordt het in 2016 geopende winkelcentrum **Docks Brussel** omringd door het SVC-gebied.
- Dit aanbod wordt aangevuld met verschillende weekmarkten: Bockstael, Antwerpsesteenweg (tussen Masuistraat en Jules de Troozsquare) en Koninklijke Sinte-Mariastraat.

Commerciële aanbod in en rond de perimeter van het SVC (opnemingen van verkooppunten in 2020)



Bron: hub.brussels, verwerking perspective.brussels

8-11 De handelswijk Bockstael

- De handelswijk Bockstael ligt in de buurt van het Bockstaelplein. De Maria-Christinastraat is de belangrijkste winkelstraat.
- De handelsactiviteit weerspiegelt de typologie van de wijk waarin deze is gevestigd: volks en multicultureel.
- Net als de wijk heeft de handel in de loop der tijd een aanzienlijke **evolutie** doorgemaakt. De historische ader van de Maria-Christinastraat, met haar mooie gevels en tot winkels omgebouwde art-deco bioscopen, getuigt van een roemrijk verleden (ooit bekend als de '*Nieuwstraat van het noorden van Brussel*').
- De huidige inrichting van de Maria-Christinastraat biedt weinig ruimte en kwaliteit voor voetgangers, hoewel het merendeel van het winkelende publiek te voet komt (zie hoofdstuk Mobiliteit). Er zijn terugkerende problemen met de mobiliteit op de weg (files, dubbel parkeren, leveringen, overdreven snelheid).

De Maria-Christinastraat in 1920 en in 2022



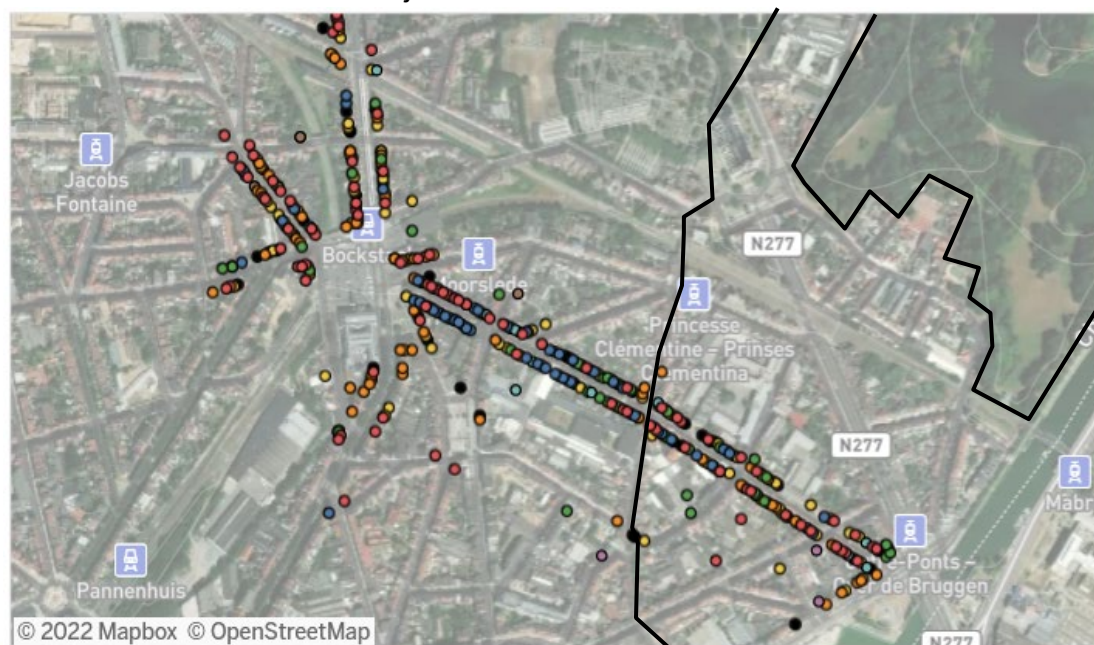
Bron: Bruciel



8-11 De handelswijk Bockstael

- De handelswijk Bockstael telt 434 **winkels**, waarvan 204 in de Maria-Christinastraat. Het is een goed functionerende wijk, met een scala aan lokale en toegankelijke voorzieningen om in de dagelijkse en praktische behoeften van de wijk te voorzien. De handel is ge diversifieerd met een mix van buurtwinkels, zelfstandigen en winkelketens.
- De verschillende soorten en categorieën van winkels worden hieronder opgesomd, telkens vergeleken met het gemiddelde van de 61 handelswijken van het BHG (gegevens hub.brussels, 16/10/2020):
 - een breed scala aan alledaagse producten
 - relatief weinig vrijetijds- en horeca-/amusementsvoorzieningen
 - een beperkte leegstand van 12%

Handelszaken in de handelswijk Bockstael



Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels)

	Bockstael	Gemiddelde BHG
Producten voor dagelijks gebruik	94 (22%)	2,811 (16%)
Persoonsuitrusting en lichaamsverzorging	53 (12%)	2,222 (13%)
Vrijetijdsvoorzieningen	15 (3%)	844 (5%)
Woninginrichting	45 (10%)	1,360 (8%)
Vervoeruitrusting	3 (1%)	253 (1%)
Horeca	79 (18%)	3,678 (21%)
Uitgaansleven en recreatie	9 (2%)	678 (4%)
Diensten van commerciële aard	84 (19%)	3,155 (18%)
Leegstaand winkelpand	52 (12%)	2,490 (14%)

Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels)

8-11 De handelswijk Bockstael

- De **commerciële vastgoedprijzen** in de Bockstaelwijk (2020) laten zien dat:
 - voor huurwoningen de prijzen per m² rond het gewestelijke gemiddelde liggen;
 - de verkoopprijzen ver boven het gemiddelde liggen;
 - de gemiddelde te huur en te koop aangeboden oppervlakten daarentegen ver onder het gemiddelde (een derde tot de helft) liggen. Dit komt door de ouderdom en de typologie van de gebouwen waarin zij zich bevinden.
- Zelfs als de cijfers niet beschikbaar zijn, is er een probleem van **leegstand op de winkelverdiepingen**. De Stad Brussel neemt in dit verband initiatieven ten aanzien van verhuurders. Meer in het algemeen is er een probleem van meervoudige stedenbouwkundige overtredingen.

Vergelijking van de vraagprijzen voor commercieel vastgoed in Bockstael en het BHG (2020)

Bockstael

Commercieel vastgoed

Gevraagde prijzen – Bron: Citydev, 2020

Huur

Gemiddelde prijs: € 1.157

Gemiddelde oppervlakte: 70 m²

Gemiddelde prijs per m²: € 16/ m²

Verkoop

Gemiddelde prijs: € 297.000

Gemiddelde oppervlakte: 57 m²

Gemiddelde prijs per m²: € 5,211/ m²

Gemiddelde BHG

Commercieel vastgoed

Gevraagde prijzen – Bron: Citydev, 2020

Huur

Gemiddelde prijs: € 2.235

Gemiddelde oppervlakte: 131 m²

Gemiddelde prijs per m²: € 17/m²

Verkoop

Gemiddelde prijs: € 491.760

Gemiddelde oppervlakte: 177 m²

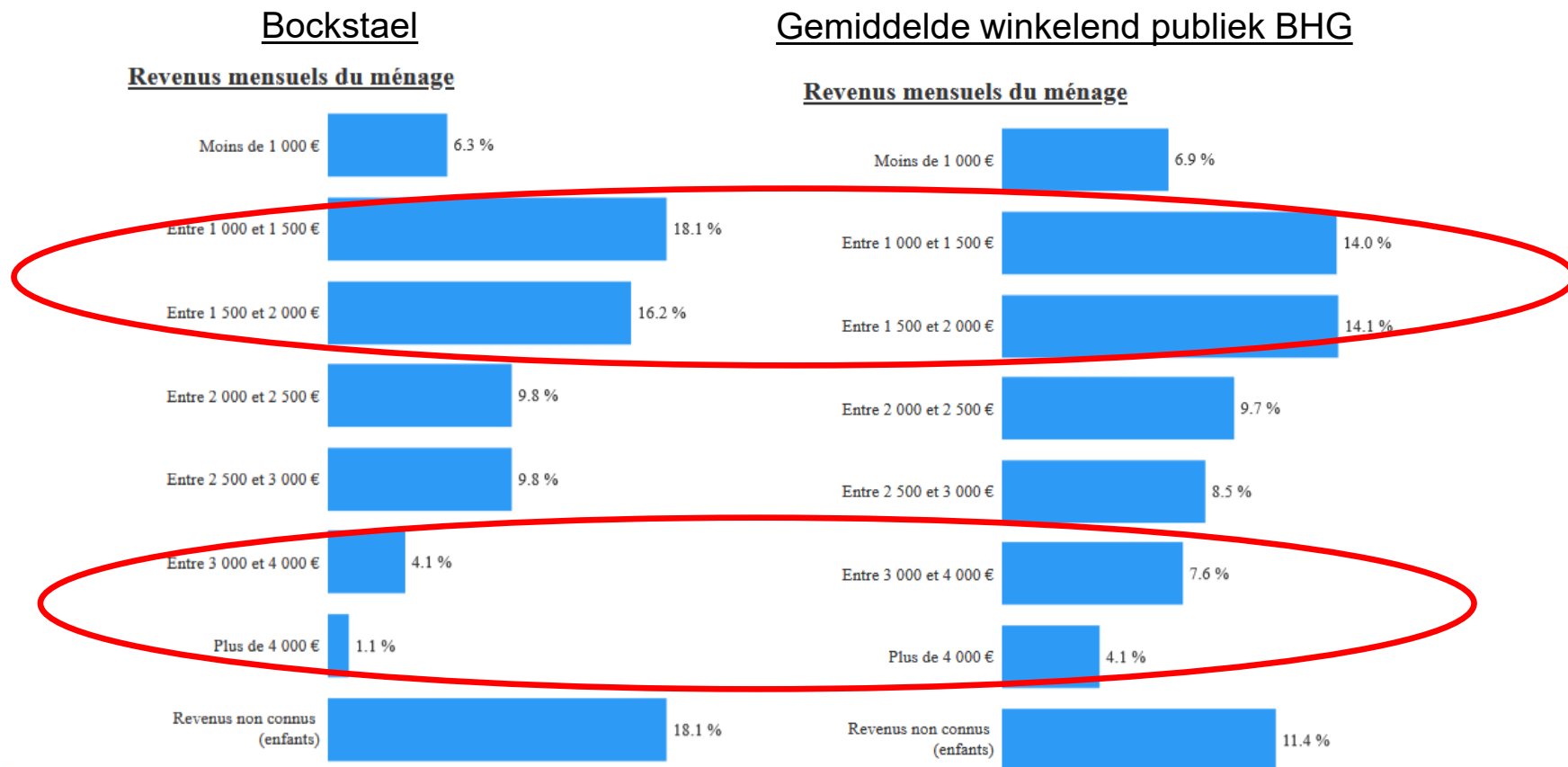
Gemiddelde prijs per m²: € 2,773/m²

Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels)

8-11 De handelswijk Bockstael

Wat het **profiel van de klanten** die de winkels bezoeken betreft, toont de onderstaande grafiek van de maandelijkse gezinsinkomens (enquête hub.brussels, 2/2018) een laag sociaal-economisch profiel, dat het sociaal-economische profiel van de bevolking in de wijk weerspiegelt.

Vergelijking van het maandinkomen van huishoudens in de handelswijk Bockstael met het gemiddelde van het winkelend publiek in het BHG (gegevens hub.brussels, 2/2018)



16.4 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels)

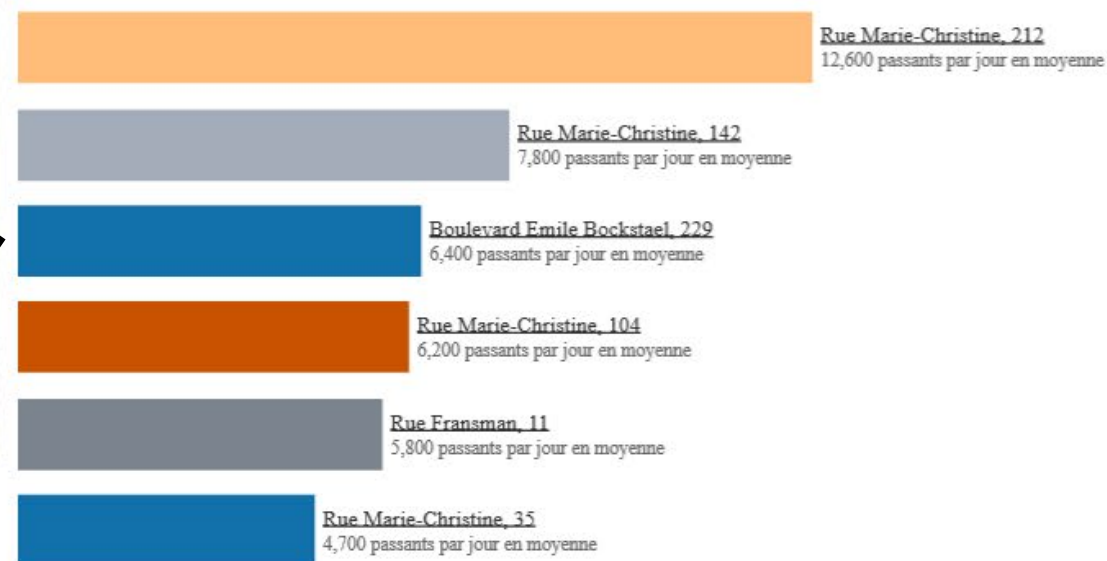
21.6 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

8-11 De handelswijk Bockstael

De **voetgangersstromen** in de Maria-Christinastraat werden op verschillende punten geteld (gegevens hub.brussels, 2019):

- Aan de kant van het Bockstaelplein (aan de Maria-Christinastraat 212): 1.600 passanten per dag. Dit is vergelijkbaar met de Leuvensesteenweg in Sint-Joost.
- In het gedeelte bij het kanaal (aan de Maria-Christinastraat 35): 4.700 passanten/dag d.w.z. 1/3 in vergelijking met Bockstael. Dit is vergelijkbaar met het begin van de Wayezstraat in Anderlecht (waarmee de Maria-Christinastraat kenmerken deelt qua geschiedenis en huidig aanbod).

Gemiddeld aantal passanten per telpunt tussen 10 en 19 uur (gegevens hub.brussels, 2019)



La dernière campagne de comptage dans le quartier **Bockstael** a été réalisée en 2019 pendant 6 jours (entre le 15 June 2019 et le 21 June 2019) sur 6 points de comptage.

Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels)

8-12 Het winkelcentrum Docks Brussel

- Het winkelcentrum Docks, aan de voet van de Van Praetbrug, is in 2016 geopend. 95 winkels zijn er verdeeld over 61.000 m².
- De laatste jaren is er een evolutie naar winkels van een lager gamma en ook naar amusement (Koezio, Lego, bioscoop, ...). Verder is het eveneens een ontmoetingsplaats voor jongeren en gezinnen met kleine kinderen.
- De doelstelling in termen van bezoekers bij de opening (8 miljoen/jaar) werd niet gehaald, hoewel de cijfers stijgen:
 - 2019: 4,9 miljoen
 - 2021: 5,7 miljoen
 - 2022: +/- 7 miljoen (wat overeenkomt met tot 60.000 bezoekers op zaterdag)
- Het centrum trekt vooral bezoekers uit het noorden van Brussel, met een vrij beperkte koopkracht. Het trekt minder Vlaamse bezoekers dan gehoopt. Bijgevolg komt een groter deel van de bezoekers met het openbaar vervoer.
- Het winkelcentrum telt 1.700 betaalde parkeerplaatsen. Bovendien wordt het goed bediend door het stedelijk openbaar vervoer (MIVB) en iets minder door het grootstedelijk openbaar vervoer.
- De op handen zijnde opening van de onderdoorgang aan de kant van de Vilvoordselaan bij het station van Schaarbeek kan het aantal bezoekers dat met de trein komt, doen toenemen, aangezien de afstand tussen het NMBS-station en Docks hierdoor van 1,1 km tot 400 m wordt verkort.

Luchtfoto van het centrum Docks Brussel



© S. SCHMITT - GLOBALVIEW.BE POUR EQUILIS

Docks in zijn context, met links het station van Schaarbeek en op loopafstand van het station



Bron: Google Maps, verwerking perspective.brussels

8-13 Uitdagingen

- De **bescherming van ruimten die bestemd zijn voor productieactiviteiten** (groothandel en logistiek)
- **Lokale economische activiteiten ontwikkelen om in de dagelijkse en de basisbehoeften van de bewoners (voedsel, gezondheid en welzijn, onderwijs, kleding en dagelijkse benodigdheden, post- en bankpunten enz.) te voorzien**
- De ondersteuning van initiatieven **om laaggeschoolden aan werk en opleiding** te helpen, gezien de nabijheid van een gebied met langdurig werkzoekenden
- De aanmoediging van **stedelijke productieactiviteiten ten behoeve van de transitie** (stimulering van innovatie, ondernemerschap in de sectoren van de economische/ecologische transitie, circulaire economie, ambachten, stadslandbouw, stedelijke buurtlogistiek).
- De ondersteuning van **economische en opleidingsinitiatieven** die plaats kunnen vinden in de ruimten voor de productieactiviteiten en die lokale waardeketens impliceren
- Een **valorisatie van de (lege) commerciële cellen**, verdiepingen en het vastgoedpatrimonium van de Maria Christinastraat. Het ontwikkelen van de as van de Maria Christinastraat als een levenscentrum via winkels volgens het principe van een 'walkable' of '15 minuten'-stad.
- Wat is de rol van **MABRU als voedingspool in het noorden?** Wat zijn de mogelijkheden voor **het delen van ruimte (zie GBP)?** Hoe kan deze economische pool worden gekoppeld aan het kanaal en de **economische transitie?** Hoe het beheer van het terrein op duurzame wijze laten evolueren, **o.a. wat het afvalbeheer betreft?**
- De integratie en complementariteit tussen het winkelcentrum **Docks Brussel** en de omliggende wijken
- Het is noodzakelijk **de economische actoren te ontmoeten om met hen te bestuderen hoe zij deel kunnen uitmaken van het SVC.**

9- Mobiliteit en openbare ruimte

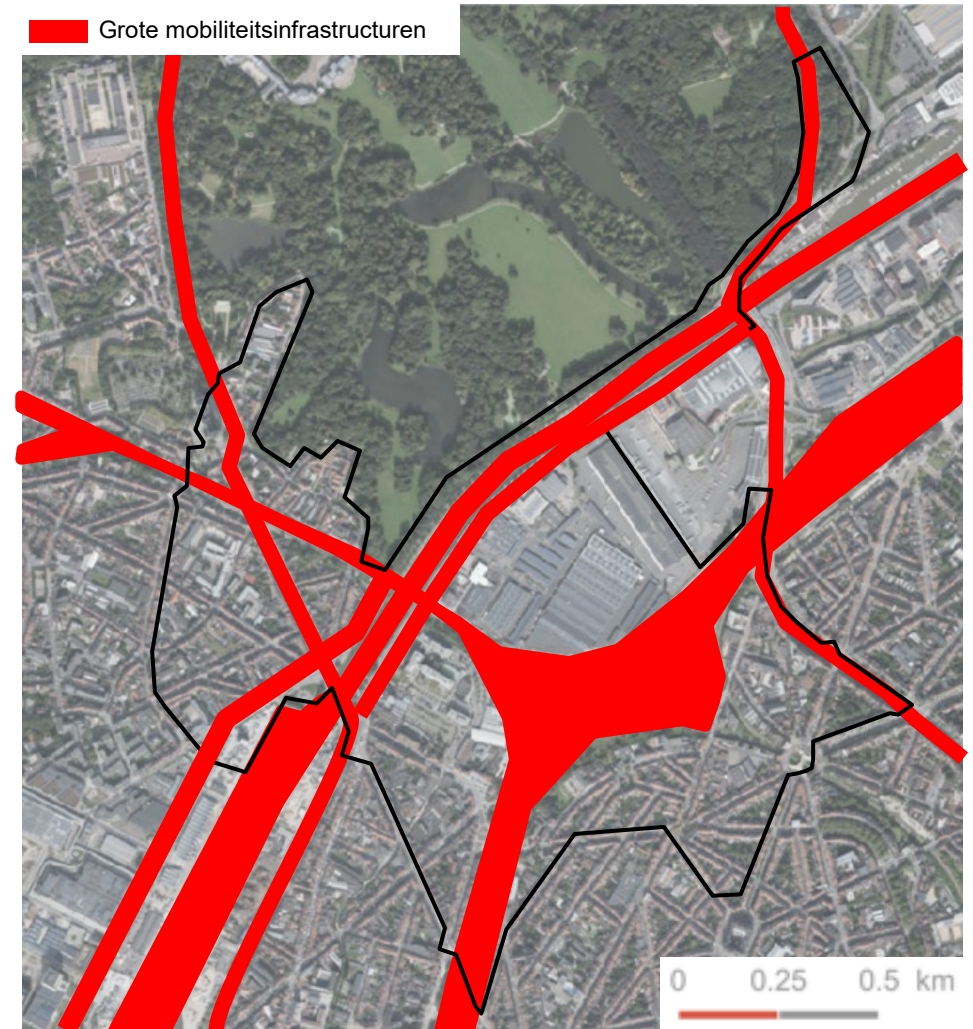
- Mobiliteitsprofiel van de perimeter
- Mobiliteit per modus
- Parkeren
- Mobiliteitsprioriteiten
- Uitdagingen op het vlak van de mobiliteit



9-1 Een perimeter met grote mobiliteitsinfrastructuur

- De perimeter wordt doorkruist door een groot aantal **zware mobiliteitsinfrastructuren**. De taluds van de spoorlijnen, het kanaal en belangrijke verkeersaders zijn stuk voor stuk cruciale mobiliteitsassen voor personen en goederen op grootstedelijke schaal, zonder echter rechtstreeks ten goede te komen aan de SVC-perimeter. Hoewel ze cruciaal zijn voor de economische activiteit in de perimeter, veroorzaken ze veel overlast voor de bewoners: stedelijke breuklijnen, versnippering en lawaai.
- Het **lokale mobiliteitsprofiel** van de perimeter geldt als typisch voor wijken in de eerste kroon:
 - Een aanzienlijke autodruk op de publieke ruimte, hoewel meer dan de helft van de huishoudens geen auto heeft.
 - Wandelen is een zeer belangrijke vervoerswijze voor de inwoners, ook al zijn de straten er niet op ingericht. Bovendien zorgt de infrastructuur voor omwegen, ingewikkelde kruisingen en oncomfortabele doorgangen.
 - Een goede ontsluiting door het stedelijk openbaar vervoer, waardoor de verschillende delen van de stad gemakkelijk bereikbaar zijn.
 - De inwoners gebruiken zeer weinig de fiets voor hun verplaatsingen. Er is een gebrek aan fietsvoorzieningen wat zorgt voor gevaarlijke situaties en de meeste huishoudens hebben geen plek om fietsen te stallen.

Grote mobiliteitsinfrastructuren die de perimeter doorkruisen



Bron: perspective.brussels

9-2 Het lokale mobiliteitsprofiel

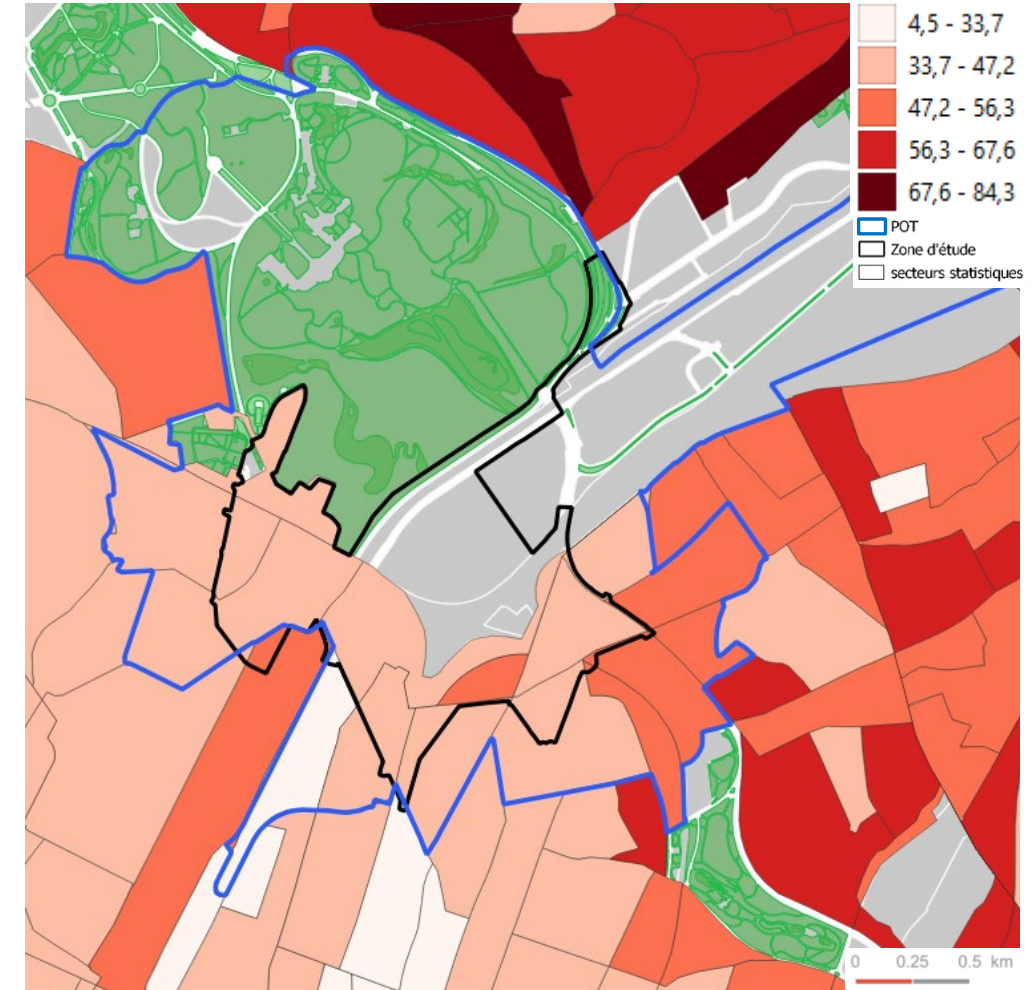
- Aan de hand van de cijfers over het **autobezit van de huishoudens** in het gebied kan het aandeel van de huishoudens met ten minste één auto (privé- of bedrijfswagen) worden berekend. Uit de beschikbare statistieken op het niveau van de statistische sectoren met ten minste 75 huishoudens blijkt dat 55% van de huishoudens in de territoriale observatieperimeter (TOP) niet over een auto beschikt. Bovendien blijkt uit de kaart dat de statistische sectoren met de hoogste autobezitpercentages zich rond de Lambermontlaan bevinden, buiten de perimeter van het SVC.
- **Schoolgerelateerde verplaatsingen**, zowel van leerlingen als van leerkrachten, kunnen worden geraamd op basis van Schoolvervoerplannen (SVP) die elke school kan opstellen om te profiteren van de gewestelijke subsidies, in functie van haar mobiliteitsbeleid.
- In de wijken Oud Laken en Colignon hebben 26 lagere en middelbare scholen (op een totaal van 32 scholen) een SVP ingediend. In afwachting van nieuwe gegevens (2023) zijn de gegevens in onderstaande tabel van 2018.
- De helft van de leerlingen van de scholen in deze wijken gaat te voet naar school, wat veel meer is dan het gewestelijke gemiddelde van 30%.
- Ruim de helft van de leerkrachten komt met het openbaar vervoer en slechts een kwart met de auto, tegenover 43% met het openbaar vervoer en 42% met de auto voor het hele Gewest. Van het openbaar vervoer komt 72% via het stedelijk netwerk van de MIVB en 28% met de trein.

Modal split van leerlingen en docenten in de wijk en in het BHG

	Leerlingen (1.504)		Docenten (1.049)	
	Oud Laken / Colignon	BHG	Oud Laken / Colignon	BHG
Te voet	48%	30%	10%	6%
Fiets	1%	3%	5%	5%
OV	37%	36%	53%	43%
Auto	13%	30%	26%	42%

Bron: gegevens BM op basis van de SVP's

Aandeel huishoudens met één of meer auto's
(statistische sectoren met ten minste 75 huishoudens)

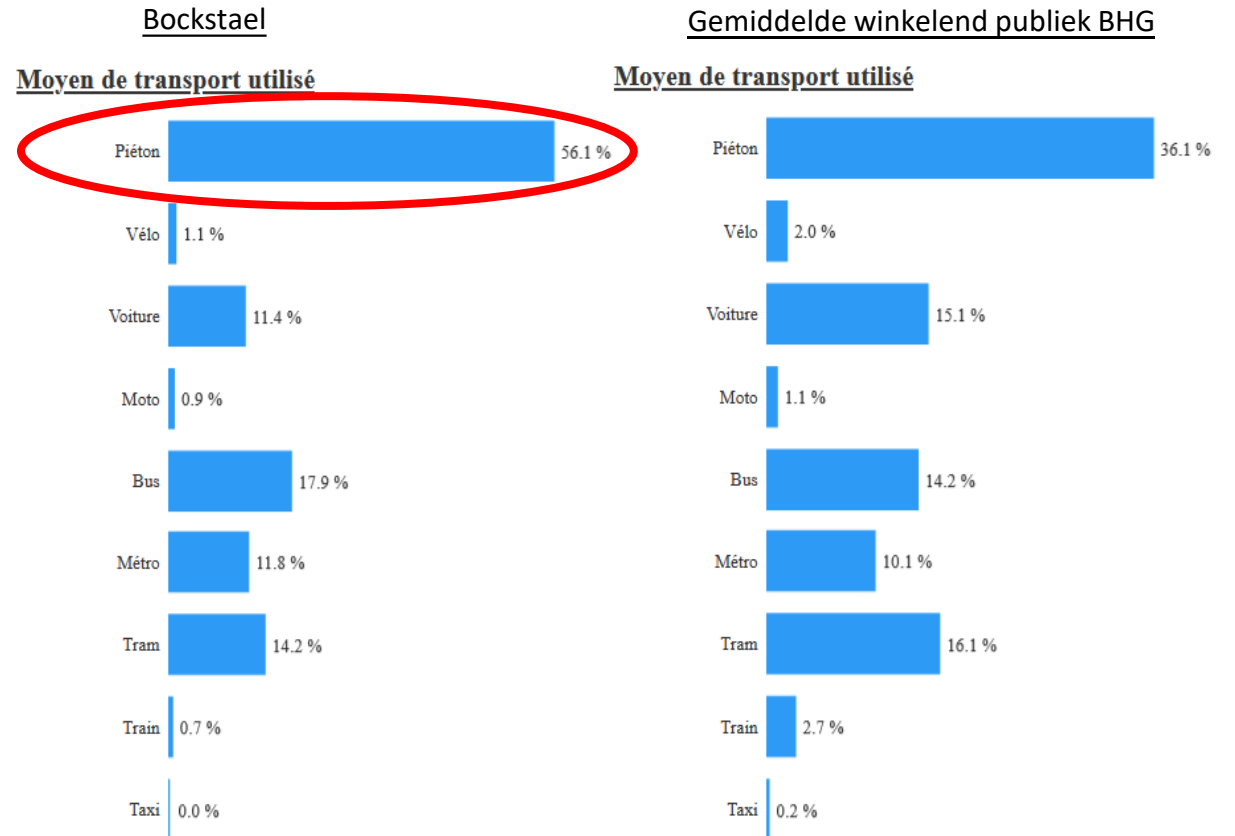


Bron: BISA-berekeningen op basis van Statbel (DIV, RN, BelcoTax), 2019

9-2 Het lokale mobiliteitsprofiel

- De mobiliteit in relatie met de handelswijk Bockstael, en dus met de as van de Maria-Christinastraat, bevestigt het belang van het aandeel klanten dat te voet komt: 56% van het winkelend publiek begeeft zich te voet naar de winkels (gegevens van 2018), tegenover slechts 36% gemiddeld voor alle winkelgebieden in het Gewest.

Profiel van de personen die de handelswijk Bockstael bezoeken



0.0 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

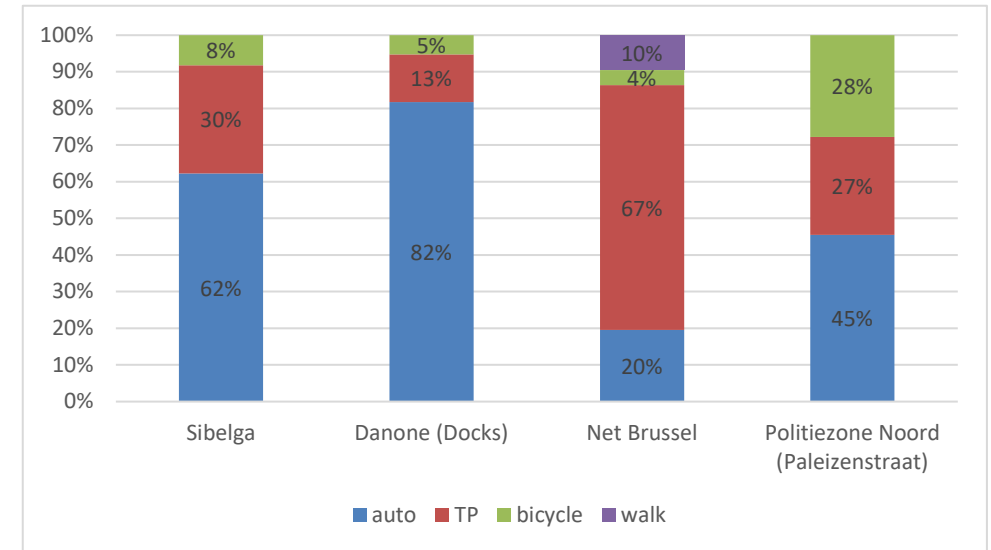
8.5 % des personnes n'ont pas répondu à cette question (refus de répondre ou questionnaire interrompus prématurément).

Bron: www.analytics.brussels (hub.brussels), gegevens enquête februari 2018

9-2 Het lokale mobiliteitsprofiel

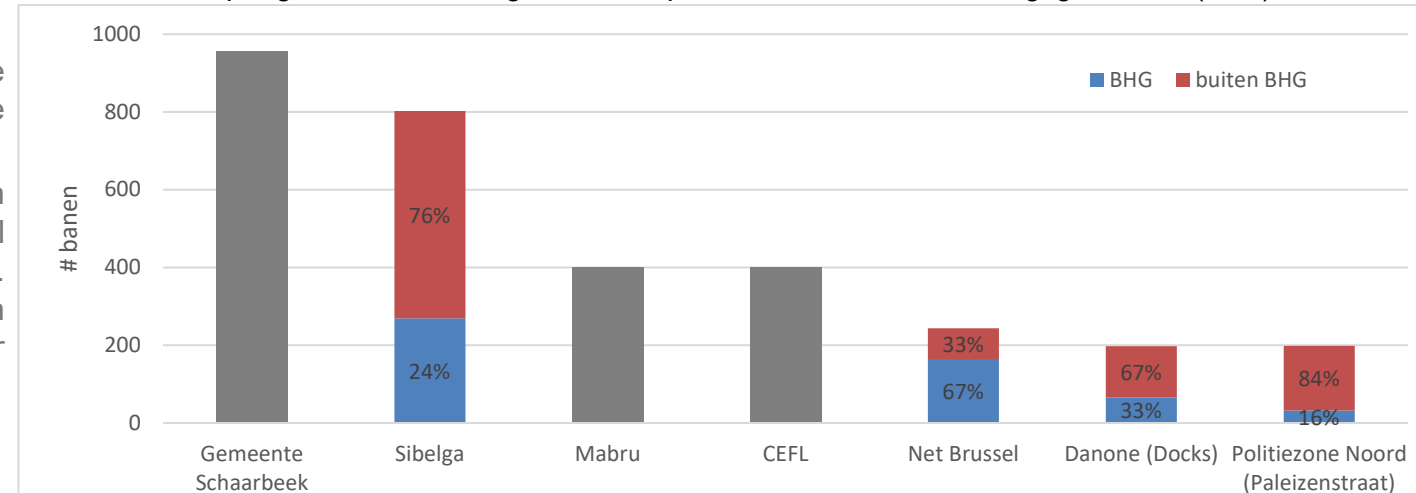
- De Bedrijfsvervoerplannen (BVP), die verplicht zijn voor bedrijven met meer dan 100 arbeidsplaatsen, maken het mogelijk het **aantal verplaatsingen gelinkt aan grote werkgevers** binnen de perimeter te schatten (zie hoofdstuk Economie).
- Er zijn betrouwbare cijfers beschikbaar voor 4 grote werkgevers binnen de perimeter (het BVP van de gemeente Schaarbeek laat niet toe een mobiliteitsprofiel op te stellen).
- Uit de resultaten blijkt dat werknemers van (semi-)particuliere bedrijven vaker met de auto komen, wat waarschijnlijk verband houdt met het systeem van bedrijfswagens en het feit dat meer werknemers buiten het Gewest wonen. Anderzijds komt 2/3 van de werknemers van Net Brussel met het openbaar vervoer, d.w.z. evenveel als de werknemers die in het BHG wonen. Een ander opmerkelijk cijfer is dat, ook al woont een grote meerderheid van de 84% van de werknemers van de politiezone Noord in de Paleizenstraat buiten het Gewest, 28% met de fiets naar het werk komt.
- Voor twee belangrijke generatoren van verplaatsingen in verband met de perimeter zijn geen cijfers over de modal split van werknemers beschikbaar.
 - Mabru/ECFG (800 banen), dat een cruciale rol speelt bij de bevoorrading van de stad, is goed voor 4.000 inkomende/uitgaande voertuigen per week (60% bestelwagens en 40% vrachtwagens).
 - Docks Brussel (met een parking van 1.700 plaatsen): er zijn geen cijfers beschikbaar waarmee een raming van het mobiliteitsprofiel gemaakt kan worden (noch van klanten, noch van goederen). Volgens de informatie van hub.brussels is het cliënteel lokaler dan aanvankelijk geraamd en komt het dan ook vaker met het openbaar vervoer.

Aantal banen bij de werkgevers in/aan de rand van de perimeter



Bron: BVP, Leefmilieu Brussel

Aantal banen per grote onderneming binnen de perimeter, met tewerkstellingsgraad van (niet-)Brusselaars



Bron: BVP, Leefmilieu Brussel + Overzicht van de productieactiviteiten, 4/2018

9-3 Voetgangers eerst

- De multimodale wegenspecialisatie (MWS) van Good Move classificeert straten volgens hun rol (gewestelijk, supralokaal, lokaal) in elke modus: plus, comfort en wijk.
- De belangrijkste straten (PLUS) voor voetgangers zijn:
 - De winkelstraat Maria-Christina, met een uitbreiding naar de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken
 - De De Troozbrug
 - Enkele straten rond Berenkuil (Prinses Elisabeth, Van Oost, Quinaux en een deel van de Navezstraat)
- Zoals gezegd heeft het gebied een profiel met veel voetgangers. De inrichting van de openbare ruimte ondersteunt deze realiteit echter niet, waardoor het te voet gaan weinig kwalitatief en op sommige plaatsen zelfs gevaarlijk is. De kaart van de ongevalgevoelige zones (ZACA) en gevaarlijke oversteekplaatsen toont met name een probleem op het De Troozkruispunt en, meer lokaal, in de Paviljoenstraat. De Van Praetbrug maakt weliswaar deel uit van de Groene Wandeling, maar heeft evenmin specifieke voetgangersvoorzieningen.
- Zoals uit het schema op de volgende bladzijde blijkt, is de perimeter zeer versnipperd voor voor actieve vervoerswijzen, met veel stedelijke breuklijnen, obstakels en geïsoleerde en/of niet-geanimeerde gebieden, :
 - Lineaire infrastructuur (spoorlijnen, kanaal, grote wegen)
 - Ontoegankelijke en/of onoverbrugbare grote gebieden (Koninklijk Domein, ondernemingsgebieden Mabru en Sibelga)

ZACA en oversteekplaatsen die beveiligd moeten worden



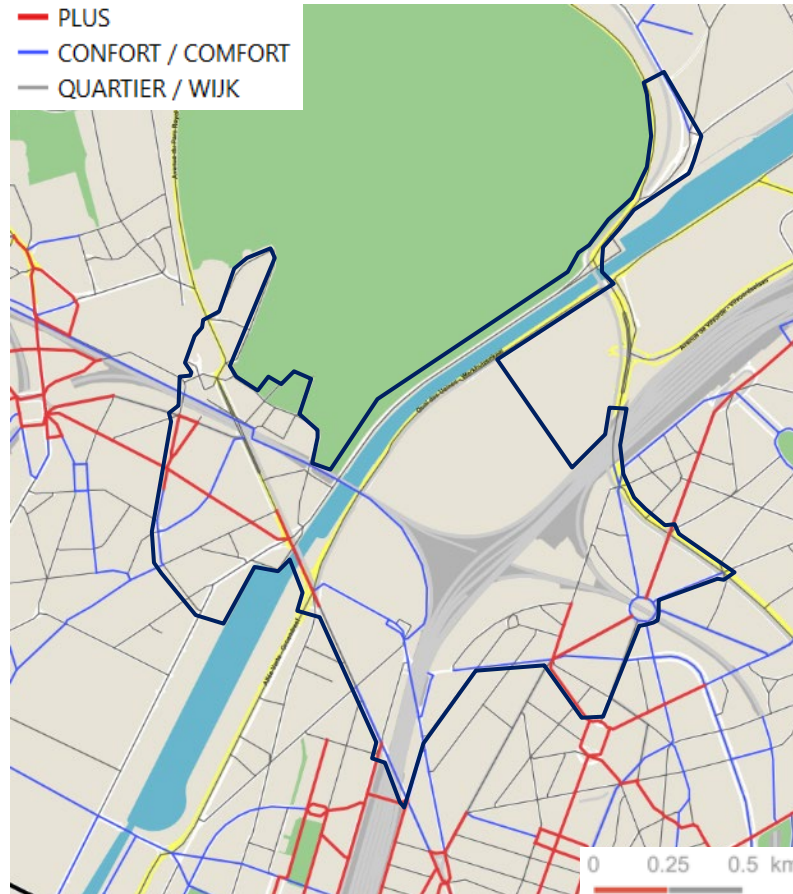
Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

9-3 Voetgangers eerst

➤ De onderstaande kaarten tonen:

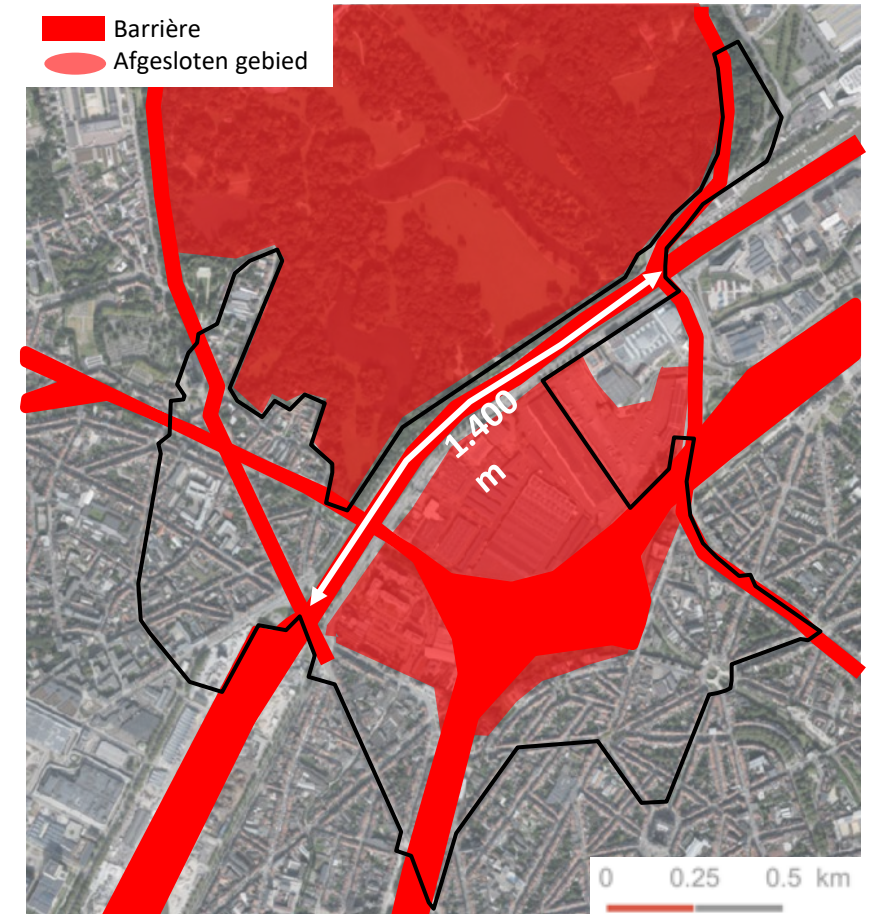
- Links: multimodale wegenspecialisatie (Good Move) voor stappers
- Rechts: niet-toegankelijke gebieden en stedelijke barrières door infrastructuur. Hierbij dient met name gewezen op het Koninklijk Domein en het Mabru-gebied, met het kanaal en zijn kades als een lange geïsoleerde corridor tussen beide.

Netwerk 'Stappen' volgens wegenspecialisatie (Good Move)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Stedelijke barrières en ontoegankelijke gebieden

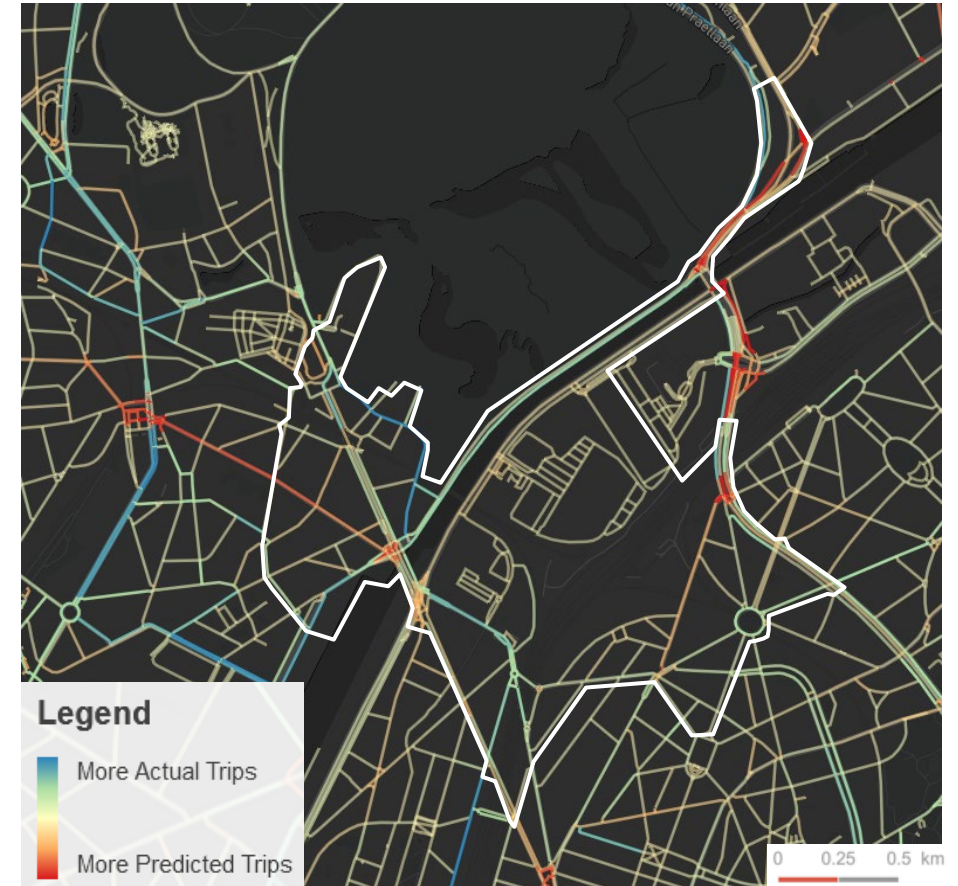


Bron: perspective.brussels

9-4 Passerende fietsers

- **Op gewestelijk niveau** loopt de Kanaalas door de perimeter, één van de populairste routes voor fietsers. Uit de resultaten van de fietsenteller op de Vilvoordsesteenweg ter hoogte van de Van Praetbrug blijkt het volgende:
 - Het gaat om het 3^e drukste punt in het Gewest (na de Wetstraat en de Vlaamsepoort).
 - In oktober 2022 werden 107.000 passerende fietsers geteld, d.w.z. meer dan 3.000 passages per werkdag.
- Op gewestelijk niveau zijn voorts nog verschillende ambitieuze infrastructuurprojecten in voorbereiding, waaronder Lijn 28 en de fietspassages onder de bruggen langs het Kanaal (zie hoofdstuk Projecten).
- **Op lokaal niveau** zorgt de aanwezigheid van een groot aantal kunstwerken (tunnels, bruggen, kanalen) net als bij de voetgangers voor een groot aantal obstakels:
 - Het profiel van verschillende grote wegen bevat geen specifieke inrichtingen voor fietsers, hoewel de snelheid van auto's dit noodzakelijk maakt en de ruime wegbreedte de mogelijkheden hiertoe biedt.
 - Verscheidene kruisingen en kruispunten zijn slecht ontwikkeld en daardoor gevaarlijk voor de actieve vervoerswijzen, met als flagrantste voorbeeld het De Troozkruispunt.
 - Hoewel de winkelstraat Maria-Christina deel uitmaakt van het GFR-netwerk, blijkt uit de kaart hiernaast dat fietsers deze straat mijden, vanwege de autodruk, de onveiligheid op de weg en het gebrek aan ruimte om te fietsen.

Brussels Cycling Potential: vergelijking tussen voorspeld en werkelijk aantal verplaatsingen (op basis van gegevens van 2015 - 3/2021)



Bron: https://manuelclaeysbouuaert.be/bikedataproject_centrality_webmap/, (opgevraagd 28/11/2022)

9-4 Passerende fietsers

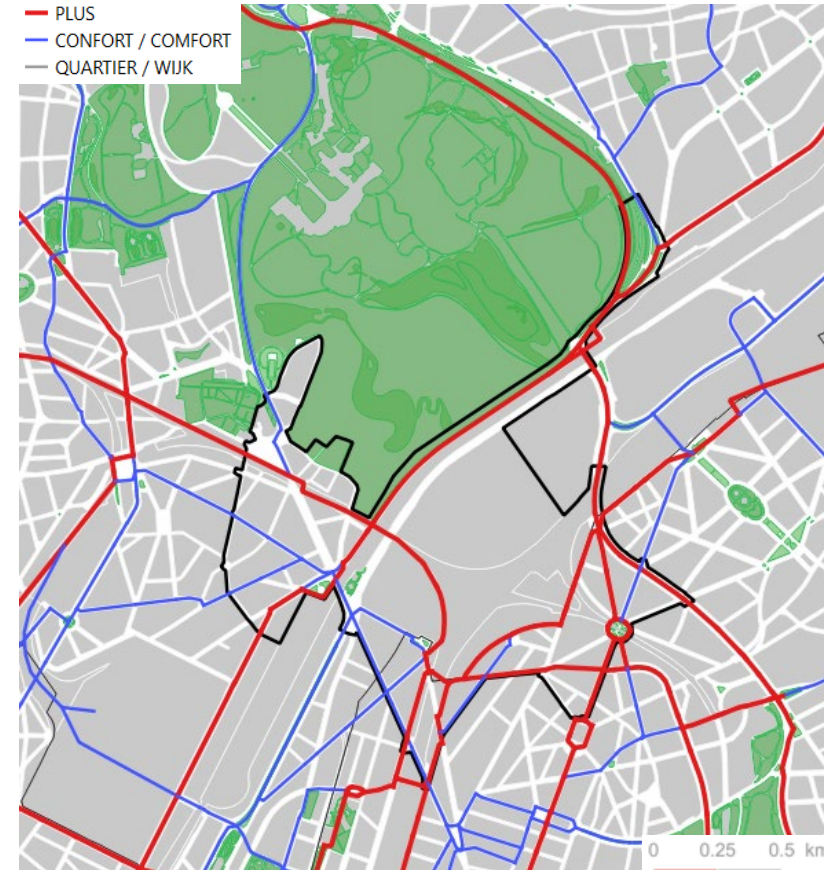
- De onderstaande kaarten tonen:
 - Links: de huidige netwerken (FietsGEN, GFR en netwerk van knooppunten)
 - In het midden: de multimodale wegenspecialisatie (Good Move) voor fietsen, die grotendeels gebaseerd is op de bestaande en toekomstige netwerken
 - Rechts: de mate van voltooiing van de netwerken, met belangrijke projecten in voorbereiding of nog te plannen binnen de perimeter

Bestaande fietsnetwerken (GFR, GEN, hubs)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Netwerk 'Fietsen' volgens wegenspecialisatie (Good Move)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Fietsnetwerken: realisatiegraad



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

9-5 Openbaar vervoer in het meervoud

- Het gebied van SVC 8 wordt over het algemeen goed bediend door het openbaar vervoer, zowel op stedelijk als grootstedelijk vlak
- Verschillende tramlijnen lopen door het gebied: 2 structurerende lijnen (lijn 3 Heizel - stadscentrum en lijn 7 Heizel - middenring Oost) en 4 andere (55, 62, 92, 93)
- Meerdere buslijnen, zowel van de MIVB als van De Lijn, doorkruisen de perimeter
- Twee treinstations van de NMBS bevinden zich in de buurt van de perimeter:
 - Bockstael (op de lijnen S3, S4 en S10)
 - Schaarbeek (lijnen S1, S2, S6 en IC)
- Bovendien worden voor beide stations projecten ter verbetering van het onthaal van de klanten voorbereid.
- Twee belangrijke uitbreidingen van het openbaarvervoeraanbod in en rond het gebied zijn in voorbereiding (zie hoofdstuk Projecten):
 - Tramlijn 10: Noordstation - Neder-Over-Heembeek (met een reorganisatie van de lijnen en haltes aan de Van Praetbrug)
 - Op langere termijn de nieuwe Metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet

S-treinnetwerk Brussel in het gebied



Bron: belgiantrain.be

Stedelijk openbaarvervoernetwerk in het gebied



Bron: mivb.brussels

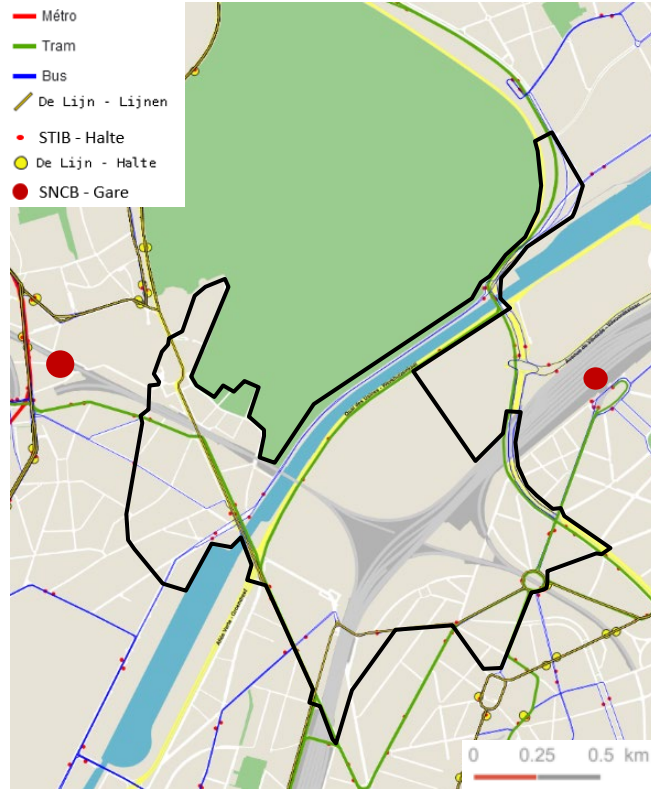
Bron: planbusstib.be (editie 5/2022)

9-5 Openbaar vervoer in het meervoud

➤ De onderstaande kaarten tonen:

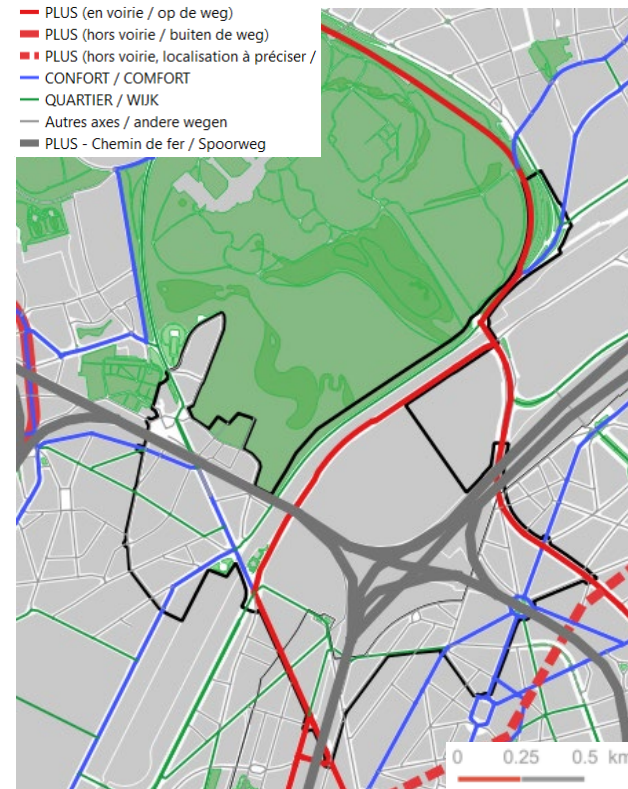
- Links: de huidige netwerken en haltes
- In het midden: de multimodale wegenspecialisatie (Good Move) voor het openbaar vervoer
- Rechts: de score van de huidige openbaarvervoersassen in verhouding tot hun functie in het netwerk. De enige grote herontwikkeling zal plaatsvinden bij het Van Praetkruispunt, waarvoor een project wordt voorbereid. Verschillende delen van de tramlijnen moeten worden aangepast om de prestaties te verbeteren.

Bestaande openbaarvervoernetwerken



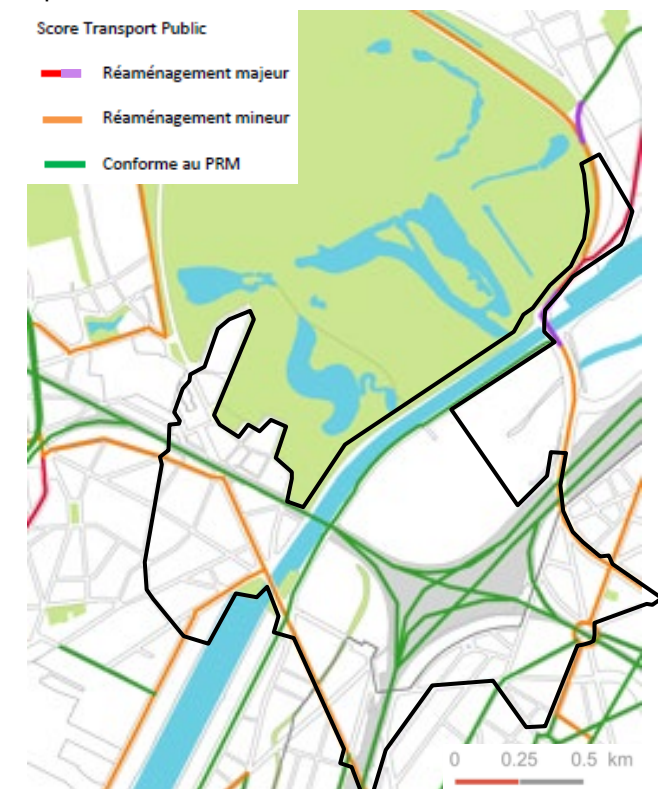
Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Openbaarvervoernetwerken volgens de wegenspecialisatie (Good Move)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Openbaarvervoerscore van de assen van het BHG

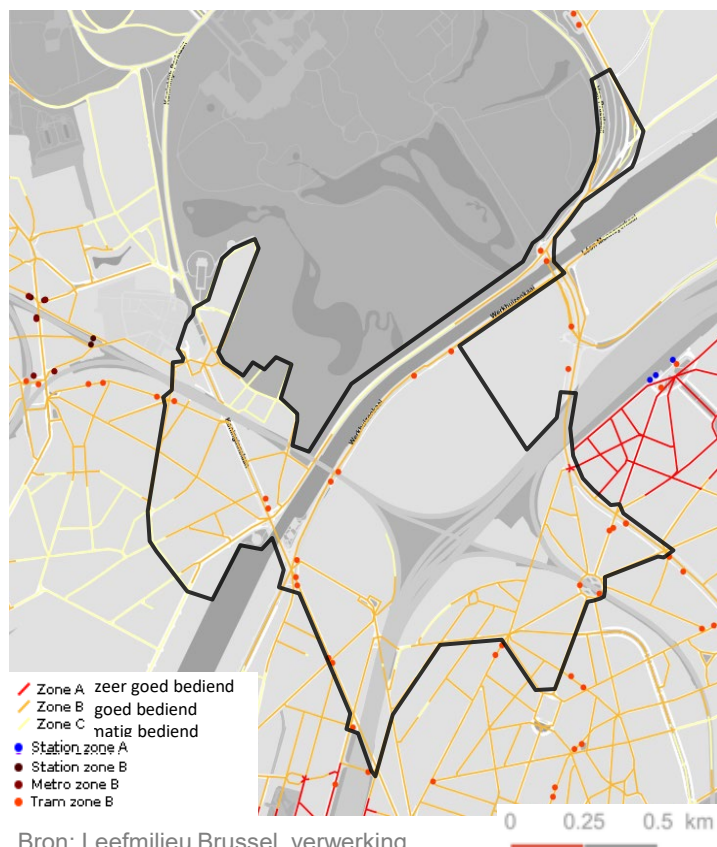


Bron: Brussel Mobiliteit

9-5 Openbaar vervoer in het meervoud

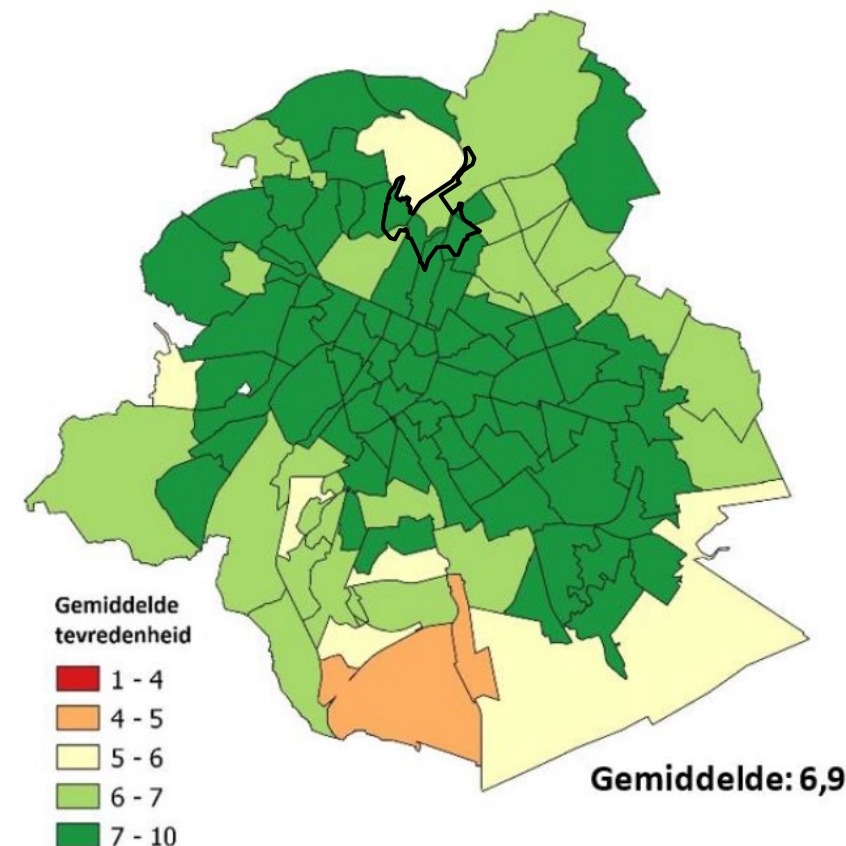
- De **bereikbaarheid** van de verschillende delen van de perimeter met het openbaar vervoer is goed volgens de kaart uit de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) die gebruikt wordt om het aantal parkeerplaatsen in de bouwvergunningen te bepalen. Alleen het gedeelte van Oud Laken ten noorden van de Koninginnelaan wordt matig bediend, omwille van de slechte oversteekbaarheid van deze verkeersader.
- Uit de Mobiliteitsbarometer van 2021 (zie hoofdstuk Leefomgeving voor meer informatie) blijkt dat de inwoners tevreden zijn over het openbaarvervoeraanbod in de perimeter.

Toegankelijkheid met het openbaar vervoer volgens de criteria van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening



Bron: Leefmilieu Brussel, verwerking perspective.brussels

Tevredenheid van de bewoners over het openbaarvervoeraanbod per wijk



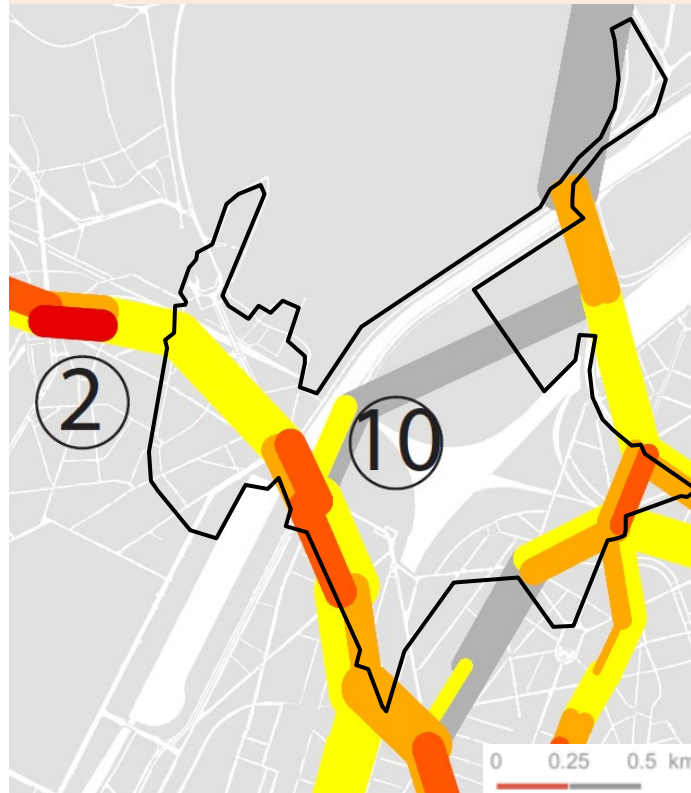
Bron: Mobiliteitsbarometer 2021, BM, verwerking perspective.brussels

9-5 Openbaar vervoer in het meervoud

- De MIVB heeft de gemiddelde snelheid tussen elke halte op haar tram- en busnet berekend (gegevens van 2019):
 - Tram: het stuk ter hoogte van de De Troozbrug is het 10^e langzaamste stuk in het Gewest. Het moet nog blijken of de recente inrichtingen op de rechteroever van de brug de situatie hebben verbeterd.
 - Bus: de De Troozbrug, meer bepaald de Claessensstraat in de richting van de Havenlaan, is het 3^e zwarte punt van het Gewest. Een project voor de herinrichting van de Havenlaan en de Claessensstraat is in voorbereiding.

Zwarte punten

10^e langzaamste tussen haltes: Over de Bruggen - De Trooz



Bron: MIVB, 2019 (gegevens van 11/3/19 tot 5/4/19, week)

Zwarte punten BUS

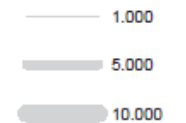
3^e langzaamste tussen haltes: Claessens - Over de Bruggen



Bron: MIVB, 2019 (gegevens van 11/3/19 tot 5/4/19, week)

Légende - Legende

Nombre de passages



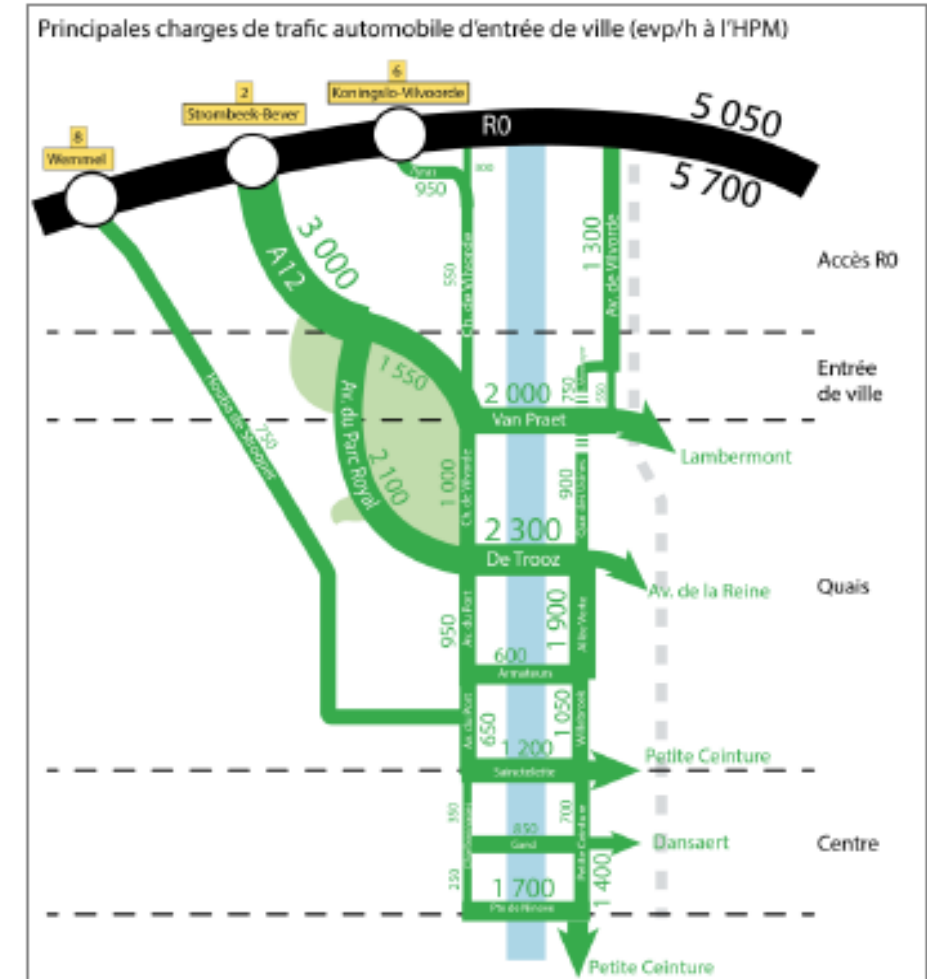
Vitesse



9-6 Het wegverkeer dat passeert

- **Op grootstedelijk niveau** kruisen verschillende toegangswegen de perimeter. Vanaf de A12 en de Ring zijn zowel de Van Praetlaan als de Koninginnelaan belangrijke toegangswegen.
- Volgens de ramingen van Brussel Mobiliteit op basis van Floating Mobile Data (FMD; op basis GSM-signalen) voor 2021 is het transitverkeer in de perimeter van SVC 8 dan ook hoog: 70% inkomende/uitgaande verplaatsingen versus 30% interne verplaatsingen (alle vervoerswijzen samen).
- Afgezien van de spitsperiodes verloopt het verkeer op deze wegen vrij vlot. De knooppunten Van Praet en De Trooz daarentegen zijn tijdens de spitsuren sterk overbelast.
- Zoals uit het schema hiernaast blijkt, wordt de as Koninklijk Parklaan / Koninginnelaan in de ochtendspits meer gebruikt dan de Van Praetlaan, ook al beschikt deze laatste over 3 rijstroken bij het binnenkomen tegenover 2 rijstroken voor de Koninginnelaan. Daardoor is het kruispunt De Trooz drukker dan het kruispunt Van Praet.
- Op basis van een studie uit 2020 over de toepassing van de multimodale specialisatie van de wegen in het noorden van Brussel heeft Brussel Mobiliteit voorgesteld de capaciteit van deze stadstoegangen als volgt te verminderen:
 - Koninklijk Parklaan / Koninginnelaan: 2 inkomende stroken + 1 uitgaande strook
 - Van Praetlaan: 1 inkomende strook + 1 uitgaande stroken
- In het lopende project voor de herinrichting van de Van Praetlaan wordt dit voorstel in vraag gesteld (zie hoofdstuk Projecten). Voor de as Koninklijk Park/Koningin zijn er momenteel geen projecten gepland.
- Gezien de ligging van bedrijven als MABRU en ECFG langs het kanaal geldt de perimeter als een strategische locatie voor de bevoorrading van de stad. Meer in het algemeen zijn de kanaalroute en de toegang tot de stad vanaf de A12 belangrijk voor het **vrachtwagen**netwerk in het noorden van het BHG. Meer lokale logistieke uitdagingen zijn de leveringen aan de winkelstraat Maria-Christina en het winkelcentrum Docks.

Hoofdbelasting van het autoverkeer bij de ingang van de stad (teu/uur bij MPH). Bron: Musti



Bron: studie implementatie MWS in het noorden van Brussel, BM, 2020 (gegevens 2019).

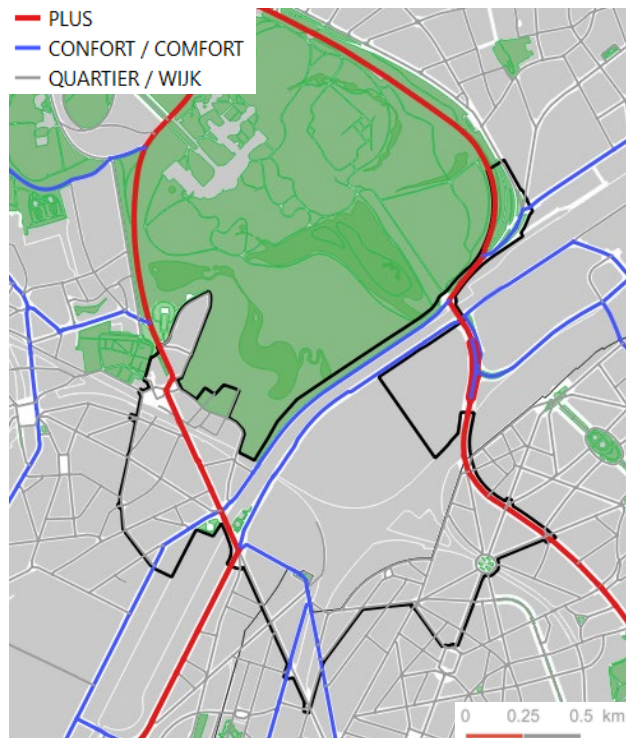
9-6 Het wegverkeer dat passeert

➤ De onderstaande kaarten tonen:

- Links: het Autonetwerk in de MWS (Good Move), met de twee assen Koninklijk Park/Koningin en Van Praet op PLUS-niveau voor de verplaatsingen op grootstedelijke schaal. De assen langs het kanaal, Vilvoordsesteenweg en Werkhuizenkaai hebben een COMFORT-status, om de ontsluiting van de economische polen te waarborgen.
- In het midden: het vrachtwagenetwerk in de MWS (Good Move). De voorkeur gaat uit naar de Van Praetas, met name om de Koninginnelaan te vermijden, met zijn onderdoorgang die de hoogte beperkt en met een dicht stedelijk weefsel in de omgeving.

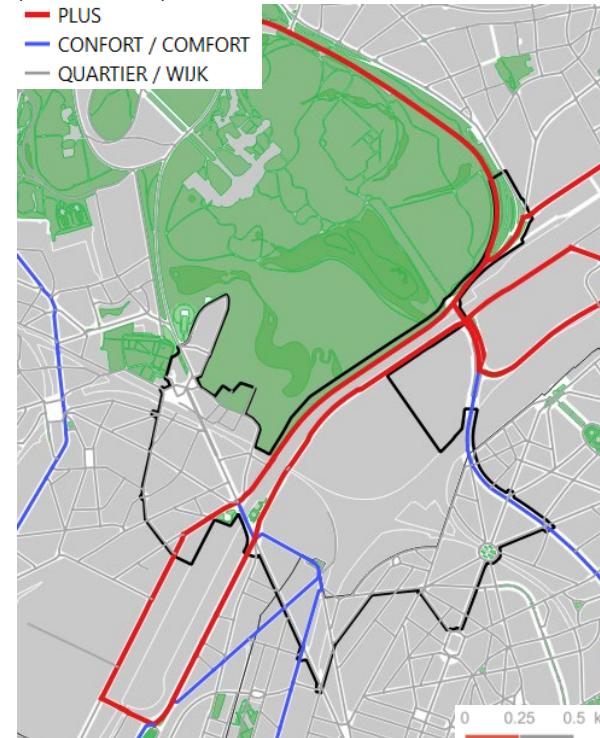
- Rechts: de huidige conformiteit van de assen met de ambities. Een groot deel van de structurerende assen voldoet niet aan de beginselen, ook al biedt hun breedte de mogelijkheid tot transformatie om de verschillende uitdagingen aan te gaan.

Autonetwerk volgens wegenspecialisatie (Good Move)



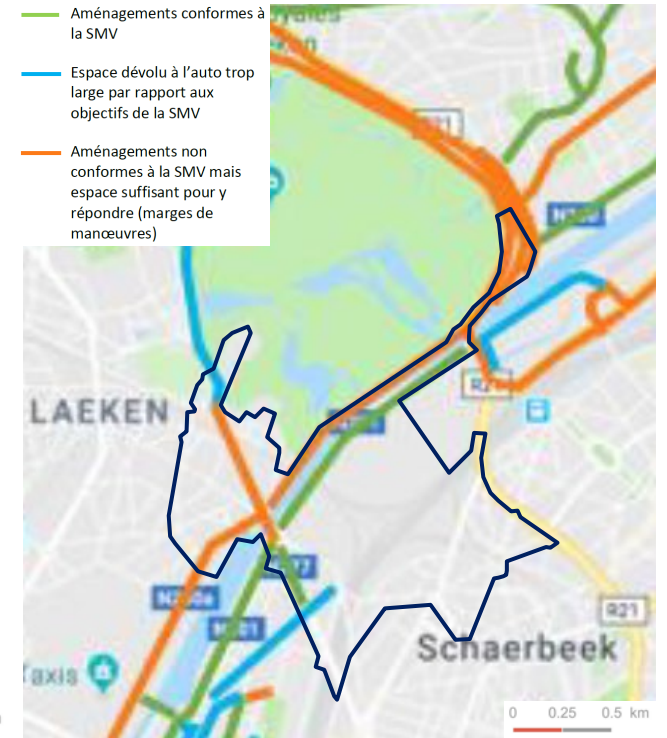
Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Vrachtwagenetwerk volgens wegenspecialisatie (Good Move)



Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

Overeenstemming van inrichtingen en bouwprofielen van de assen met de wensen van de MWS



Bron: studie implementatie MWS in het noorden van Brussel, BM, 2020

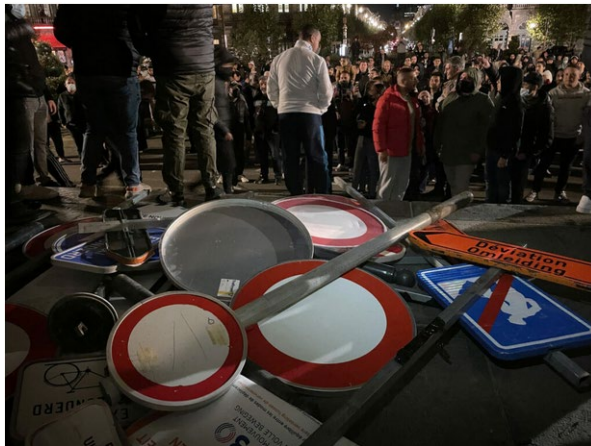
9-6 Het wegverkeer dat passeert

- **Op lokaal niveau** werkt Schaarbeek aan het verkeersluwer maken van de wijk Colignon-Josaphat om doorgaand verkeer te vermijden. Zoals voorzien door Good Move heeft het een Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) uitgewerkt om dit te realiseren.
- Het LMC is verdeeld in 3 subwijken. Twee van de drie zijn al uitgevoerd. Het derde, Berenkuil, bevindt zich gedeeltelijk in de perimeter van het SVC. Bovendien vallen alle voorgestelde maatregelen in deze deelwijk, waaronder eenrichtingsstraten, de aanleg van lussen en autoknippen, binnen de perimeter.
- Na hevige protesten in oktober 2022 werd de uitvoering van dit plan om de wijk verkeersluwer te maken, evenwel on hold geplaatst. En het is onzeker of de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd.
- Aan de westzijde van de perimeter zijn momenteel geen specifieke maatregelen in voorbereiding om het doorgaand verkeer in Oud Laken te ontmoedigen.

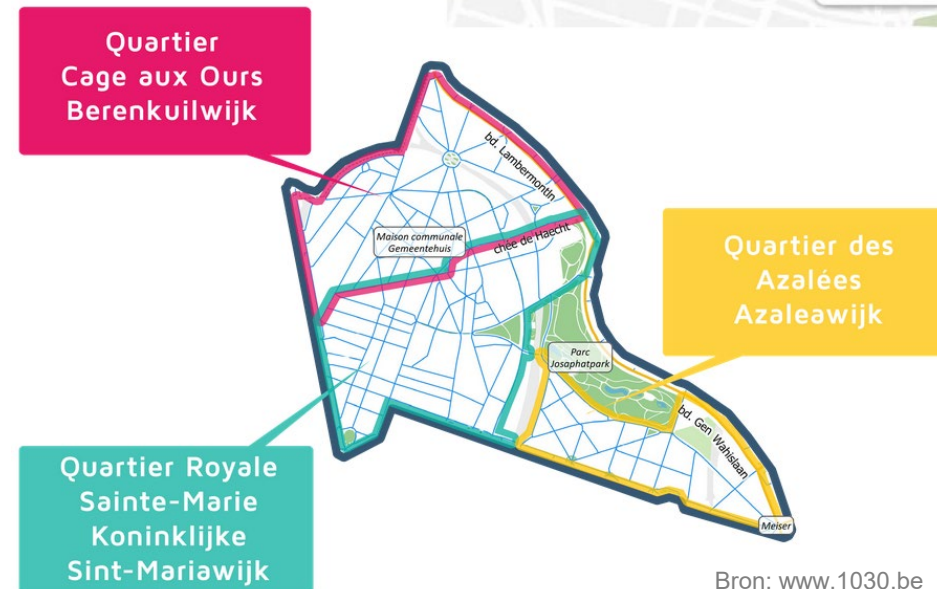
Schema van het Lokaal Mobiliteitscontract Colignon-Josaphat



Demonstratie tegen de uitvoering van de LMC-maatregelen (24/10/2022)



Credit: Belga/Nils Quintelier

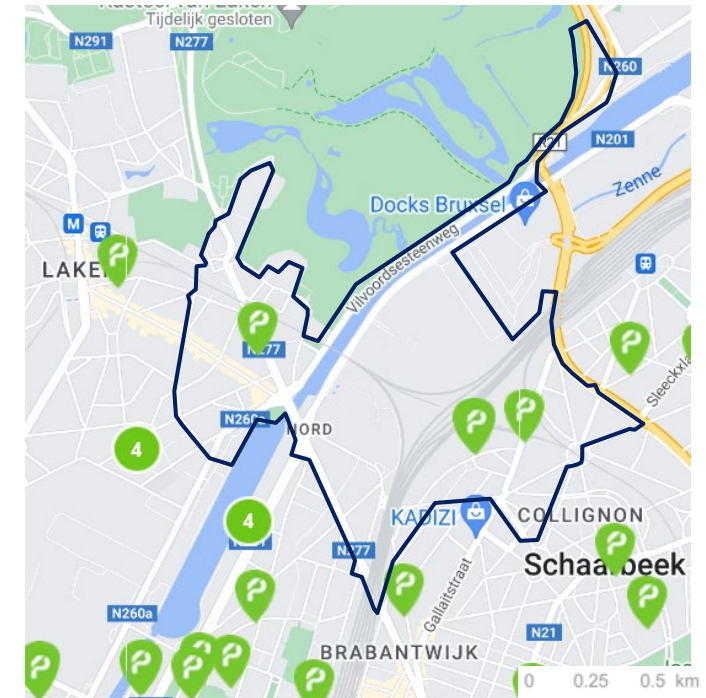


Bron: www.1030.be

9-7 Ingenomen parkeerplaatsen

- Het **parkeren op straat** tussen 5.00 en 7.00 uur (zie kaart op de volgende bladzijde) geeft een indicatie van de parkeerdruk op straat gedurende de nacht. Voor de perimeter van het SVC bedraagt de bezettingsgraad 91%, wat ruim boven de drempel van 85% ligt vanaf welke de parkeeromstandigheden beginnen te verslechteren (langere tijd om een plaats te vinden met merkbare gevolgen voor de verkeerssituatie in de wijk).
- Met een bezettingsgraad van 80% is het overdag iets minder druk. Dit betekent dat de druk voornamelijk komt van de auto's van de omwonenden. Zoals gezegd heeft 45% van de huishoudens in de perimeter van de TOP ten minste één auto.
- De TOP omvat 7.500 parkeerplaatsen op straat (exclusief garageplaatsen en gereserveerde plaatsen) voor in totaal 9.600 huishoudens. Dit betekent dat het aanbod van parkeerplaatsen op straat overeenkomt met 77% van de vraag van omwonenden, zonder rekening te houden met parkeerplaatsen buiten de openbare weg.
- De druk op het parkeren is voelbaar in verschillende delen van de perimeter. Dubbel parkeren en leveringen op de weg zijn terugkerende problemen in de winkelstraat Maria-Christina.
- Het aanbod **van parkeergelegenheid buiten de openbare weg** (zie ook de kaart op de volgende bladzijde) is beperkt in de bewoonde gebieden van de perimeter. De grote hoeveelheden parkeerplaatsen buiten de openbare weg bevinden zich in de economische gebieden Sibelga, Mabru en Docks. Dit laatste winkelcentrum beschikt over een parking met 1.700 betalende plaatsen voor haar klanten.
- Op de grenzen tussen bewoonde wijk en economisch gebied, zoals Sibelga (628 parkeerplaatsen), zouden parkeerplaatsen gedeeld gebruikt kunnen worden. Een gedetailleerde verkenning zou het werkelijke potentieel kunnen duidelijk maken (met name op basis van de behoeften, de BWLKE-regelgeving en de termijnen voor milieuvergunningen).
- Hoewel het aantal plaatsen per locatie van BePark (een exploitant die de verhuur van parkeerplaatsen buiten de openbare weg mogelijk maakt) niet beschikbaar is, lijkt het aanbod binnen de perimeter beperkt.

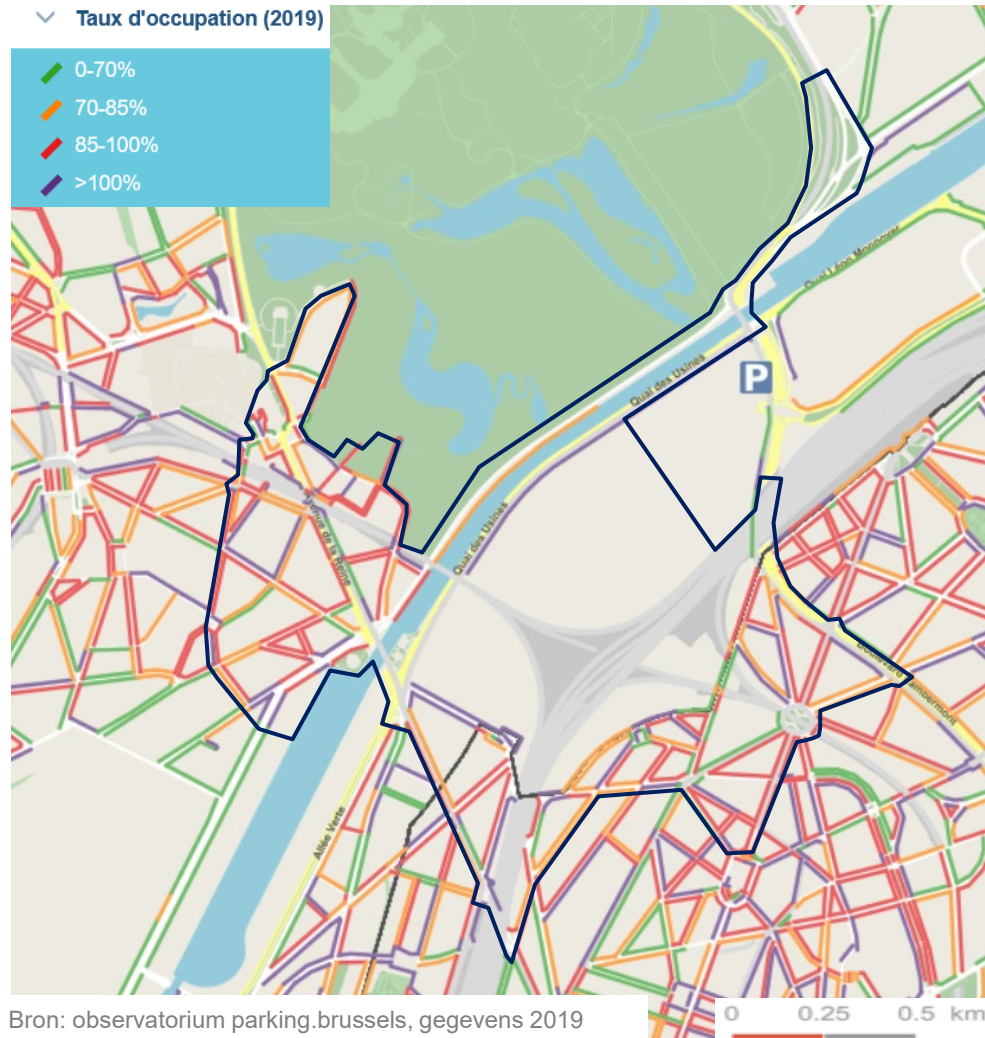
BePark-aanbod in de perimeter



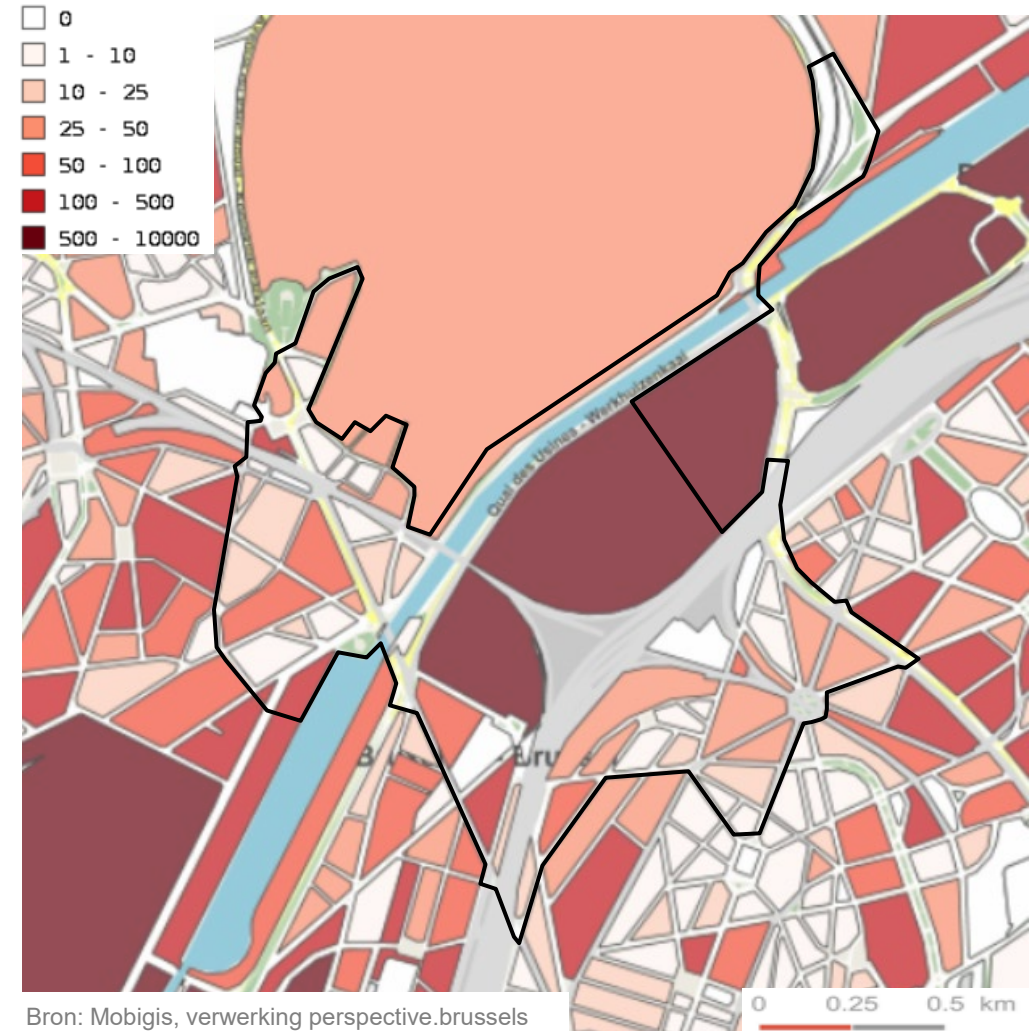
Bron: www.bepark.eu, 30/11/2022

9-7 Ingenomen parkeerplaatsen

Parkeren langs de weg: bezettingsgraad tussen 05u00 en 07u00



Parkeren buiten de openbare weg: geschat aantal plaatsen per blok, 2014 (gebaseerd op de samenvoeging van de databanken (kadaster, Overzicht van het kantorenpark, MV, SV)



9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

Bronnen: contextnota Brussel Mobiliteit + studie toepassing MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)

De onderstaande elementen zijn indicatief en moeten worden aangevuld met meer lokale prioriteiten (straten, pleinen, doorgangen onder bruggen, ...)

➤ **Vilvoordsesteenweg:**

Vaststellingen: ondergedimensioneerd tweerichtingsfietspad, minuscuul trottoir, GFR + FietsGEN, MWS fiets PLUS, Euroroute

Doelstellingen: de trottoirs en het fietspad conform de normen maken

Moeilijke punten: aanplanting, breedte weg, voetpad kant Koninklijk Park

➤ **Werkhuizenkaai:**

Vaststellingen: aanzienlijke problemen inzake fietsvriendelijkheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers

Doelstellingen: verbeteren van de kwaliteit van de publieke ruimte voor voetgangers, de as fietsvriendelijk maken, integreren van Mabru en Docks (toegang, leveringen)

Moeilijke punten: noodzaak van het verplaatsen van de tramrails, integreren van de toegangen (Sibelga, Mabru), C28, oplossen van de ZACA's

➤ **Werkhuizenkaai en Van Praetbrug:**

Vaststelling: ontbrekende verbinding tussen twee assen van het structurerende netwerk

Doelstelling: de Lambermonthelling opnieuw in gebruik nemen voor gemotoriseerd verkeer (met name in het kader van de werkzaamheden aan de Leeuwenoprit en de realisatie van verkeersluwe wijken)

➤ **Van Praetbrug en haar aanzet:**

Vaststellingen: problemen voor actieve vervoerswijzen, met name voetgangers (Noord en Zuid) en fietsers Zuid

Doelstelling: werking van de rotonde "Docks" herbekijken, die verstoppingen veroorzaakt op Van Praet en verzadiging op Lambermont en gevolgen heeft voor de wijken

➤ **Koninginnelaan kant Onze-Lieve-Vrouwkerk:**

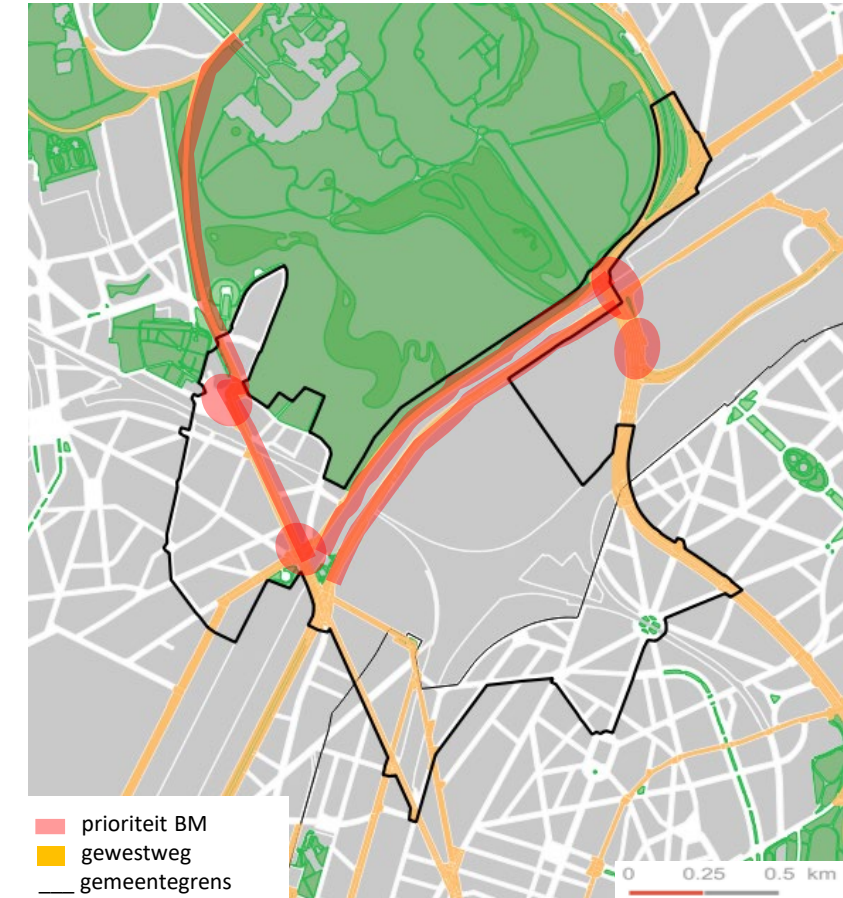
Vaststellingen: geen kwalitatieve openbare ruimte. Ventweg met ondergedimensioneerde trottoirs, geen fietsvoorzieningen, geen fietscontinuïteit. Aanwezigheid van ongemakkelijke kasseien... Integrale denkoefening nodig

Moeilijke punten: beschermde doorgang onder de sporen

Voorplein van de Onze-Lieve-Vrouwkerk: zee van voornamelijk kasseien en asfalt. Ontoegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (stoepranden, enz.)

Stedelijke barrière spoorlijn: opnieuw in gebruik te nemen tunnel, in het verlengde van de 'Verlengde Masuistraat' die openbaar gemaakt moet worden en creatie van een groene ruimte tussen de spoorlijnen

Prioriteiten van BM op gewestweg, nog niet gepland

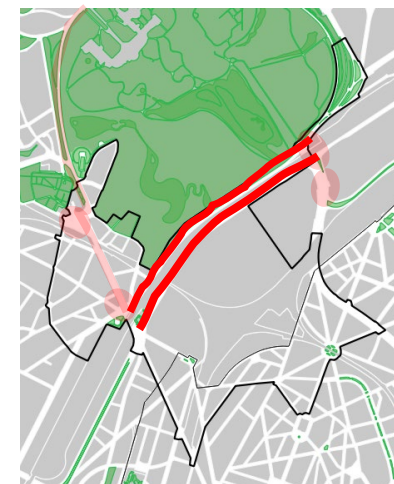


Bron: Mobigis, verwerking perspective.brussels

9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

DE KADES TUSSEN VAN PRAET EN DE TROOZ (WERKHUIZENKAAI - VILVOORDSESTEENWEG)

- Een herontwikkeling zal moeten voldoen aan de ambities en landschapsbeginselen die zijn vastgelegd in het Kanaalplan en het Beeldkwaliteitsplan (BKP), met name de transformatie van de kaaien rond het kanaal tot kwalitatieve publieke ruimten
- De mobiliteitsprioriteiten per vervoerswijze voor een herinrichting van de kaaien zijn als volgt:
 - Stappen (WIJK):
 - Momenteel: Vilvoordsesteenweg (linkeroever) is het meest geschikt. De gedeeltelijke verlaging van de kaaien aan deze kant versterkt reeds de verbinding met het water
 - Fiets (PLUS, WIJK):
 - Momenteel: De Vilvoordsesteenweg maakt deel uit van het fietsGEN, maar de breedte van het tweerichtingsfietspad is onvoldoende
 - Voorstel: tweerichtingsfietspad op de steenweg en 2 eenrichtingspaden op de Werkhuizenkaai
 - Openbaar vervoer (Werkhuizenkaai: PLUS): geen specifieke uitdaging
 - Auto (COMFORT)
 - Momenteel: geringe impact omdat weinig omwonenden
 - Voorstel: Werkhuizenkaai tot 2x1 rijstrook met beperktere ruimten voor rechtsaf/linksaf dan nu het geval is



De voor voetgangers verlaagde kaai (Vilvoordsesteenweg)



Bron: perspective.brussels

Indicatieve schets van de dwarsdoorsneden van de Vilvoordsesteenweg (links) en de Werkhuizenkaai (rechts)

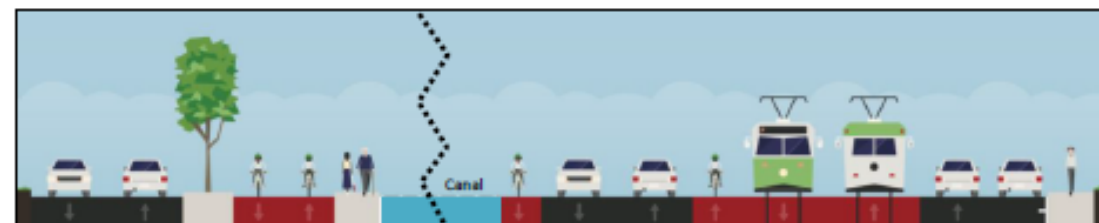


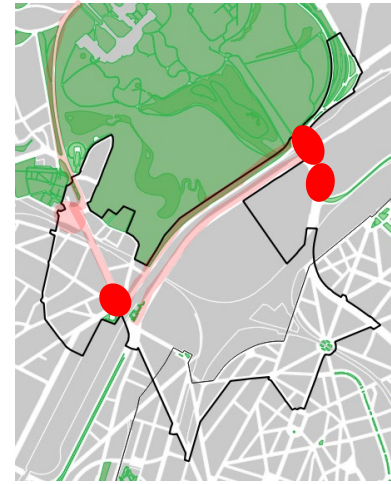
Figure 49 : principe de profil de la chaussée de Vilvorde (à gauche) et du quai des Usines (à droite) (coupe entre De Trooz et Van Praet, en regardant vers le Nord, largeurs respectives de ~ 15 et 25 m) © Streetmix

Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)

9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KRUISPUNTEN DE TROOZ EN VAN PRAET

- Huidige situatie:
 - De Trooz is een aanzienlijke ongevalgevoelige zone (ZACA)
 - Beide knooppunten zijn op piekmomenten sterk overbelast, zowel voor het wegverkeer als voor het openbaar vervoer
- Aan te brengen verbeteringen
 - Actieve modi:
 - Beveiliging van de oversteekplaatsen
 - Een nieuwe continuïteit De Trooz-Koningin-Park te creëren
 - Verbetering van de bewandelbaarheid van de Van Praetbrug richting Lambermont
 - Openbaar vervoer:
 - Verbetering van het verkeer en de verbindingen



Uitdagingen per vervoerswijze voor de kruispunten De Trooz en Van Praet



Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)

9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KRUISPUNT DE TROOZ

- Het knooppunt De Trooz Oost, op de rechteroever van het kanaal, is reeds voltooid volgens het plan hiernaast
- De prioriteiten voor een herinrichting van het kruispunt De Trooz West (linkeroever) zijn de volgende (zie indicatieve schema's op de volgende bladzijde):
 - Actieve modi:
 - Comfort, veiligheid, samenhang, overzichtelijkheid en connectiviteit verbeteren
 - De voetpaden verbreden
 - De 'EFRO'-passages integreren
 - Gescheiden eenrichtingsfietspaden aanleggen op de Koninginnelaan
 - De fietsoversteekplaatsen aanpassen
 - Openbaar vervoer:
 - Het tram- en busverkeer verbeteren
 - Het project van de Havenlaan/Claessensstraat (in uitvoering; zie hoofdstuk Projecten) maakt een bus-/fietsstrook in de Claessensstraat mogelijk
 - Voor een gescheiden busbaan op de brug zorgen
 - Auto:
 - 2 rijstroken op de brug winnen in functie van het openbaar vervoer

Uitgevoerd project: herinrichting van het De Troozplein Oost

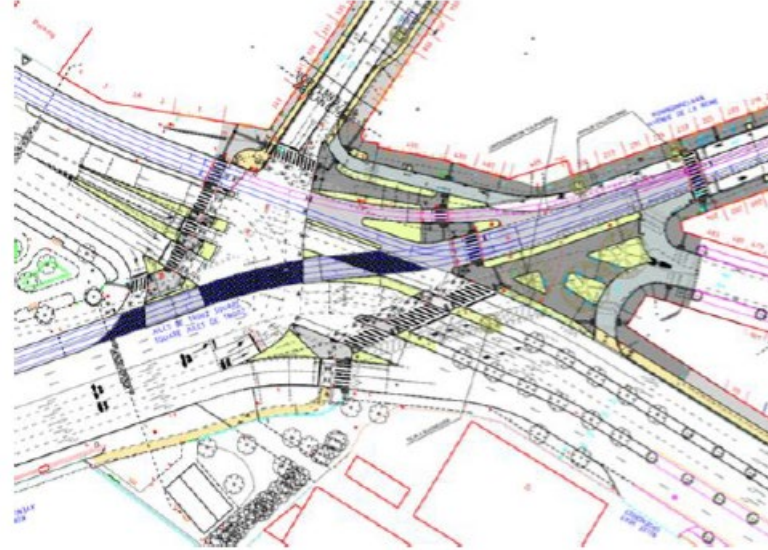


Figure 21 : projet de réaménagement du Square De Trooz. Source : Bruxelles-Mobilité/STIB



Figure 22 : modélisation 3D du réaménagement du Square De Trooz. Source : Bruxelles-Mobilité

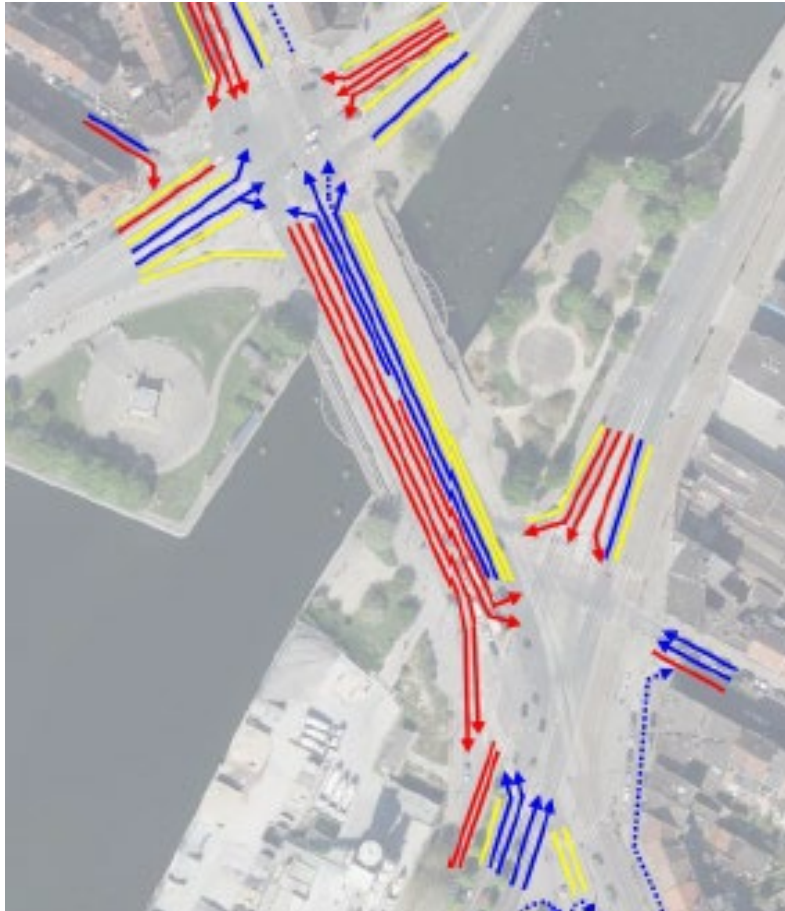
Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)



9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KRUISPUNT DE TROOZ

Potentiële winst van autostroken ten gunste van andere vervoerswijzen en gebruiksmogelijkheden - in geel (Bron: Stratec/BRAT)



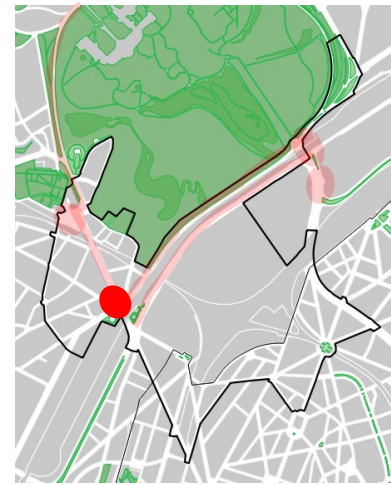
Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)

Indicatieve schets van het verkozen inrichtingsvoorstel (Bron: Arter voor Stratec/BRAT)



Figure 68 : Esquisse globale de la proposition d'aménagement préférentielle de la zone d'étude « De Trooz ». Source : Arter pour Stratec/BRAT

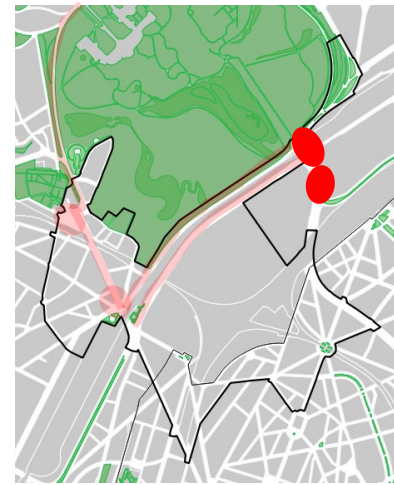
Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)



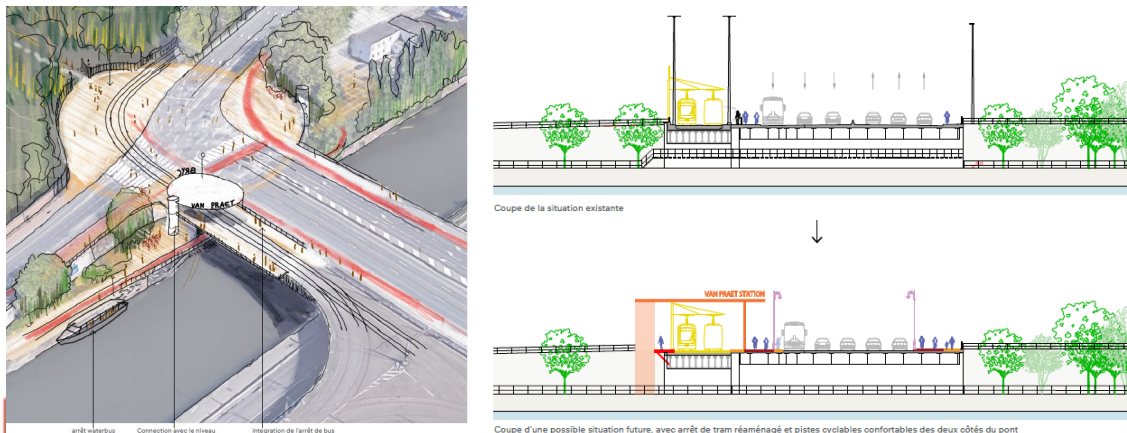
9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KRUISPUNT VAN PRAET - BRUG

- Op de linkeroever loopt een project voor de heraanleg van de Van Praet- en Vuurkruisenlaan, geleid door Brussel Mobiliteit en de MIVB (zie hoofdstuk Projecten). Dit project omvat niet de herinrichting van het kruispunt ter hoogte van de Van Praetbrug of het gedeelte ter hoogte van de BRYC.
- Voor deze twee stukken is in het kader van het BKP een specifieke studie "Van Praet West" uitgevoerd (2021). Deze studie, gericht op het formuleren van een gezamenlijke visie tussen de belanghebbenden, is onder meer gebaseerd op de resultaten van de studie toepassing MWS Kanaal-Noord (2020).
- Actieve modi:
 - Comfort, veiligheid, samenhang, overzichtelijkheid en connectiviteit verbeteren
 - 'EFRO'-passage opnemen
 - De ruimte voor actieve vervoerswijzen op de brug vergroten, met name voor voetgangers (noord en zuid) en fietsers (zuid)
- Openbaar vervoer:
 - Voor een verhoging van de tram- en busfrequentie zorgen
 - De bestaande halte 'Van Praet' herinrichten om de haltes te concentreren
- Wegverkeer
 - De Lambermonthelling opnieuw in gebruik nemen voor gemotoriseerd verkeer
 - De werking van de rotonde "Docks", die verstoppingen en verzadiging veroorzaakt, herzien



Illustratie en doorsnede van een mogelijke herinrichting van de Van Praetbrug



Bron: studie Van Praet West, BKP, 2021

Potentiële winst van autostroken (geel) en schets van de Van Praetbrug (Bron: Stratec/BRAT)

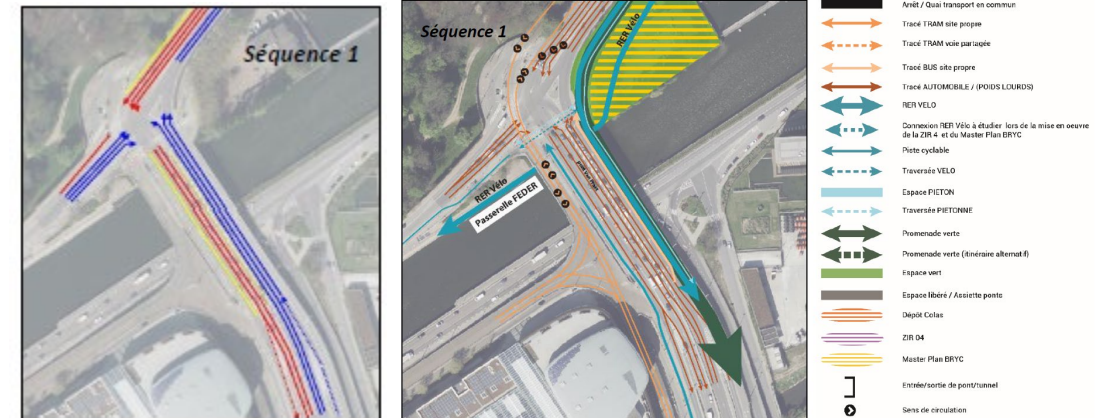


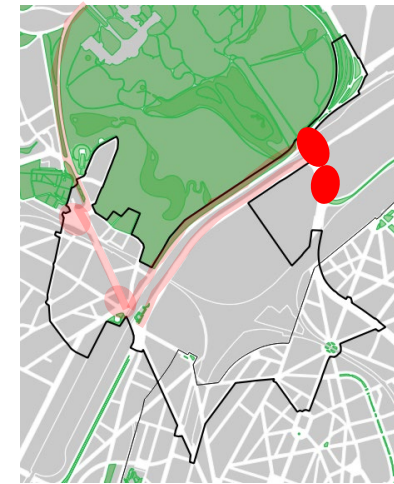
Figure 58 : Extrait de l'esquisse de proposition d'aménagement préférentielle dans la séquence 1 de la zone d'étude « Van Praet ». Source : Arter pour Stratec/BRAT

Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)

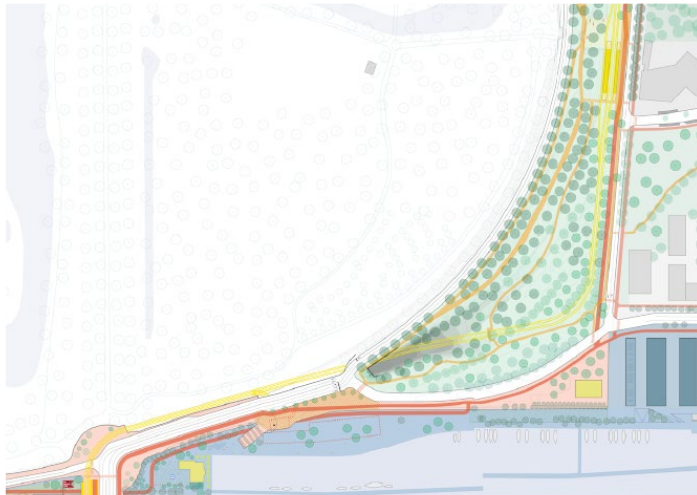
9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KRUISPUNT VAN PRAET - TEGENOVER DE BRYC

- Voor het gedeelte Van Praet West ter hoogte van de BRYC moeten ook beide studies (BKP en MWS Kanaal-Noord van BM) in aanmerking worden genomen.
- Actieve modi:
 - Comfort, veiligheid, samenhang, overzichtelijkheid en connectiviteit verbeteren
 - 'EFRO'-passage opnemen
 - De groene as Vuurkruisen opnemen
- Openbaar vervoer:
 - Voor een verhoging van de tram- en busfrequentie zorgen
 - Een oplossing bieden voor het knelpunt in de Leopold-tramtunnel, inclusief de aanleg van bovengrondse sporen naast het behoud van de huidige tramsporen
 - Een nieuwe halteplaats voor trams/bussen "Heembeek" creëren

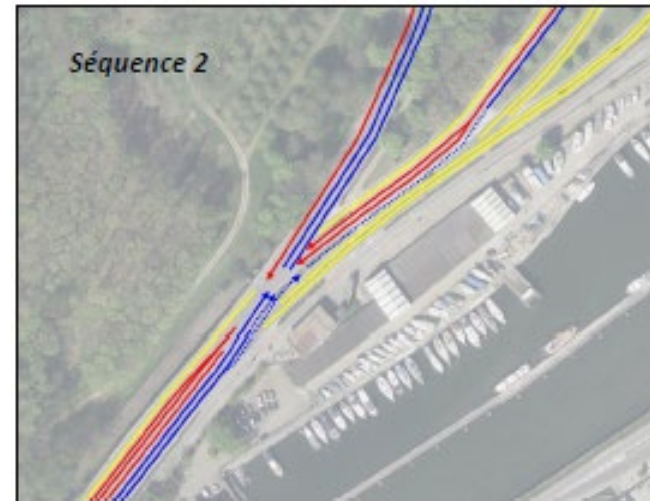


Globale visie voor Van Praet West

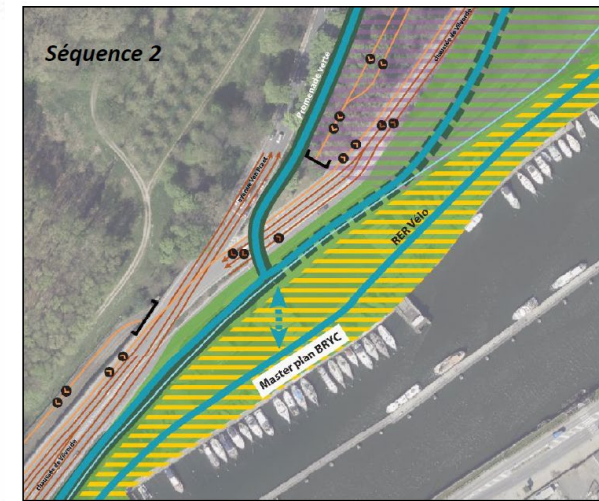


Bron: studie Van Praet West, BKP, 2021

Potentiële winst van autostroken (geel) en indicatieve schets van het Westelijke deel van de Van Praetbrug (Bron: Stratec/BRAT)



Bron: studie implementatie MWS Kanaal-Noord (BM, 2020)



	Ariër / Quai transport en commun
	Tracé TRAM site propre
	Tracé TRAM voie partagée
	Tracé BUS site propre
	Tracé AUTOMOBILE / (POIDS LOURDS)
	RER VELO
	Connexion RER Vélo à étudier lors de la mise en oeuvre de la ZIR 4 et du Master Plan BRYC
	Piste cyclable
	Traversée VELO
	Espace PIETON
	Traversée PIETONNE
	Promenade verte
	Promenade verte (itinéraire alternatif)
	Espace vert
	Espace libéré / Assiette ponts
	Dépôt Cozas
	ZIR 04
	Master Plan BRYC
	Entrée/sortie de pont/tunnel
	Sens de circulation

Figure 59 : Extrait de l'esquisse de proposition d'aménagement préférentielle dans la séquence 2 de la zone d'étude « Van Praet ». Source : Arter pour Stratec/BRAT

9-8 De prioriteiten van (Brussel) Mobiliteit

KONINGINNENLAAN

- Landschappelijk gezien biedt de Koninginnelaan een belangrijk historisch perspectief vanaf het kanaal op de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken en maakt ze deel uit van de koninklijke as
- De mobiliteitsprioriteiten voor de verschillende vervoerswijzen zijn als volgt:
 - Stappen (WIJK):
 - Vaststellingen: niet aangenaam (gebrek aan ruimte, druk verkeer, hoge snelheden), gebrek aan oversteekbaarheid
 - Kansen: parkrand, erfgoedelementen (kerk)
 - Fiets (COMFORT):
 - Vaststellingen: geen of te smal fietspad, onderbroken parcours, obstakel: tunnel
 - Voorstel: ruimte terugwinnen voor gescheiden fietspaden
 - Probleem: met een vermindering tot 3 rijstroken is het waarschijnlijk niet mogelijk in de tunnel 2 eenrichtingsfietspaden aan te leggen. Andere opties moeten worden bestudeerd (tweerichtingsfietspad, bovengronds fietspad)
 - OV (COMFORT, WIJK): geen specifieke uitdagingen
 - Auto (PLUS):
 - Vaststelling: belangrijke invalsweg (4 rijstroken + 3 lokale rijstroken (auto + tram) + 2 parkeerstroken)
 - Voorstel: vermindering van de invalsweg tot 3 rijstroken (2 inkomende rijstrook + 1 uitgaande rijstrook)
 - Vrachtwagens (WIJK): geen vrachtwagens voorzien, vooral vanwege de beperkte hoogte onder de brug van 3,9 m

Verdeling van de ruimte Koninginnelaan



Stedelijke barrière Koninginnelaan



9-9 De uitdagingen op het vlak van mobiliteit

- **De inwoners van het gebied hebben een sterk voetgangersprofiel**, zowel in Oud Laken als in Schaarbeek, ook al zijn de weginrichtingen niet aan deze realiteit aangepast. Er is een gebrek aan ruimte en kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen in de verschillende delen van de perimeter.
- Hoewel verschillende ambitieuze fietsinfrastructuren in voorbereiding zijn, zijn de huidige **fietsvoorzieningen** onvoldoende en van slechte kwaliteit. Hierdoor is het fietsgebruik zeer gering.
- Er wordt een **sterke druk op de publieke ruimte uitgeoefend door de auto**, zowel in de vorm van doorgaand verkeer met de belangrijke invalswegen als qua parkeren. De perimeter van SVC 8 wordt doorkruist door verschillende verkeersaders die de levenskwaliteit onder druk zetten. De hoge bezettingsgraad van de parkeerplaatsen langs de openbare weg leidt tot extra verkeer en frustratie bij de bewoners met een wagen. Op het eerste gezicht lijkt het potentieel voor gedeeld gebruik buiten de openbare weg beperkt, behalve misschien waar bedrijven met veel parkeergelegenheid in de buurt van de huizenblokken zijn gevestigd (bv. de Masuiwijk).
- **De logistiek speelt een belangrijke rol binnen de perimeter** (Mabru/ECFG, Docks, Maria-Christinastraat). Een begeleiding van de denkoefeningen over de optimalisering en de beperking van de overlast dient voorzien te worden.

9-9 De uitdagingen op het vlak van mobiliteit

- **Breuken die verband houden met belangrijke weginfrastructuren, het spoor en het kanaal moeten worden verzacht** om de stedelijke weefsels eromheen beter te integreren.
- Een deel van de SVC-perimeter maakt deel uit van de kanaalzone, waarvoor **landschappelijke inrichtingsbeginselen zijn vastgesteld in het Beeldkwaliteitsplan (BKP)**. De herinrichting van wegen en publieke ruimten zal dan ook in overeenstemming moeten zijn met deze ambities.
- **De Koninginnelaan en het De Troozkruispunt** waar de laan eindigt, vormen een echte stedelijke breuklijn tussen twee wijken van Oud Laken. Een volledige herziening dringt zich hier op, zowel wat betreft de oversteekbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid van de publieke ruimte, als met het oog op de verbetering van de plaats voor de actieve vervoerswijzen op de laan.
- **De oost-westverbindingen moeten worden** versterkt door de as Koningin/De Trooz, de as Van Praet en een aantal kleinere verbindingen tussen Oud Laken en Colignon te herstructureren/dynamiseren/activeren.
- Het is belangrijk om **de verschillende renovatieambities samen te brengen in een integrale visie**: een nieuw evenwicht qua verdeling van de wegen in functie van verkeersluwe wijken, een kwalitatieve ontwikkeling van de publieke ruimte en de vernieuwing van de bebouwing, met inbegrip van de publieke functies.
- In en rond de perimeter zijn reeds talrijke herinrichtings- en ontwikkelingsprojecten in voorbereiding (Claessensstraat, project Van Praetlaan, L28, 'EFRO'-passages, GGB 4, enz.). Voor SVC 8 is een goede **coördinatie met deze lopende projecten noodzakelijk**.

10- Milieu



© www.karinborghouts.be

Koninklijk Domein, <https://www.monarchie.be/nl/patrimonium/koninklijke-serres-van-laken>

10-1 GPDO

- In het GPDO zijn verschillende groene continuïteiten aangegeven:
 - (Verlengde) Masuistraat die de Zenne oversteekt bij de Vierendeelbrug. De weg loopt verder:
 - via de Paleizenstraat over de Bruggen
 - rechtdoor tot aan de Koninginnelaan
- Een groene wandeling is ook aangegeven langs de R21 en loopt langs het Koninklijk Domein van Laken.
- In het industriegebied langs het kanaal treffen we een te bestuderen locatie voor een nieuwe groene ruimte aan.
- Een andere locatie is gelegen in het zuiden van Oud Laken Oost.
- Een te bestuderen locatie buiten het studiegebied (maar opgenomen in de TOP) ter hoogte van de Maritiemwijk.

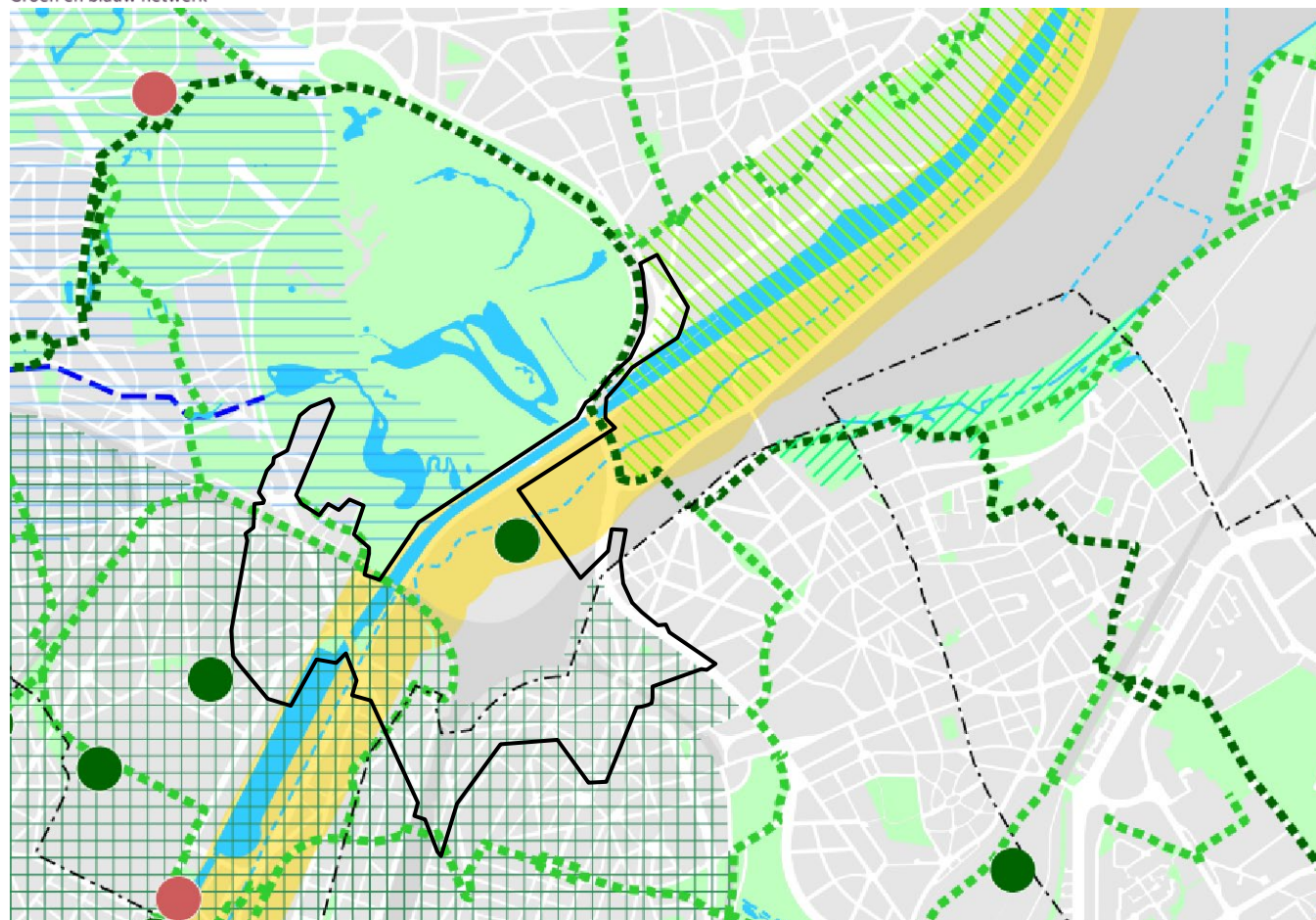
Maillages Vert et bleu

Carte 3 Kaart

Groen en blauw netwerk

Plan Régional de Développement Durable

Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling



Généralités		Algemeen		Maillage vert		Groen netwerk		Maillage bleu		Blauw netwerk	
Limite régionale		Gewestsgrens		Continuité verte		Groene verbinding		Cours d'eau à ciel ouvert		Open waterloop	
Limite communale		Gemeentegrens		Promenade verte		Groene wandeling		Cours d'eau voutés		Overwelfde waterloop	
Réseau viaire		Wegennet		Nouvel espace vert à créer, emplacement à étudier		Nieuw aan te leggen groene ruimte, locatie te bestuderen		Etangs		Vijvers	
Eau		Water		Pôle récréatif régional		Gewestelijke recreatiepool		Reconnexion des cours d'eau		Heraansluiting van waterlopen	
Espace vert (RBC : Zones vertes du PRAS)		Groene ruimte (BHG Groengebieden GBP)		Renforcement de la connectivité du réseau écologique		Versterking van de connectiviteit van het ecologische netwerk		Zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau		Prioritaire zone voor de heraansluiting van waterlopen	
Chemin de fer		Spoorweg		Sites semi-naturels à protéger et revaloriser		Te beschermen en op te waarderen half-natuurlijke gebieden		Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne		Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad	
				Zone prioritaire de verdoement		Prioritaire zone voor begroening					
				Espace ouvert structurant		Structurende open ruimte					

10-2 Hydrografie

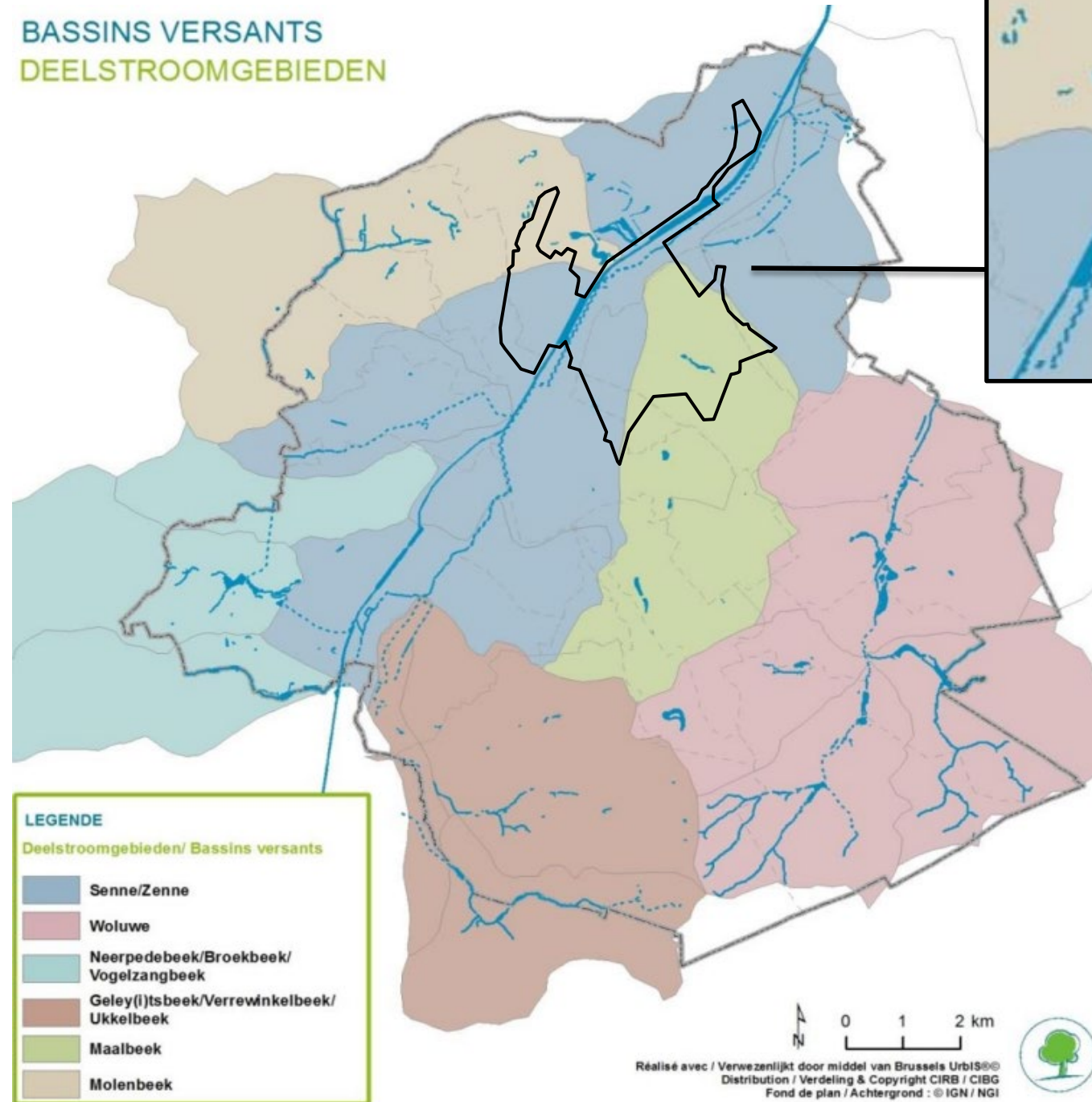
De TOP strekt zich uit over 3 verschillende rivierbekkens:

- Zenne (voor het merendeel)
- Maalbeek
- Molenbeek (in het noordwesten)

De watergebieden komen in verschillende vormen voor:

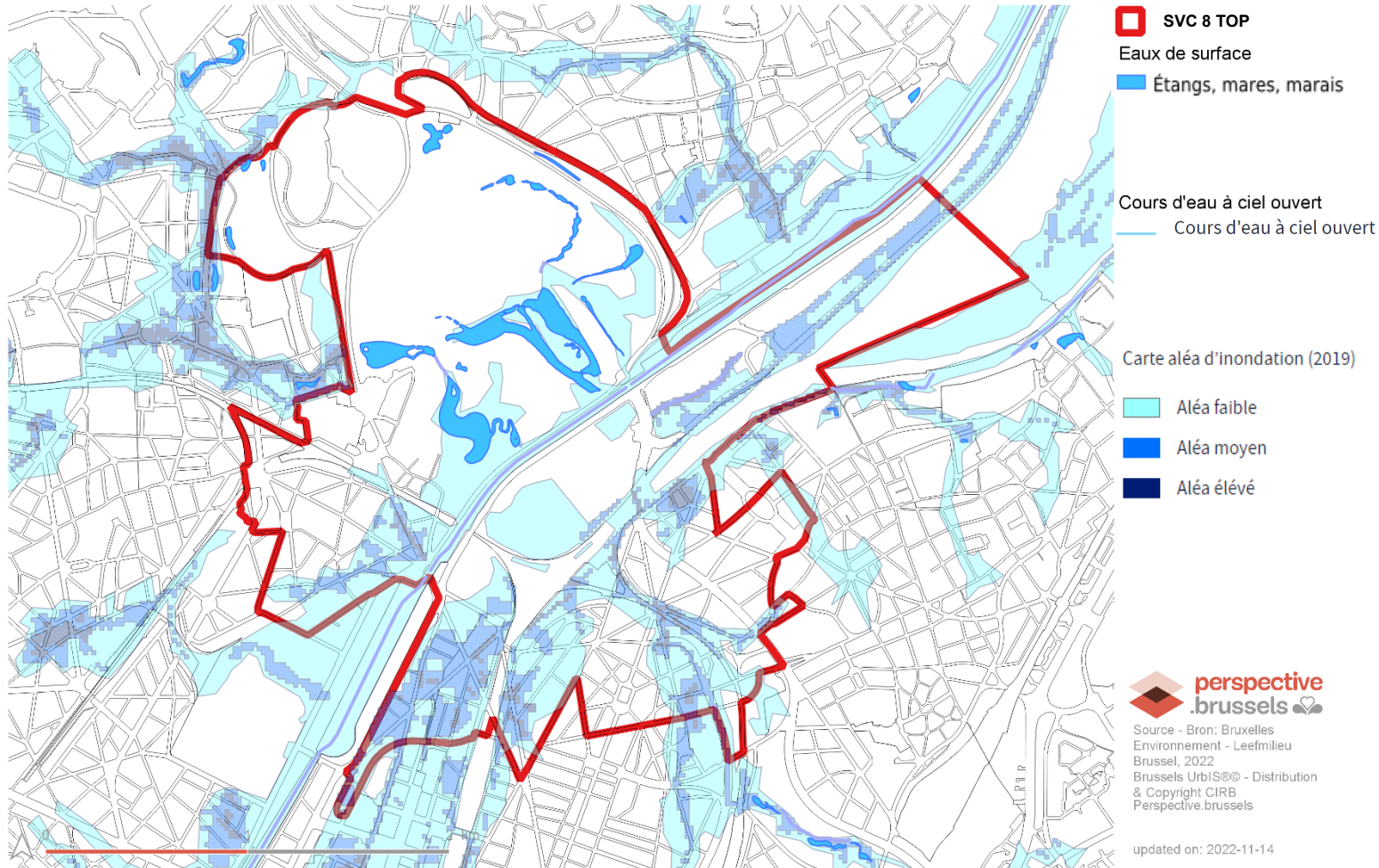
- vijvers van het Koninklijk Domein van Laken;
- het kanaal, dat het studiegebied doorkruist;
- een waterloop (Zenne) die alleen tussen de Vilvoordselaan en het kanaal bovengronds komt. De rest van de waterloop is overwelfd.

BASSINS VERSANTS DEELSTROOMGEBIEDEN



10-2 Hydrografie

Hydrographie et risque d'inondation



- Verscheidene delen van de TOP liggen in overstromingsrisicogebied:
 - Noordwijk,
 - Wijk van het Station van Schaarbeek
 - Oostelijk deel van Oud Laken,
 - Het stuk langs het kanaal op de linkeroever

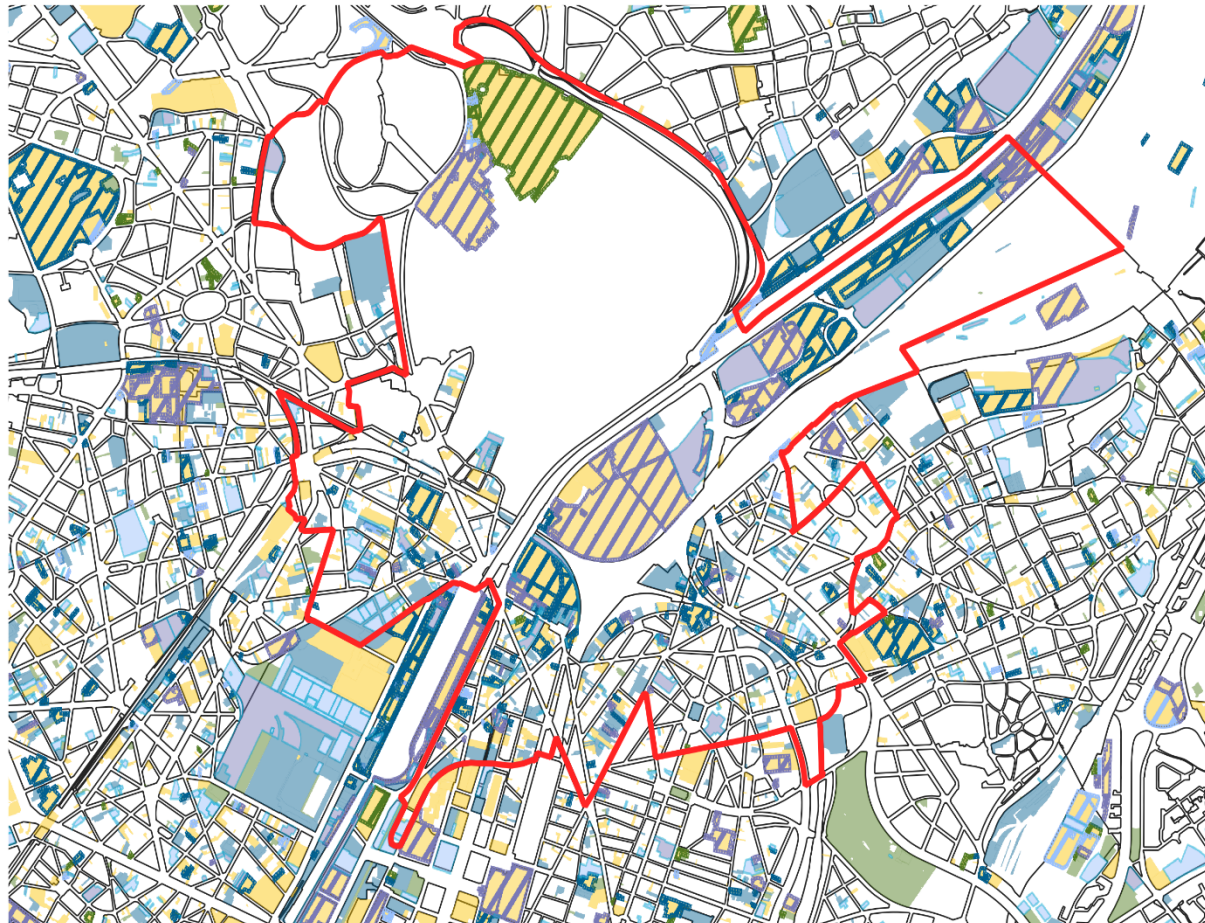
De risicogebieden liggen op geringe hoogte, dicht bij het kanaal en zijn meestal sterk verstedelijkt. Dit verhoogt het risico op overstromingen.

- Het SVC moet anticiperen op de tussenkomsten die verband houden met de klimaatverandering.

10-3 Bodemverontreiniging: stand van zaken

Etat du sol - Bodemtoestand

Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022



- CRU8_POT
- Inventaire de l'état du sol
- Catégorie 0
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 0+1
- Catégorie 0+2
- Catégorie 0+3
- Catégorie 0+4



Source - Bron: Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022
Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB

updated on: 2022-11-14

- Percelen met uiteenlopende bodemgesteldheid: verscheidene percelen zijn potentieel verontreinigd en zullen daarom een bodemonderzoek vereisen.
- Afhankelijk van de projecten en het programma van het toekomstige SVC zal men rekening moeten houden met de graad van bodemverontreiniging.

0. Parcelle potentiellement polluée : tout terrain sur lequel était ou est présente une activité à risque ou de la pollution. Il y a deux possibilités : la parcelle n'a jamais fait l'objet d'une reconnaissance de l'état du sol (RES), l'équivalent d'une ROS (reconnaissance d'orientation du sol), la première phase d'une étude de sol, si une RES a bien été réalisée, mais une activité à risque s'est poursuivie après cette RES (une nouvelle pollution est donc possible).

1. Parcelle non polluée : une RES a été réalisée et aucune pollution n'a été décelée.

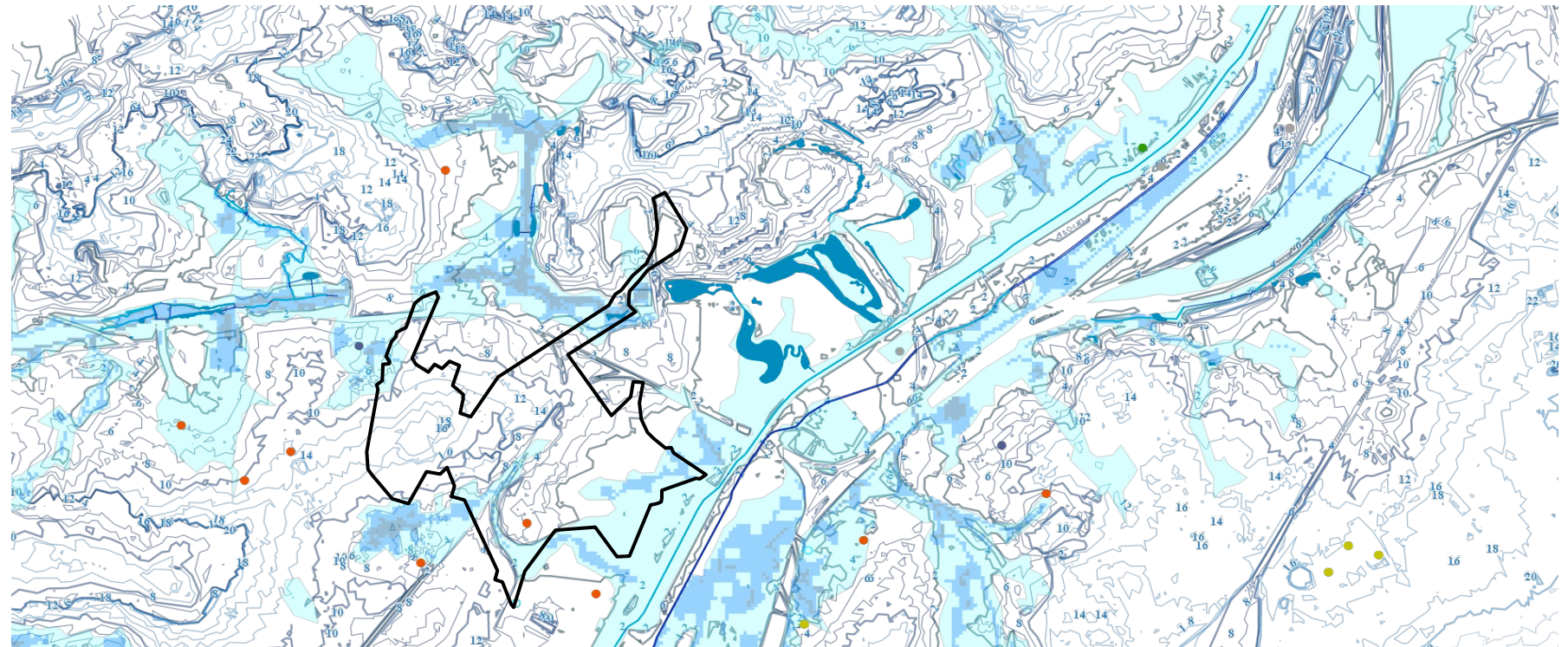
2. Parcelle légèrement polluée sans risque : une RES a été réalisée, mais les valeurs d'intervention n'ont pas été dépassées.

3. Parcelle polluée sans risque : une RES, une étude détaillée et une analyse de risques ont été réalisées et il y a des dépassements de la valeur d'intervention, mais aucun assainissement n'est nécessaire (bien que des restrictions d'utilisation soient possibles).

4. Parcelle polluée en cours de traitement : une RES a démontré des dépassements des valeurs d'intervention et il faut soit des études complémentaires (étude détaillée des projets d'assainissement...) soit un assainissement.

10-4 Infiltrasoil

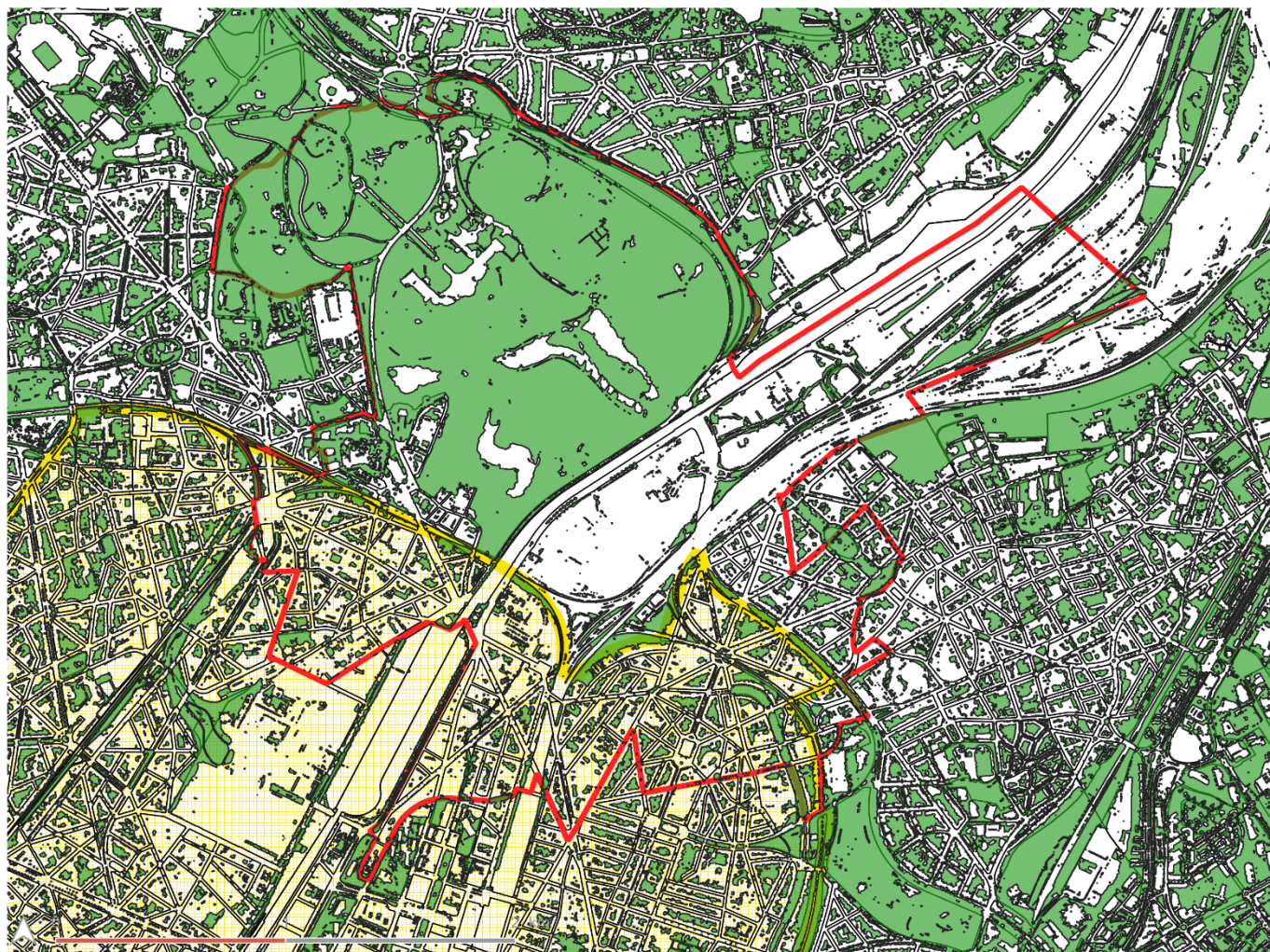
- Hulpmiddel om per perceel de mogelijkheden van infiltratie van regenwater te analyseren;
- De tool vat een resem informatie samen, waardoor vragen beantwoord kunnen worden zoals:
 - Welke zijn de reglementaire bepalingen? Hoe luidt de regelgeving inzake regenwaterbeheer?
 - Zijn er gevoelige elementen in de buurt?
 - Hydrogeologie en overstromingsrisico; op welke diepte moeten de werken voor regenwaterbeheer worden geplaatst?
 - Bestaan er premies om projecten op het vlak van bodemdoorlaatbaarheid uit te voeren?
 - ...
- Dit instrument kan worden gebruikt zodra de planningsprojecten zijn gedefinieerd en gelokaliseerd.



Bron: Leefmilieu Brussel, 2022, <https://geodata.environnement.brussels/client/infiltrasoil/home>

10-5 Groene ruimten en biodiversiteit

Degré de végétalisation - Mate van vegetalisatie



- Végétation
- CRU8_POT
- Zone prioritaire de verdoiemment (PRDD)



Source - Bron: Bruxelles Environnement - Leefmilieu Brussel, 2022.
Brussels UrbIS© - Distribution & Copyright CIRB Perspective.brussels

updated on: 14/11/2022

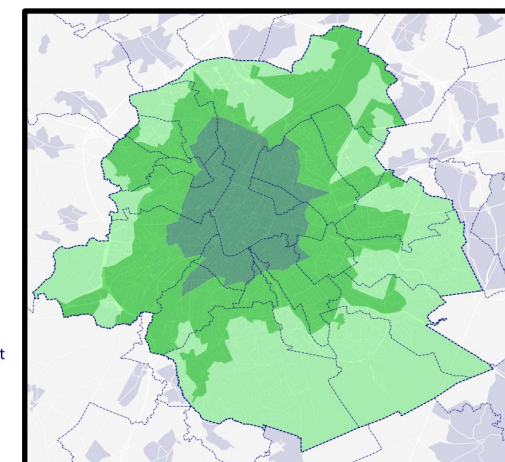
De vergroeningszone is overgenomen uit het GPDO (2018). De prioritaire zone is op de eerste kaart in het geel aangegeven.

De mate van begroeiing (en dus de doorlaatbaarheid) van de blokken is laag in de TOP en het studiegebied, met uitzondering van het Koninklijk Domein.

De TOP en het studiegebied liggen grotendeels in de prioritaire vergroeningszone.

- Zones de verdoiemment
- Zone prioritaire de verdoiemment
- Zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlot
- Zone de protection de la ville verte de seconde couronne

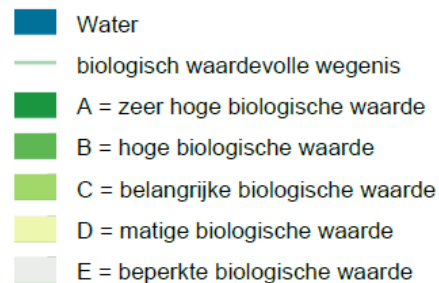
- Vergroeningszones
- Prioritaire zone voor begroening
- Zone met versterking van het groene karakter van de binnenterreinen van bouwblokken
- Zone met bescherming van de groene stad in de tweede kroon



10-5 Groene ruimten en biodiversiteit

In de TOP:

- Het **Koninklijk Domein** heeft een zeer hoge biologische waarde.
- Andere delen hebben **een significante biologische waarde**, zoals langs het kanaal of het gebied tussen de Van Praetbrug en de De Troozsquare, en de begraafplaats van Laken.
- Het Sobieskipark ten noordwesten van het Koninklijk Domein is eveneens **een gebied van aanzienlijke biologische waarde en een deel van hoog biologische waarde**.
- Langs de **spoorlijnen** is een deel van hoog biologische waarde.



Biologische waarderingskaart



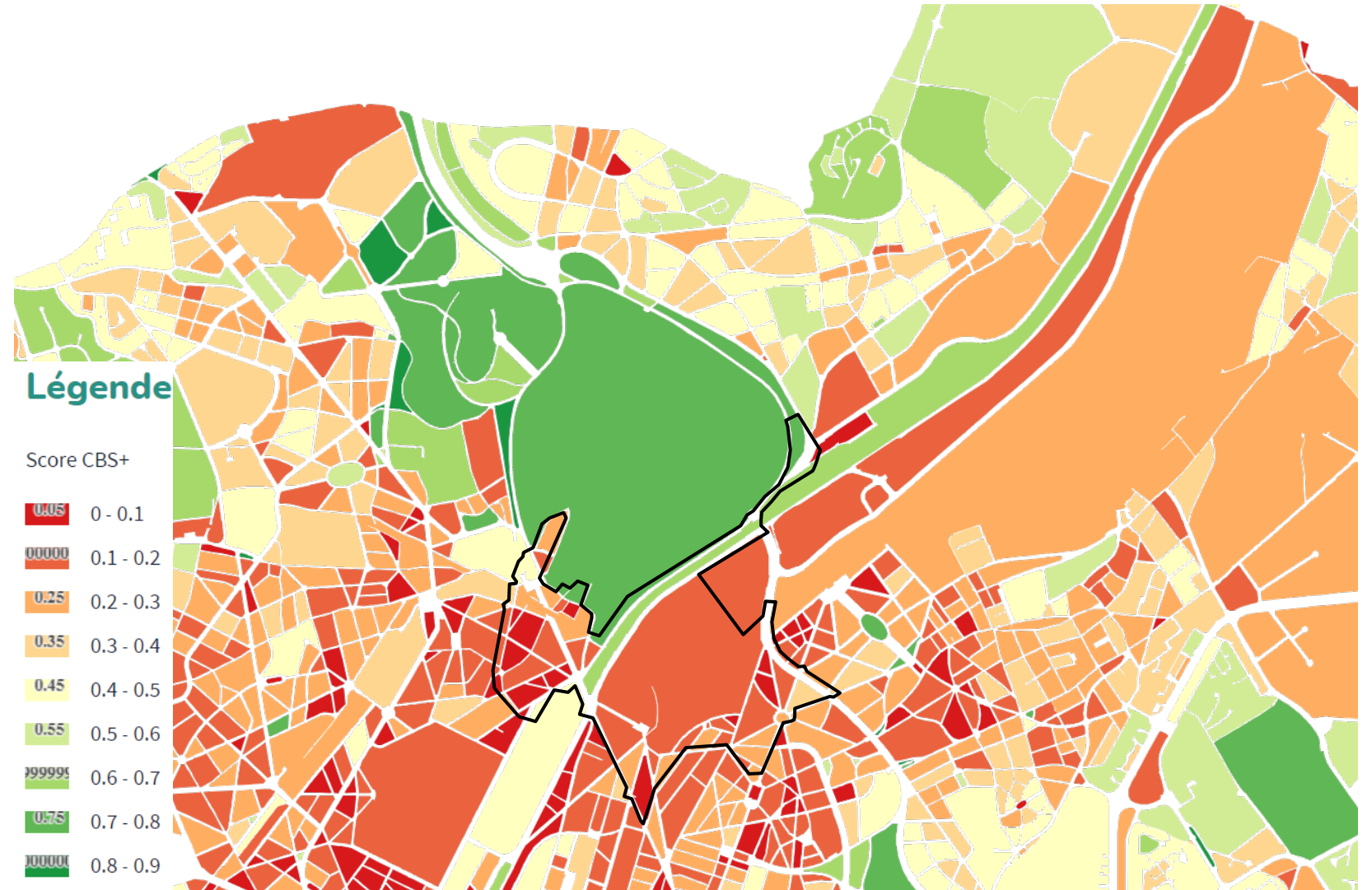
Biodiversiteitspotentieel-oppeervlaktefactor (BAF+)

Schatting van de score van de biodiversiteitspotentieel-oppeervlaktefactor (BAF+) voor elk bebouwd blok;

De BAF+ schommelt tussen 0 en 1. Hoe hoger de BAF+ is, hoe groener de oppervlakte, en vice versa.

In de TOP:

- Het Koninklijk Domein, de omliggende parken en het deel van het kanaal ten noorden van de De Troozsquare hebben een hoge 'BAF+'-score (+0,5).
- De meeste percelen hebben een zeer lage score, tussen 0 en 0,2.
- Gemiddeld scorende percelen zijn de begraafplaats of het deel van het kanaal ten zuiden van de De Troozsquare (0,4-0,5).



Bron: Leefmilieu Brussel, 2022

10-5 Groene ruimten en biodiversiteit

In de TOP:

- Het Koninklijk Domein van Laken is een belangrijk ontwikkelingsgebied (maakt deel uit van de TOP maar niet van het studiegebied).
- Langs het spoor ligt een ontwikkelingsgebied.
- Verbindingsgebieden worden zeldzaam. Ze bevinden zich in het bovenste deel van Oud Laken Oost en in de buurt van het Koninklijk Domein.
- Geen ecologische of verbindingzones in de Colignonwijk.



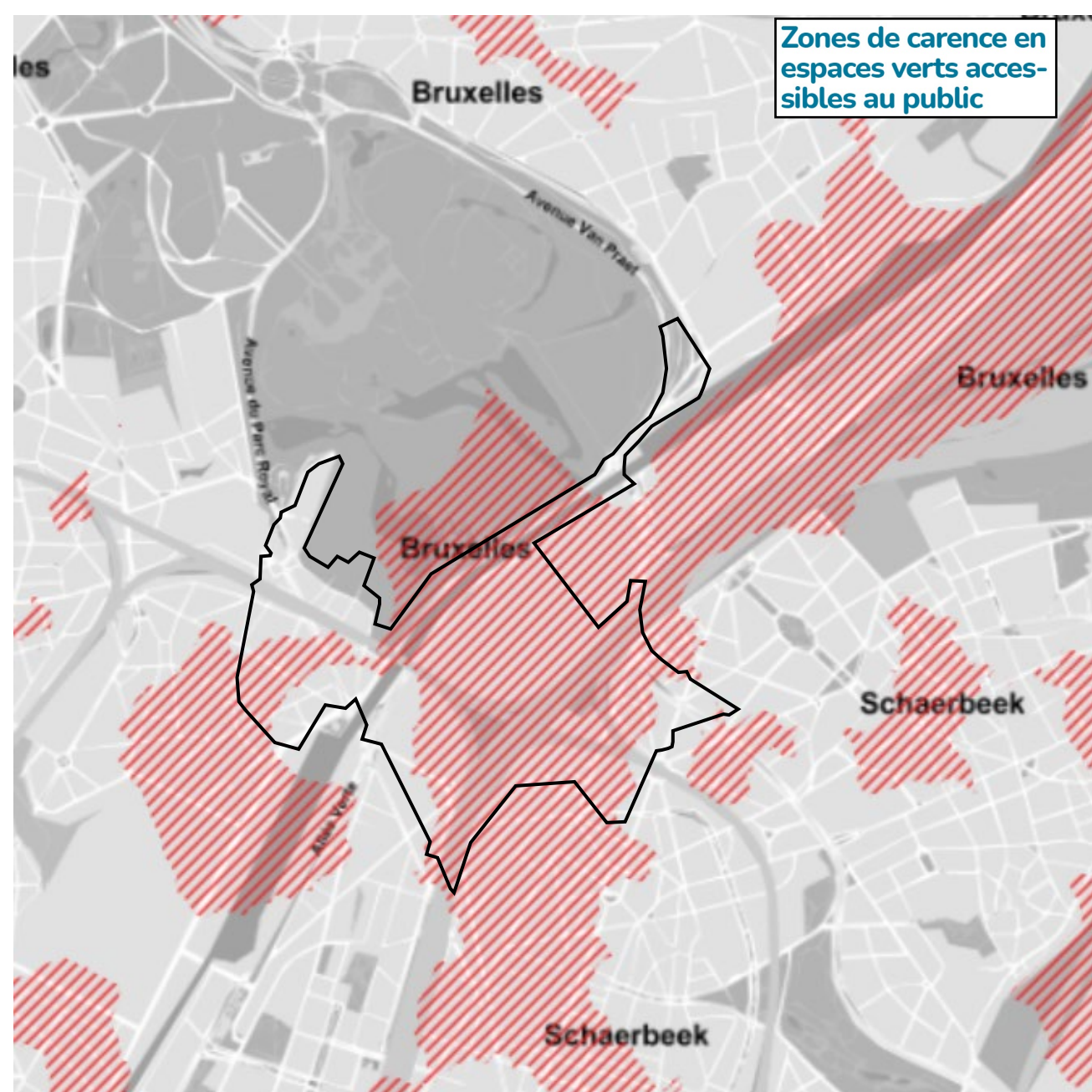
10-5 Groene ruimten en biodiversiteit

- Bijna het hele studiegebied lijdt onder een gebrek aan groene ruimten die toegankelijk zijn voor de inwoners van het Gewest.
- De gemeenten Schaarbeek en Brussel-Stad zijn het meest getroffen door dit fenomeen in het hele gewest.

Gebieden met tekort

De in aanmerking genomen groene ruimten zijn van rechtswege toegankelijk, hebben een groenbedekking van meer dan 50% en zijn bestemd voor de ontvangst van het publiek.

De gebieden met een tekort zijn gelegen op meer dan 200 m van een groene ruimte < 1 ha of op meer dan 400 m van een groene ruimte > 1 ha. Deze afstanden komen overeen met de werkelijke routes naar de ingangen van de groene ruimte (niet in vogelvlucht).



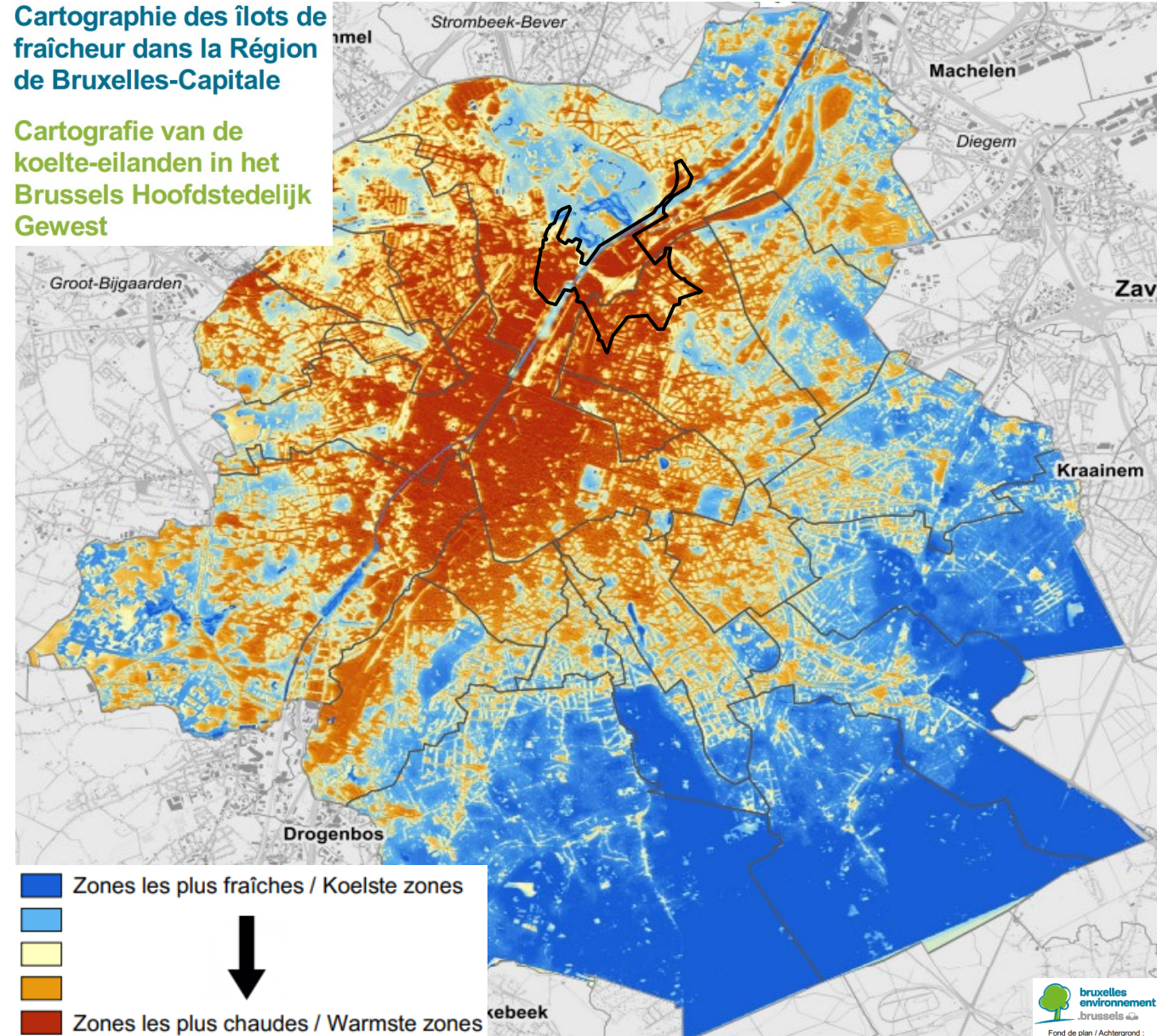
10-6 Cartografie van de koelte-eilanden in het BHG

- Het gehele studiegebied ligt in een zone met de 'heetste' hitte-eilanden, een sterk verstedelijkte plaats met weinig natuurlijke ruimten.
- Alleen het Koninklijk Domein van Laken is een koelte-eiland → de mogelijkheid om er verbinding mee te maken of een ecologisch netwerk te creëren om de omliggende hitte-eilanden te verlichten, moet worden bestudeerd.

→ Belang van vergroening van het gebied (zie *groene ruimten en biodiversiteit*).

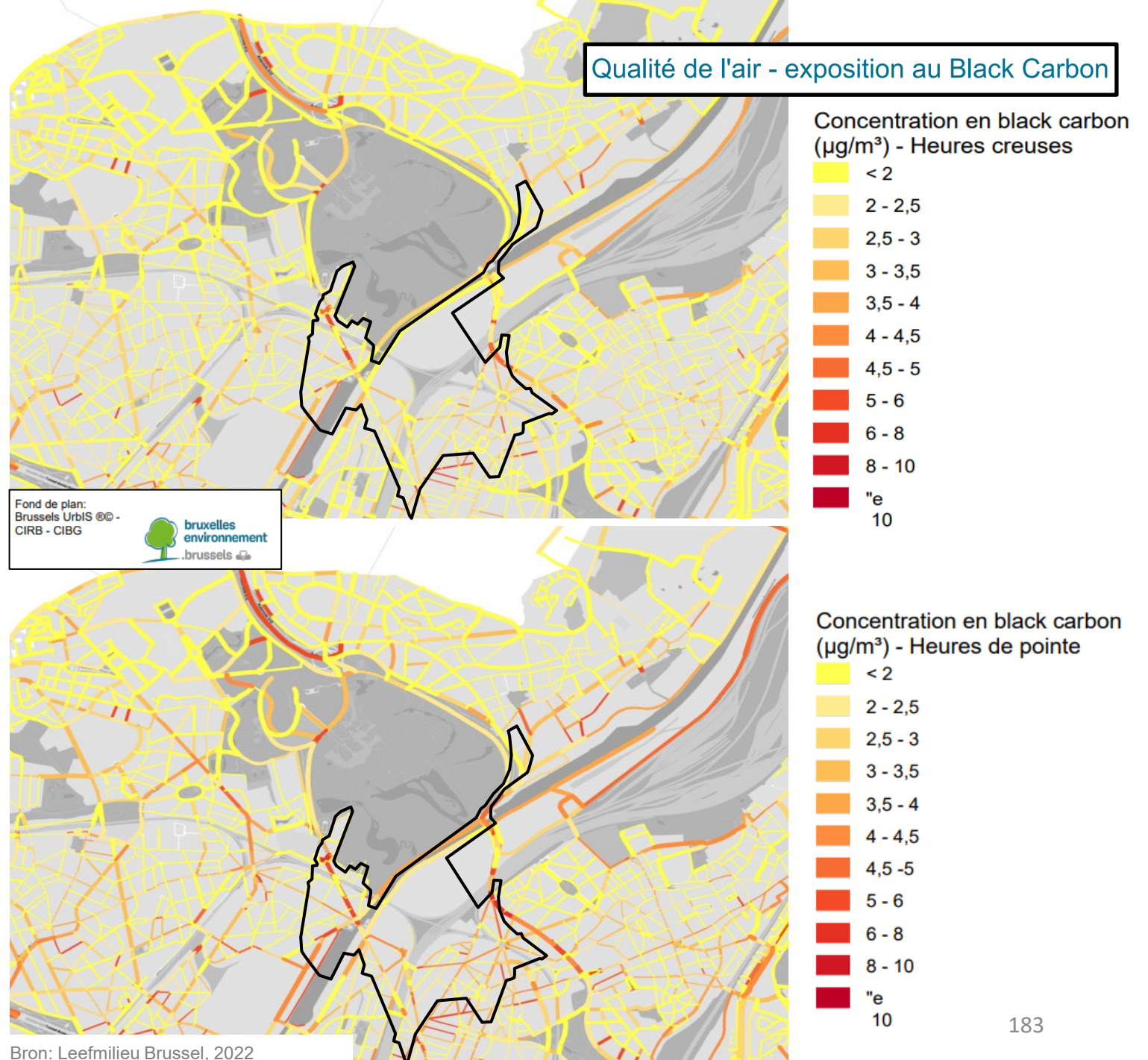
Cartographie des îlots de fraîcheur dans la Région de Bruxelles-Capitale

Cartografie van de koelte-eilanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



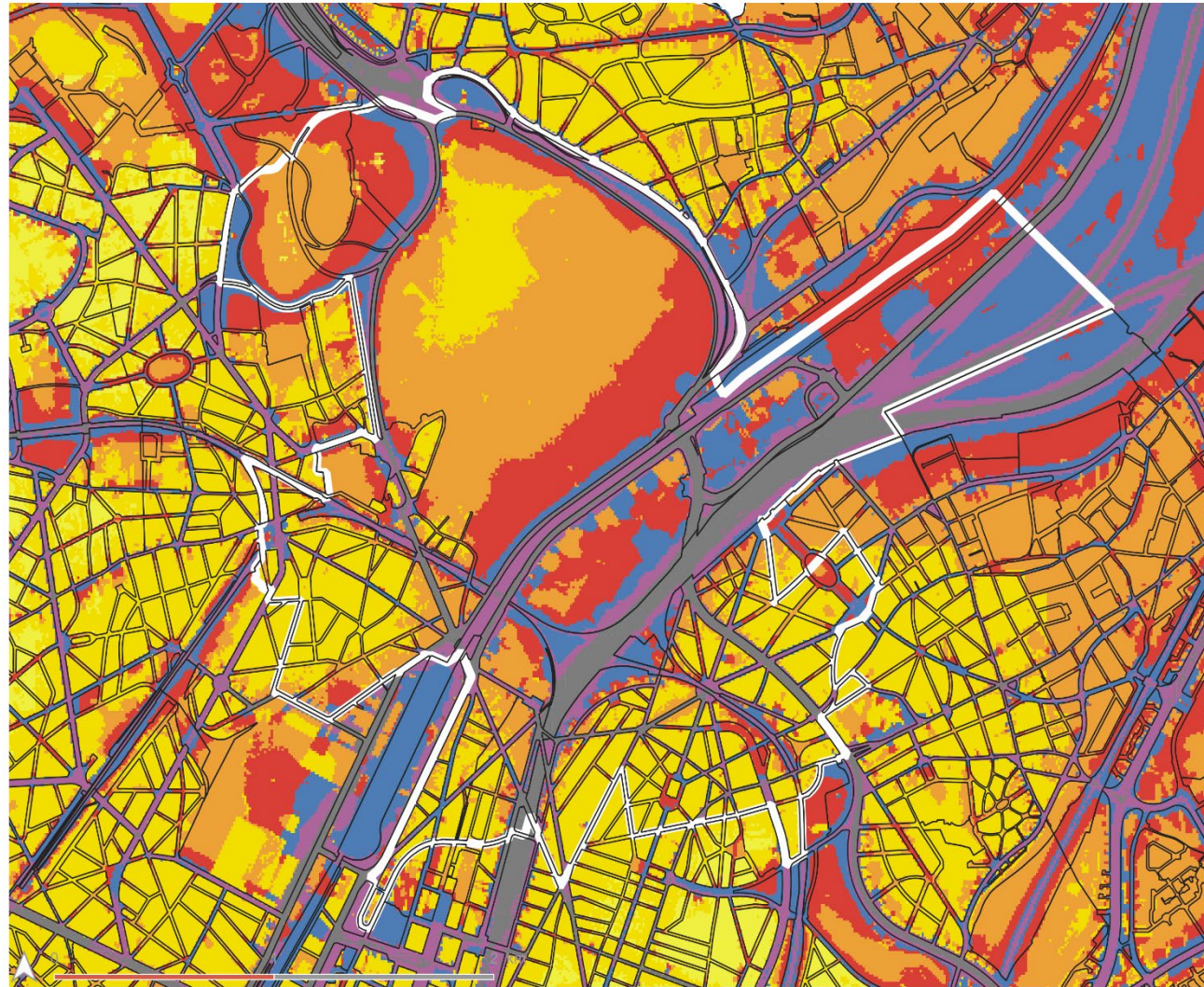
10-7 Luchtverontreiniging

- De luchtverontreiniging is zeer hoog op belangrijke verkeersaders zoals de Vilvoordsesteenweg, de Koninginnelaan, de R21 en de Vilvoordselaan.
- De wegen langs het kanaal genereren ook een hoge concentratie *black carbon* (fijne en ultrafijne deeltjes).



10-8 Blootstelling aan geluid

Bruit Multi-exposition - Multi-blootstellinglawaai (2016) Lden



Analyse van de verschillende geluidsbronnen:

- Spoorweg: aanzienlijke hinder langs de assen. Zeer luidruchtig ter hoogte van de grote spoorwegkruising.
- Wegen: De grote verkeersaders zijn extreem luidruchtig: Koninginnelaan, Vilvoordsesteenweg en -laan, Van Praetlaan. Ook kleinere assen worden getroffen: omgeving van het Hamoirpark, het Eugène Verboekhovenplein.
- Vliegtuigen: Het gebied heeft overdag last van luchtverkeerslawaai van ongeveer 50-55 dB.

Conclusie: Uit de multi-indicatorkaart blijkt dat lawaai in het studiegebied veel overlast veroorzaakt:

- Zeer stille gebieden (<45 dB) bestaan er niet.
- Bijna het gehele noordelijke deel van de De Troozsquare wordt als lawaaierig beschouwd (>60dB).
- De woongebieden zijn het rustigst, maar er is nog steeds sprake van lawaai (tussen 45-55dB).

10-8 Blootstelling aan geluid

Kaart van te **beschermen** comfortzones:

- De zogenaamde "te beschermen" gebieden zijn woonwijken of groene ruimten in de wijk Oud Laken Oost die vaak omgeven zijn door grote verkeersaders.

Kaart van te **creëren** comfortzones:

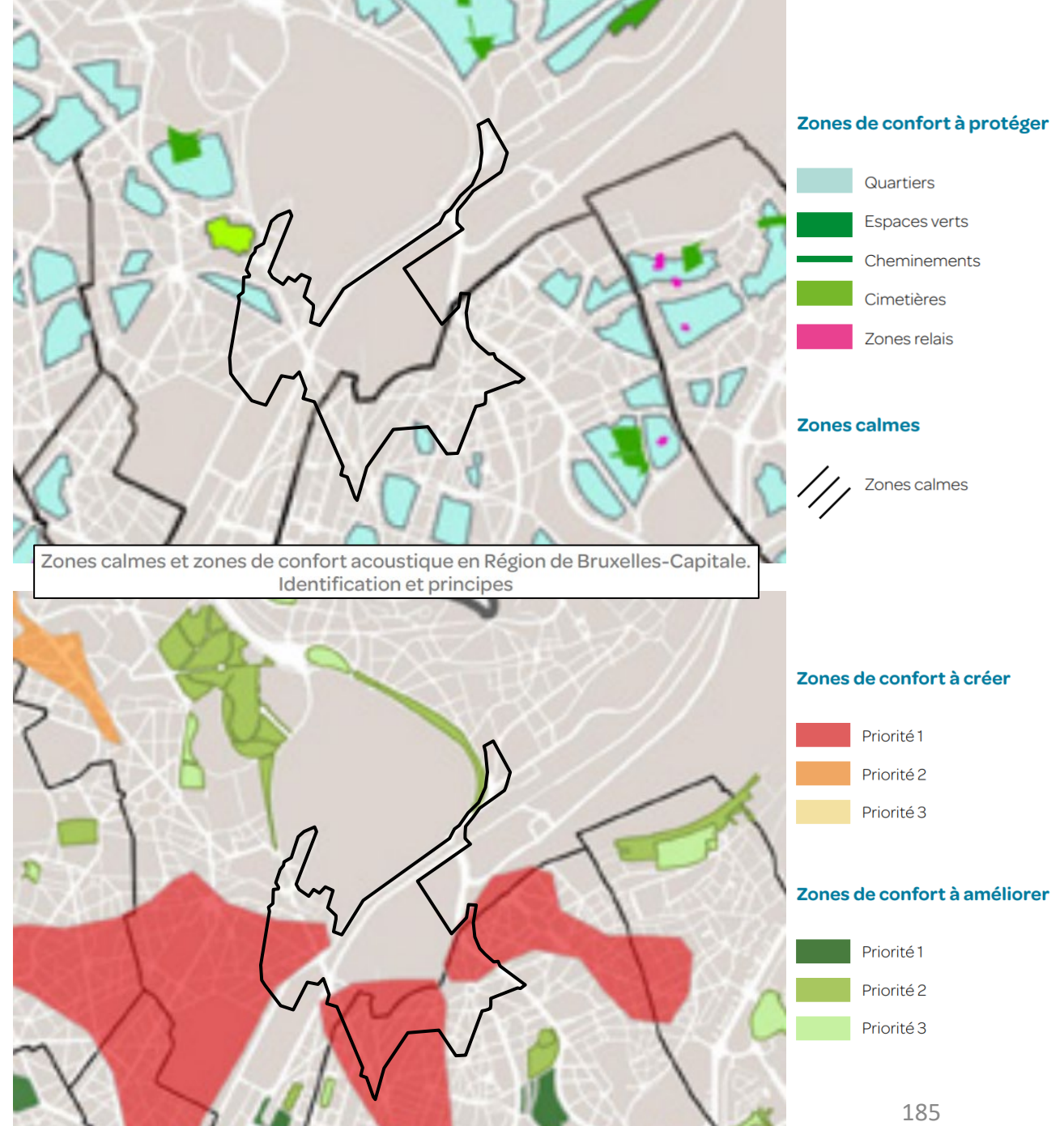
Er wordt een hoge prioriteit gegeven aan de aanleg van comfortzones in heel Oud Laken Oost, het bovenste deel van de Noordwijk, een deel van de wijk Colignon en de wijk van het Station van Schaarbeek.

De groengebieden rond het Koninklijk Domein behoren tot de te verbeteren geluidscomfortzones (prioriteit 2). Plaats met een sterke aanwezigheid van hoofdwegen rondom de groene ruimte.

Ter herinnering: maatregel 20 van het op 28 februari 2019 goedgekeurde plan Quiet.brussels voorziet in de creatie van akoestische comfortzones of Q-zones (minder dan 55 dB(A)), met name:

- *in de stadsvernieuwingscontracten, vooral in wijken met een gebrek aan rust.*
- *in de Brusselse groene ruimten, vooral deze die verbeterd moeten worden.*

→ *Het SVC 8 voldoet volledig aan deze voorwaarden.*



10-8 Blootstelling aan geluid

Zwarte punten = woongebieden waar er een concentratie van geluidsbronnen is *en/of* er een hoog aantal klachten wegens geluidshinder wordt geregistreerd.

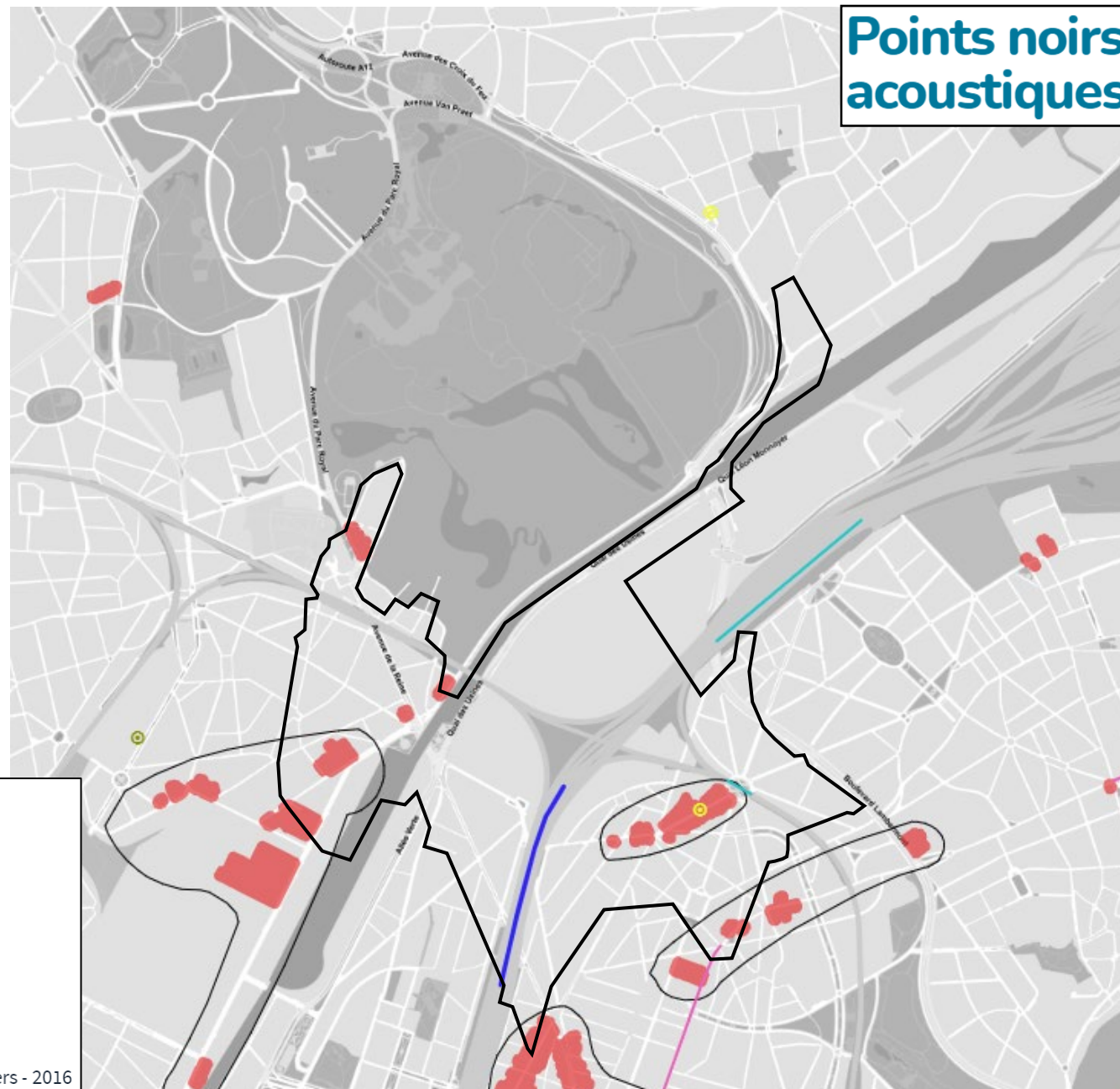
 Zwarte punten van het wegverkeer zijn geconcentreerd in het bovenste deel van de Maritiemwijk en een deel van Oud Laken Oost. De Van Ooststraat is bijzonder getroffen door geluidsgelateerde klachten (2014). De Haachtsesteenweg is eveneens een belangrijk akoestisch zwart punt.

 Geluidshinder bovenaan de Brabantwijk in verband met het spoorwegverkeer (2016).

Artikel 10

Verwijzing naar artikel 10 van de Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving.

	Article 10 avec dépassement
	Article 10 sans dépassement
	Article 10 avec dépassement
	Article 10 sans dépassement
	Points noirs routiers - 2000
	Points noirs ferroviaires - 2000
	Points noirs ferroviaires - 2016
	Points noirs routiers - 2016
	Groupes des points noirs routiers - 2016



10-9 Energie

- De TOP heeft een verouderd gebouwenbestand, de energieprestaties zijn niet optimaal en voldoen niet aan de energiebesparingsdoelstellingen van het Gewest. Voor de gemeente Schaarbeek bijvoorbeeld heeft +/-70% van de woningen een EPB-score van "E, F of G". Dit betekent dat de meeste woningen een slechte energieprestatie hebben en onder het gewestelijke gemiddelde liggen. Er wordt onder meer aanbevolen daken of gevels van woningen te isoleren. Er moet gestreefd worden naar samenwerkingen en cofinancieringen via Renolab of Renovas (Schaarbeek).
- De bouwsector is verantwoordelijk voor 60% van de directe CO2-emissies van het Gewest. Er moet een reductiestrategie geïmplementeerd worden:
 - Zware renovatie van sociale woningen (doelstelling van 100 kW/m².jaar voor de residentiële sector)
 - Prioriteit voor renovatie in plaats van sloop
- Het potentieel aan zonne-energie van de perimeter kan worden gerealiseerd met behulp van Leefmilieu Brussel. In de TOP is het zeer grote dakoppervlak van de MABRU-site al uitgerust met fotovoltaïsche panelen.



Bron: [Inhuldiging eerste Belgische zonneparking - Mabru](#)

Conclusies en uitdagingen op het vlak van het milieu

- **Aanzienlijk gebrek aan groene ruimten** in bijna het gehele studiegebied.
 - De binnenterreinen van de blokken en de dakbedekkingen zo optimaal mogelijk herwaarderen, de bestaande groene ruimten verbeteren;
 - Nieuwe groene ruimten creëren indien mogelijk, en groene verbindingen aanleggen tussen grote of kleine groene ruimten ... om deze tekortkomingen en ook het hitte-eilandeffect tegen te gaan.
 - Groene ruimten langs de verkeersaders/spoorwegen herwaarderen en creëren en het Zennepark naar de andere oever van het kanaal verlengen.
 - Overwegen om het Koninklijk Domein open te stellen voor het publiek zodat het hele gebied toegang krijgt tot een grote groene ruimte. Wat zou dit betekenen in termen van infrastructuur, veiligheid en behoud van de biodiversiteit?
- **Geluidsoverlast en luchtverontreiniging** worden voornamelijk waargenomen rond de hoofdwegen. Er moeten hefbomen worden gevonden om deze wegen te verbeteren (snelheidsbeperkingen, aanleg van fietspaden, vergroening, enz.). Voor bufferruimten of achteruitbouwstroken zorgen tussen de geluidsbronnen (wegen) en de woning.
- **De mogelijkheden analyseren** voor het creëren van rustige zones die verband houden met de behoefte om zich nu en dan af te zonderen van het lawaai van de stad, koelte-eilanden zones van duurzame collectieve energie, luchtkwaliteit, stadseconomie, alternatieve logistiek en circulaire economie.
- **De isolatie van een verouderend gebouwenbestand verbeteren** om te voldoen aan de doelstelling om in 2050 een gemiddeld EPB-niveau van C+ te bereiken (huidige gemiddelde EPB-score: tussen F en G) en rekening te houden met de energieprestaties van nieuwe gebouwen.
- Een **geïntegreerd regenwaterbeheer** invoeren (zie regennetwerk in het BHG) om het effect van de impermeabilisering te beperken en de voorkeur te geven aan compenserende technieken die gericht zijn op de integratie van regenwater in het stedelijke landschap. Inrichtingen introduceren die de natuurlijke watercyclus helpen herstellen stroomopwaarts van het natuurlijke hydrografische netwerk, door regenwater "bij de bron" te beheren, los van het afwateringsnetwerk. Streven naar integratie van deze behandeling in de natuurlijke of bebouwde omgeving, zowel in de openbare (wegen, pleinen, speelplaatsen, parken, enz.) als in de particuliere ruimte (gebouwen, percelen).
- De mogelijkheden analyseren en bestuderen om samen met Leefmilieu Brussel en andere actoren van het studiegebied **een energiegemeenschap te creëren**.

11- Transversale uitdagingen en conclusies



Zicht van het restaurant Maison de la Création - Stationssite, perspective.brussels

Breuklijnen en centraliteiten

- Verschillende stedelijke breuken en onderbrekingen, zoals het Koninklijk Domein, de hoofdwegen, het kanaal, de spoorlijn en de grote percelen met economische activiteit, verdelen het grondgebied van SVC 8. De bewoonde wijken rond het studiegebied worden gescheiden door deze infrastructures, die de onderlinge verbindingen sterk beperken. De breuken die verband houden met de belangrijke mobiliteitsinfrastructures; het autoverkeer, de spoorlijnen en het kanaal moeten worden verzacht om de verschillende stedelijke weefsels eromheen beter te integreren en de wijken en hun bewoners opnieuw met elkaar te verbinden. De oost-westverbindingen en -doorsteken moeten versterkt worden.
- De uiteinden van de twee gemeenten Brussel-Stad/Laken en Schaarbeek komen samen in het studiegebied. De centraliteiten van deze gemeenten liggen buiten het studiegebied (maar gedeeltelijk binnen de TOP), hetgeen tot uiting komt in de geringe aanwezigheid van lokale voorzieningen voor de bevolking in het studiegebied. De TOP heeft echter meer voorzieningen, vooral in de LIK's rond het Colignonplein en het Bockstaelplein. Welke functionele rol moet het studiegebied krijgen? Willen en kunnen we er een nieuwe centraliteit van maken?



Materialenkaai, zicht op de muur rond het Koninklijk Domein, wegen, kanaal en tramsporen, perspective.brussels

Stadsfuncties

- De in het gebied aanwezige economische activiteiten ondersteunen/versterken en bevestigen. De economische activiteiten bij de overgang naar een meer circulaire economie begeleiden. Banden smeden tussen de economische activiteiten rond het Kanaal en de laaggeschoolde inwoners die werk zoeken in de omliggende wijken. Nadenken over de gewenste functionele mix tussen woon- en economische functies. Welke toekomst heeft het OGSO in het gebied?
- De woningen zijn van gemiddelde kwaliteit en het grondgebied wordt geconfronteerd met een onevenwicht in het aanbod van openbare huisvesting tussen het oosten en het westen, met een aanhoudend groot gebrek aan sociale woningen, terwijl de bevolking overwegend kansarm blijft. Dit aanbod zou versterkt moeten worden en er zou gezorgd moeten worden voor een evenwichtigere verdeling over het grondgebied.



Uitzicht op de MABRU-parkeerplaatsen,
perspective.brussels

Mobiliteit, openbare ruimten en leefomgeving

- Het gebied wordt gedomineerd door een sterke aanwezigheid van de auto in de openbare ruimte en het stedelijk weefsel in het algemeen. Er is sprake van een sterke druk van (doorgaand) verkeer en een druk op de parkeerplaatsen. De actieve mobiliteitsverplaatsingen dienen verzoend te worden met de logistieke verplaatsingen en de openbare ruimte moet in die zin opnieuw ingericht worden.
- De leefomgeving van de wijken verbeteren door te werken aan netheid en afvalbeheer voor zowel huishoudens als economische actoren!



Verkeer op het De Troozkruispunt en afval in de Stephensonstraat, perspective.brussels

Milieu

- De openbare verblijfsruimte is zeer beperkt in het dichtbebouwde gebied van de studieperimeter. Er is potentieel rond het kanaal, volgens de BKP-richtsnoeren en op voorwaarde dat de verbinding met de wijken wordt versterkt. Het park van het Koninklijk Domein biedt in dit opzicht een tweede enorm potentieel.
- Het gebied kampt met een gebrek aan groene ruimten, lijdt onder een aanzienlijke geluidsoverlast en luchtverontreiniging en is gelegen in een hitte-eilandgebied. De uitdaging op milieu- en klimaatvlak om dit gebied leefbaar te houden, is aanzienlijk.
- Werken aan de aanwezigheid van water en de landschappelijke en erfgoedkwaliteit in dit gebied.



Uitzicht op het kanaal vanaf de De Troozsquare, perspective.brussels

Governance en proces

- In en rond de perimeter zijn reeds talrijke herinrichtings- en ontwikkelingsprojecten in voorbereiding. Voor SVC 8 is een goede coördinatie met lopende projecten nodig.
- Gezien de omvang van het studiegebied zullen er cofinancieringen moeten worden gevonden en zal er een logische investeringsstrategie moeten worden uitgestippeld.
- Het is belangrijk om de verschillende renovatieambities samen te brengen in een integrale visie: het opnieuw in evenwicht brengen van de verdeling van de wegen volgens de verkeersluw gemaakte wijken, een kwalitatieve ontwikkeling van de openbare ruimte en de stadsvernieuwing van de bebouwing, met inbegrip van de openbare functies.



Voorziening Stephensonstraat, perspective.brussels

12- Bibliografie

12- Bibliografie

Online beschikbare documenten:

- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Plan Régional de Développement Durable. Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling*. Brussel: Perspective.brussels 2018
FR: <https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd>
NL: <https://perspective.brussels/nl/plannen-reglementen-en-handleidingen/de-strategische-plannen/het-gewestelijk-ontwikkelingsplan-0>
- GEWESTELIJKE BELEIDSVERKLARING:
FR: [Microsoft Word - RBC_20190718_FR.docx \(parlement.brussels\)](#)
NL: [Microsoft Word - BHG2019-2024_NL.docx \(parlement.brussels\)](#)
- BRUXELLES DEVELOPPEMENT URBAIN, BRUSSEL STEDELIJKE ONTWIKKELING. *Plan Canal-Kanaalplan*. Brussel, 2015
FR: <https://canal.brussels/fr/plan-canal>
NL: <https://canal.brussels/nl/kanaalplan>
- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Plan de qualité paysagère et urbanistique pour l'espace public du Territoire du canal* Beeldkwaliteitsplan. Brussel: Perspective.brussels, 2019
FR: https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/fr_bkp_hd.pdf
NL: https://perspective.brussels/sites/default/files/poles/bkp_nl_hd.pdf
- BRUSSEL MOBILITEIT. Good Move. Plan régional de mobilité 2020 – 2030. Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. Brussels: Bruxelles-mobilité-Brussel Mobiliteit, 2021
FR: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>
NL: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>
- Gewestelijke strategie voor economische transitie 2022-2030 "Shifting Economy" (2022):
FR: https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-FR_092022.pdf
NL: https://shiftingeconomy.brussels/wp-content/uploads/2022/09/ShiftingEconomy-Brochure-NL_092022.pdf

12- Bibliografie

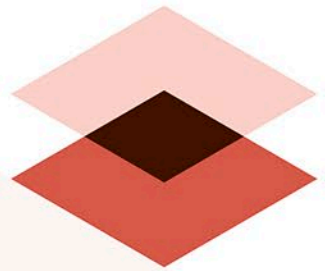
Online beschikbare documenten:

- NOODPLAN HUISVESTING BHG 2020-2024:
FR: https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Plan-Urgence-Logement_DEF.pdf
NL: https://nawalbenhamou.brussels/wp-content/uploads/2021/01/Noodplan-huisvesting_DEF.pdf
- WETENSCHAPPELIJK COMITÉ HUISVESTING 2020:
FR: https://perspective.brussels/sites/default/files/csl_fr_def2.pdf
NL: https://perspective.brussels/sites/default/files/wch_nl_def2.pdf

Niet online beschikbare documenten:

- PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Van Praet West Report*. Brussel, juli 2021
- BRUXELLES-MOBILITE/BRUSSEL MOBILITEIT; *Studie betreffende de uitvoering van de multimodale specialisatie van de wegen in het noorden van Brussel alsook langs het kanaal tussen de Ninoofsepoort en de noordelijke ring*. Brussel, juli 2020
- M.A.S. Master in Marktonderzoek in opdracht van PERSPECTIVE.BRUSSELS. *Onderzoek naar de perceptie van de inwoners over hun buurt – SVC 8 & Gevangenis. Resultaten passantenenquête en focusgroep*. Brussel, december 2022

13- Bijlagen



perspective
.brussels 

www.perspective.brussels

Bureau bruxellois de la planification / Brussels Planningsbureau