

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA) HERRMANN DEBROUX

MEI 2019

OPDRACHTGEVER

Perspective.brussels

Brussels Planningsburea
Naamsestraat 59, B-1000 Brussels
contact: info@perspective.brussels

Projecthouders:
Milène Deneubourg
Maëlle Thueux



STUDIEBUREAU

ORG SQUARED

Koolmijnenkaai 30-34
1080 Brussels
info@orgpermod.com

Alexander D'Hooghe
Luk Peeters
Marcel Smets
Yannick Vanhaelen
Hendrik Bloem
Heinrich Altenmueller
Doras Alver
Felix Schietecatte



D'ICI LA PARIS

21, rue du Faubourg St Antoine
75011 Paris
paris@d-ici-la.com



Claire Trapenard
Pauline Lefebvre
Hortense Goupil

Sweco Belgium nv

Arenbergstraat 13/1
1000 Brussels
info@swecobelgium.be

Delphine Desmet
Xavier Duyck
Veerle Duportail
Jurgen Roussel
Erik Vandermeersch
Bart Van de Sijpe
Eric Djitrinou
Philippe-François Descamps



ARIES Consultants SA

Rue des Combattants 96
1301 Wavre
Tel: +32 10 430 110
info@ariesconsultants.be



Gilles Ledent
Olivia Geels
Michael Allaer
Manoé de Neck
Adèle Godefroid
Marthe Lemiere
Yves Mathieu
Gilles Philipkin
Niels Regnier
Alejandro Rodriguez
Camille van den Enden
Louis Vandebroek

Common Ground

Koning Albertlaan 118
B-9000 Gent
info@common-ground.eu



Steven Michiels
Griet Noë

INHOUDSTAFEL

INFORMATIEF LUIK 7

1. PERIMETER	9
1.a. Operationele perimeter van het ontwerp van RPA	10
1.b. Territoriale observatieperimeter van het ontwerp van RPA	11
2. ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE RPA	17
2.a. Het RPA als instrument	18
2.b. Historisch overzicht	19
2.c. Governance	20
2.d. Voorwerp van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux	22
3. GRONDGEBIED	25
3.a. Diagnose	26
3.b. Uitdagingen	32
4. VISIE EN TOTAALVISIE	35
4.a. Visie	36
4.b. Totaalvisie	38

STRATEGISCH LUIK 45

1. TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN	49
1.a. Algemene doelstellingen van het project	50
1.b. Totaalvisie - de stadstoegang herwaarderen	51
1.c. Mobiliteitsstrategie	76
2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE	103
2.1. Site 1: Delta	109
2.2. Site 2: Driehoek	133
2.3. Site 3: Beaulieu	147
2.4. Site 4: Demey	171
2.5. Site 5: Herrmann-Debroux	189
2.6. Site 6: Stadion-Adeps	203
2.7. Site 7: Zoniënwood	215

VERORDENEND LUIK 221

Bestemmingsplan	224
Plan van inplanting en kenmerken van constructies	238
1. Algemene voorschriften	240
2. Voorschriften betreffende de structurende ruimtes, de gebieden in overdruk en dewegen van Herrmann-Debroux	242
3. Bijzondere voorschriften betreffende de administratiegebieden van Herrmann-Debroux	243
4. Bijzondere voorschriften betreffende de sterk gemengde gebieden van Herrmann-Debroux	244
5. Bijzondere voorschriften betreffende de gebieden voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten van Herrmann-Debroux	246
6. Bijzondere voorschriften betreffende de spoorwegen van Herrmann-Debroux	247
7. Bijzondere voorschriften betreffende de typische woongebieden van Herrmann-Debroux	248
8. Bijzondere voorschriften betreffende de parkgebieden van Herrmann-Debroux	249
9. Bijzondere voorschriften betreffende het gemengd gebied van Herrmann-Debroux	249
10. Bijzondere voorschriften betreffende het gebied voor stedelijke industrie van Herrmann-Debroux	250
11. Bijzondere voorschriften betreffende het ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving van Herrmann-Debroux	251



Illustratie: de toekomstige stadsboulevard te Herrmann-Debroux

INLEIDING

ONTWERP VAN RPA HERRMANN-DEBROUX

Het ontwerp van richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux sluit aan bij de beleidslijnen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en geeft de grote principes aan voor de (her)inrichting van de zuidoostelijke stadstoegang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit gebied van 43,5 ha omvat de grootstedelijke weg E411 en de vijf daarop aansluitende sites (Triomf, de Deltadriehoek, de MIVB-stelplaats en P+R-parking, de administratieve site van de Europese Commissie in Beaulieu en het retailpark Redevco in Demey).

Het ontwerp van RPA bevat de strategische doelstellingen en ook de omzetting ervan in grafische en schriftelijke voorschriften voor het gebied van de stadstoegang via de E411. Het wordt iteratief uitgewerkt samen met het milieueffectenrapport.

Het ontwerp van RPA schetst de grote principes van de beoogde (her)inrichting van het gebied op het vlak van met name:

- het programma van de bestemmingen;
- de structuur van de wegen, de publieke ruimten en het landschap;
- de kenmerken van de constructies;
- de bescherming van het erfgoed;
- de mobiliteit en de parkeervoorzieningen.

DOCUMENTEN VAN HET ONTWERP VAN RPA

Het **informatieve luik** van het ontwerp van RPA verduidelijkt de perimeter van het ontwerp van RPA, bevat een historisch overzicht van de planning, de governance en een diagnose van de site, de uitdagingen van het grondgebied, de doelstellingen en de visie van het ontwerp van RPA.

In het **strategische luik** van het ontwerp van RPA worden de doelstelling ruimtelijk voorgesteld door middel van didactische kaarten met begeleidende teksten. De niet-lokaliserbare strategische elementen worden met woorden beschreven.

Bij dit strategisch luik hoort een **verordenend luik** dat de voorschriften en grafische documenten bevat die een gedetailleerde beschrijving bevat op een gepaste schaal van de onveranderlijke elementen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplicht wil maken, om de strategische samenhang van de ontwikkeling te garanderen.

Het ontwerp van RPA wordt aangevuld door een milieueffectenrapport (MER) en zijn niet-technische samenvatting (NTS) alsmede een aangepaste studie (AS).



Voor een volledige diagnose van het grondgebied verwijzen we de lezer naar de exhaustieve en transversale diagnose in de *Definitiestudie Herrmann-Debroux* (Perspective. brussels, mei 2017).

INFORMATIEF
LUIK

STRATEGISCH
LUIK

VERORDENEND
LUIK

INFORMATIEF LUIK

Dit document vormt het informatieve luik van het ontwerp van RPA. Het verduidelijkt de perimeter van het ontwerp van RPA, bevat een historisch overzicht van de planning, de governance en een diagnose van de site, de uitdagingen van het grondgebied, de doelstellingen en de visie van het ontwerp van RPA. Bij dit luik hoort een bijlage waarin de bestaande rechtstoestand en de bestaande feitelijke toestand worden beschreven. Dit luik is samengesteld uit teksten, commentaren en illustraties. Deze elementen hebben geen wettelijke waarde.



1. PERIMETER

1.a. Operationele perimeter van het ontwerp van RPA

De operationele perimeter van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux is het gebied waarbinnen de publieke en private ingrepen zich concentreren die de belangrijkste hefboomen vormen voor de ontwikkeling en herstructurering van het grondgebied. De perimeter omvat:

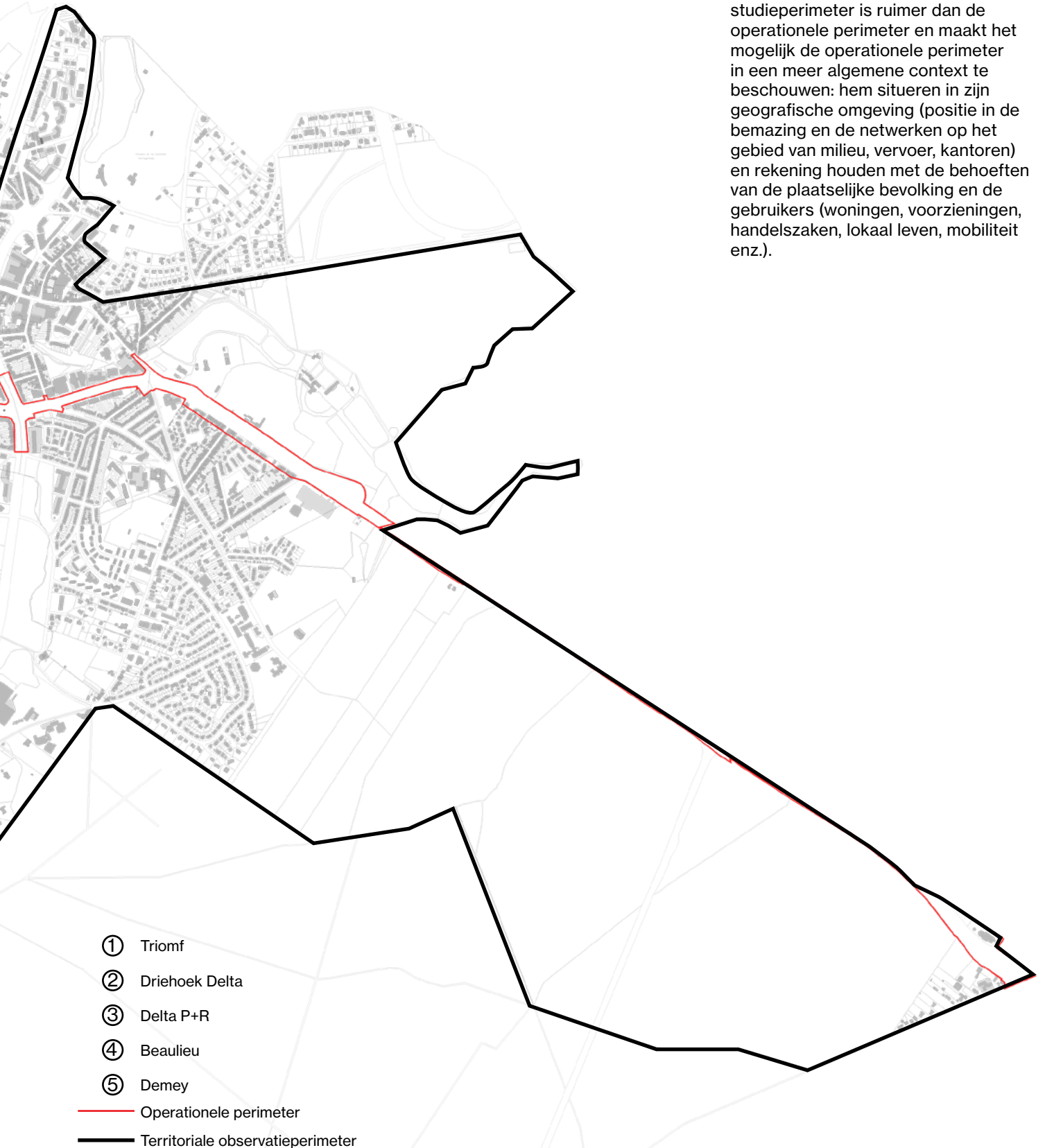
- heel de grootstedelijke weg E411 en zijn drie viaducten en de boulevards en lanen die langs en in het verlengde van de snelweg lopen;
- de aangrenzende sites die weldra het voorwerp zullen uitmaken van een bebouwing of herinrichting: Triomf (gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieuilaan), Deltadriehoek (momenteel verlaten spoorwegterrein), Delta P+R en MIVB-stelplaats (gebied dat wordt ingenomen door de stelplaats van de MIVB en de overstapparking), site Beaulieu (waar de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zich bevinden), site Demey (waar met name het winkelcentrum zich bevindt).



Ligging in het Gewest (operationele perimeter)

1.b. Territoriale observatieperimeter van het ontwerp van RPA

De territoriale observatieperimeter (TOP) is de perimeter die werd gekozen voor de analyse van het grondgebied en de identificatie van de behoeften en de uitdagingen. Deze studieperimeter is ruimer dan de operationele perimeter en maakt het mogelijk de operationele perimeter in een meer algemene context te beschouwen: hem situeren in zijn geografische omgeving (positie in de bezaaiing en de netwerken op het gebied van milieu, vervoer, kantoren) en rekening houden met de behoeften van de plaatselijke bevolking en de gebruikers (woningen, voorzieningen, handelszaken, lokaal leven, mobiliteit enz.).



Schaal 1/20.000

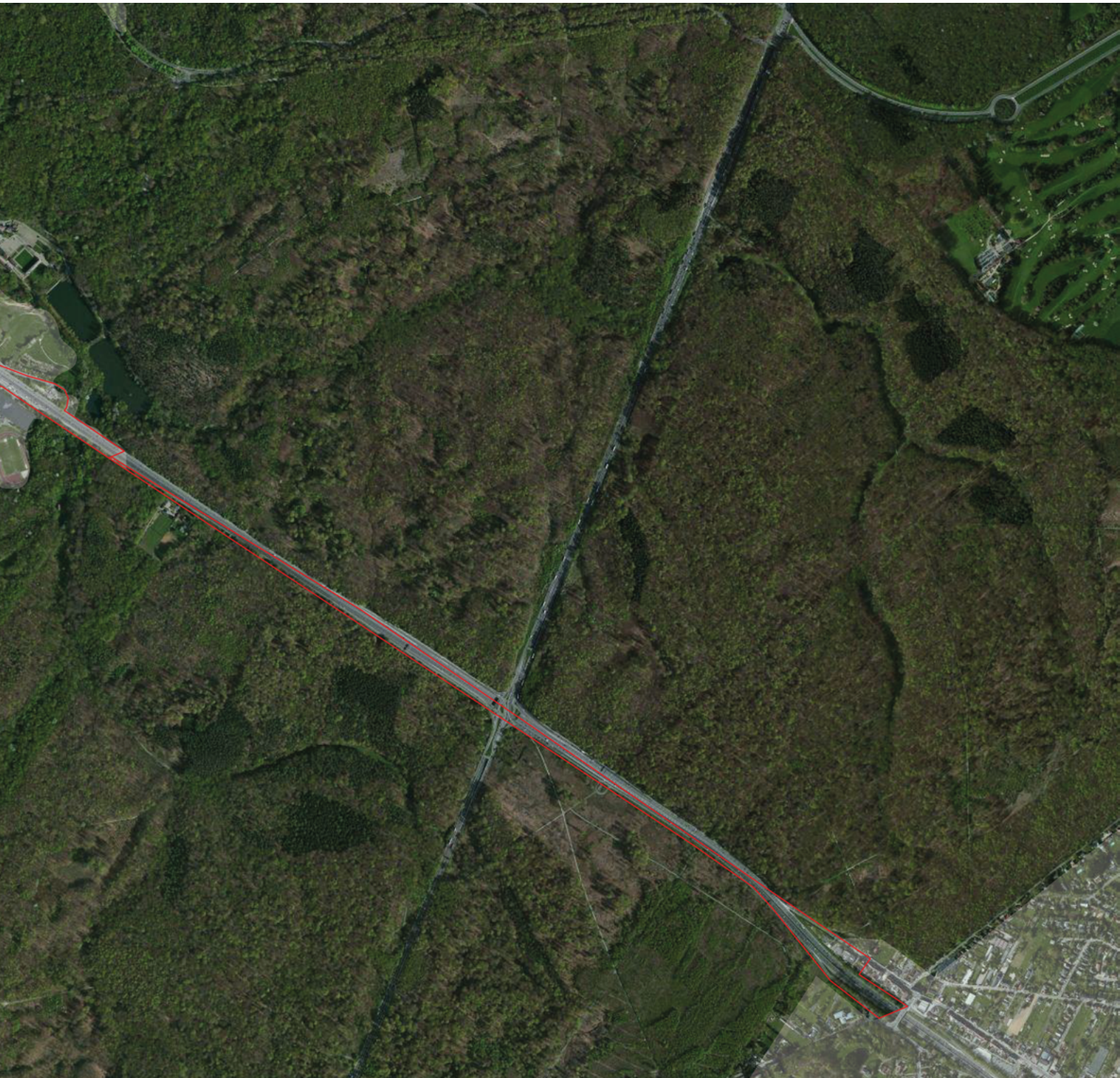
Operationele perimeter en territoriale observatieperimeter van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux





Satelliefoto van de operationele perimeter ontwerp van RPA Herrmann-Debroux, zoom op het stadsdeel





Satellietfoto van de operationele perimeter ontwerp van RPA Herrmann-Debroux, totaalvisie



2. ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE RPA

2.a. Het RPA als instrument

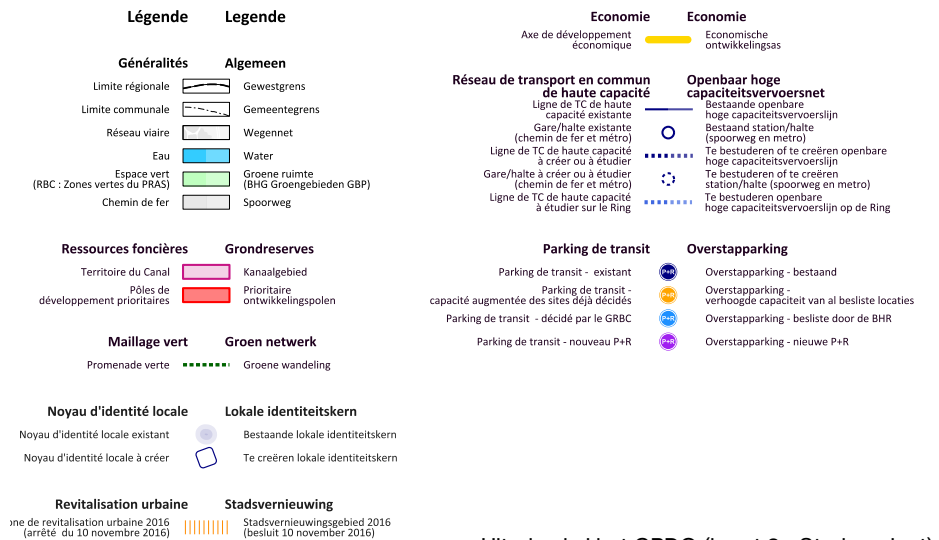
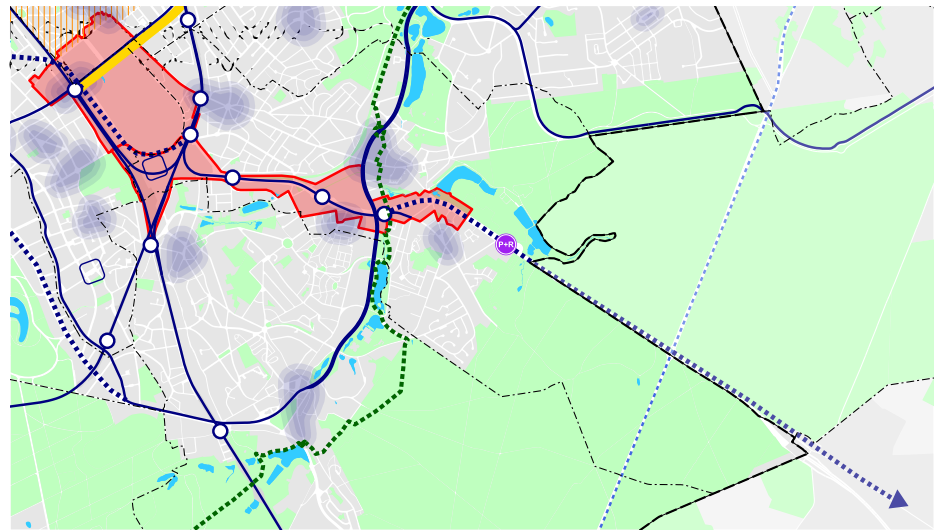
Op 8 mei 2018 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de uitwerking van het richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux toevertrouwd aan het Brusselse Planningsbureau (BPB of Perspective. brussels). Het RPA beslaat een gebied langs de E411, van de toegang tot het gewest tot de Deltadriehoek.

Het **richtplan van aanleg** is een nieuw gewestelijk planningsinstrument dat in het leven geroepen werd met de herziening van van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO). Het doel ervan is de ontwikkeling van gebieden die van strategisch belang zijn voor het Gewest, te vergemakkelijken en te versnellen.

Het BWRO bepaalt dat het RPA een indicatieve waarde heeft, met uitzondering van de bepalingen waaraan de regering uitdrukkelijk bindende kracht en verordenende waarde heeft gegeven (art. 30/9). Alle bepalingen van het ontwerp van RPA, zowel de indicatieve als de verordenende, zijn bindend, maar hun rechtskracht verschilt:

- - waarde van de verordenende bepalingen: de regels moeten altijd in acht worden genomen, tenzij de tekst zelf (of een wettekst van dezelfde waarde) afwijkingen toestaat en de voorwaarden daartoe vervuld zijn;
- - waarde van de indicatieve bepalingen: deze bepalingen moeten worden in acht genomen, maar de autoriteit kan en moet ervan afwijken als nieuwe of bijzondere omstandigheden dat vereisen en op voorwaarde dat de autoriteit dit uitvoerig formeel motiveert haar besluit. Ze vormen "gedragslijnen" die de autoriteiten moeten volgen bij de afgifte van vergunningen (en dus logischerwijs ook door de particulier die een project indient).

Het ontwerp van RPA vervangt het GBP waar dit van toepassing is.



Uitreksel uit het GPDO (kaart 8 - Stadsproject)

2.b. Historisch overzicht

Bij de uitwerking van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux is rekening gehouden met verscheidene belangrijke planningsinstrumenten:

- de Gewestelijke Beleidsverklaring 2014-2019;
- het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO);
- de verschillende studies die al zijn uitgevoerd voor de verstedelijking van de Deltadriehoek, met name de haalbaarheidsstudie naar de vestiging van een postsorteercentrum, die de richting bepalen die moet worden gevolgd bij de ontwikkeling van deze site.

In haar **Gewestelijke beleidsverklaring** (2014-2019) (GBV) heeft de Regering 10 nieuwe "prioritaire ontwikkelingspolen" voor de legislatuur geselecteerd die een globale en transversale strategie vereisen om "de lokale ontwikkelingsmogelijkheden op korte en middellange termijn vooruit te helpen" (GBV 2014-2019, p. 35). Het doel is betaalbare en aangepaste woningen te bouwen die beantwoorden aan de doelstelling van de sociale mix, nieuwe publieke

ruimtes en voorzieningen van algemeen nut alsmede de vestiging van nieuwe ondernemingen in Brussel te bevorderen en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer te waarborgen. Daarbij moet ook worden gestreefd naar een hoge levenskwaliteit en architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken. Concreet gaat het erom onderbenutte gronden te mobiliseren en nieuwe ontwikkelingskansen te creëren. In de GBV omvat de pool Delta-Vorstlaan drie strategische ruimtes: de universiteitscampus ULB-VUB, de Deltadriehoek en de omgeving van het Herrmann-Debrouxviaduct. De GBV wil dat er over deze drie zones wordt nagedacht in een globale visie met het oog op een harmonieuze en coherente ontwikkeling.

Het **Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)** beschrijft de algemene doelstellingen voor inrichting en programmatie van de prioritaire ontwikkelingspolen. De noodzaak van een coherente en harmonieuze visie voor de herinrichting van de gehele stadstoegang vanaf de gewestgrens in het Zoniënwood tot Delta wordt dus duidelijk vermeld.

De grootste uitdaging die wordt genoemd, is het herverbinden van de twee gebieden aan weerszijden van de E411 en het verbeteren van de mobiliteit door de stromen van de auto's die via deze as de stad binnenrijden, te verminderen. De inplanting van een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimtes) in de Deltadriehoek is ook opgenomen in het GPDO.

Het grondgebied van de Deltadriehoek heeft al het voorwerp uitgemaakt van talrijke denkoefeningen en studies. De verschillende studies (het niet-goedgekeurde richtschema Delta van 2009; programmatorische en stedenbouwkundige definitiestudie voor de Deltadriehoek in 2014; haalbaarheidsstudie naar de vestiging van een postsorteercentrum in het kader van een gemengde stedenbouwkundige programmatie in juli 2016) hebben het mogelijk gemaakt de grote lijnen van de programmatie van deze site vast te leggen, alsmede bepaalde inrichtingsopties, met name de optie van een ringweg en de bouw van een platform dat zich op hetzelfde niveau bevindt als het platform van Chirec.

2.c. Governance

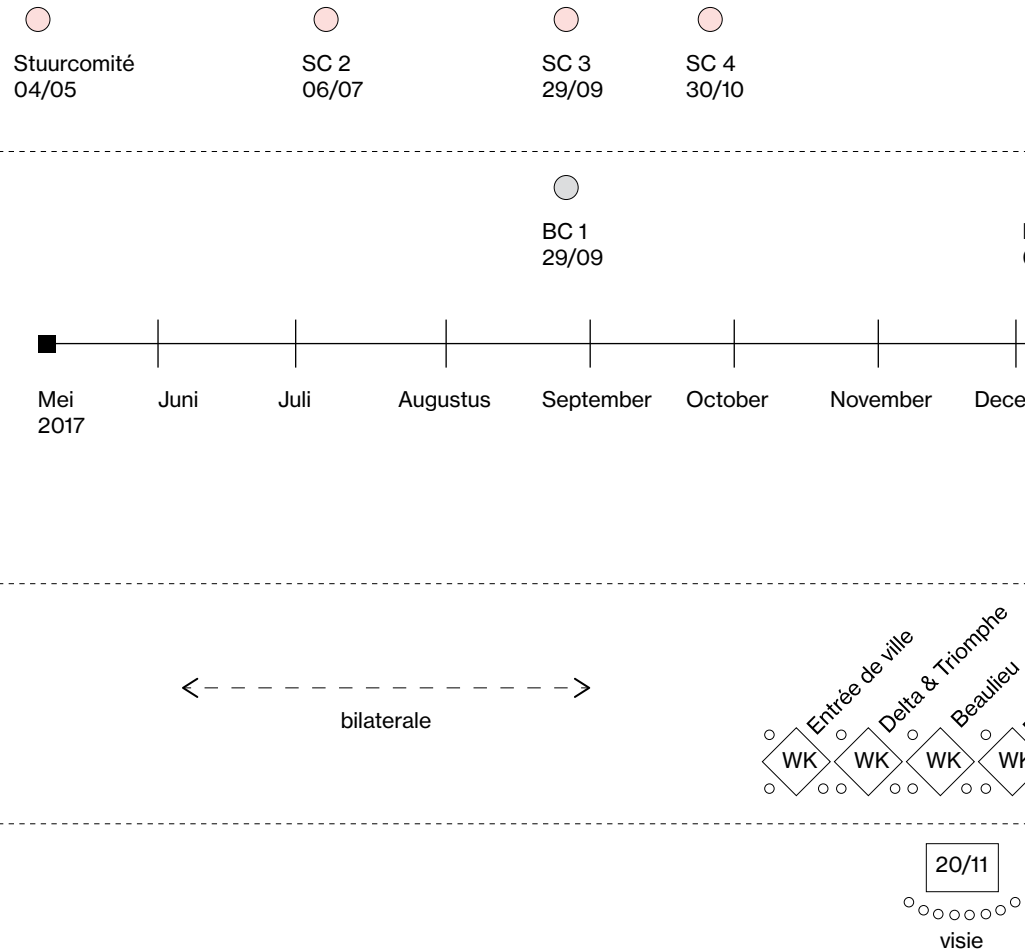
Het grondgebied waarop het ontwerp van richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux betrekking heeft, is uitgestrekt en groepeert verschillende actoren: publieke en private actoren en ook maatschappelijke organisaties. Om de coherentie van de ontwikkeling van de site te waarborgen, moet er gezorgd worden voor een globale en gezamenlijke aanpak via de realisatie van een richtplan van aanleg.

- De sturing van het ontwerp van RPA (opdrachtgeverschap) is in handen van Perspective.brussels.
- De uitwerking van het ontwerp van RPA en de milieueffectenstudie (stedelijke bouwdirectie) werd toevertrouwd aan de combinatie ORG², Sweco, D'ici là, ARIES, Common Ground.
- De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting staat in voor de coördinatie en de operationele uitvoering van het project voor het Gewest.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting heeft bovendien de eigendom verworven over de Deltadriehoek om er diensten voor de stad te vestigen.

STUURCOMITÉ

Het opstellen van het RPA en de milieueffectenstudies gebeurt onder leiding van een stuurcomité waarin Perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de Bouwmeester (bMa), Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde en de MIVB zetelen, naast de vertegenwoordigers van de ministers die bevoegd zijn voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, Economie en Mobiliteit.



BEGELEIDINGSCOMITÉ

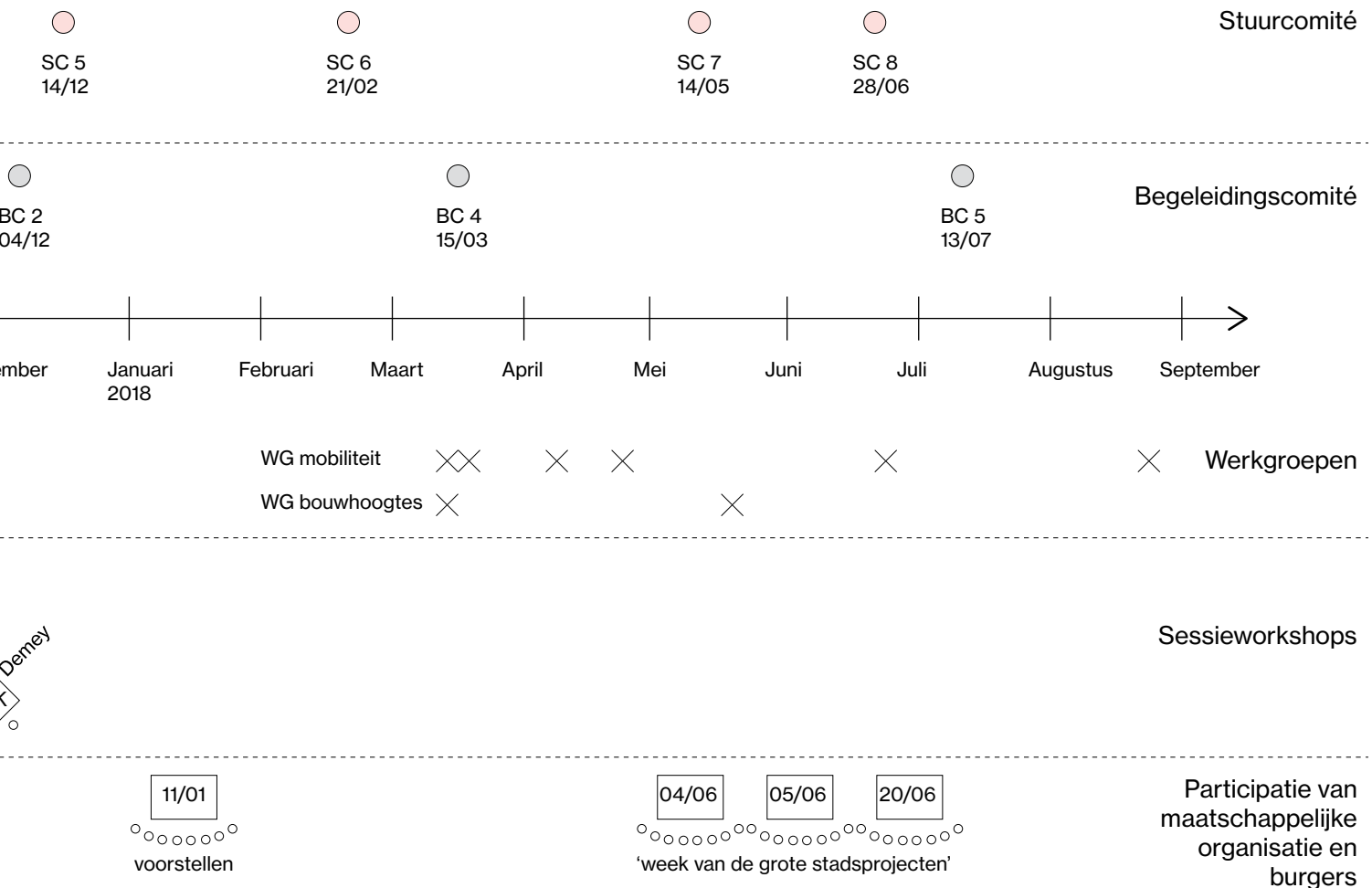
De opvolging van de realisatie van het RPA wordt verzekerd door een begeleidingscomité waarin met name Perspective.brussels, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de Bouwmeester (bMa), Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de gemeenten Oudergem, Watermaal-Bosvoorde en Elsene, de MIVB, Brussel Stedelijke Ontwikkeling – Directie Stedenbouw (BSO-DS), Brussel Huisvesting, Citydev en het Agentschap Net Brussel vertegenwoordigd zijn, naast de vertegenwoordigers van de ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, Economie, Milieu, Mobiliteit en de staatssecretaris bevoegd voor Openbare Netheid.

WERKGROEPEN

Er kwamen bijzondere werkgroepen bijeen om verschillende thema's te bespreken met de betrokken actoren:

Werkgroep inzake mobiliteit op 14 maart 2018, 22 maart 2018, 5 april 2018, 20 april 2018, 21 juni 2018
Deelnemers: Perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, gemeente Oudergem, de MIVB, MSI

Werkgroep bouwhoogtes op 15 maart 2018
Deelnemers: Perspective.brussels, bMa, gemeente Oudergem



SESSIEWORKSHOPS

Er zijn workshops gehouden met betrekking tot de verschillende aangrenzende sites met alle publieke en private actoren die betrokken zijn bij hun herinrichting. Deze workshops waren de gelegenheid om inzicht te krijgen in de noden, belangen en bekommernissen van alle actoren en met het studie bureau de stedenbouwkundige voorstellen te bespreken voor de verschillende sites die het ontwerp van RPA omvat. Deze workshops werden voorafgegaan door bilaterale ontmoetingen met de verschillende actoren.

Workshop "Entrée de ville" (stadstoegang), 19 oktober 2017
Deelnemers: Perspective.brussels, bMa, gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, de TEC, De Lijn, het Parkeeragentschap van het BHG, Brussel Mobiliteit

Workshop "Delta & Triomphe" (Delta & Triomflaan), 27 oktober 2017
Deelnemers: Perspective.brussels, bMa, gemeente Oudergem, gemeente Elsene, Leefmilieu Brussel, de MIVB, het Parkeeragentschap van het BHG, Brussel Mobiliteit, Cofinimo, Unibra, Thomas & Piron

Workshop "Demey", 29 november 2017
Deelnemers: Perspective.brussels, bMa, gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, Cofinimmo, Redevco

Workshop "Beaulieu", 16 november 2017
Deelnemers: Perspective.brussels, bMa, gemeente Oudergem, Leefmilieu Brussel, de MIVB, Brussel Mobiliteit, het OIB, Tribeca, AG Real Estate, Immo Beaulieu

PARTICIPATIE VAN MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES EN BURGERS

Er werden participatiesessies met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties (verenigingen, wijkcomités, burgers enz.) om de noden, belangen en bekommernissen van alle actoren te begrijpen, de terreinkennis van de verschillende actoren te valoriseren teneinde het project te verrijken en van gedachten te wisselen over de aan de gang zijnde werkzaamheden. Op 20 november 2017, om het ontwerp van RPA en de grote oriëntaties van de visie voor het grondgebied voor te stellen en te bespreken, met 90 deelnemers
Op 11 januari 2018, om de stedenbouwkundige voorstellen voor de aangrenzende sites voor te stellen en te bespreken, met 40 deelnemers
Op 4, 5 en 20 juni 2018: sessies in het kader van de week van de grote stadsprojecten

2.d. Voorwerp van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux

Het doel van de studie is een algemene strategie uit te werken voor de inrichting van de E411, teneinde van dit grondgebied een hefboom te maken voor de duurzame gewestelijke stadsontwikkeling, te anticiperen op toekomstige veranderingen en deze op coherente wijze te begeleiden.

De uitdaging van dit ontwerp van RPA is te bepalen onder welke voorwaarden en op basis van welke principes het mogelijk is een stedelijke structuur die dateert uit de jaren 1970 (weginfrastructuur en samenhangend geheel van monofunctionele macrogebouwen), zo te herconfigureren dat hij past in een perspectief van duurzame stadsontwikkeling. Het moet dus duidelijk maken welke de mogelijkheden er zijn tot herkwalificatie van de viaducten met het oog op een grotere gemengdheid van de stedelijke functies, de creatie van een of meer herkenningspunten van de lokale centraliteit, het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen voor de personenauto en het behoud van de natuurlijke omgeving in de onmiddellijke nabijheid van de structurerende as.

Dit ontwerp van RPA vormt het stedenbouwkundige kader voor de herkwalificatie van de stadstoegang en de aangrenzende sites:

- Triomf (gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieuilaan);
- Deltadriehoek (momenteel verlaten spoorwegterrein);
- Delta P+R en MIVB-stelplaats (gebied dat wordt ingenomen door de stelplaats van de MIVB en de overstapparking);
- site Beaulieu (waar de kantoorgebouwen van de Europese Commissie zich bevinden);
- site Demey (waar met name het winkelcentrum zich bevindt).



3. GRONDGEBIED

3.a. Diagnose

TUSSEN STAD EN WOUD

Het gebied van de stadstoegang, gelegen tussen het Zoniënwood en het concentrische tracé van de Generaal Jacqueslaan, dat ongeveer de geconsolideerde stad markeert, wordt gekenmerkt door een reeks ontwikkelingen die in de loop der jaren naast elkaar tot stand kwamen: tuinwijken, collectieve woongebouwen, lintbebouwing langs de steenwegen, een aantal stedelijke bouwblokken, wijken met vrijstaande woningen. Het stadsweefsel op het grondgebied van het ontwerp van RPA vertoont dus variatie en contrasten en vindt zijn oorsprong in het historisch gefaseerde verloop van de verstedelijking.

De dorpen Oudergem, langs de Waversesteenweg, en Watermaal, waren de eerste kernen die zich hebben ontwikkeld. In het begin van de 19e eeuw was het Rood Klooster, tussen de Tervurense Steenweg en de Waversesteenweg, belangrijk voor de streek als katoenspinnerij. Tot halverwege de 19e eeuw was de vallei een moeras, met groepjes boerderijen en huizen op de aangrenzende plateaus.

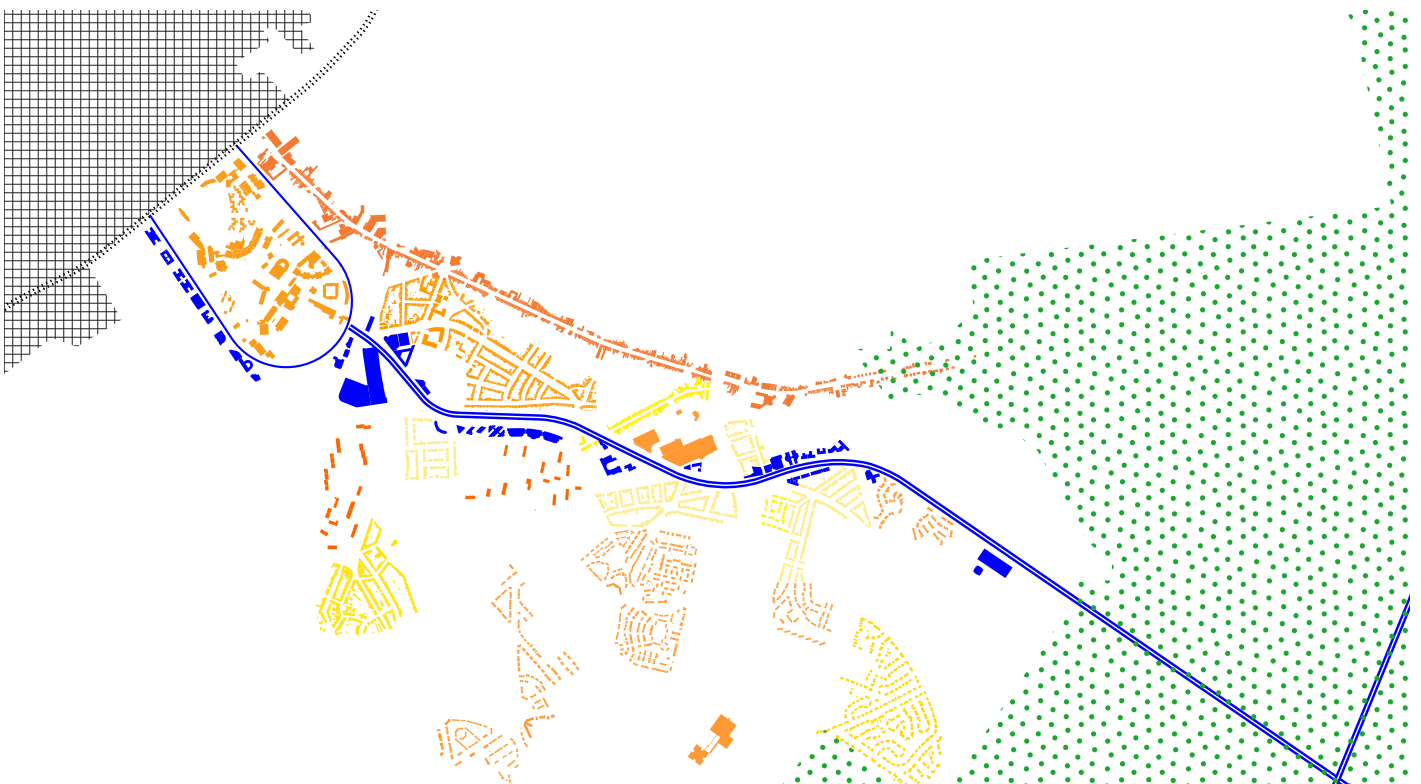
De verstedelijking van het gebied begon pas eind 19e eeuw, begin 20e eeuw. Tijdens de periode van de industriële revolutie werd de moerassige vallei ontsloten door verscheidene infrastructuurlijke ingrepen. Pas in het begin van de 20e eeuw tekenden de eerste golven van verstedelijking zich af.

Het interbellum werd gekenmerkt door de grootschalige ontwikkeling van tuinwijken. Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied een grootstedelijke stadsrand. De aanleg van de snelweg in de jaren 1970 heeft het gebied grondig gewijzigd. Deze verkeersas vormde een snelle verbinding tussen Brussel en zijn rand. Daarmee begon de ontwikkeling van functies op grote schaal langs de E411.

Het grondgebied bestaat dus uit een mengsel van verschillende soorten woningen (eengezinswoningen (arbeiderswoningen, burgerhuizen) modernistische appartementen, ...), voornamelijk gebouwd tussen 1920 en 1970, kantoorgebouwen

(Europese Commissie, ...) en openbare diensten (ULB/VUB-campus, CHIREC-ziekenhuis, ...), weg- en spoorweginfrastructuur.

De infrastructuur baant zich een weg door de ruimtes tussen deze wijken, volgens een autonome mobiliteitslogica die uitsluitend is afgestemd op de auto. Alleen de recente ontwikkelde kantoorgebouwen hebben een rechtstreekse relatie met deze as.



Schema: een heterogene urbaniteit tussen stad en woud

Daardoor biedt de perimeter, nabij de autosnelweg E411 aan de stadstoegang van Brussel, nu een grote variëteit aan ruimtes en activiteiten: een woud dat staat ingeschreven op de Werelderfgoedlijst, een sportcentrum van hoog niveau, enkele van de rendabelste hypermarkten van het land, een oude spoorlijn die is geconverteerd tot promenade, gebouwen van de Europese Commissie, een openbaar vervoersknooppunt dat van essentieel belang is voor het Brussels Gewest, universiteitscampus, Japanse school, toekomstig ziekenhuis enz. Economisch overheersen in het bestudeerde grondgebied kantoren van de tertiaire sector, hoewel er ook heel wat activiteiten van de MIVB plaatsvinden (onderhoud en reparatie van voertuigen). Het kantorenpark in de perimeter is vrij groot (ongeveer 550.000 m²) in de context van de zogenaamd gedecentraliseerde gebieden van het Brussels gewest. Het merendeel van de kantoorgebouwen is geconcentreerd rond de grootste verkeersassen: de E411, Vorstlaan, Pleinlaan.

De wijk heeft verscheidene troeven, maar het ontbreekt er aan coherentie. De verschillende activiteiten hebben maar weinig met elkaar te maken. Kantoren, handelszaken, woningen en openbaar vervoer vervullen elk een specifieke stedelijke functie, maar er zijn niet echt raakvlakken tussen de verschillende elementen.

Sociaal-demografisch zien we dat de bevolkingsdichtheid in het beschouwde gebied lager ligt dan in het Brussels Gewest als geheel (Oudergem: 3.671 inw./km²; BHG: 7.361 inw./km²), maar hoger dan in andere wijken van de tweede kroon in het zuidoostelijke kwadrant van Brussel. Bovendien neemt de bevolkingsdichtheid er toe. De bevolking wordt ouder, maar is nog grotendeels actief: een groot deel van de bevolking is ouder dan 65 jaar, maar er zijn ook veel koppels tussen de 45 en 64 jaar met tienerkinderen.



Satellietfoto van het grondgebied

EEN REEK AUTONOME SITUATIES

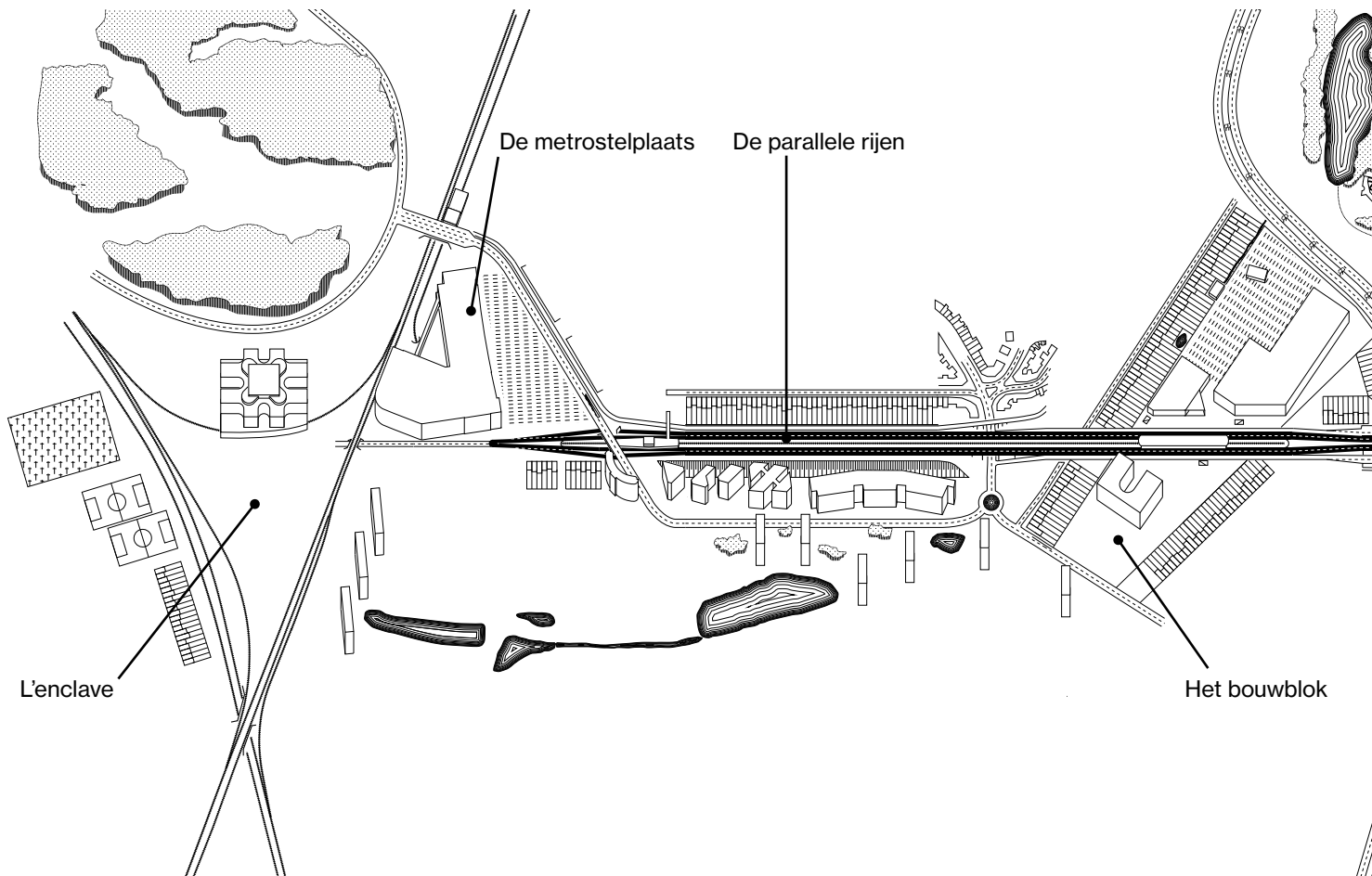
De infrastructuur doorkruist een aantal elementen met een eigen logica die vrij geïsoleerd zijn van elkaar. Het kinetische landschap, de beelden die de gebruikers zien als ze over de snelweg de stad inrijden, wordt gekenmerkt door een opeenvolging van verschillende situaties.



De metrostelplaats



De parallele rijen



De enclave van de Deltadriehoek grenst aan contrasterende stedelijke situaties: rijhuizen, collectieve woongebouwen, ziekenhuisinfrastructuur.

De snelweg eindigt abrupt aan **de metrostelplaats** met bijbehorende parkeerplaatsen.

De huizen en de kantoren van de Europese Commissie in **parallele rijen** zijn gebouwd met de rug tegen verscheidene infrastructuren: metro, snelweg, oude spoorweg.

Het bouwblok rond metrostation Demey is het enige dat letterlijk doorkruist wordt door de infrastructuur, die een barrière creëert in de bodem van de vallei van de Watermaalbeek.

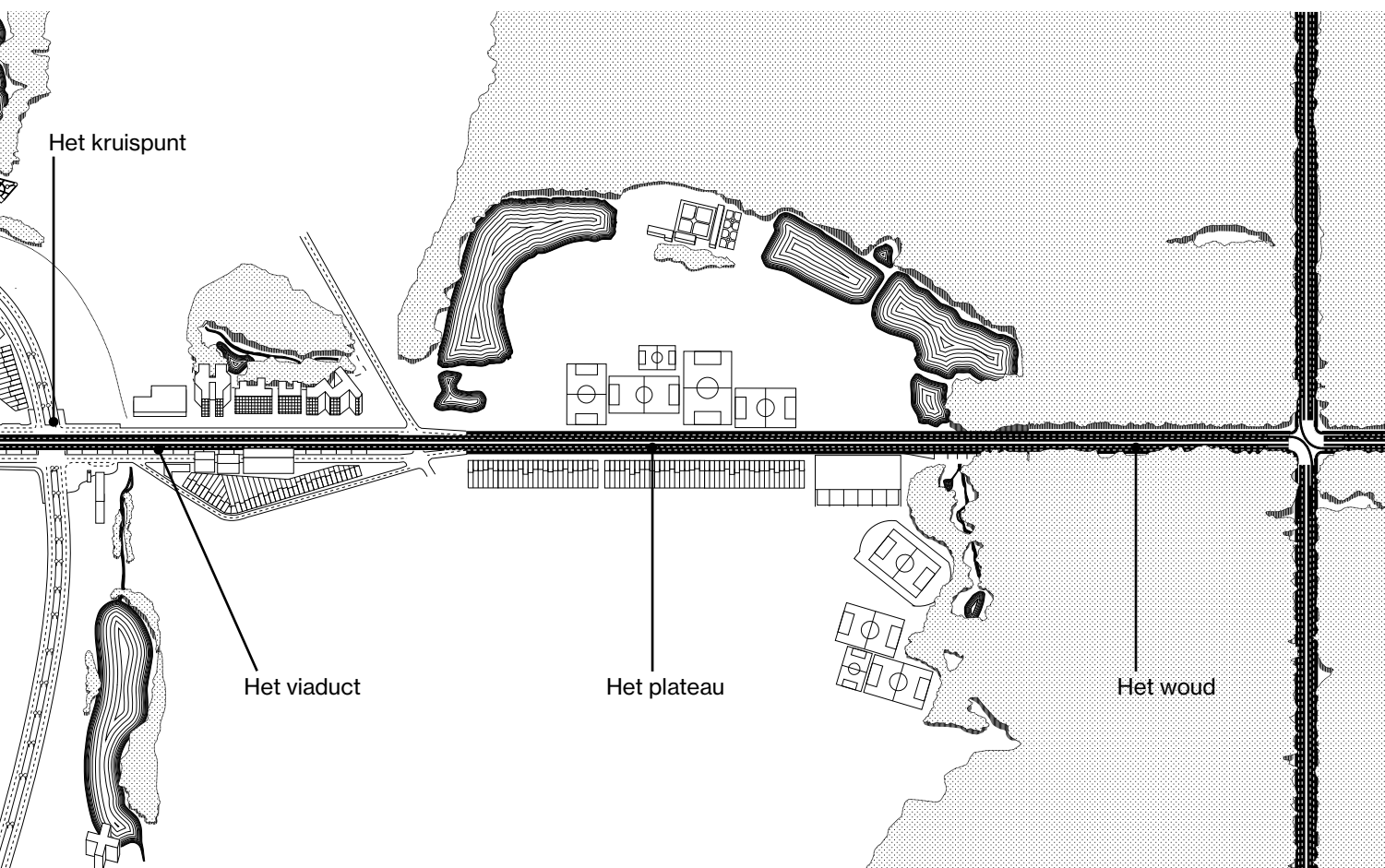


Het viaduct



Het plateau

Schema: een reeks autonome situaties



Het viaduct overspant de vallei, maar vormt toch het enige stuk waar de bebouwing aan weerszijden naar de infrastructuur gericht is.

De ruim overgedimensioneerde infrastructuur doorkruist letterlijk **het plateau** dat bestemd is voor sport en recreatie.

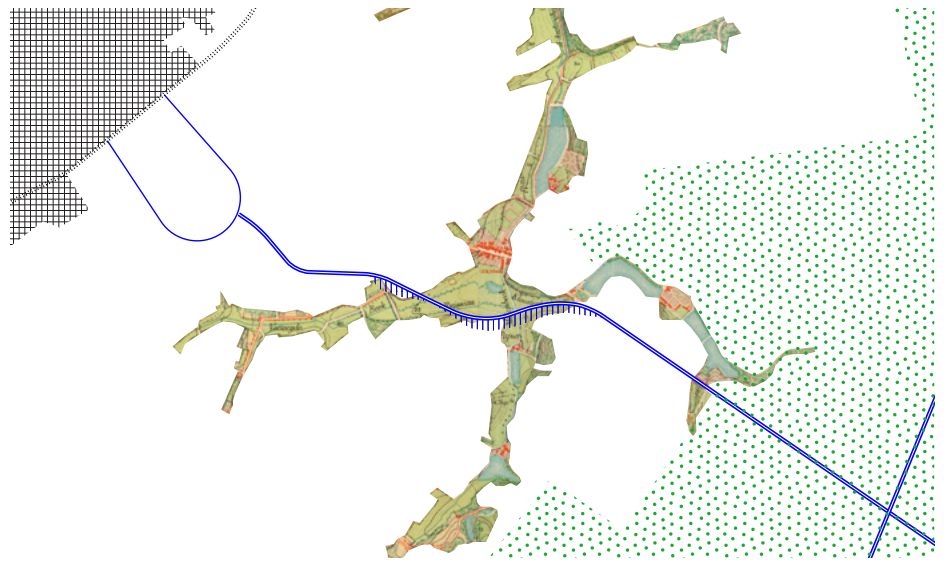
Het dichte groen van het Zoniënwood flankeert de stadstoegang, maar maakt het verkeer niet minder druk.

Het Herrmann-Debrouxkruispunt in de bodem van de vallei is het instroompunt van het centrum van Oudergem.

STRUCTURERENDE LANDSCHAPPEN

Verschillende landschappelijke elementen markeren de stadstoegang. De perimeter omvat van het Zoniënwoud tot Delta een rijk complex van groene ruimtes die worden gekenmerkt door een weelderige vegetatie en de aanwezigheid van water. Aan een zijde flankeert het Zoniënwoud, dat gelegen is op een plateau, de uitrit van de autosnelweg. Daarna overspant het viaduct de drie valleien (Roodkloosterbeek, Woluwe, Watermaalbeek). De Campus Oefenplein, een voormalig oefenterrein, vormt het tweede hoge punt. Hier rijden de auto's nu de stad binnen.

Deze grote landschappelijke elementen zijn nog waarneembaar langs de infrastructuur. Door haar hogere ligging en de plaats waar ze zich bevindt, vormt de infrastructuur een ecologische barrière voor de grote landschappelijke gehelen die ze doorkruist, met name het Zoniënwoud. De ruimtelijke relaties tussen de landschappen en de stedelijke omgevingen worden aldus gefragmenteerd door de infrastructuur.

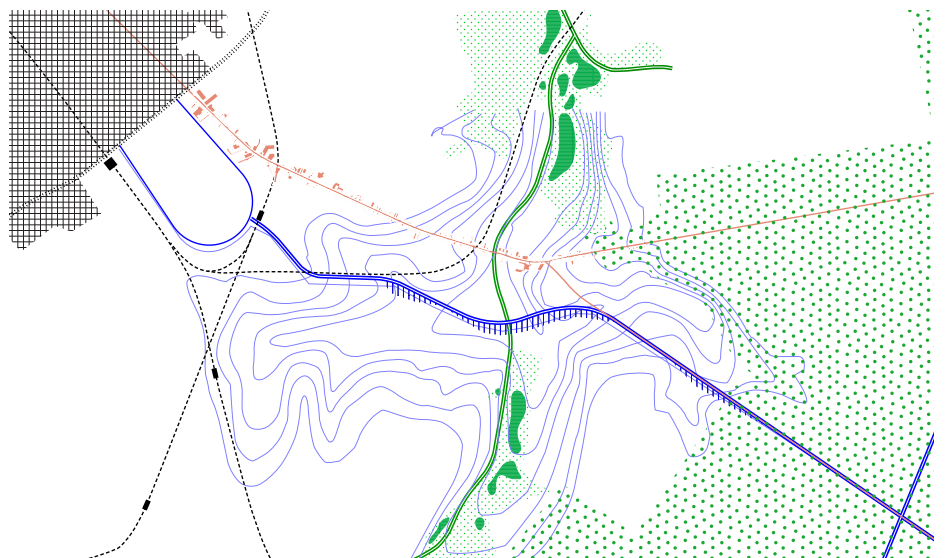


Schema: structurerende landschappen

SPECIFIEKE FIGUUR

De E411 vormt in Brussel een hybride figuur. Eerst leunt hij aan tegen de Waversesteenweg. Vervolgens vertakt hij zich en maakt hij zich los van de topografie, om de vallei, de Vorstlaan en haar parken over te steken. Ten slotte volgt hij het tracé van de oude spoorweg naar Tervuren.

Omdat hij hoog over het viaduct loopt aan de achterzijde van percelen, kan hij niet de rol vervullen van een laan. Hoewel de infrastructuur dus sterk aanwezig is, door de visuele en fysieke barrières die ze opwerpt, knoopt ze toch geen relatie aan met de lokale omgeving.



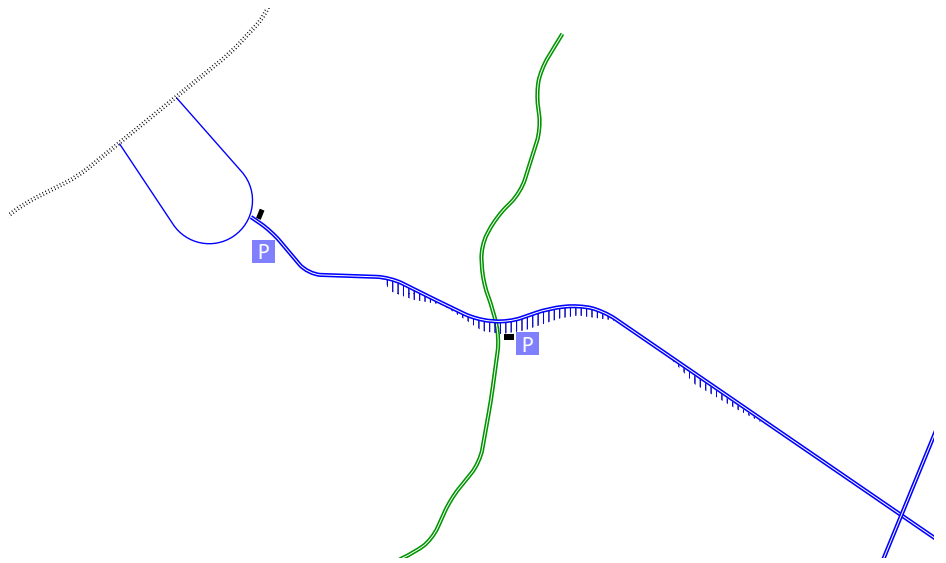
Schema: een specifieke figuur

WEGINFRASTRUCTUUR

De E411 is de grootste weginfrastructuur in het zuidoosten van het Gewest. 9 % van het dagelijkse in- en uitgaand verkeer op schaal van het Gewest komt langs hier. De verkeersas draagt het intergewestelijke pendelverkeer met de personenauto op grootstedelijk niveau en ook de verplaatsingen binnen Brussel op gewestelijk niveau, maar vormt een breuk/barrière voor het verkeer tussen de wijken (met name noord-zuid) en voor de andere weggebruikers op lokaal niveau.

Voor de lokale bevolking garandeert de E411 de toegankelijkheid (in het bijzonder van het stadscentrum), maar hij belemmert ook het lokale verkeer (vooral het voetgangersverkeer) en doet afbreuk aan de levenskwaliteit in de wijken.

Er bevinden zich twee overstapparkings (park-and-ride) op het grondgebied die rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf de E411: één onder het Herrmann-Debrouxviaduct en één tegenover de MIVB-stelplaats. Beide bieden een



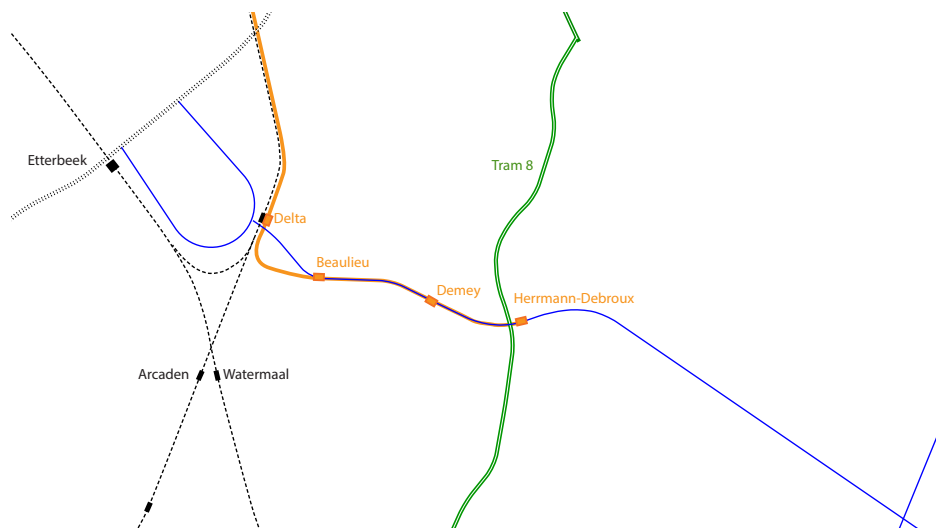
Schema: weginfrastructuur

metroverbinding naar het stadscentrum (lijn 5, station Herrmann-Debroux en Delta). In de praktijk blijkt echter dat deze twee park-and-rides vooral worden gebruikt als parkeerplaatsen voor activiteiten in de buurt en niet zozeer als overstapparking voor pendelaars.

BEREIKBAARHEID MET HET OPENBAAR VERVOER

Metrolijn 5 en de 4 haltes in het gebied (Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux) staan garant voor een efficiënte verbinding met het stadscentrum. De toegankelijkheid en zichtbaarheid van de metrostations worden echter beperkt door de aanwezigheid van de E411, met name in Beaulieu en Demey, waar de stations omringd worden door de weginfrastructuur.

Het westelijke deel van het grondgebied wordt ook bediend door de spoorweginfrastructuur. Lijn 26 maakt het treinstation Delta en het station Arcaden bereikbaar vanaf Schaarbeek, Vilvoorde en het station Bordet in het noorden (Evere) - waar in de toekomst de metro Noord zal komen - en Sint-Job (Ukkel) in het zuiden. Lijn 161 verbindt de Brusselse stations (gelegen buiten het gebied van het ontwerp van RPA, maar in de buurt ervan) Bosvoorde, Watermaal en Etterbeek in het oosten met het zuiden van het grootstedelijke gebied (Louvain-La-Neuve, Ottignies, Profondsart, Rixensart, Genval, Terhulpen, Hoeilaart en Groenendaal).



Schema: Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Op de as van de Vorstlaan rijdt tramlijn 8, die straalvormige verbindingen noord-zuid mogelijk maakt. Aangezien de E411 dienstdoet als stadstoegang, doorkruisen verscheidene intergewestelijke verbindingen van De Lijn en de TEC het grondgebied via deze weg. Deze lijnen vullen de plaatselijkere MIVB-busverbindingen (41, 34, 72) aan, en ook de 71 die Delta als eindpunt heeft.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is relatief doeltreffend tot Herrmann-Debroux, maar verder naar het oosten is dat veel minder het geval. Grote gewestelijke voorzieningen als het ADEPS-sportcomplex, Rood Klooster en het Zoniënwood zijn moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.

3.b. Uitdagingen

Gezien de punt die hierboven aangehaald werden in de diagnose, streeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende ambitie na:

DE ROL VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR HERZIEN

De uitdagingen van de vermindering van het autogebruik in het Brussels Gewest en de herkwalificatie van de stadstoegang Herrmann-Debroux vereisen noodzakelijkerwijs de invoering van verscheidene oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit. De snelweg E411 moet omgevormd worden in een stadsboulevard die multimodale mobiliteit ondersteunt en een collectieve ruimte is die voor uiteenlopende doeleinden wordt gebruikt. Dan zullen de stad en haar inwoners zich kunnen verzoenen met de infrastructuur.

EEN VLOTTE DOORGANG TUSSEN DE WIJKEN BEWERKSTELLIGEN

Waar het stadsweefsel onderbroken werd door de E411 en het Deltacomplex, moeten nieuwe knooppunten gemaakt worden, zodat de as van de E411 gemakkelijker over te steken is, het groene en het blauwe netwerk weer met elkaar verbonden worden en de bouwblokken poreus zijn. Het stadsweefsel moet dus opnieuw aan elkaar geknoopt worden, op grootstedelijke, gewestelijke en lokale schaal.

DE GROTE LANDSCHAPPEN VALORISEREN

De stadstoegang beschikt over onmiskenbare landschappelijke kwaliteiten, die zichtbaar zijn vanaf Delta en vanaf het Zoniënwoud. Het is een contrastrijk landschap: majestueus natuurlijk erfgoed staat tegenover imposante wegvoorzieningen, open ruimtes en ruimtelijke segmentatie. Dit landschap moet in de kijker gezet worden. Het moet zichtbaar gemaakt worden en de contrasten moeten gevaloriseerd worden: de “roadscape” moet een “urbanscape” worden, die zijn grootstedelijke dimensie waardig is.

PLAATSEN MET MEER STEDELIJKHEID CREËREN OM BETER SAMEN TE LEVEN

Het gebrek aan publieke pleinen in de hele perimeter, gekoppeld aan de zwakte van de publieke ruimtes en plaatsen alsook de functionalistische organisatie van de ruimte, dragen bij tot het randstedelijke karakter van het gebied en de manier van leven. De herkwalificatie van de stadstoegang en de bebouwing van Delta zijn een kans om een stedelijke omgeving te creëren waarin economische, sociale en residentiële activiteiten door elkaar lopen, wat de gezelligheid vergroot en het lokale samenleven stimuleert. Dit veronderstelt dat de economische roeping van het gebied wordt bevestigd en dat tegelijk ontmoetingsplaatsen worden gecreëerd (publieke ruimtes, handelszaken, educatieve, sociaal-culturele en sportieve voorzieningen enz.).

VERANDERINGEN VOORZIEN EN OP EEN GELEIDELIJKE EN EVOLUTIEVE MANIER BEGELEIDEN

Het tijdperk waarin de auto het voor het zeggen had, is voorbij. De infrastructuur die bij dat tijdperk hoorde, heeft het stadsweefsel grondig omgegooid. Hoewel ze relatief recent is, worden er tegenwoordig veel vraagtekens bij gezet. Om te voorkomen dat we in de toekomst opnieuw te maken krijgen met een onaangepaste stedelijke infrastructuur, moet de inrichting die als oplossing wordt voorgesteld, zo veel mogelijk omkeerbaar en flexibel zijn. Deze flexibiliteit zal het mogelijk maken in te spelen op de voortdurende en deels onvoorspelbare evolutie van de levensstijlen en vervoerswijzen (gekoppeld aan de technologische vooruitgang en de energietransitie), zodat de stad zich beter kan aanpassen en veerkrachtiger wordt. De weg naar een dergelijke evolutieve inrichting moet echter geleidelijk aan verlopen, zodat gedragsveranderingen worden begeleid en aangemoedigd en niet op een al te radicale manier worden afgedwongen.



Deltabrug



P+R Delta



Beaulieu



Watermaalviaduct



Demey



Herrmann Debroux



Waverssteenweg



Adeps



4. VISIE EN TOTAALVISIE

4.a. Visie

STADSTOEGANG

Wanneer men een radicale verandering van een van de belangrijkste invalswegen van het Brussels Gewest plant, moet men deze infrastructuur en haar rol opnieuw een plaats geven, zowel op grootstedelijk niveau – wat betreft de bereikbaarheid en de “stadstoegang” – als op plaatselijk niveau – wat betreft de porositeit tussen de wijken en het beginsel “aanzet tot stad”. De visie voor de stadstoegang Herrmann-Debroux-Delta is daarom gebaseerd op deze dubbele rol van de infrastructuur en op deze twee niveaus.

Op basis van een gedetailleerde analyse van de mobiliteit op en rond deze belangrijke verkeersader kunnen we een beeld vormen van de mogelijkheden om de infrastructuur te herkwalficeren op korte en middellange termijn en van de radicale veranderingen die de afbraak van het viaduct zal teweegbrengen.

De historische en ruimtelijke analyse van de relaties tussen de infrastructuren en het grondgebied dat ze doorkruisen, brengt de structurerende elementen aan het licht, alsmede de hefboomen om deze relaties radicaal te veranderen. De stadstoegang is meer dan een plotse overgang van het ene snelheidsregime in het andere. Ze is een opeenvolging van ruimtelijke situaties waarin het project klaarheid moet scheppen. De infrastructuur kan bovendien een belangrijke rol spelen in de verduidelijking van het bestaande weefsel en de toekomstige projecten.

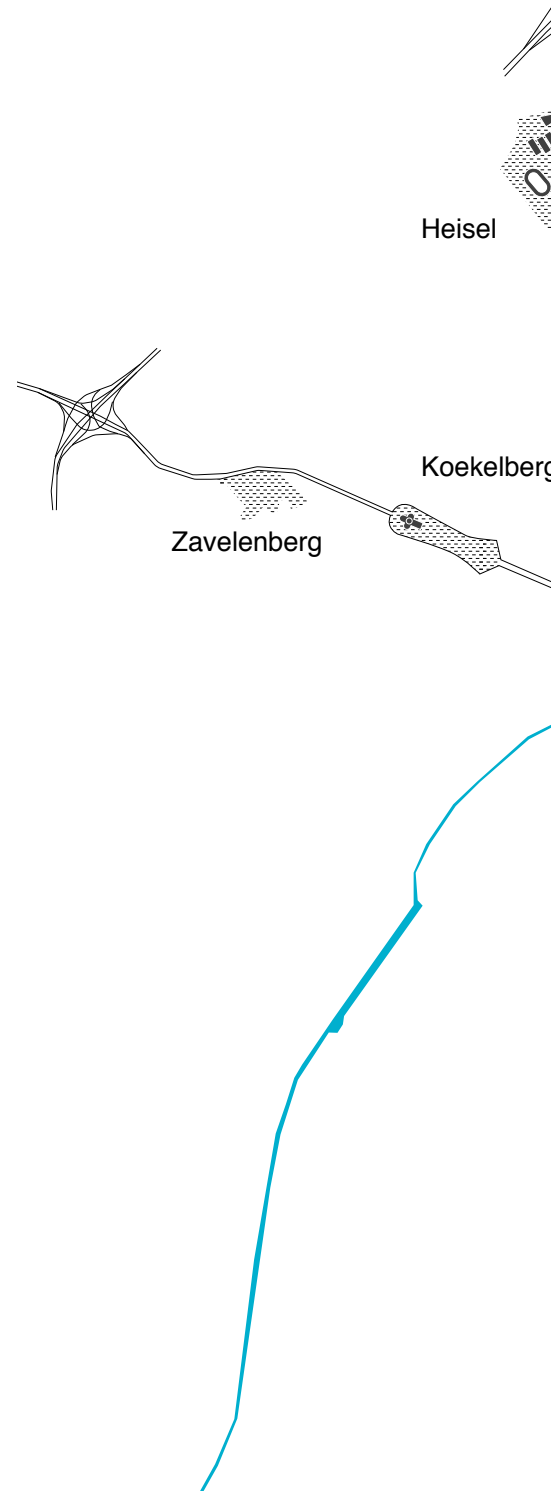
DIT IS GEEN BOULEVARD

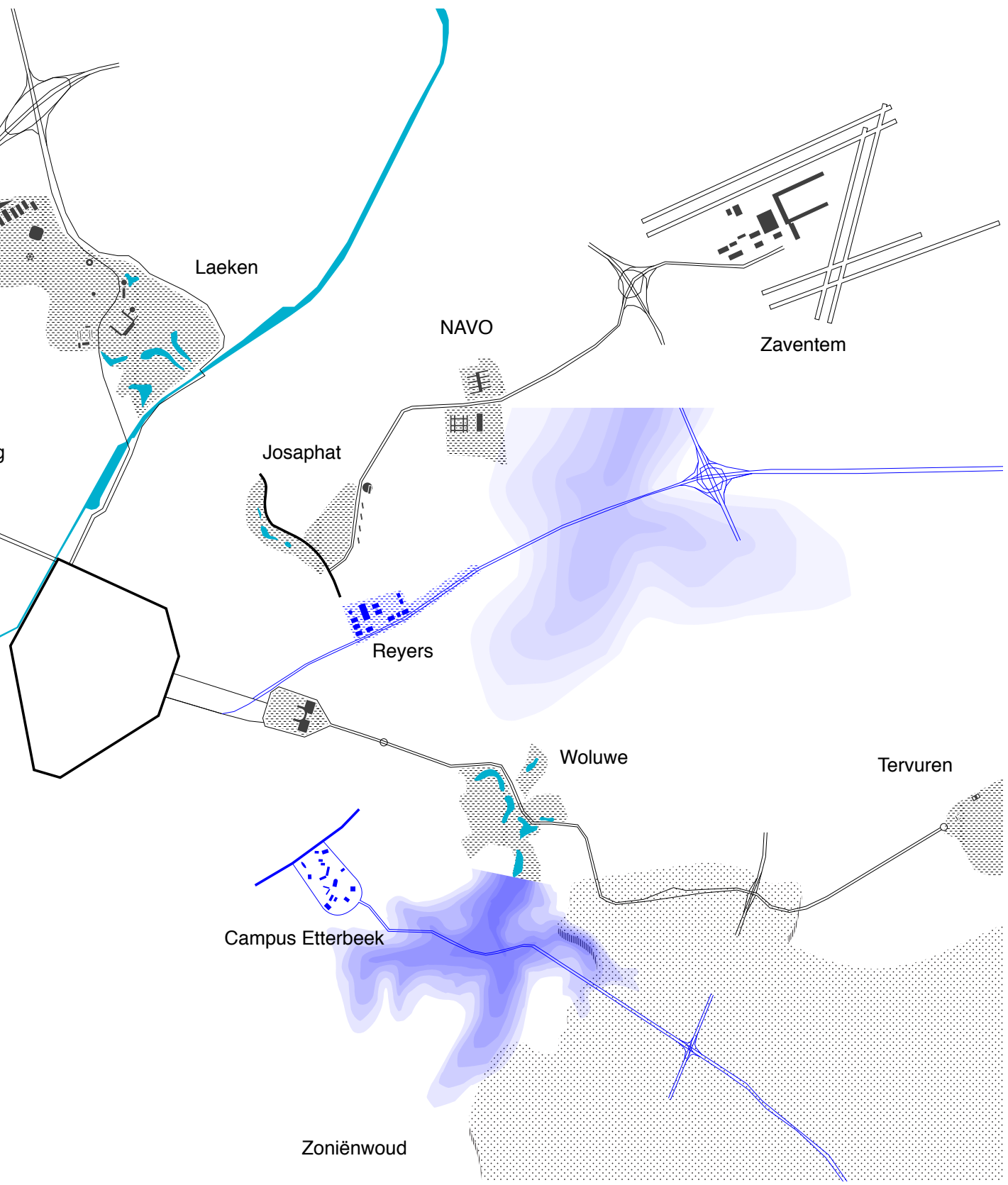
Er is van oudsher een nauwe band tussen de stadsontwikkeling en de ontwikkeling van infrastructuren. Steenwegen vormden directe verbindingen tussen de steden. Hun rechtlijnige tracés leidden tot lineaire ontwikkelingen waardoor stadstoegangen langgerekte opeenvolgingen werden van woningen, handels- en productieactiviteiten.

Vanaf de 19e eeuw namen de lanen de bovenhand. Zij structureerden de grootstedelijke ruimte. Grote publieke ruimtes waren een voorbode van de latere ontwikkelingen. De stadstoegangen zijn nu verbonden met het snelwegennet en worden gekenmerkt door structurerende landschappelijke ruimtes.

Heel anders gesteld is het met de twee recentste invalswegen van Brussel, de E40 en de E411. Zij zijn ontworpen als snelwegverbindingen en bevinden zich op plaatsen zonder stedelijke ontwikkeling, aan de achterzijde van de bestaande stadsweefsels. Hier en daar hebben voornamelijk randstedelijke structuren zich naast deze infrastructuren gevestigd.

Bij de herkwalficatie van de stadstoegang Delta moeten we rekening houden met de typische kenmerken van een dergelijke infrastructuur en de specifieke relatie die ze heeft met de stad. Er moet één bijzondere figuur ontstaan die de wijken die ze doorkruist, samenbrengt. Deze bijzondere figuur, die zich onderscheidt van boulevards en lanen, vraagt om een eigen, aangepaste vormgeving.



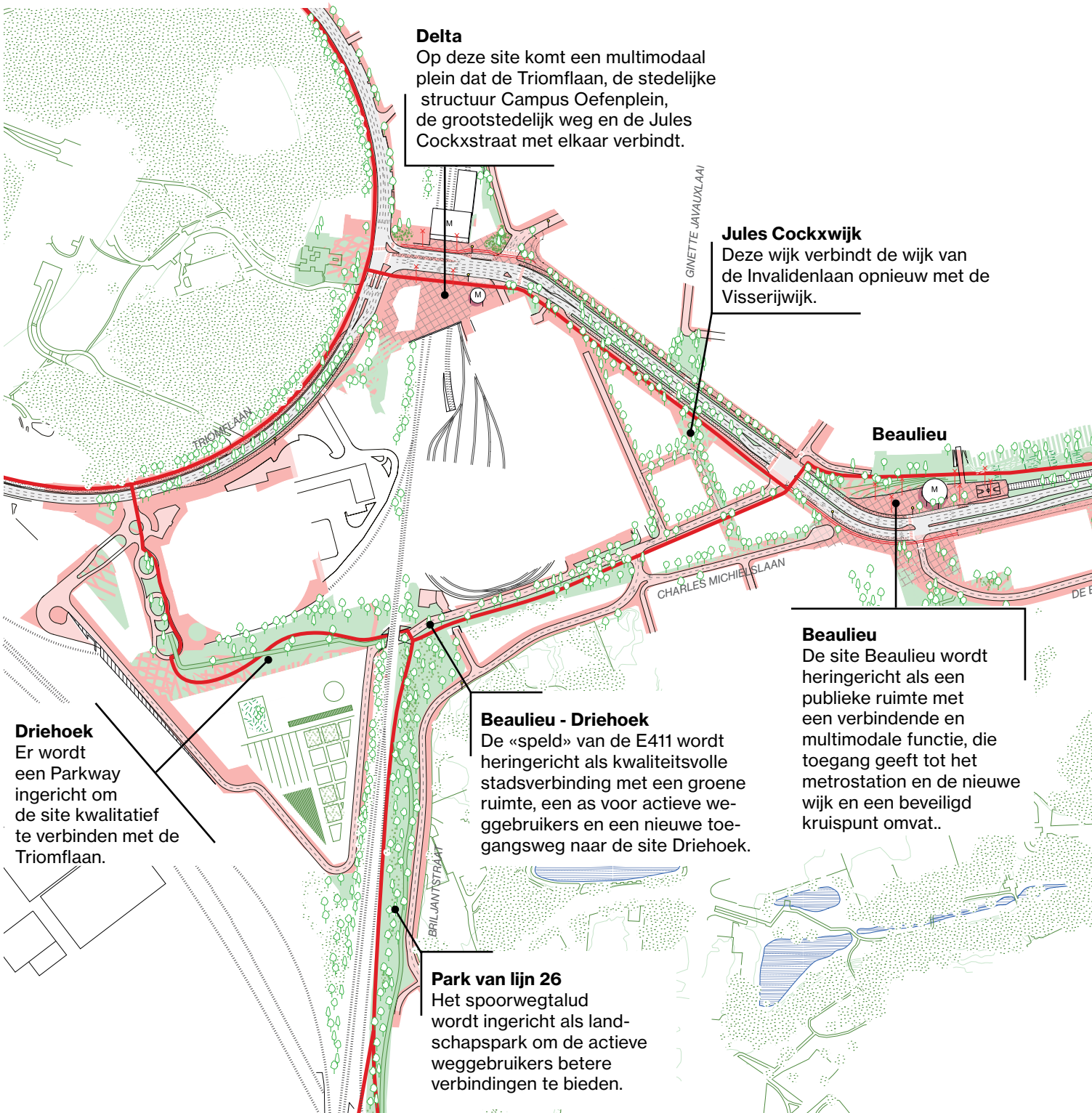


Schema: de grootstedelijke invalswegen

4.b. Totaalvisie

HERINRICHTING VAN DE AS E411

De herinrichting van de as E411 is een van de belangrijkste ambities van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux om deze as om te vormen tot een stadsboulevard die de multimodale mobiliteit ondersteunt en de twee zijden van de E411 opnieuw met elkaar verbindt.



Delta

Op deze site komt een multimodaal plein dat de Triomflaan, de stedelijke structuur Campus Oefenplein, de grootstedelijke weg en de Jules Cockxstraat met elkaar verbindt.

Jules Cockxwijk

Deze wijk verbindt de wijk van de Invalidenlaan opnieuw met de Visserijwijk.

Beaulieu

Beaulieu

De site Beaulieu wordt heringericht als een publieke ruimte met een verbindende en multimodale functie, die toegang geeft tot het metrostation en de nieuwe wijk en een beveiligd kruispunt omvat..

Beaulieu - Driehoek

De «speld» van de E411 wordt heringericht als kwaliteitsvolle stadsverbinding met een groene ruimte, een as voor actieve weggebruikers en een nieuwe toegangsweg naar de site Driehoek.

Driehoek

Er wordt een Parkway ingericht om de site kwalitatief te verbinden met de Triomflaan.

Park van lijn 26

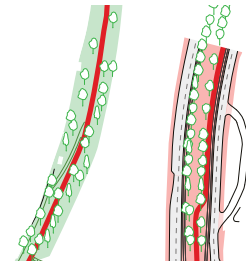
Het spoorwegtalud wordt ingericht als landschapspark om de actieve weggebruikers betere verbindingen te bieden.

Verschuiving naar het zuiden

Tussen Beaulieu en Demey komt de metro boven de grond. De metropalen bakenen twee zones af die anders gekwalificeerd zijn in het ontwerp van RPA. De zone ten noorden van de metrolijn is bestemd voor kwaliteitsvolle publieke ruimtes, promenades en recreatie. De toegangen tot de stations Beaulieu en Demey worden gevaloriseerd.

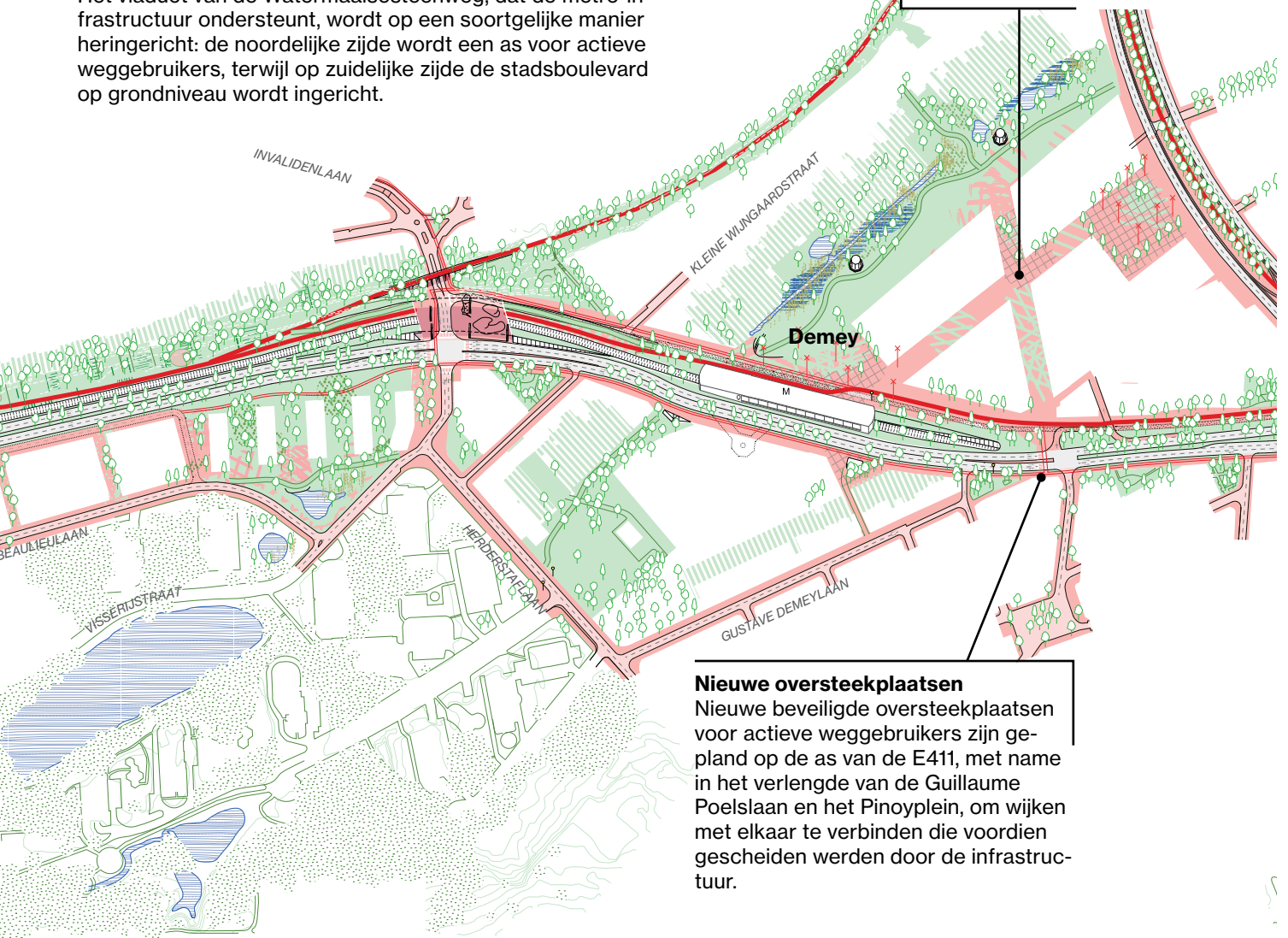
In de zuidelijke zone komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weg.

Het viaduct van de Watermaalsesteenweg, dat de metro-infrastructuur ondersteunt, wordt op een soortgelijke manier heringericht: de noordelijke zijde wordt een as voor actieve weggebruikers, terwijl op zuidelijke zijde de stadsboulevard op grondniveau wordt ingericht.



Demey

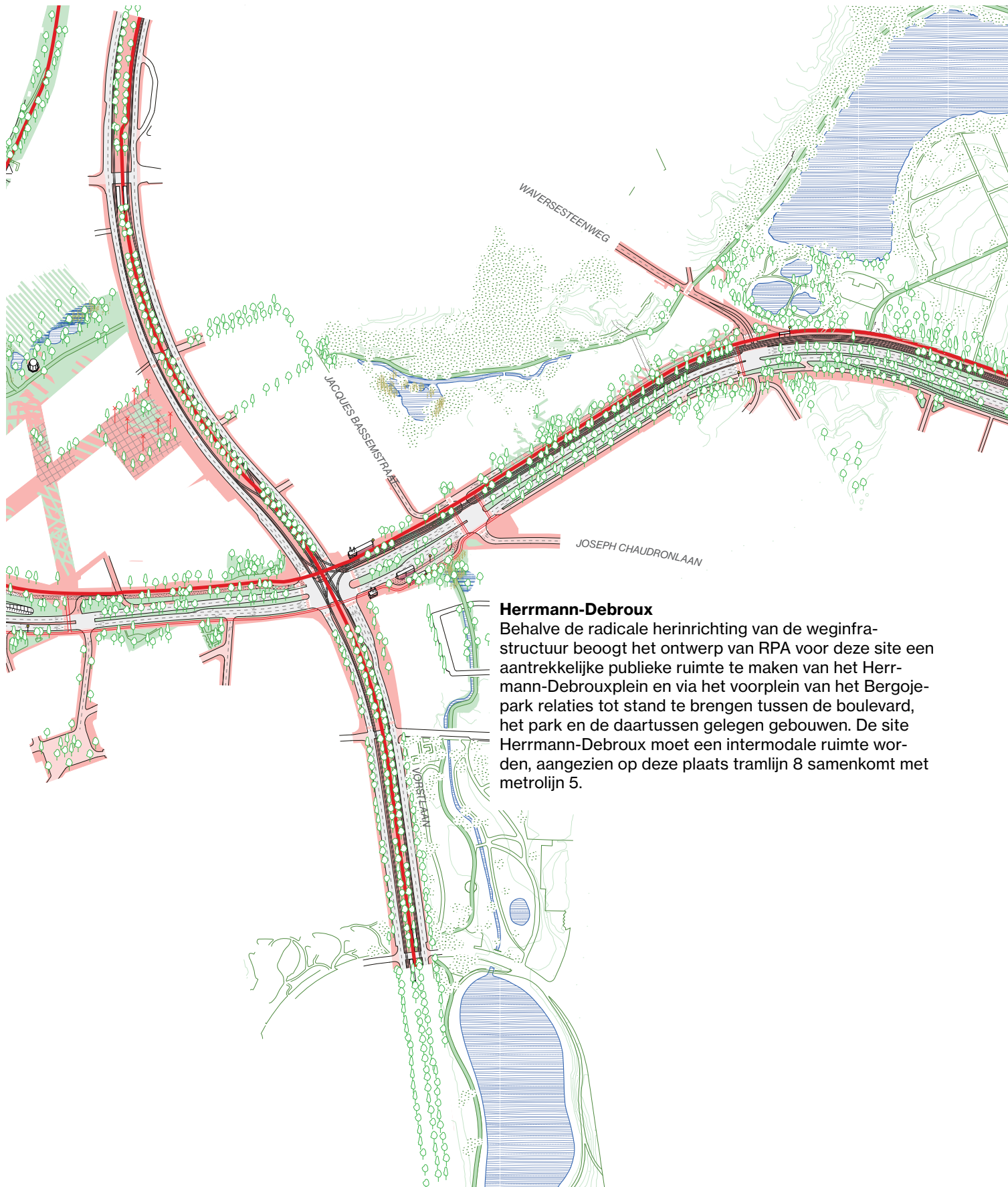
Er worden nieuwe verbindingen door de site gecreëerd, evenals een publiek plein en een park.



Nieuwe oversteekplaatsen

Nieuwe beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers zijn gepland op de as van de E411, met name in het verlengde van de Guillaume Poelslaan en het Pinoyplein, om wijken met elkaar te verbinden die voordien gescheiden werden door de infrastructuur.

HERINRICHTING VAN DE AS E411



Herrmann-Debroux

Behalve de radicale herinrichting van de weginfrastructuur beoogt het ontwerp van RPA voor deze site een aantrekkelijke publieke ruimte te maken van het Herrmann-Debrouxplein en via het voorplein van het Bergoje-park relaties tot stand te brengen tussen de boulevard, het park en de daartussen gelegen gebouwen. De site Herrmann-Debroux moet een intermodale ruimte worden, aangezien op deze plaats tramlijn 8 samenkomt met metrolijn 5.



Stadion-Adeps

Voor dit gebied wordt gestreefd naar een radicale herkwalificatie van de bestaande infrastructuur, die een barrière vormt. De infrastructuur moet worden geïntegreerd in het landschap, teneinde een landschappelijke continuïteit te creëren. De inrichting voorziet in brede ruimtes voor actieve weggebruikers en eigen beddingen voor het openbaar vervoer.

Het mobiliteitsknooppunt bevindt zich onder de huidige bedding van de E411.

Trameindhalte

De eindhalte van de tram bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van het ADEPS-sportcomplex en Rood Klooster en heeft een rechtstreekse verbinding met het ondergrondse mobiliteitsknooppunt.

Nieuwe oversteekplaatsen

Nieuwe beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers zijn gepland in het verlengde van Albert Meunierstraat en Hugo Van der Goeslaan.

Zoniënwoud

Het ontwerp van RPA wil niet alleen de voorhanden infrastructuur herinrichten, maar ook het doorkruiste natuurgebied in de kijker zetten. Daartoe worden in het midden van de weg ruimtes vrijgemaakt voor vegetatie. Zo krijgt de stadsboulevard hier het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. Deze inrichting heeft tot doel de manier waarop de weggebruikers de omgeving ervaren, te optimaliseren.

Er zijn bovendien twee ecologische verbindingzones gepland: de eerste onder het Drie Fonteinenviaduct, hier komt ook een bufferbekken voor afvloeiend water, en de tweede tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt, deze oversteekplaats is bedoeld voor groot wild. Het ecoduct heeft ook tot doel de oversteek van het woud zichtbaar te maken.

DOELSTELLINGEN PER AANGRENZENDE SITE

Triomf

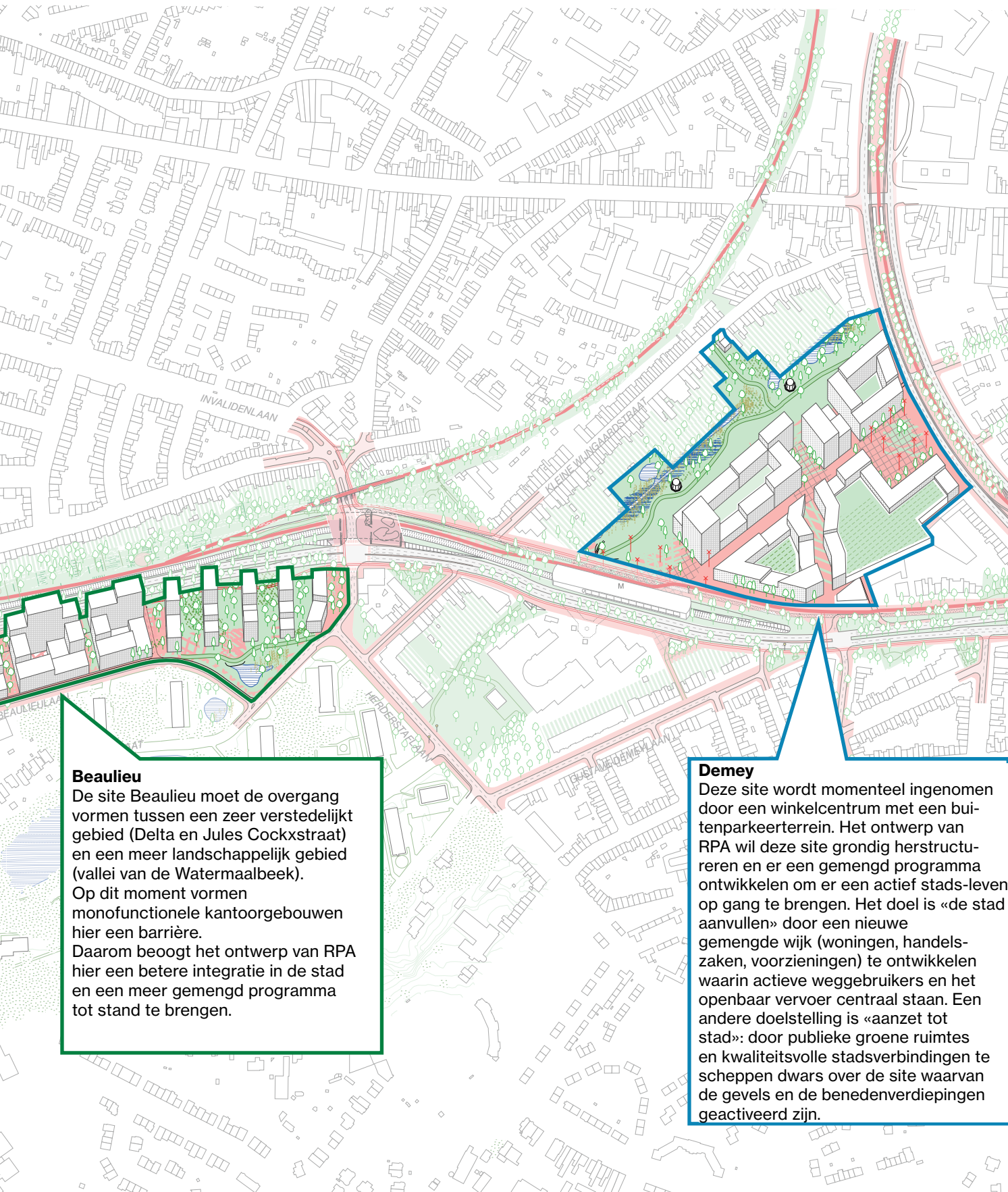
De herontwikkeling van de site Triomf, die nu wordt ingenomen door monofunctionele kantoorgebouwen, beoogt de ontwikkeling van een bijzonder en gemengd gebouwencomplex. Het oogmerk is de plaats waar de Triomflaan en de Jules Cockxstraat samenkomen, te markeren met een landschappelijk herkenningspunt.

Delta

Het doel van de herontwikkeling van de site Delta, waar zich momenteel een overstapparking en de MIVB-stelplaats bevinden, is «de stad aanvullen». Een nieuwe gemengde wijk (woningen, activiteiten, voorzieningen) wordt ontwikkeld, met kwaliteitsvolle stadsverbindingen op een ruimte die momenteel wordt ingenomen door een groot buitenparkeerterrein.

Driehoek

Voor deze site, momenteel een braakliggend terrein met een zeer aanwezige infrastructuur, wordt een ontsluiting beoogd en een integratie in de stedelijke dynamiek door publieke ruimtes in te richten en de ontwikkeling van een gemengde wijk (voorzieningen, woningen en groene ruimtes) te bevorderen.



Beaulieu

De site Beaulieu moet de overgang vormen tussen een zeer verstedelijkt gebied (Delta en Jules Cockxstraat) en een meer landschappelijk gebied (vallei van de Watermaalbeek).

Op dit moment vormen monofunctionele kantoorgebouwen hier een barrière.

Daarom beoogt het ontwerp van RPA hier een betere integratie in de stad en een meer gemengd programma tot stand te brengen.

Demey

Deze site wordt momenteel ingenomen door een winkelcentrum met een buitenparkeerterrein. Het ontwerp van RPA wil deze site grondig herstructureren en er een gemengd programma ontwikkelen om er een actief stadsleven op gang te brengen. Het doel is «de stad aanvullen» door een nieuwe gemengde wijk (woningen, handelszaken, voorzieningen) te ontwikkelen waarin actieve weggebruikers en het openbaar vervoer centraal staan. Een andere doelstelling is «aanzet tot stad»: door publieke groene ruimtes en kwaliteitsvolle stadsverbindingen te scheppen dwars over de site waarvan de gevels en de benedenverdiepingen geactiveerd zijn.

