

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

STRATEGISCH LUIK

De tekst van het strategisch luik wordt aangevuld met commentaren, illustraties en architecturale referenties, die louter dienen ter illustratie en als voorbeeld. Aanbevelingen en nuttige referenties kunnen de geest van de tekst van het strategisch luik verduidelijken voor de lezer. Deze elementen mogen de planologische of stedenbouwkundige stappen en procedures niet beïnvloeden.

STRATEGISCH LUIK

Dit document schetst de strategische visie op de stedelijke en landschappelijke inschrijving van de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 en de strategische principes voor de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen.

Het document bestaat uit twee grote hoofdstukken:

Het **eerste hoofdstuk** (Totaalvisie - Ambities, pagina 49) beschrijft de vier grote ambities van het ontwerp van RPA voor de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de ontwikkeling van de aangrenzende terreinen. Deze ambities worden individueel voorgesteld en toegelicht op niveau van het hele ontwerp van RPA. De doelstellingen van het ontwerp van RPA worden beschreven volgens de verschillende thema's.

Dit hoofdstuk presenteert verder de oriëntaties die in het ontwerp van RPA werden gekozen voor de mobiliteitsstrategie die de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta moet mogelijk maken en bevorderen.

Het **tweede hoofdstuk** (Strategische opties per site, paginna 103) beschrijft de principes die gevolgd moeten worden bij ontwikkeling van de terreinen die grenzen aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta.

De perimeter van het strategisch luik verschilt van die van het verordenend luik. Aangezien het gaat om een mobiliteitsstrategie, moet het strategisch luik een groter grondgebied beslaan en met name de doorsteek van de E411 door het Zoniënwoud omvatten, terwijl er voor dit tracé geen verandering van de regelgeving vereist is.

1.	TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN	49
	1.A. ALGEMENE DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT	50
	1.B. TOTAALVISIE - DE STADSTOEGANG HERWAARDEREN	51
	1.b.1. Territoriale Verankering – Bevestiging van de doorkruiste landschappen	54
	1.b.2. Structuur – Een raamwerk van publieke ruimten	60
	1.b.3. Verstedelijking – Vervollediging van de stad en/of correctie van de randen	68
	1.b.4. Transversaliteit – Verbindende publieke ruimten	72
	1.C. MOBILITEITSSTRATEGIE	76
	1.c.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen	76
	1.c.2. Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal	78
	1.c.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het ontwerp van RPA	80
	1.c.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer	80
	1.c.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer	82
	1.c.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur	88
	1.c.3.4. Parkeren	98
2.	STRATEGISCHE OPTIES PER SITE	103
	2.1. SITE 1: DELTA	109
	2.1.a. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool	112
	2.1.b. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen	115
	2.1.c. Jules Cockxstraat	118
	2.1.d. Jules Cockxwijk	119
	2.1.e. Ruimte Michiels	126
	2.2. SITE 2: DRIEHOEK	133
	2.2.a. Park van Lijn L26	136
	2.2.b. Parkway	138
	2.2.c. Stadswijk met activiteiten en woningen	140
	2.3. SITE 3: BEAULIEU	147
	2.3.a. Beaulieuplein	150
	2.3.b. Park van de oude spoorlijn	152
	2.3.c. Voorplein van de kantoor- en woonwijk	154
	2.3.d. Kantoor- en woonwijk	157
	2.4. SITE 4: DEMEY	171
	2.4.a. Stadspark Demey	174
	2.4.b. Voorplein Demey	176
	2.4.c. Stadscentrum met woningen en handelszaken	178
	2.4.d. Oversteekplaats Pinoyplein	183
	2.5. SITE 5: HERRMANN-DEBROUX	189
	2.5.a. Herrmann-Debrouxplein	192
	2.5.b. Voorplein van het Bergojepark	196
	2.6. SITE 6: STADION-ADEPS	203
	2.7. SITE 7: ZONIËNWOUDE	215



Beaulieu



Beaulieu



1. TOTAALVISIE – DOELSTELLINGEN

1.A. ALGEMENE DOELSTELLINGEN VAN HET PROJECT

De levenskwaliteit verbeteren

De levenskwaliteit in de wijken is een belangrijk aandachtspunt van het Gewest. Het ontwerp van RPA sluit hier mooi bij aan doordat het een verbetering van de levenskwaliteit in de wijken tot doel heeft. Dat vraagt om een matiging en vermindering van het verkeer op de E411 en past dus in de meer globale doelstelling van de Regering om het autoverkeer en de impact ervan op de levenskwaliteit en de veiligheid te verminderen in het hele gewest. De gewestelijke doelstelling is de doordringbaarheid voor het verkeer te verminderen in het hele gewest door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer te controleren dat de stad inrijdt). De middelen om dat doel te bereiken zijn vrij duidelijk: vermindering van de capaciteit, verbetering van de efficiëntie van de actieve modi en het openbaar vervoer, herinrichting van het Leonardkruispunt om bij de inrichting en signalisatie de ringwegen te bevorderen en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring, creëren van een knooppunt met een goede aansluiting op een openbaarvervoernet met een hoog dienstniveau die de verbinding maakt met het stadscentrum, de modal shift te bevorderen enz. Maar deze middelen moeten gekwalificeerd worden en een ruimtelijke dimensie krijgen. Het ontwerp van RPA kan worden beschouwd als een actieplan dat begeleidt, formaliseert, kwalitatief oriënteert, keuzes maakt en ervoor zorgt dat de acties coherent zijn met deze doelstelling.

De herkwalificatie van de infrastructuur is een van deze kwalificerende acties. De bedoeling is om de nauwe band die er altijd geweest is tussen stadsontwikkeling en infrastructuur, terug te vinden. Er wordt een nieuwe figuur voorgesteld die mobiliteit, landschap en stadsontwikkeling samenbrengt, zodat de infrastructuur weer een belangrijke rol kan spelen in de verduidelijking van het bestaande weefsel en de toekomstige projecten.

Van weginfrastructuur naar kwalificerende landschappelijke infrastructuur

De herkalibrering van de E411 beoogt een verandering van het statuut van deze infrastructuur. Het doel is een dialoog tot stand te brengen tussen de infrastructuur en de stedelijke ruimte. De infrastructuur mag niet meer louter beschouwd worden als een weginfrastructuur, maar moet gezien worden als een multimodale landschappelijke infrastructuur die op lokaal niveau banden smeedt, doorlopende ruimten vrijmaakt voor de vegetatie, de actieve modi en het openbaar vervoer en daarbij het wegverkeer optimaliseert en matigt.

Afstappen van een lineair ontwerp langs de infrastructuur en kijken naar overkoepelende lokale logica's

De herkwalificatie van de E411 is de gelegenheid om niet meer alleen te kijken naar de lineaire logica's die samenhangen met de infrastructuur, maar ook naar de transversale aspecten. De herkalibrering van de infrastructuur en de ontwikkelingsprojecten moeten het mogelijk maken transversale landschappelijke en programmatorische continuïteiten en coherenties te ontdekken of te ontwikkelen die momenteel worden belemmerd door de rijstroken, de hellingbanen van de viaducten en de grondinname van de bovengrondse metro.

Aanzet tot stad

De globale ambitie die richting geeft aan de stedelijke ontwikkelingen bestaat erin om van logica's op sub-urban niveau die enkele huidige ontwikkelingen kenmerken, over te stappen naar logica's op meer stedelijk niveau. Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het ontwerp van RPA een programmatorische en sociale mix creëren (door de bouw van betaalbare en aangepaste woningen) en bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De stadsontwikkeling aanpassen aan de nieuwe landschappelijke infrastructuur

Deze ontwikkelingen zijn gericht op de nieuwe landschappelijke infrastructuur die wordt voorgesteld. De bedoeling is om de landschappelijke relaties te versterken die worden ingevoerd door de stedelijke ontwikkelingen die de grenzen ervan versterken, ze activeren en duidelijk definiëren. Bij de stadsontwikkeling komt het er ook op aan om de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk af te bakenen. Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

De programma's bundelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten

In samenhang met het streven naar minder verkeer wil het ontwerp van RPA programma's ontwikkelen rond structurerende publieke en landschappelijke ruimten, vooral in de gebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De bedoeling is om landschappelijke en programmatorische figuren te creëren die een eigen identiteit hebben maar goed geïntegreerd zijn in hun wijk.

Opportunistische strategie - flexibele fasering

Radicale veranderingen realiseren op korte en middellange termijn is een sterk streven van het ontwerp van RPA. De afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct volstaat niet om de infrastructuur over het hele traject te herkwalificeren. Door bepaalde delen te herkalibreren kan van bij de eerste ingrepen een kwaliteitsvolle publieke ruimte worden gecreëerd, als voorbode van de veranderingen die op langere termijn op grote schaal zullen worden gerealiseerd.

1.B. TOTAALVISIE - DE STADSTOEGANG HERWAARDEREN

De strategische visie van het ontwerp van RPA voor het gebied van de E411 wordt gedetailleerd beschreven op basis van de vier grote ambities:

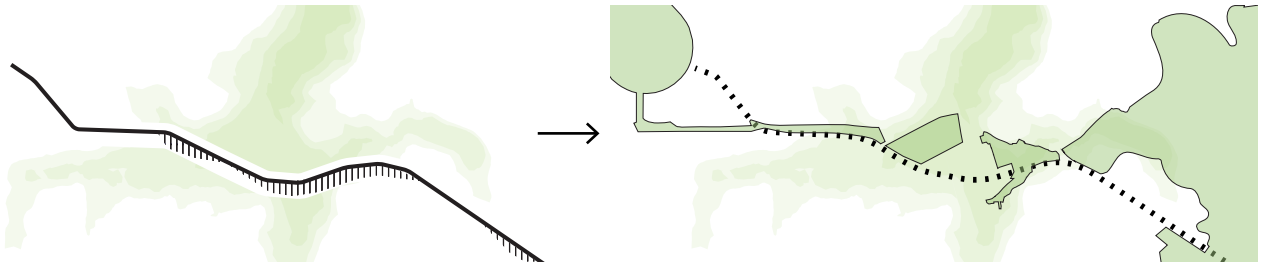
- - territoriale verankering,
- - structuur,
- - verstedelijking,
- - transversaliteiten.

Bij elke ambitie hoort een kaart met de ruimtelijke voorstelling op schaal van het ontwerp van RPA.

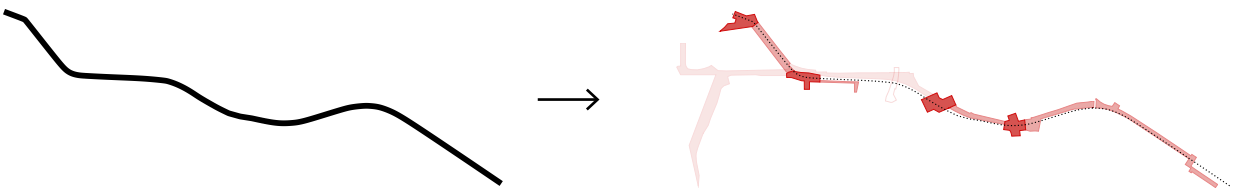
Een begeleidende tekst bij deze kaarten en schema's maken de oriëntaties en strategische doelstellingen van elk van deze ambities binnen het ontwerp van RPA duidelijk.

In het ontwerp van RPA wordt een onderscheid gemaakt tussen oppervlakken en vectoren. Oppervlakken zijn duidelijk afgebakende strategische ruimten waaraan specifieke kwaliteiten zijn verbonden. Vectoren zijn verhoudingen of strategische banden die moeten worden versterkt of gecreëerd, naargelang hun bijzonderheden.

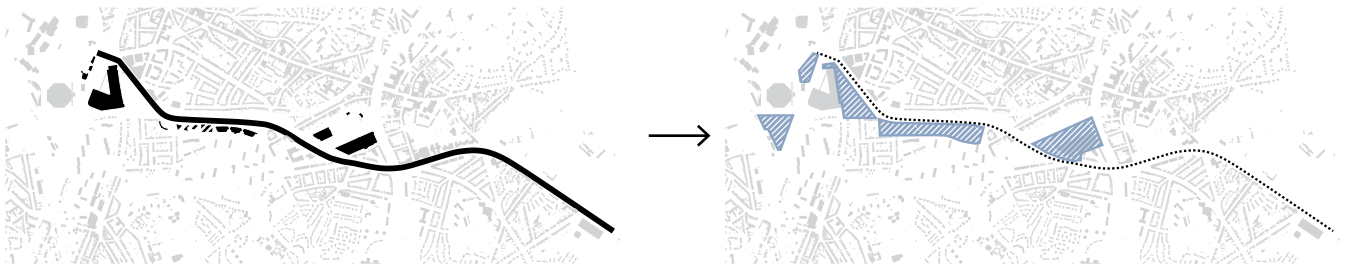
Territoriale verankering: bevestiging van de doorkruiste landschappen



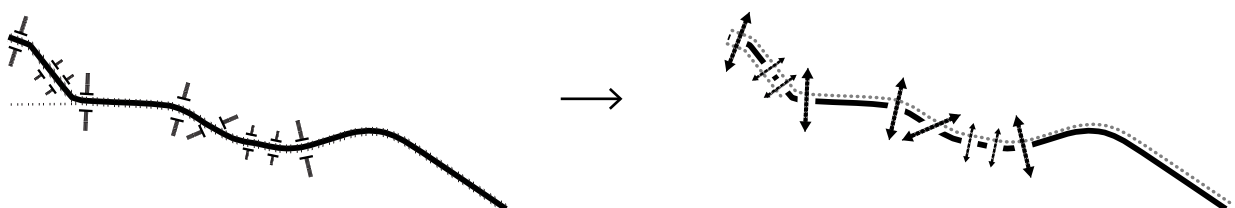
Structuur: een raamwerk van publieke ruimten

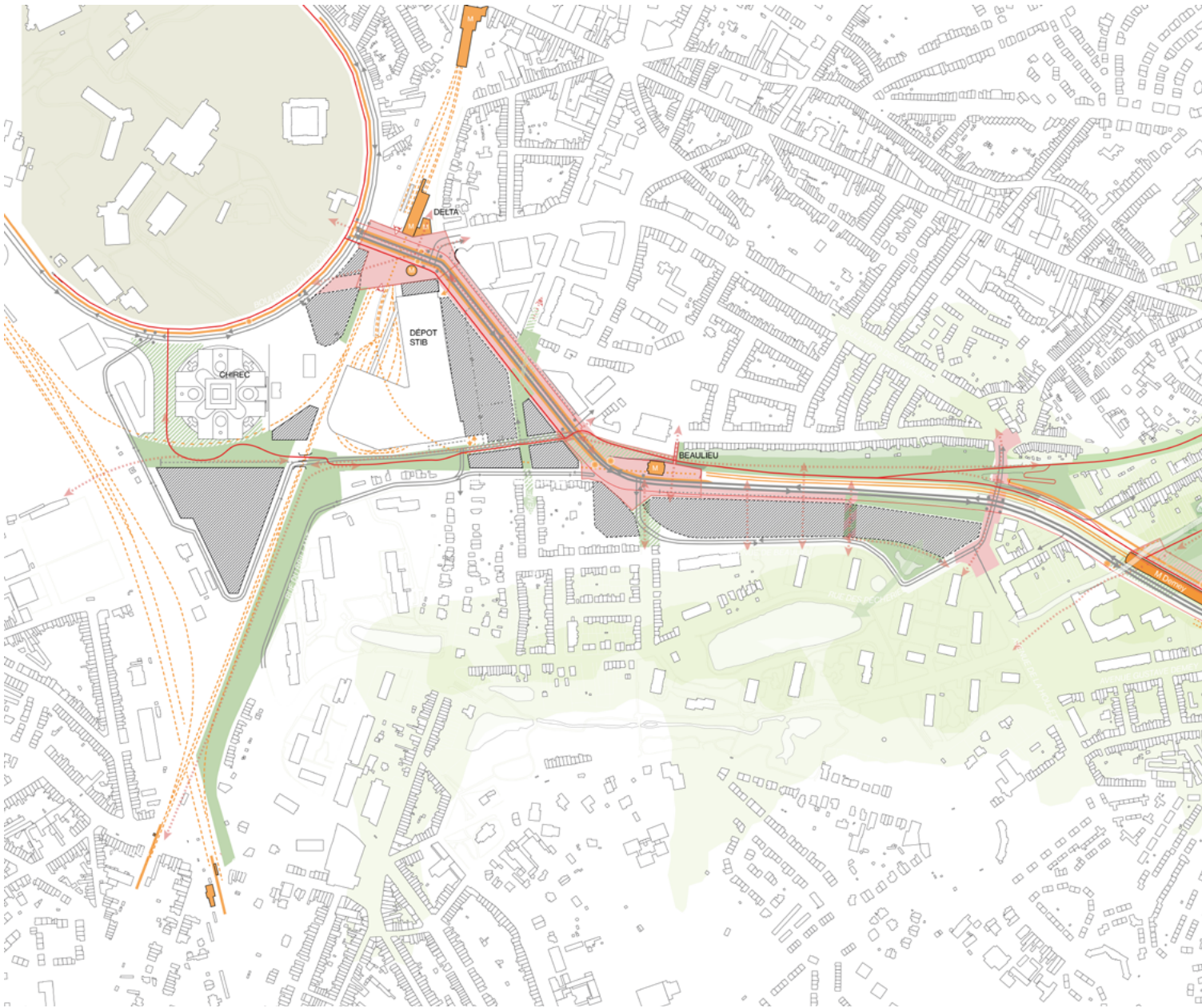


Verstedelijking: aanvullen van de stad en/of correctie van de randen



Transversaliteit: verbindende publieke ruimten



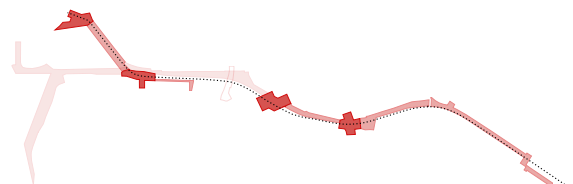
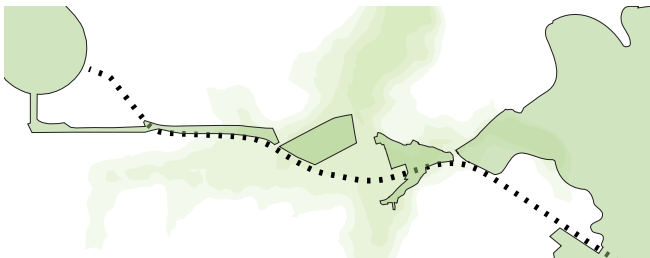


TERRITORIALE VERANKERING : BEVESTIGING VAN DE DOORKRUISTE LANDSCHAPPEN

Het stadstoegangsgebied van de E411 wordt gekenmerkt door een bundel lineaire wegen die zich volledig onttrekt aan de omstandigheden en eigenschappen van het gebied dat deze wegen doorkruisen en fragmenteren. Het ontwerp van RPA heeft tot doel de bestaande landschappelijke structuren te versterken en het landschap van de infrastructuur om te vormen tot een verbindend landschap, steunend op de geografie en de inrichting van structurerende transversale figuren.

STRUCTUUR : EEN RAAMWERK VAN PUBLIEKE RUIMTEN

Het ontwerp van RPA beoogt door een raamwerk van publieke ruimten een nieuwe stedelijke structuur te genereren op ruimten die worden gewonnen van de infrastructuur. De uitdaging bestaat erin een bemazing te creëren die de lokale contexten en de gewestelijke omvang van de stadstoegang op elkaar afstemt en ondersteunt. Deze publieke ruimten beantwoorden aan het schrijnende gebrek aan kwaliteitsvolle ruimten langs de E411. Ze verbeteren de leefomgeving en genereren continuïteiten en centrale plaatsen in deze gefragmenteerde stedelijke omgeving.



Strategische synthesekaart van het ontwerp van RPA

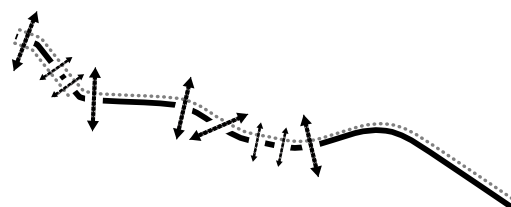


VERSTEDELIJKING : AANVULLING VAN DE STAD EN/ OF CORRECTIE VAN DE RANDEN

Het bebouwde landschap langs de E411 wordt nu gekenmerkt door een zekere fragmentering, suburbane elementen en monofunctionaliteit. Een doelstelling van het ontwerp van RPA bestaat erin om een stedenbouwkundig totaal kader te creëren waarbij de bebouwing wordt geïntegreerd in een stedelijke en coherente logica, gearticuleerd rond publieke en landschappelijke ruimten die zijn verbonden aan de herkwalificatie van de infrastructuur, teneinde een bebouwd kader te creëren van actieve gevels rond deze nieuwe ruimten, de wijken met elkaar te verbinden en een actief stedelijk leven op gang te brengen.

TRANSVERSALITEIT : VERBINDENDE PUBLIEKE RUIMTEN

De E411 vormt nu een breuk met het omringende gebied. Het ontwerp van RPA heeft dan ook tot doel coherenties en continuïteiten te vinden en te ontwikkelen die de infrastructuur overkoepelen. Door te zorgen voor meer en gevarieerdere verbindingen, zowel aan weerszijden van de E411 als naast deze verkeersader, wil het ontwerp van RPA op lokale en supralokale schaal banden scheppen en de leefomgeving en manier waarop deze gebruikt wordt, duurzaam veranderen.



1.b.1. Territoriale Verankering – Bevestiging van de doorkruiste landschappen

De herkwalficatie van de E411 betekent een radicale verandering van een van de belangrijkste toegangsgebieden van het Brussels Gewest. Het is ook een uitzonderlijke gelegenheid en een conditio sine qua non voor de stedelijke ontwikkeling van de wijken die door de infrastructuur worden gefragmenteerd. Komaf maken met het landschap van de infrastructuur betekent overschakelen van de logica van een lineaire en autonome wegenbundel naar een landschap dat de verschillende entiteiten met elkaar verbindt, van Delta tot aan het Leonardkruispunt in het Zoniënwoud. Dit verbindende landschap veronderstelt dat de infrastructuur haar karakter ontleent aan het landschap en de geografie die ze doorkruist, in plaats van aan haar autonome aard.

Het ontwerp van RPA wil steunend op de geografie grote landschappelijke figuren onthullen die een structurerende rol spelen: de valleien van de Woluwe en haar bijrivieren de Watermaalbeek en de Roodkloosterbeek, het Zoniënwoud en de naaste omgeving van het Oefenplein.

Het begin van het Herrmann-Debrouxviaduct ligt in de Woluwevallei. De afbraak van het viaduct ten voordele van een herwaardering van de bodem zou een uitgestrekte publieke ruimte creëren, een continu landschap van het Bergojepark in het noorden tot een netwerk van parken langs de Vorstlaan in het zuiden. Dit streven om bijzondere aandacht te besteden aan de geografie en de aard van de bodem wordt ingegeven door de kwetsbaarheid van de geherkwalificeerde gebieden. Op de valleibodem heerst immers een overstromingsrisico, dat alleen maar toeneemt doordat het regenwater tegenwoordig bijna altijd wordt afgevoerd naar een verzadigd rioleringsnet. Een rationeel waterbeheer in een natuurlijk milieu is daarom een noodzakelijke voorwaarde voor de stedelijke ontwikkeling in de vallei.

Het Zoniënwoud is een belangrijk nabijgelegen stuk natuur in het Brussels Gewest. De doorkruising ervan moet worden geïntegreerd in een natuurlijk gebied.

Deze ambitie wordt in het ontwerp van RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- de doorkruiste landschappen bevestigen door een leesbaarheid van de geografie;
- opnieuw landschappelijke continuïteiten aan weerszijden van de E411 tot stand brengen en zo de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur tot het minimum beperken;
- het groene en het blauwe netwerk, die beide worden onderbroken door de E411, aanvullen;
- een duurzaam waterbeheer integreren in de inrichting, afgestemd op het valleilandschap
- lokale groene ruimten creëren die passen bij de geografische omstandigheden, de huidige wijken en de toekomstige ontwikkelingen;
- de open ruimten zo programmeren dat ze verblijfs-, activiteits- en bestemmingsplaatsen worden op lokale en supralokale schaal;
- opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwoud.

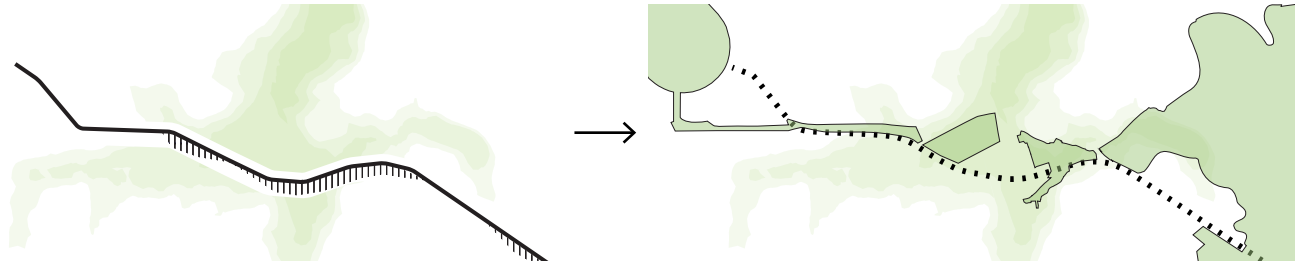
Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- aanpassing van het wegprofiel ter hoogte van het Zoniënwoud om de doorkruising van dit landschap te markeren;
- aanpakken van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarden en een ecologische verbinding te scheppen, aangezien de parkeerplaatsen onder het viaduct kunnen verdwijnen doordat er een P+R wordt aangelegd;
- realisatie van een bufferbekken voor de duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water aan het Drie Fonteinen;
-

- aanleg van een publieke en landschappelijke ruimte langs de noordelijke rand van de E411 vanaf het ADEPS-sportcomplex;
- Het creëren van verbindingen tussen het Bergojepark en de nieuwe laan;
- versterking van de landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergojepark;
- opwaardering van het blauwe netwerk van de Watermaalbeek en landschappelijke opening van de beek binnen deze nieuwe groene ruimte;
- verbreding en voortzetting van de Groene Wandeling van het metrostation Demey tot Triomflaan, via de Deltadriehoek en tot het station Watermaal langs Lijn 26, waarbij de aanleg van deze verbindingsparken een meerwaarde vormt voor de topografie, de doorgangen en de bijzondere landschappelijke omstandigheden;
- duurzame en geïntegreerde opvang van het afvloeiend water in de vallei van de Watermaalbeek ter compensatie van de bouwprojecten in de Deltadriehoek;
- inrichting van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt.

Op regelgevend vlak vertaalt deze ambitie zich in het creëren van parkgebieden en gebieden van landschappelijke continuïteit.

Territoriale verankering: een natuurlijke sokkel, wedersamengestelde landschappen





①

Park van lijn 26

②

Park van de oude
spoorlijn

③

Bewoonde vallei van de
Watermaalbeek

④

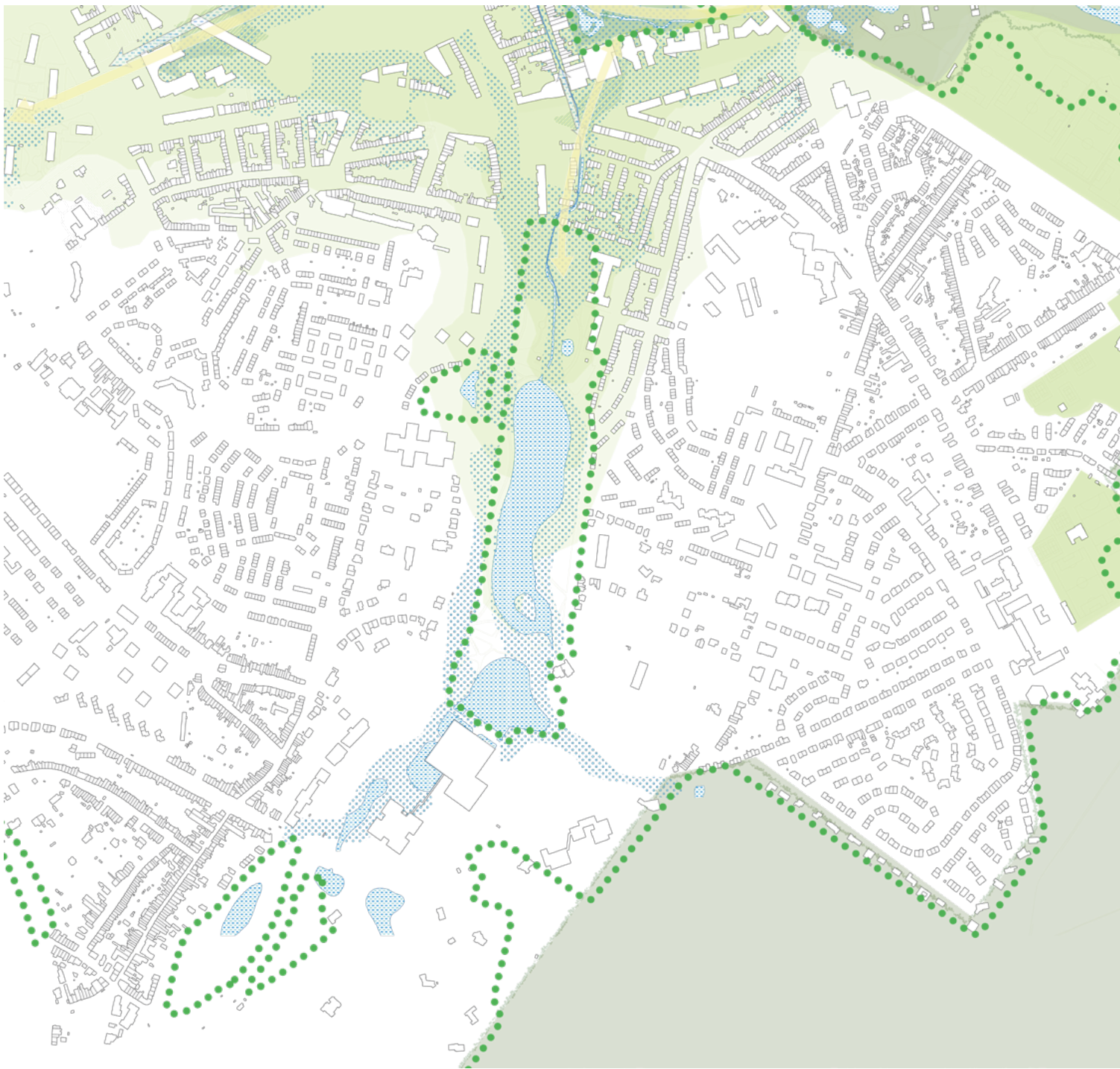
Stadspark Demey

⑤

Woluwevallei

Strategische kaart «Territoriale verankering»





①

De aanpak van het landschap onder het Drie Fonteinenviaduct om de landschappelijke continuïteiten op te waarden en een ecologische verbinding te creëren

②

De inrichting van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt (indicatieve plaats)

Strategische kaart «Natuurlijke sokkel»



1.b.2. Structuur – Een raamwerk van publieke ruimten

Het ontwerp van RPA bevat de ambitie de stadstoegang te voorzien van een structuur van publieke ruimten die samen een heuse landschappelijke ruimte vormen op het terrein dat ten noorden van de E411 vrijkomt door de herkwalificatie van de weginfrastructuur. Deze structuur van publieke ruimten zal achtereenvolgens worden verbonden met de bestaande weefsels of met het uitgestrekte landschap en zo over een lengte van 3 km een diversiteit van publieke ruimten van verschillende groottes bieden. De al bestaande intensiteitspunten zoals de metrostations, de centrale plaatsen in de wijk of de belangrijkste mobiliteitskruispunten worden versterkt dankzij verbindingen met wat al bestaat.

Tussen het Zoniënwoud en Triomf biedt het ontwerp van RPA voor de voetgangers een opeenvolging van voorpleinen, stadsparken, pleinen, promenades of lanen. De stedelijke eigenschappen van alle doorkruiste sequenties worden opgewaardeerd en het landschap van de snelweginfrastructuur wordt heringericht.

De ambitie is op grondniveau publieke ruimten te verzekeren waarvan de eigenschappen voor iedereen en op een aangename manier een gediversifieerd gebruik mogelijk maken (doortocht, verblijf, toegangsweg). Het gaat er dus om het evenwicht te herstellen in de verdeling van de ruimtes die dienen voor verschillende vervoers- en gebruikswijzen (aangezien nu het autoverkeer sterk bevoordeeld is).

In het ontwerp van RPA wordt bij dit herstel van het evenwicht het zwaartepunt van het autoverkeer gelegd ten zuiden van de bovengrondse metro, aangezien de beschikbare ruimte in het noorden niet breed genoeg is om er rijstroken voor autoverkeer in te richten. Dat maakt het mogelijk een publieke ruimte zonder autoverkeer te creëren van het station Beaulieu tot het station Demey, nieuwe gelijkvloerse toegangen tot deze stations te creëren en in een park ontspannings- en rustruimtes voor de omliggende wijken tot stand te brengen.

Het Herrmann-Debrouxviaduct schaadt de kwaliteit van de publieke ruimte, terwijl er op grondniveau voldoende ruimte is om de verschillende vervoers- en gebruikswijzen van de publieke ruimte een kwalitatieve plaats te geven. De afbraak van het viaduct maakt het met name mogelijk de publieke ruimte op grondniveau te verzekeren van eigenschappen op het gebied van visuele openheid, bezonning, aanplantingen en regenwaterbeheer. De reconversie van het viaduct in publieke ruimte is niet verenigbaar met het in evenwicht brengen van de ruimtes die toegewezen zijn aan de verschillende vervoers- en gebruikswijzen. Er kan dan geen fijne bemazing van de publieke ruimten gegarandeerd worden noch een voldoende sociaal-ruimtelijke controle.

Het bevestigen van de doorkruiste landschappen met behulp van publieke ruimten is een uitdaging bij de herkwalificatie van de weginfrastructuur. Er moet immers worden gestreefd naar een territoriale en duurzame cohesie met de stedelijke ontwikkeling.

Dit raamwerk van publieke ruimten omvat een aantal onveranderlijke elementen op grote schaal, een sokkel voor de toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

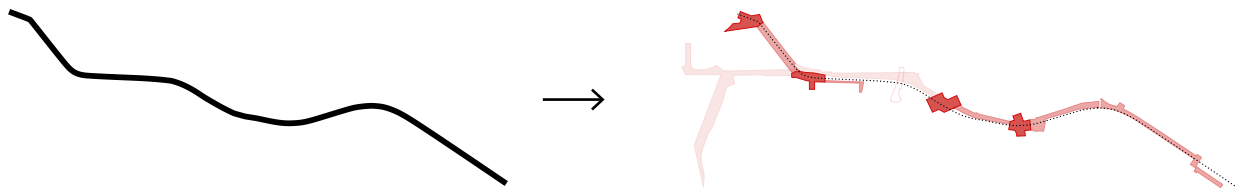
De verschillende soorten publieke ruimten en hun bijzonderheden worden omschreven op de volgende pagina's.

Deze ambitie wordt in het ontwerp van RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- een keten publieke ruimten creëren langs het hele traject van de E411;
- een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- de landschappelijke structuren en de eigenschappen van de open ruimten opwaarderen;

- kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- de ruimte bestemd voor autoverkeer weer in evenwicht brengen met de ruimten bestemd voor actieve weggebruikers en voor ontspanning;
- de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur en de verschillende vormen van mobiliteit, zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gedeelde publieke ruimten;
- de gezelligheid, toegankelijkheid en het imago van het openbaar vervoer verbeteren door kwaliteitsvolle publieke ruimten in te richten die zijn aangepast aan de multimodaliteit;
- een typologie van publieke ruimten creëren op basis van hun intensiteit, hun programmatie en hun gebruik;
- publieke ruimten programmeren die de sociale gemengdheid en verschillende gebruiksdoelen bevorderen en de identiteit van de plaats versterken;
- een coherent publiek kader bepalen en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakent en oriënteert;
- van een snelwegimago overschakelen naar een stadsimago.

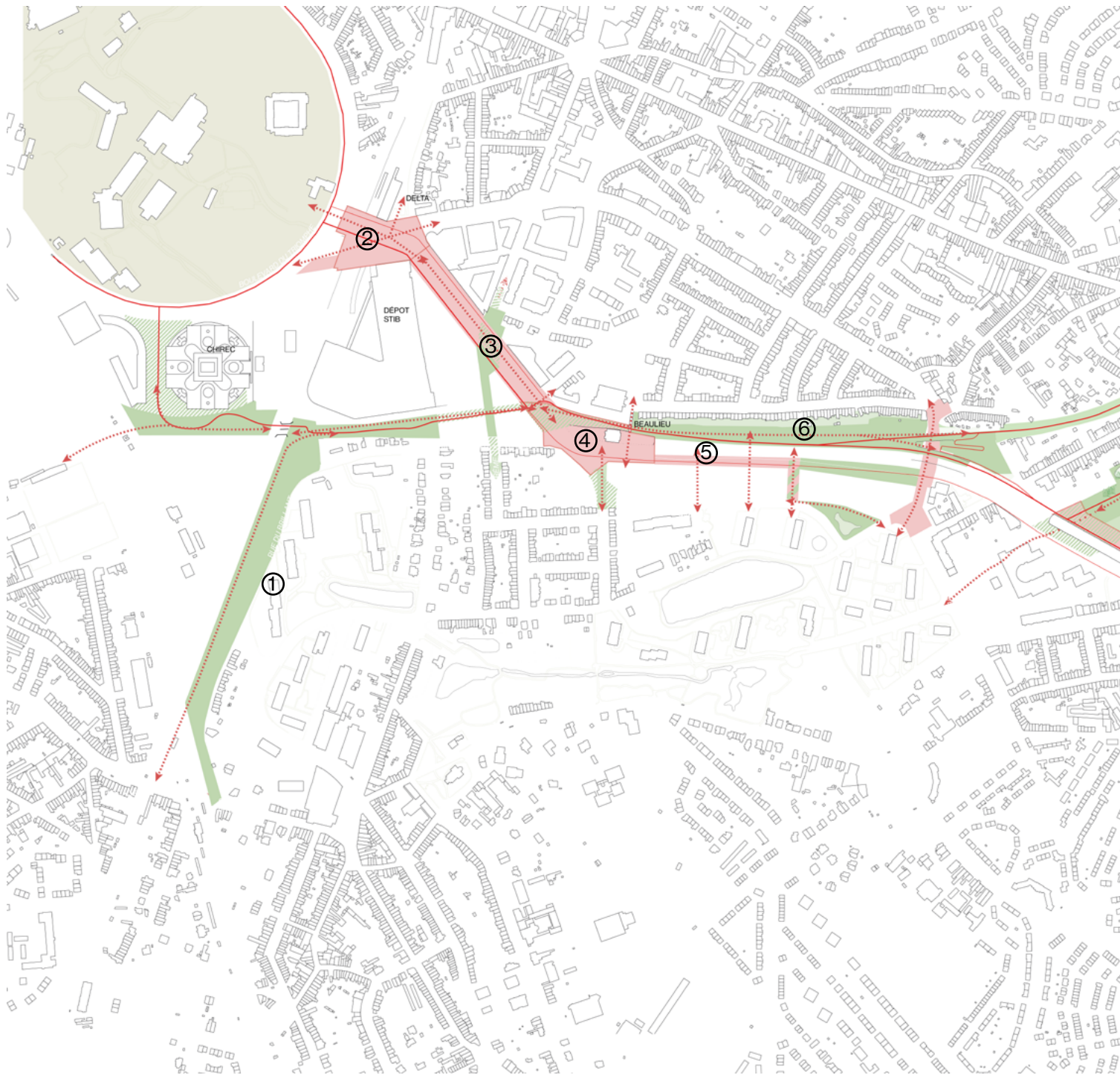
Structuur: Een raamwerk van publieke ruimten



Concreet zijn de volgende middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken ter hoogte van de E411:

- het noordelijke deel van de huidige grondinname van de E411 vrijmaken voor de aanleg van kwaliteitsvolle publieke ruimten;
- vier soorten publieke ruimten creëren op verschillende plaatsen naast de stadstoegang: pleinen, parken, voorpleinen en een stadsboulevard;
- duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen op elkaar afstemmen;
- de verbindingen tussen de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten vereenvoudigen;
- bouwfronten met actieve gevels bepalen, om deze publieke ruimten tot leven te brengen;
- het parkeren op de openbare weg beperken, rekening houdend met de noden van de buurtbewoners;
- de toegangen voor het lokaal bestemmingsverkeer beheren, incl. voor leveringen en werken.

In de regelgeving vertaalt deze ambitie zich met name in structurerende ruimtes, parkgebieden, gebieden van landschappelijke continuïteit en linten van actieve gevels.



①

Park van lijn 26

Spoorwegpark

②

Triomf - Delta

Delta-esplanade

③

Jules Cockxstraat

Stadsboulevard van
stadstoegang

④

Beaulieu

Voorplein

⑤

Beaulieu

Plein

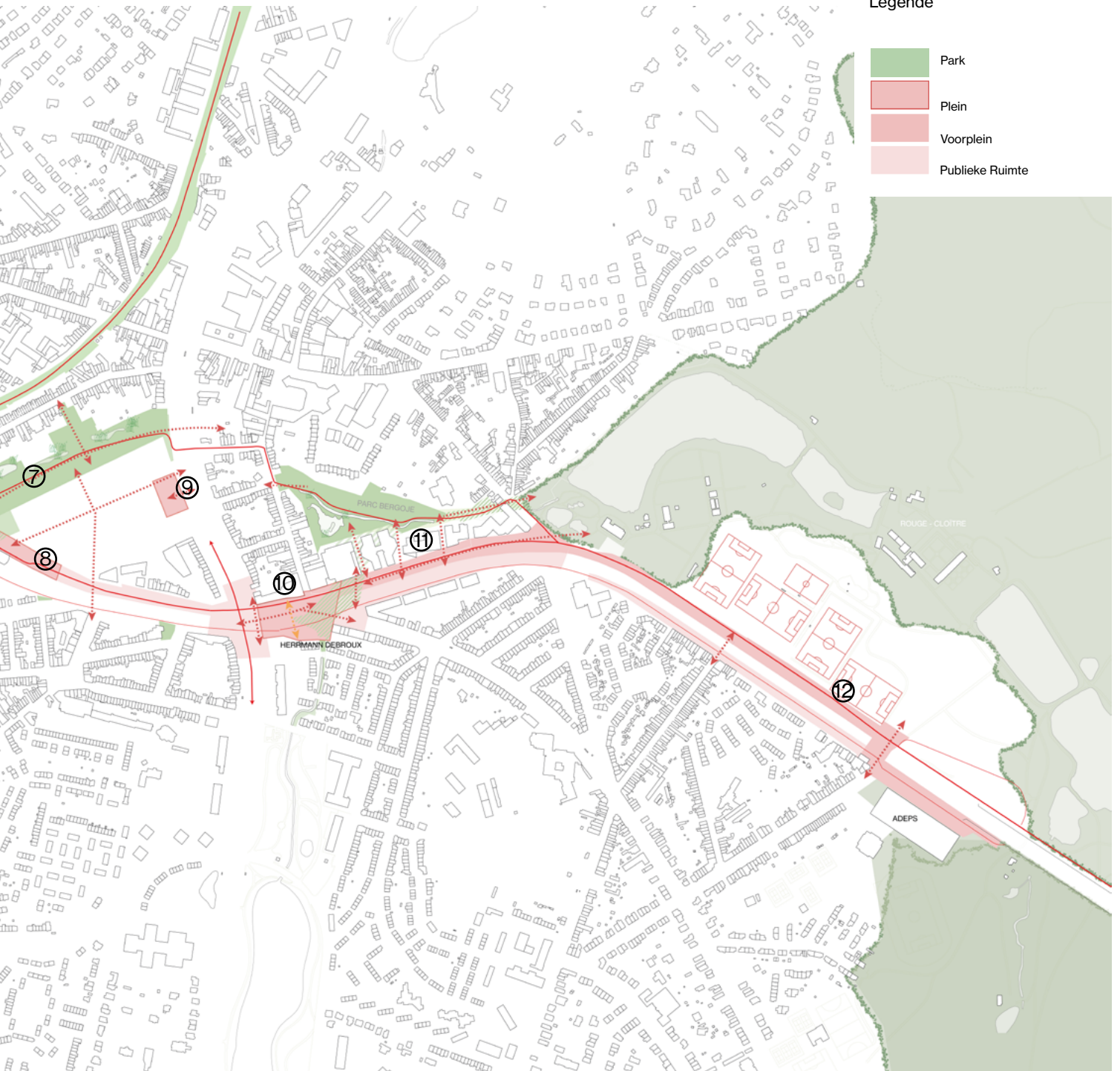
⑥

Park van de oude
spoorlijn
Park

Strategische kaart «Structuur»

Legende

- Park
- Plein
- Voorplein
- Publieke Ruimte



⑦

Demey

Stadspark

⑧

Demey

Voorplein

⑨

Demey

Plein

⑩

Herrmann-Debroux

Plein

⑪

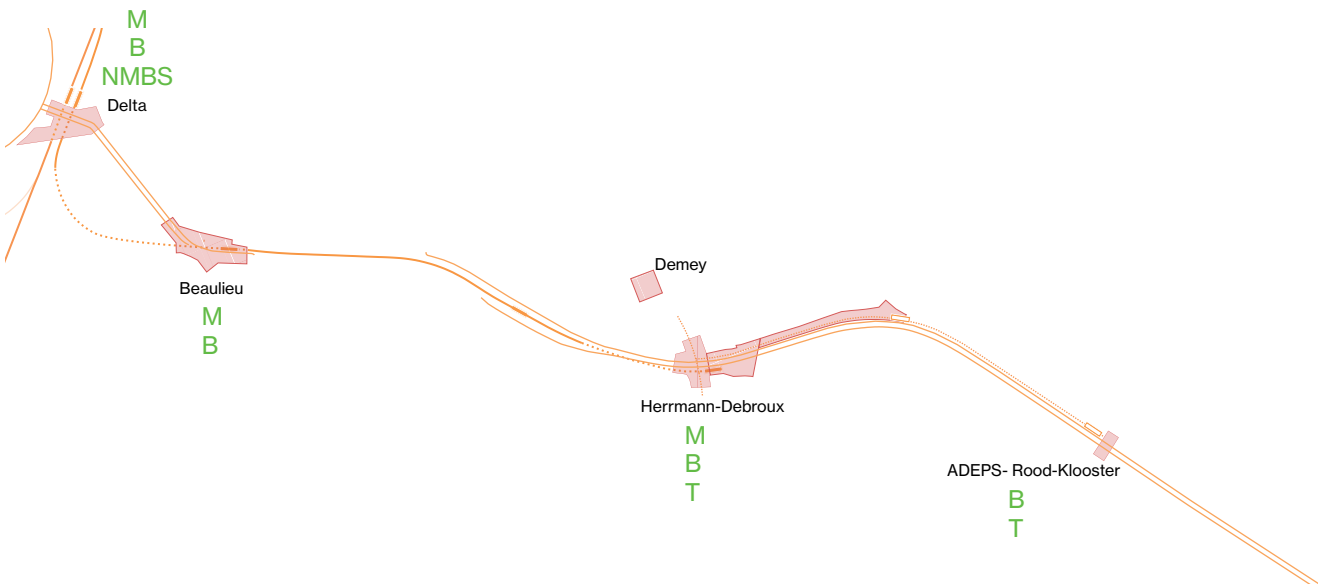
Herrmann -
Drebrouxlaan
Voorplein van het
Bergojepark

⑫

Stadion - ADEPS

Voorplein van hoge
verbinding

TYOLOGIE VAN DE PUBLIEKE RUIMTEN

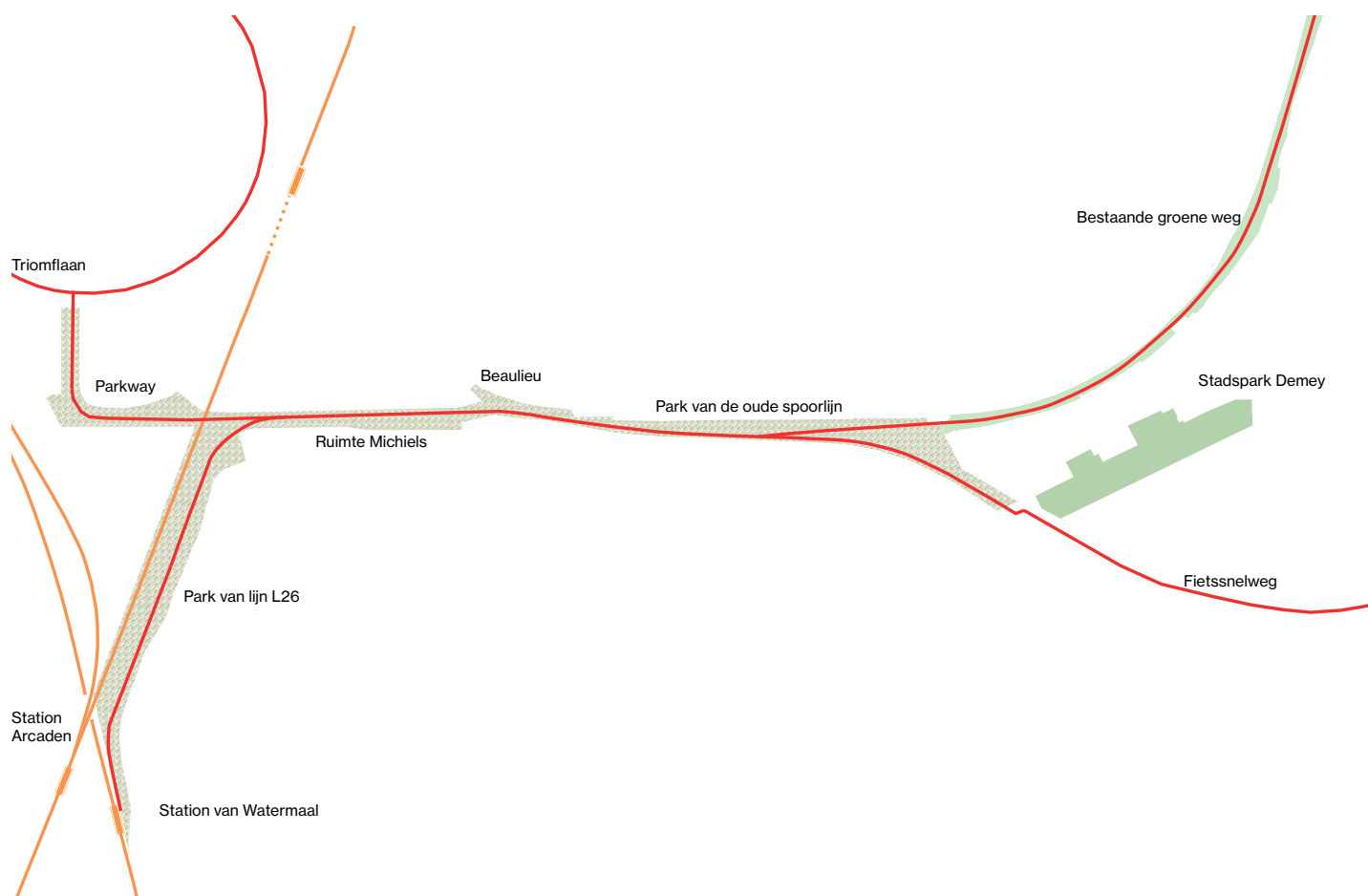


PLEINEN

Deze pleinen hebben tot doel een al bestaande centraliteit in een gedeelde en rustige publieke ruimte te versterken. Bij herkwalificatieprojecten moet daarom worden toegezien op een verbinding van de verschillende niveaus en netwerken die zo dicht mogelijk aansluit bij de bestaande niveaus. Doordat ze verbonden zijn met de omliggende structuur ontlenen de pleinen hun karakter aan het reeds aanwezige. Sommige van deze geherkwalificeerde pleinen verlenen toegang tot de metrostations en vereenvoudigen de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere.

In het ontwerp van RPA worden vijf pleinen voorgesteld:

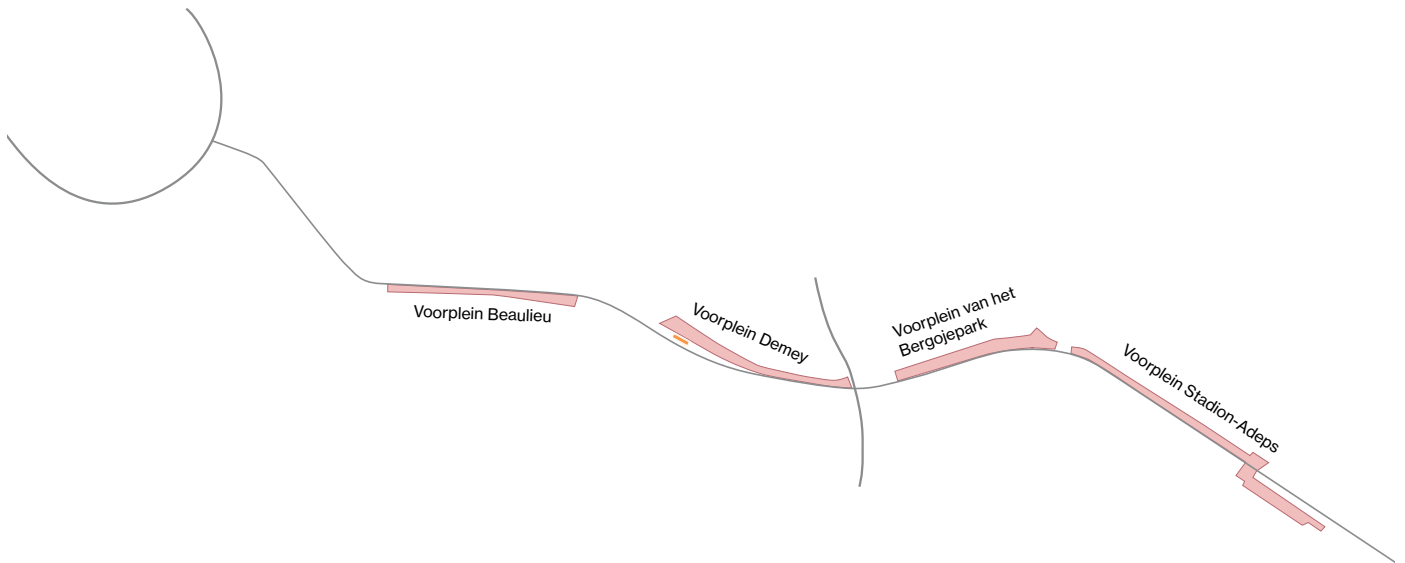
- aan het station Delta: een plein waar metro-, trein- en bushaltes samenkomen en het mogelijk is de spoor- en weginfrastructuren over te steken;
- aan het station Beaulieu: een plein met metro- en bushaltes, waar de verkeerstromen en de huidige en in ontwikkeling zijnde programma's aan elkaar worden gekoppeld;
- aan Demey, langs de Vorstlaan: een plein dat kadert in de herontwikkeling van de site Demey en een publieke centrale plaats biedt op gemeentelijk niveau;
- aan het station Herrmann-Debroux, een plein waar metro-, bus- en tramhaltes samenkomen en zich aftekent rond de Woluwevallei;
- aan ADEPS-Rood Klooster: een plein waar bushaltes en de eindhalte van de tram samenkomen. Het integreert de relaties tussen het voorplein van het stadion van Oudergem en het voorplein van het ADEPS-sportcomplex en zorgt voor een oversteekplaats en een nieuwe toegang tot het Rood Kloosterpark en het Zoniënwoud.



PARKEN

Het ontwerp van RPA voorziet in de aanleg van verbindingsparken. De opening en verbreding van de parken heeft tot doel een natuurlijke sokkel te creëren waaraan de grote geografische systemen hun waarde en gebruik ontlend. Deze ruimten moeten continuïteiten en doorgangen bieden die deel uitmaken van een groter netwerk. Tegelijk wordt gezorgd voor een programmatie en gebruiksdoelen die beantwoorden aan de lokale behoeften. Ze integreren de al bestaande entiteiten zoals tuinpercelen (tegenover Beaulieu), spoorwegtaluds (L 26) of niveaubreuken (achter de stelplaats van de MIVB), vormen verbindingen op territoriale schaal en bieden nieuwe buurten op lokale schaal. Ze integreren de actieve mobiliteit

(fiets- en voetgangerspaden) in een landschappelijke publieke ruimte. De voorgestelde parken vertrekken aan de bestaande groene weg en verlengen die in twee richtingen: richting Triomflaan over de site Driehoek en richting station van Watermaal langs lijn 26 en haar landschappelijke taluds. Ter hoogte van het station Demey is een stadspark gepland. De bedoeling is in het park het structurerende landschap te tonen van de valleien die de grootstedelijke weg oversteken, meer bepaald de vallei van de Watermaalbeek. De Watermaalbeek moet er worden opgewaardeerd door een landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park.



VOORPLEIN

In het ontwerp van RPA wordt voorgesteld om voorpleinen te creëren.

Het doel van deze voorpleinen is de relaties tussen een bebouwd en/of landschappelijk geheel en de daarvoor gelegen publieke ruimte te versterken.

Het ontwerp van RPA voorziet in de aanleg van gedeelde ruimten op plaatsen waar de toegang tot deze bebouwde en/of landschappelijke met voertuigen ondergeschikt is aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die de actieve modi en/of het openbaar vervoer bevordert. Parkeren is er verboden, met uitzondering van lokaal parkeren voor de buurtbewoners en het lossen van goederen of het afzetten van personen.

In het ontwerp van RPA wordt voorgesteld om vier voorpleinen te creëren:

- aan Beaulieu ter hoogte van de ontwikkeling aan de zijde van de laan. Dit voorplein beantwoordt aan de verwachte behoefte aan een bediening van deze ontwikkelingen, maar geeft de bovenhand aan een kwalitatieve publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;
- aan het station Demey, van de huidige Louis Dehouxlaan en de

Gustave Demeylaan. Dit voorplein maakt de bediening mogelijk van enerzijds het gelijkvloerse metrostation, de bushalte en het huizenblok op de hoek met de Vorstlaan en anderzijds de Redevcosite. Ook hier is de lokale bediening ondergeschikt aan een kwaliteitsvolle publieke ruimte die verbindingen mogelijk maakt en een kader vormt voor de actieve gevels van de toekomstige ontwikkelingen;

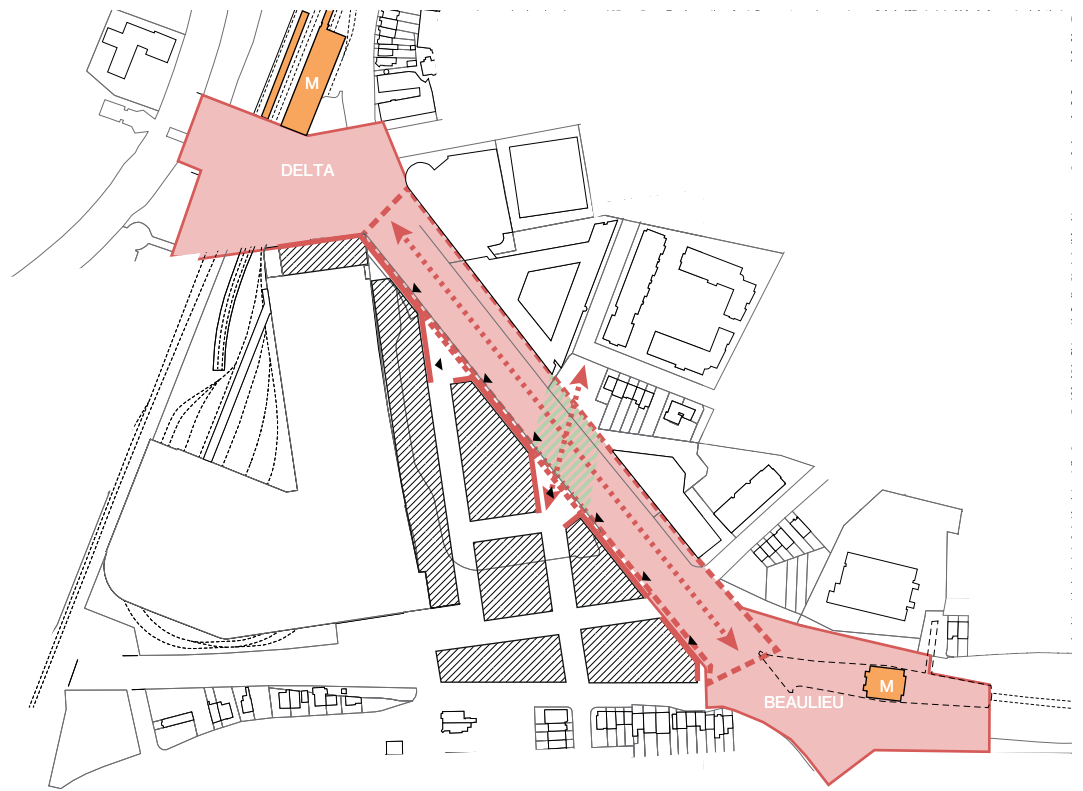
- aan de Herrmann-Debrouxlaan, tussen de Vorstlaan en de Waversesteenweg.
- Dit voorplein voorziet in de behoefte aan een toegang voor voertuigen tot de bebouwing met een opwaardering van de

landschappelijke continuïteit tussen de Woluwevallei en het Bergoiepark. Het omvat tevens een eigen bedding voor bus en tram en een breed fietspad;

- aan het stadion en het ADEPS-sportcomplex. Dit voorplein omvat een eigen bedding voor bus en tram alsmede een breed fietspad. Het maakt van de toegangen tot de Massart-tuin, het stadion van Oudergem, het ADEPS-sportcomplex en het Rood Kloosterpark een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Door hun ligging aan de rand van deze opmerkelijke publieke ruimten krijgen ze een publieke gevel. Hierdoor wordt de impact van de weginfrastructuur tot het minimum beperkt.



Illustratie van een publieke ruimte van het type voorplein. Hier het voorplein van het Bergoiepark.



STADSBULEVARD

Het ontwerp van RPA stelt voor een publieke ruimte van het type stadsboulevard aan te leggen. De uitdaging bestaat erin om via de behandeling van de publieke ruimte een structurerende weg te creëren die aan beide zijdes wordt bezoomd door bebouwde continuïteiten met eenzelfde bouwhoogte.

Het ontwerp van RPA wil de bestemming bevestigen van deze ruimte als belangrijke publieke continuïteit tussen twee multimodale pleinen, namelijk Delta en Beaulieu.

Deze publieke ruimte van het type stadsboulevard heeft een symmetrisch profiel. Langs de centrale wegzones lopen brede voetgangersruimten die grenzen aan een bouwfront met gevels en gelijkvloerse verdiepingen die tot leven worden gebracht door voor het publiek toegankelijke programma's.

Parkeren, het lossen van goederen of het afzetten van personen is op de boulevard enkel toegestaan in de daartoe voorziene ruimten.

De stadsboulevard vormt een duidelijk kader en een duidelijke structuur voor de ontwikkeling van het Deltagebied.



Illustratie van de stadsboulevard. Hier de Jules Cockxstraat

1.b.3. Verstedelijking – Vervollediging van de stad en/of correctie van de randen

Een van de ambities die worden nagestreefd in het ontwerp van RPA, is een stedenbouwkundig totaal kader te creëren voor een ontwikkeling die van de huidige logica's overschakelt naar meer coherente logica's.

Waar zich momenteel enkele grote monofunctionele terreinen met weinig kwaliteiten bevinden, die vooral met de auto bereikbaar zijn en niet bijdragen aan de activering van de publieke ruimten en volledig op zichzelf functioneren, wil het ontwerp van RPA een programmatorische mix ontwikkelen, met bouwhoogtes die porositeit en verbindingen tussen de wijken mogelijk maken, om een stadsleven te creëren dat ook de nieuwe publieke ruimten tot leven brengt.

De nieuwe principes voor de inrichting van de aangrenzende terreinen zullen ook de bestaande bebouwde continuïteiten, die worden onderbroken door de E411, weer duidelijk afbakenen. Waar de stad werd onderbroken door ruimten voor autoverkeer (P+R Delta, parking van de Carrefour), moet ze worden aangevuld. Ook de bebouwde randen van de E411, die de breuk die deze infrastructuur veroorzaakt, nog benadrukken, moeten worden gecorrigeerd.

Het ontwerp van RPA streeft naar een bebouwd kader met actieve gevels dat binnen coherente stedelijke logica's past en aansluit bij de publieke en landschappelijke ruimten die verband houden met de herkwalificatie van de infrastructuur, teneinde de wijken opnieuw met elkaar te verbinden en een actief stadsleven tot stand te brengen.

Deze coherentie tussen stadsontwikkeling en landschappelijke logica laat ook toe om een structurerend kader te creëren en de toekomstige ontwikkelingen kwalitatief te oriënteren, ook vanuit programmatorisch standpunt.

Deze ambitie wordt in het ontwerp van RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

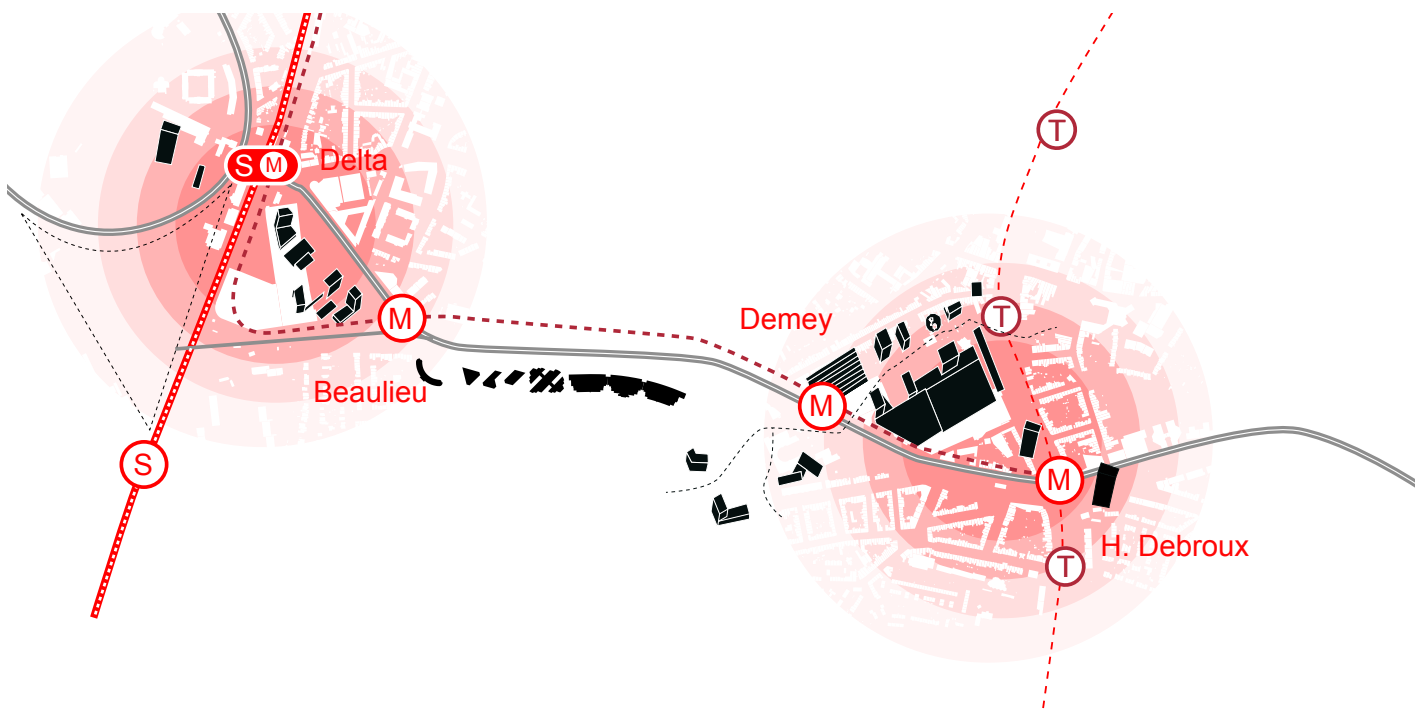
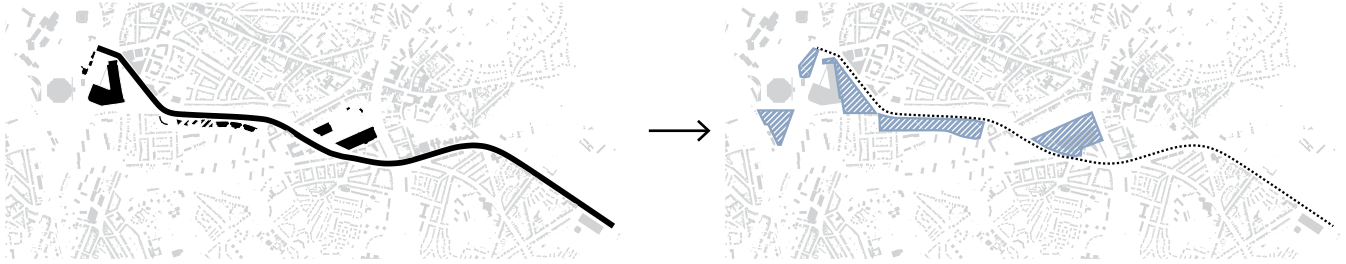
- een definitieve stedenbouwkundige configuratie ontwikkelen die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft in samenhang met de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- de gevels en bouwfronten activeren rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- een gemengd programma ontwikkelen dat een actief stadsleven bevordert;
- de breuken en de fragmentering van het bebouwde landschap wegwerken, de breuken verkleinen en de continuïteit en porositeit bevorderen, de banden met de bestaande netwerken benadrukken;
- een coherent publiek kader uitwerken en genereren dat de stedelijke ontwikkelingen duidelijk afbakt en oriënteert;
- de sites ontwikkelen in samenhang met de mobiliteitsstrategie die wordt ontwikkeld op schaal van het ontwerp van RPA, d.w.z. voor programma's die veel publiek aantrekken, bij voorkeur locaties kiezen die goed bereikbaar zijn met actieve modi en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

Voor bepaalde sites worden er specifieke bijkomende doelstellingen gepreciseerd (zie 2.).

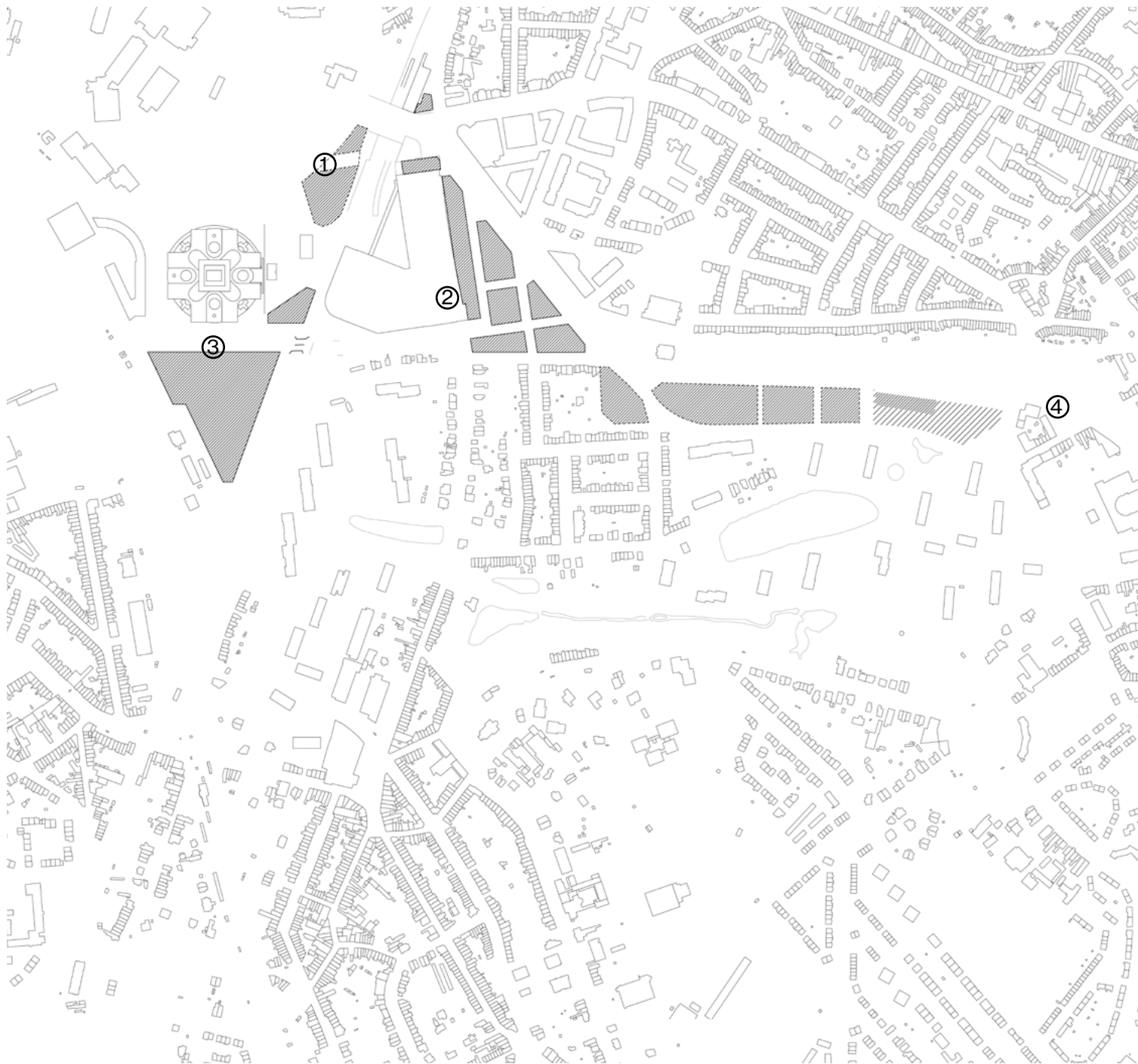
Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- ontwerp van een definitieve stedenbouwkundige configuratie die de stedelijke aard van deze stadstoegang weergeeft;
- bestemmingswijzigingen om een gemengd programma mogelijk te maken;
- bijkomende verordenende voorschriften om een gemengd programma te garanderen in de gebieden die geen bestemmingswijziging nodig hebben;
- creëren van linten van actieve gevels ter hoogte van de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgevaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen;
- beperking van het aantal toegelaten parkeerplaatsen afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de beschikbare alternatieven (zie 2.2);
- beheer van de auto-toegangen voor de lokale bestemmingswegen.

Verstedelijking: Aanvulling van de stad en/of correctie van de randen



Schema: hercentrering rond goed bereikbare knooppunten van het openbaar vervoer



①

Triomf

②

Opslagplaats MIVB en
P+R Delta

③

Delta Driehoek

④

Beaulieu

Strategische kaart «Verstedelijking»



⑤

Demey

1.b.4. Transversaliteit – Verbindende publieke ruimten

Het ontwerp van RPA beoogt de toename en diversificatie van de verbindingen aan weerszijden van de stadsboulevard en erlangs.

Het raamwerk van publieke ruimten dat wordt gecreëerd door de herkwalificatie van de E411 knoopt weer aan met de natuurlijke sokkel en het omliggende stadsweefsel, zodat transversale figuren de bovenhand krijgen op de bestaande lineaire logica. Zo verbinden de publieke ruimten de grote gehelen die voordien gescheiden werden door hun topografie of infrastructuur die er doorheen lopen.

Dankzij doelgerichte acties worden deze publieke ruimten verbindende elementen die de overgang van de ene entiteit naar de andere vereenvoudigen of mogelijk maken. Deze porositeit staat garant voor raakvlakken tussen de verschillende schalen. De verbindende elementen verlenen toegang tot het grote gebied door de grote entiteiten (de vallei, het woud ...) te maken. Tegelijkertijd verbinden ze op lokale schaal stedelijke entiteiten die tot dan toe gescheiden waren. Op deze manier voorzien ze deze entiteiten van een nieuwe omgeving.

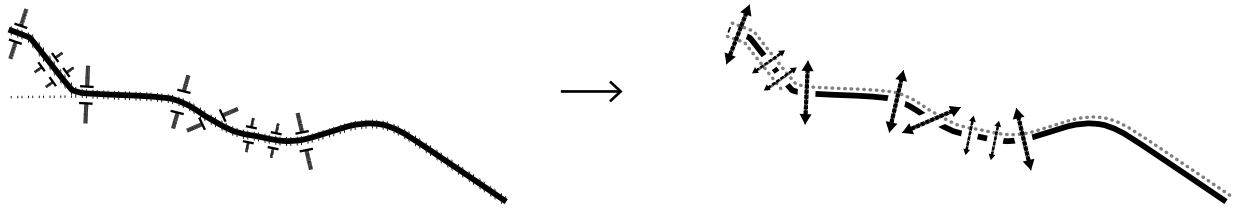
Deze ambitie wordt in het ontwerp van RPA vertaald in de volgende doelstellingen:

- nieuwe doorgangen aanleggen dwars op en/of langs de weg;
- de weginfrastructuur aanpassen om actieve weggebruikers in staat te stellen veilig over te steken;
- de huidige grenzen poreuzer maken;
- een aaneenschakeling van publieke ruimten creëren langs het hele tracé van de E411;
- kwaliteitsvolle ruimten creëren om de leefomgeving te verbeteren, continuïteiten en banden tussen de gefragmenteerde bestaande wijken en de toekomstige wijken te genereren en publieke centrale plaatsen, ontmoetings-, verblijfs- en ontspanningsplaatsen te creëren;
- de fysieke breuk die wordt veroorzaakt door de weginfrastructuur en de verschillende vormen van mobiliteit, zo klein mogelijk maken door alles te integreren in de gemengde publieke ruimten;
- een netwerk van publieke ruimten creëren dat aansluit bij en ondersteuning biedt aan de huidige lokale contexten en de toekomstige ontwikkelingen;
- de landschappelijke structuren en de kwaliteiten van de open ruimten valoriseren als dwars- of langsverbindingen;
- opnieuw ecologische verbindingen tot stand brengen aan weerszijden van de E411, aan het Zoniënwood.
- niveau de la Forêt de Soignes.

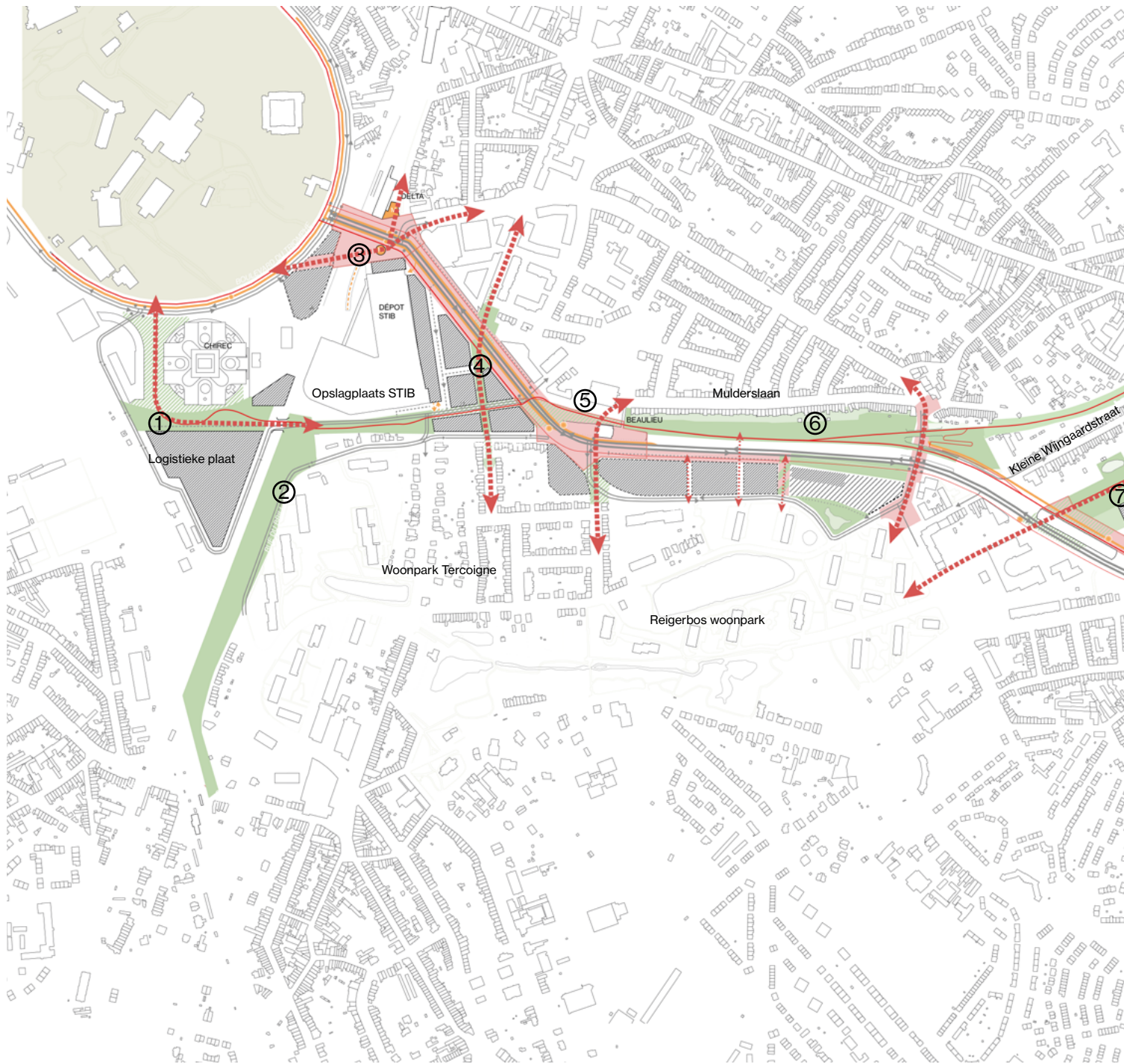
Concreet zijn ter hoogte van de E411 de volgende, met name regelgevende, middelen voorhanden om deze ambitie te verwezenlijken:

- vrijmaking van het noordelijke deel van de huidige grondinname van de E411 ten gunste van dwarswegen;
- aanleg van vier soorten publieke ruimten, verdeeld langs de stadstoegang, met nieuwe verbindingen aan weerszijden of langs de weginfrastructuur, multimodale pleinen, parken aan de bosrand, voorpleinen en een stadsboulevard;
- inrichting van nieuwe kruispunten om beveiligde oversteekplaatsen te creëren voor actieve weggebruikers;
- creëren van nieuwe oversteekplaatsen;
- op elkaar laten aansluiten van duidelijk afgebakende publieke ruimten, opgewaardeerde of nieuwe structurerende landschappen en de toekomstige ontwikkelingen;
- op elkaar laten aansluiten van de verschillende openbaarvervoerswijzen, hun haltes en de actieve modi binnen deze ruimten en transversale toegankelijkheid ervan;
- creëren van porositeit voor fietsers en voetgangers via de bestemming van het gebied, om het infrastructuurnet voor voetgangers en fietsers te versterken;
- bepaling van een lint van actieve gevels om de doorgangen te activeren.
- inrichting van een oversteekplaats voor (groot) wild (ecoduct) tussen Drie Fonteinen en het Leonardkruispunt.

Transversaliteit: Verbindende publieke ruimten



Illustratie van een nieuwe beveiligde oversteekplaats voor actieve weggebruikers. Hier de oversteekplaats aan Pinoy in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.



①

Parkhelling van de Driehoek
Ontsluiting van de geïsoleerde platformen

②

Park van lijn 26 - Landschap dat het logistieke terrein verbindt met het woonpark Tercoigne

⑤

Beaulieu - Plein waar verkeersstromen samenkomen

③

Triomf-Delta - Spooroversteekplatform

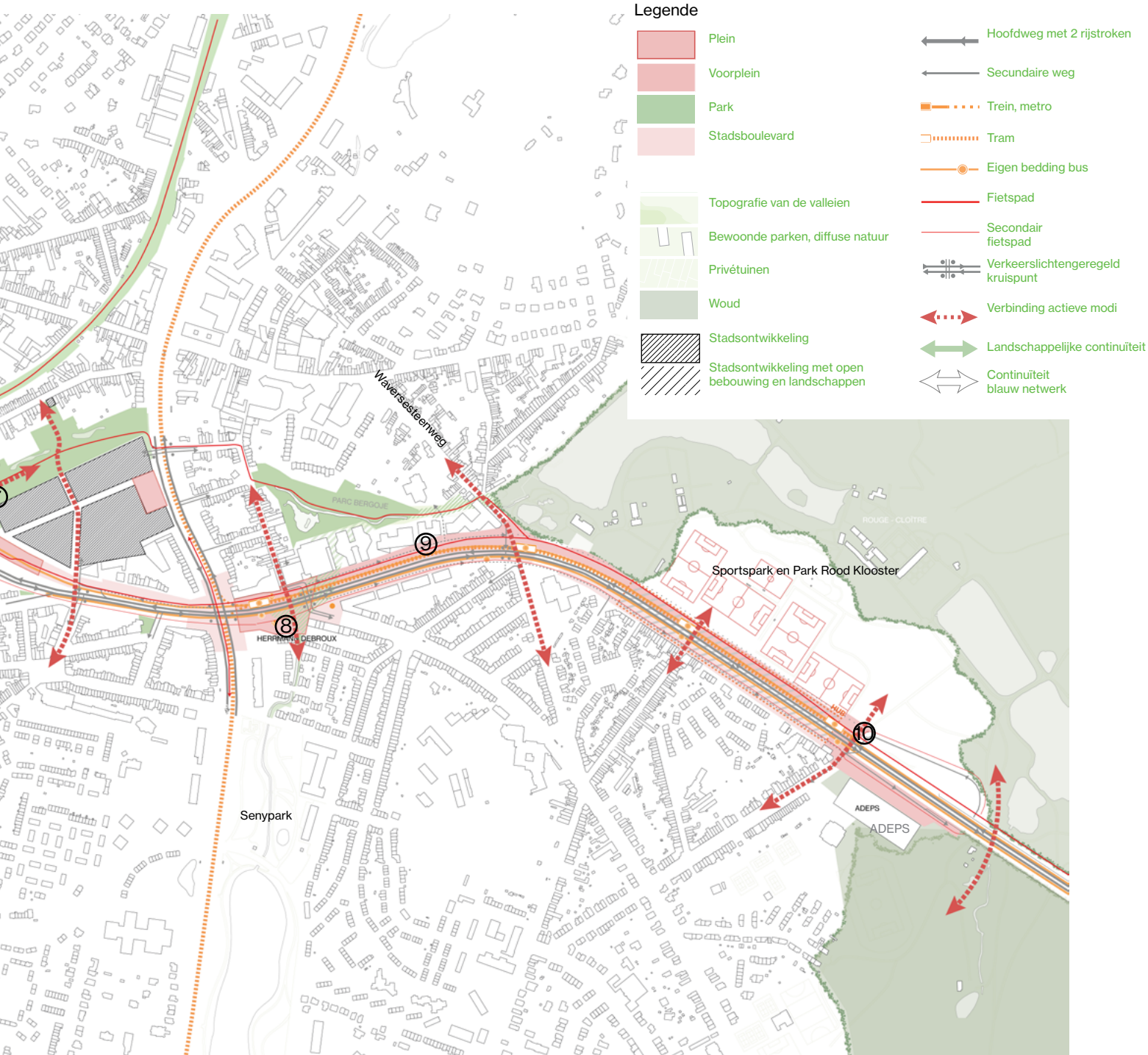
⑥

Spoorwegpark - Verbreding vanaf de tuinen van de Mulderslaan tot de metrosporen

④

Jules Cockstraat - Stadsboulevard met twee randen

Strategische kaart «Transversaliteit»



Legende

- | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|
| | Plein | | Hoofdweg met 2 rijstroken |
| | Voorplein | | Secundaire weg |
| | Park | | Trein, metro |
| | Stadsboulevard | | Tram |
| | Topografie van de valleien | | Eigen bedding bus |
| | Bewoonde parken, diffuse natuur | | Fietspad |
| | Privétuinen | | Secundair fietspad |
| | Woud | | Verkeerslichtgeregeld kruispunt |
| | Stadsontwikkeling | | Verbinding actieve modi |
| | Stadsontwikkeling met open bebouwing en landschappen | | Landschappelijke continuïteit |
| | | | Continuïteit blauw netwerk |

⑦

Demeypark
Uitbreiding van de vallei en opwaardering van de loop van de Watermaalbeek

⑧

Herrmann-Debroux
Gedeeld plein, open op de Woluwe

⑨

Bergoje
Porositeit tussen het bestaande park en de gecreëerde publieke ruimte

⑩

Rood Klooster-ADEPS
Hoge verbinding, minder drukke stadstoegang

1.C. MOBILITEITSSTRATEGIE

1.c.1. De vermindering van autoverkeer bevorderen

De levenskwaliteit in de wijken is het centrale aandachtspunt. Door het autoverkeer te verminderen, wil men ook de gevolgen ervan voor de levenskwaliteit en de veiligheid beperken. Wat betreft mobiliteit streeft het Gewest met het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan naar een globale vermindering van de doordringbaarheid voor het verkeer in het hele gewest. Dat doel wil het Gewest bereiken door vooral de wijken autoluw te maken (minder doorgaand verkeer en meer openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) en de verkeersstromen op de grote verkeersaders te reguleren (door met name het verkeer te controleren dat de stad inrijdt). Het ontwerp van RPA sluit aan op deze gewestelijke doelstellingen.

Hoewel het aanpakken van de mobiliteit niet de hoofddoelstelling is van het ontwerp, is dit een belangrijke conditio sine qua non om de weginfrastructuur radicaal om te vormen en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren.

De E411 is nu een belangrijke invalsweg van het gewest. Om van deze grootstedelijke weg een stadsboulevard te maken, moet het autoverkeer op deze verkeersader sterk teruggedrongen worden. De herkwalificatie van de weginfrastructuur tot een boulevard met 2x2 rijstroken vermindert op zich niet de capaciteit van de verkeersader, maar het verdwijnen van elementen van de weginfrastructuur om kruisingen te vermijden, zoals het Herrmann-Debrouxviaduct of de Beaulieutunnels, zal wel leiden tot een vermindering van de algemene capaciteit op de as Leonard-Delta.

Studies en simulaties in het kader van de uitwerking van het ontwerp van RPA hebben aangetoond dat de capaciteitsvermindering door de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren en dat al van ver vóór de as Leonard-Delta. Dat bewijst het belang en het positieve effect op de mobiliteit van een ambitieus project voor de herkwalificatie van een stadstoegang, zoals wordt voorgesteld in dit RPA. De verwachte modal shift volstaat op zich echter niet om een vlot verkeer op de toekomstige stadsboulevard te garanderen gezien de capaciteit die ervan wordt verlangd.

Gezien deze vaststelling zijn in het ontwerp van RPA zeer ambitieuze doelstellingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit opgenomen, om de toegankelijkheid te behouden en de congestie in het zuidoosten van het Gewest te beperken.

De eerste maatregel is de versterking van de verwachte modal shift door de ontwikkeling van alternatieven voor het autoverkeer die een grotere modal shift mogelijk maken. Zoals bepaald in het GPDO en het gewestelijk mobiliteitsplan moeten er talrijke oplossingen ontwikkeld worden op een schaal die het ontwerp van RPA overschrijdt (GEN, tol, uitgebreid fietsnetwerk, P+R buiten het BHG).

De herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur (E411) vereist ook mobiliteitsmaatregelen op schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken. Actieve modi moeten bevorderd worden en de effecten van het autoverkeer op de levenskwaliteit en de veiligheid binnen de wijken moeten verminderd worden. Het evenwicht tussen de ruimtes die zijn toegewezen aan de verschillende vervoerswijzen moet hersteld worden. Voetgangers en fietsers moeten zich in betere omstandigheden en veiliger kunnen verplaatsen in de wijken. Het autoverkeer in het gebied van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux moet dus worden gematigd door enerzijds maatregelen op het gebied van de aanleg van de stadsboulevard en het ontwerp van de infrastructuur en anderzijds maatregelen op het gebied van de verplaatsingen die worden gegenereerd door de ontwikkelingen waarin het ontwerp van RPA voorziet.

In het ontwerp van RPA worden daarom twee complementaire strategieën aanbevolen, die we hierna toelichten.

- Een mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal om de modal shift te bevorderen vóór de stadstoegang; deze strategie strookt met de mobiliteitsstrategie op schaal van het BHG;
- Een mobiliteitsstrategie op schaal van het ontwerp van RPA en de omliggende wijken. Deze strategie omvat vier grote luiken:
 - een mobiliteitsknooppunt (een uitgebreide P+R) creëren dat beschikt over een sterke verbinding met het openbaar vervoer, om de modal shift binnen het BHG te bevorderen, ter aanvulling van de strategie op grootstedelijke schaal;
 - actieve modi (voetgangers- en fietsersverkeer) en het openbaar vervoer bevorderen;
 - de infrastructuur verminderen om uit te komen op een gewenste capaciteit voor de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de verkeersschema's herconfigureren;
 - het parkeeraanbod voor auto's binnen de ontwikkelingen aanpassen, om het daaruit resulterende verkeer te verminderen en de alternatieven bevorderen.

1.c.2. Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal

Om het autoverkeer op de grootstedelijke weg E411 te verminderen, moet een mobiliteitsstrategie worden ontwikkeld op een schaal die deze van onderhavig ontwerp van RPA overschrijdt, kwestie van al zo vroeg mogelijk de modal shift te bevorderen in de dagelijkse verplaatsingen. Dat impliceert dus overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest over de concrete maatregelen die op grootstedelijke schaal moeten worden genomen om de modal shift te bevorderen.

Het plan de as van de E411 te herstructureren tot een stadsboulevard kadert in de mobiliteitsstrategie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van het grootstedelijk gebied:

- het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling;
- het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan (GoodMove 2030) dat er - onder meer - op gericht is om het volume van de verplaatsingen met de auto in, naar en vanuit het Brussels Gewest te verminderen.

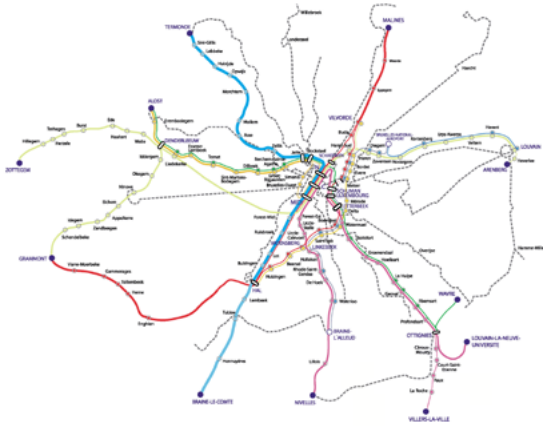
Zoals reeds vermeld tonen studies en simulaties die werden uitgevoerd in het kader van de uitwerking van het ontwerp van RPA, aan dat de capaciteitsvermindering ten gevolge van de herkwalificatie van de infrastructuur de facto een aanzienlijke modal shift naar het openbaar vervoer zal genereren, en dat al ver vóór de as Leonard-Delta. Deze modal shift moet echter worden versterkt om de gewenste capaciteit op de stadsboulevard te bereiken. Met het oog op de mobiliteitsambities die nodig zijn voor de herkwalificatie van de weginfrastructuur worden er in het ontwerp van RPA zeven specifieke maatregelen aanbevolen om de alternatieven voor het autovervoer te verbeteren en versterken:

- Versterking van het openbaarvervoersaanbod op grootstedelijke schaal om een modal shift te bevorderen, met name gebonden aan de uitvoering

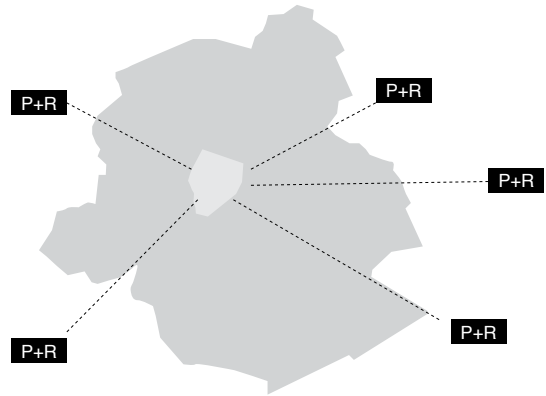
van het GEN (trein- en busaanbod). Dit vergt een bijkomende analyse van de te versterken lijnen en frequenties;

- De analyse van het bestaande en momenteel geplande aanbod van P+R's in de buurt van stations of haltes van het openbaar vervoer moet worden uitgevoerd op grootstedelijk niveau, om de locaties te bepalen, de verschillende alternatieven die moeten worden voorgesteld op basis van de mobiliteitsbehoeften (verplaatsingen naar en van het BHG) (types openbaar vervoer, carpoolzones, fietsenstallingen, autodeelstations enz.) en de vereiste P+R-capaciteiten, met inbegrip van het mobiliteitsknooppunt dat wordt voorgesteld in het ontwerp van RPA;
- Creëren en uitbreiden van het aanbod aan P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in de buurt van de stations of haltes van het openbaar vervoer. Deze P+R's zijn complementair met de creatie van een mobiliteitsknooppunt in het kader van het ontwerp van RPA.
- De gecoördineerde aanleg van een kwaliteitsvol fietsnet op grootstedelijke schaal dat de gewestgrenzen overschrijdt; Dit fietsnet moet doorlopende trajecten aanbieden die worden ondersteund door aangepaste infrastructuren (gescheiden fietspaden, breed, verlicht en met zo min mogelijk conflicten met de andere modi); Het ontwerp van RPA voorziet in een verbinding met dit intergewestelijke net en in een fietsroute op de as Leonard-Delta. Voor de ontwikkeling van dit net op grootstedelijke schaal zou een bijkomende analyse moeten worden uitgevoerd;
- De herinrichting van het Leonardkruispunt om ringvormige verkeersstromen te bevorderen door middel van de inrichting en signalisatie en de stadstoegang te markeren vanaf de Ring;
- De keuze voor duurzame stedenbouwkundige oriëntaties om een hercentrerend rond de knooppunten van het openbaar vervoer te bevorderen;
- De aanmoediging van telewerk, gezien de technologische evolutie en de veranderende wereld, zodat er minder werkverkeer is;
- Aangezien de weginfrastructuren zijn gedimensioneerd voor het spitsverkeer en er tijdens de spitsuren op de E411 heel wat voertuigen rijden met alleen een bestuurder aan boord die van of naar het werk rijdt, kan de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven een aanzienlijke invloed hebben op de stromen aan de stadstoegang. Elke verdichting van het aantal personen per voertuig betekent immers een onmiddellijke vermindering van het aantal voertuigen op het traject, wat zijn weerslag heeft op de dimensionering van de weginfrastructuur en de hinder. In tegenstelling tot de vorige maatregelen vergt de bevordering van carpooling en pendelbusjes van bedrijven geen grote overheidsinvesteringen. Deze maatregel kan dus al snel worden doorgevoerd. De bestaande beleidslijnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals de Bedrijfsvervoerplannen, de stimulansen (premie voor de organisatie van een pendeldienst enz.), de sensibiliseringsacties voor bedrijven en/of de burgers moeten worden versterkt. Eventueel, afhankelijk van het succes van dit beleid, kunnen de voertuigen die worden gebruikt voor carpooling of de pendeldienst van bedrijven gebruik maken van bepaalde rijstroken die zijn voorbehouden voor bussen. In het kader van deze maatregel kan een pilootproject worden gevoerd.

Schema «Mobiliteitsstrategie op grootstedelijke schaal»



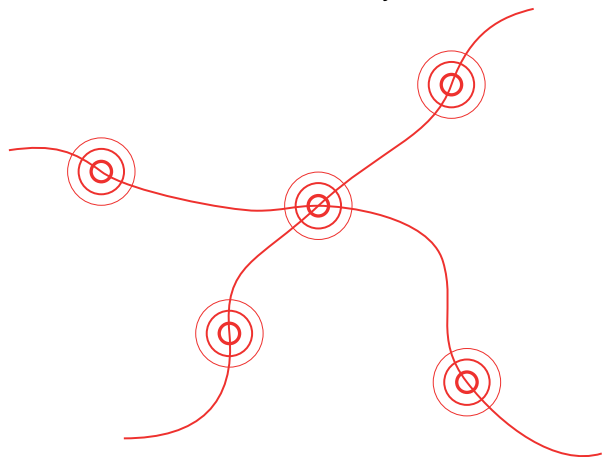
GEN



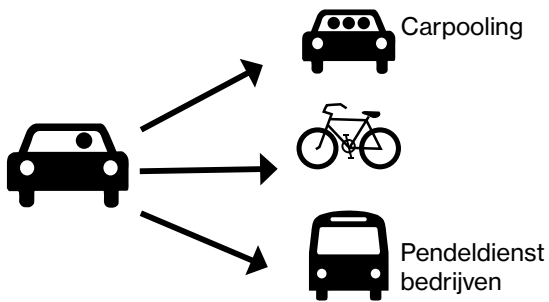
Meer P+R's buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



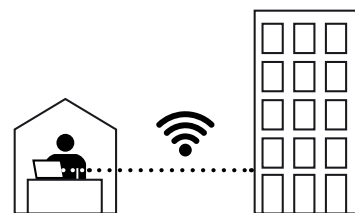
Kwaliteitsvol fietsnet



Hercentrerung rond knooppunten van het openbaar vervoer



Grote modal shift



Telewerk

1.c.3. Mobiliteitsstrategie op schaal van het ontwerp van RPA

1.c.3.1. Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer

Het ontwerp van RPA voorziet in de invoering van een mobiliteitsknooppunt met een sterke aansluiting op het openbaar vervoer aan de stadstoegang van de grootstedelijk weg E411. Dit knooppunt moet de modal shift mogelijk maken voor automobilisten die geen gebruik kunnen maken van alternatieven op grootstedelijke schaal. Het doel is de bestaande parkeerfunctie aan de ingang van de stad te behouden, met name aan de P+R Delta, maar het is nodig de parkeerfunctie te reorganiseren en te verplaatsen naar stroomopwaarts van de Vorstlaan, om zo vroeg mogelijk de gewenste capaciteit te bereiken en het Herrmann-Debrouxviaduct af te schaffen.

De functie van het mobiliteitsknooppunt benadert die van een overstapparking (of P+R) zoals we die nu kennen. Het gaat dus om een infrastructuur die een groot aantal parkeerplaatsen biedt voor automobilisten, die hun voertuigen daar kunnen achterlaten en hun traject kunnen voortzetten met het openbaar vervoer als ze naar de stad gaan en omgekeerd als ze vertrekken. Gezien de strategische ligging van deze infrastructuur aan de stadstoegang, de diversiteit van de verplaatsingspraktijken en -behoeften, de diversificatie van de alternatieven voor het autovervoer, de aanwezigheid van een aantal intergewestelijke buslijnen en de mogelijkheid om deze te ontwikkelen, wordt in het ontwerp van RPA aanbevolen de infrastructuur voor het bewerkstelligen van de modal shift niet a priori te beperken tot een overstapparking (P+R) maar ook een "mobiliteitsknooppunt" te realiseren. Door de volgende infrastructuur te bieden zou dit mobiliteitsknooppunt ook kunnen voorzien in andere verplaatsingsbehoeften:

- voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen, om de inwoners van het BHG die geen voertuig bezitten, in staat te stellen het gewest uit te rijden vanaf het knooppunt;
- beveiligde fietsenstallingen voor al dan niet gedeelde fietsen, om de automobilisten die het gewest inrijden de mogelijkheid te bieden hun traject voort te zetten met de fiets;

- carpoolzones, om bestuurders de mogelijkheid te bieden hun passagiers veilig af te zetten, waarna die hun traject kunnen voortzetten met een andere vervoerswijze;
- haltes voor intergewestelijke snelbussen die andere P+R's in het grootstedelijk gebied of aantrekkingspolen nabij de Ring enz. kunnen aandoen.

In het ontwerp van RPA wordt voor het knooppunt een capaciteit van 800 tot 1.500 plaatsen aanbevolen. Dat stemt overeen met de reorganisatie van de parkeerplaatsen die momenteel beschikbaar zijn op P+R Delta en onder het Herrmann-Debrouxviaduct en het Drie Fonteinenviaduct, die deels worden gebruikt als P+R. Er is een aanvullende studie nodig om de capaciteit en de exacte programmatie van het mobiliteitsknooppunt te bepalen.

Het mobiliteitsknooppunt moet van bij de ingebruikname sterk verbonden zijn met een openbaarvervoersnet met een grote capaciteit die haar verbindt met het stadscentrum. Het is dan ook aangewezen het knooppunt te laten aansluiten op een metro en/of tram met een hoog dienstniveau die in eigen bedding rijdt over het hele traject.

Na analyse van de verschillende alternatieven gaat de voorkeur naar de bouw van een mobiliteitsknooppunt onder de wegbedding van de huidige E411 ter hoogte van het stadion van Oudergem. Daarvoor moet de bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden uitgebreid. Het verlengen van metrolijn 5 voorbij het station Herrmann-Debroux volgens het tracé van de E411 is technisch gezien een heel complexe operatie, waarbij het station Herrmann-Debroux herbouwd zou moeten worden, aangezien het momenteel op de as van de Joseph Chaudronlaan ligt.

Derhalve wordt voorgesteld het tramnet te verlengen tot het mobiliteitsknooppunt. Het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB, dat zich nog in de ontwerpfasen bevindt, moet worden gevolgd, d.w.z. opsplitsing van tramlijn 8 en verlenging van de twee daaruit

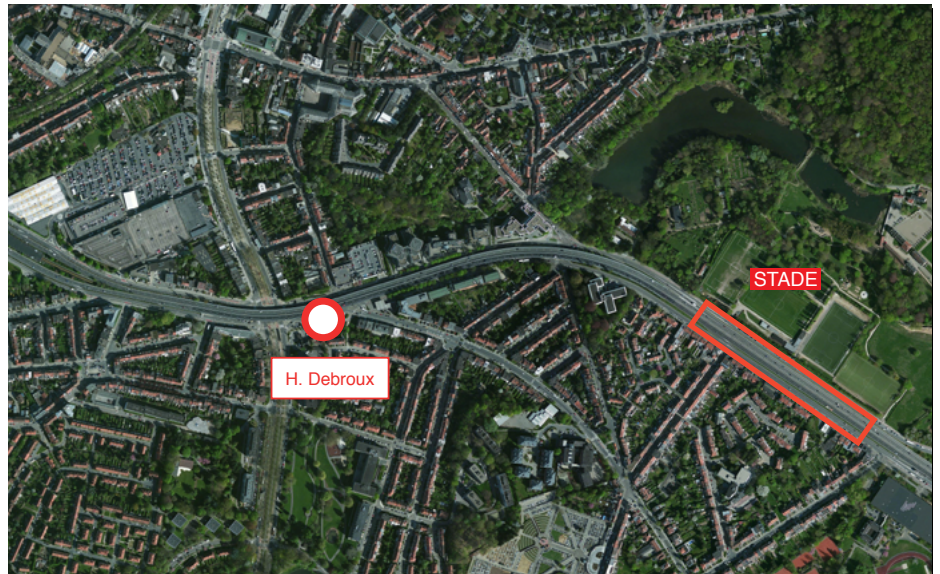
resulterende lijnen tot aan de zone stadion van Oudergem-ADEPS om de verbinding te maken met het mobiliteitsknooppunt. In het Ontwikkelingsplan van het Structurerend Net van de MIVB staat dat de exploitatiebeperkingen ingevolge de opeenvolgende verlengingen van tramlijn 8 het noodzakelijk maken deze lijn op te splitsen. Er moeten dus twee afzonderlijke lijnen worden gecreëerd die elk een technische eindhalte nodig hebben. Die eindhaltes kunnen worden ondergebracht in de zone stadion van Oudergem-ADEPS.

Lijn 8 zal dus worden opgesplitst in twee gelijke delen: een deeltraject Louiza-ADEPS, dat overeenstemt met de radiale functie van deze structurerende lijn; en een deeltraject ADEPS-Roodebeek (aanvankelijk) dat overeenstemt met de ringwegfunctie. De aansluitingen tussen deze twee lijnen kunnen efficiënt worden georganiseerd ter hoogte van Herrmann-Debroux, in overeenstemming met de herkwalificatie die wordt aanbevolen door het ontwerp van RPA. Deze halte biedt deze twee deeltrajecten ook een aansluiting op metrolijn 5. Vervolgens bereiken de beide lijnen in eigen bedding hun eindhalte ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex. Dat openbaarvervoersaanbod volstaat voor de gebruikers van het mobiliteitsknooppunt. Met deze oplossing worden ook de sites van het Rood Klooster, het ADEPS-sportcomplex, het stadion van Oudergem en het Zoniënwood bereikbaar voor de Brusselaars via efficiënt openbaar vervoer en beschikken ze over een parkeerinfrastructuur met gedeeld gebruik.

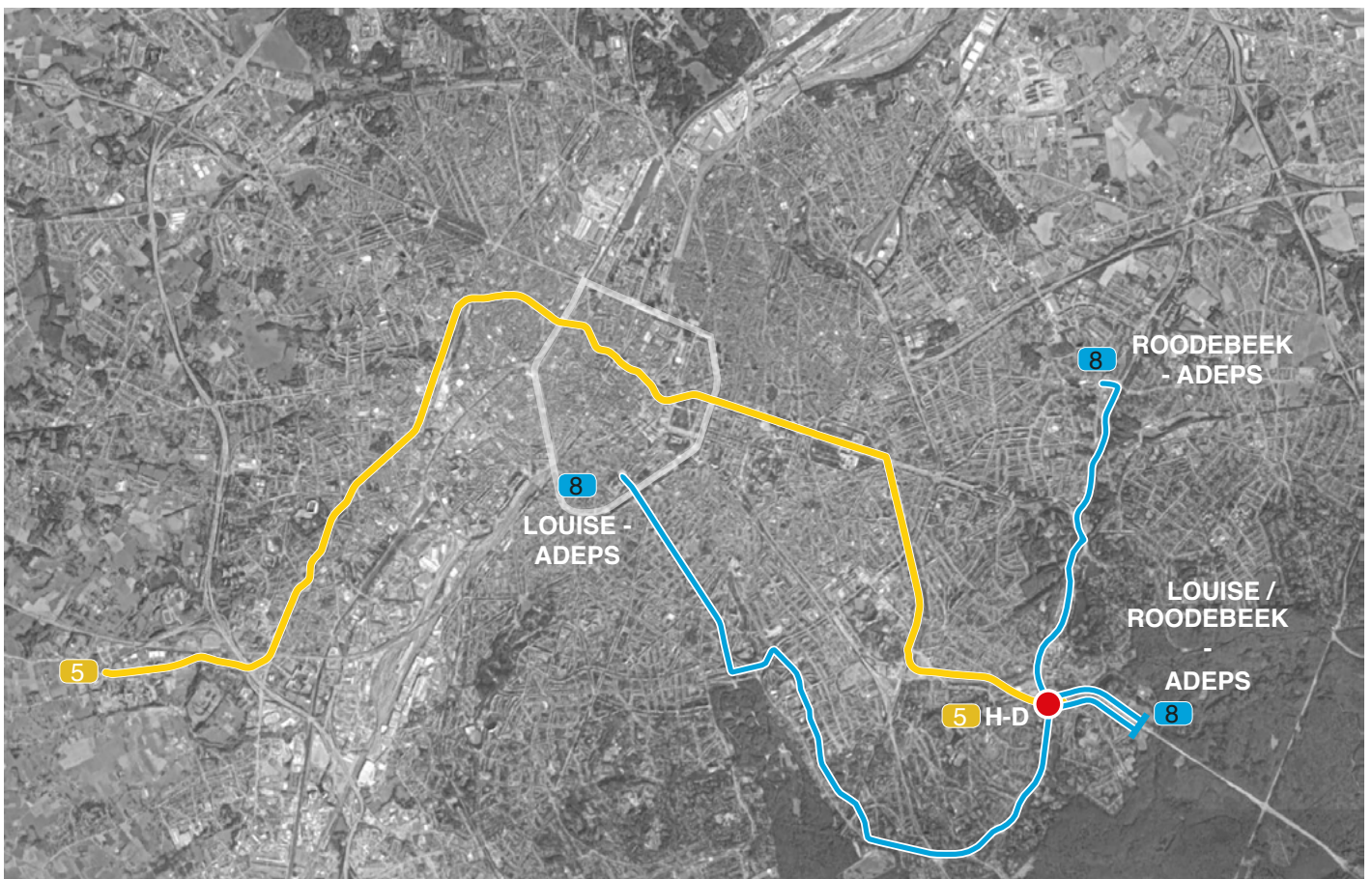
Er moet worden opgemerkt dat niet gegarandeerd is dat het technisch mogelijk is de werken voor het doortrekken van tramlijnen 8 tot de zone Stadion van Oudergem-ADEPS en het Herrmann-Debrouxviaduct tegelijkertijd uit te voeren. Als dat niet mogelijk is, kan tijdens de afbraak van het viaduct worden gezorgd voor een tijdelijke alternatieve verbinding met het mobiliteitsknooppunt (bijvoorbeeld door een buspendeldienst).

Concreet voorziet het ontwerp van RPA in de volgende acties:

- Reorganisatie en centralisering van de bestaande P+R-plaatsen in een nieuw mobiliteitsknooppunt onder de bedding van de E411;
- Verbinding van het nieuwe mobiliteitsknooppunt met een efficiënt openbaarvervoeraanbod door de splitsing van lijn 8 en de verlenging van de twee daaruit resulterende lijnen tot aan eindhaltes ter hoogte van het ADEPS-sportcomplex.



Schema «Mogelijke locatie voor het mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer»



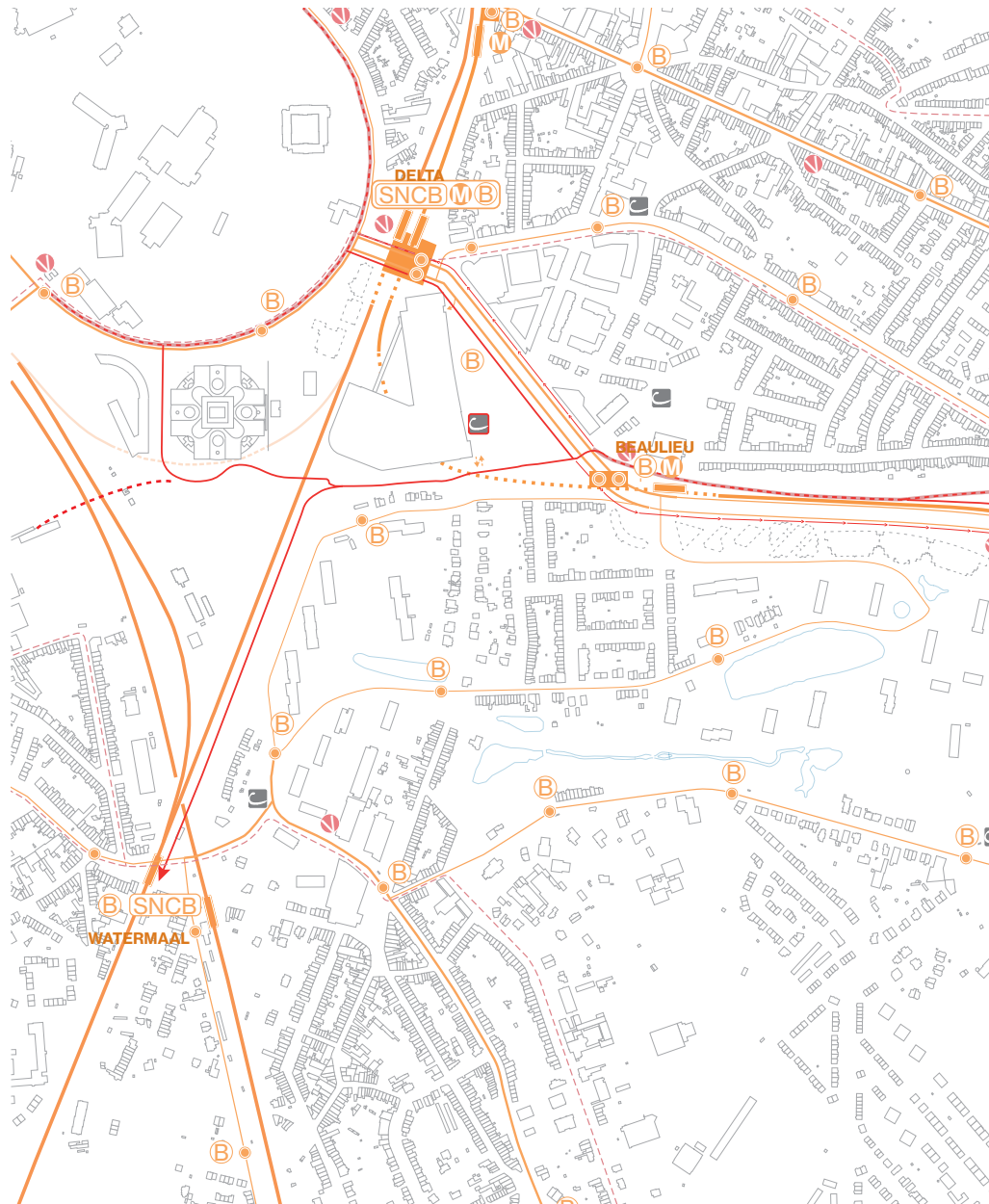
Schema «Mobiliteitsknooppunt met sterke aansluiting op het openbaar vervoer»

1.c.3.2. Actieve weggebruikers en openbaar vervoer

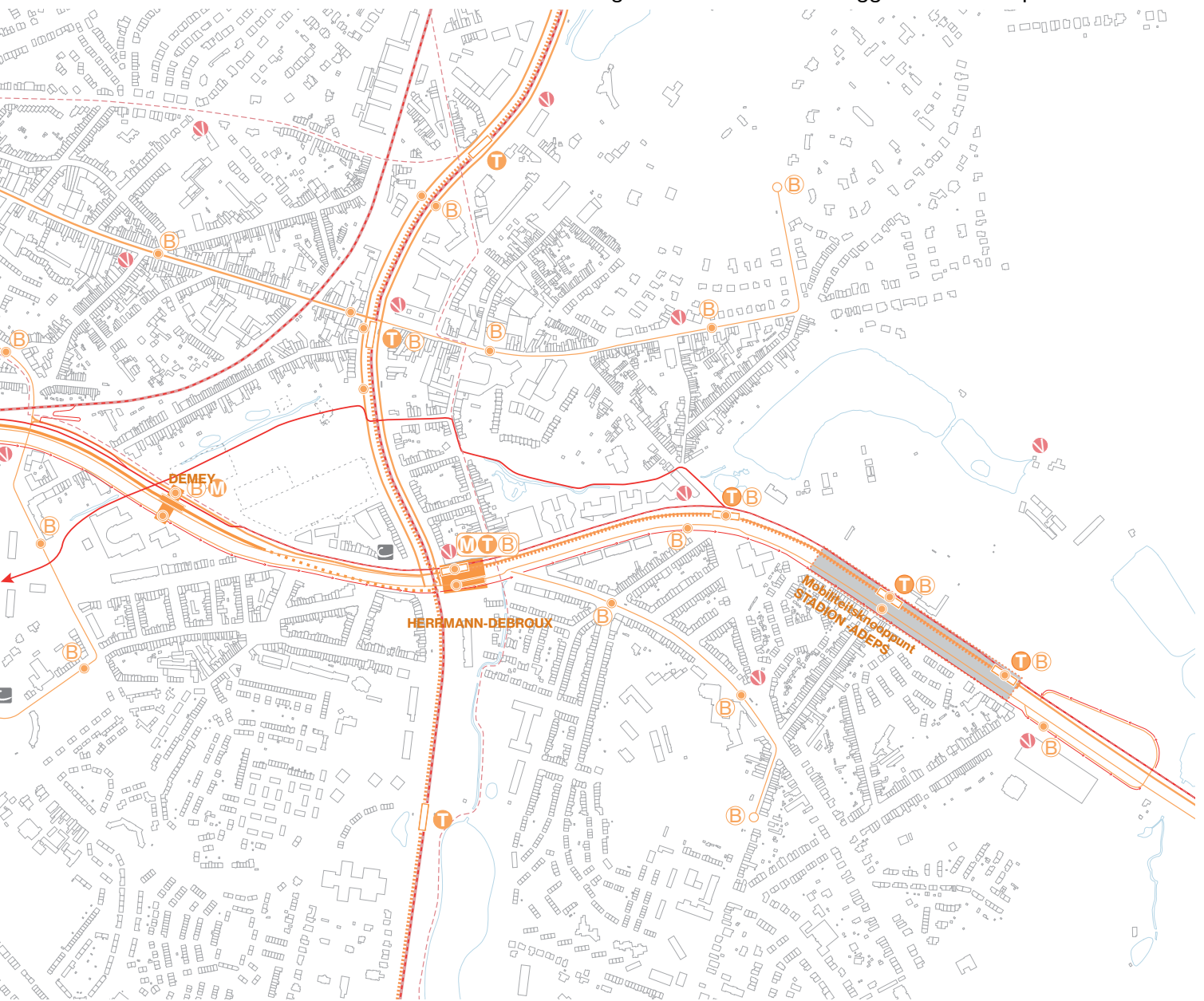
Het ontwerp van RPA wil het gebruik bevorderen van de actieve modi en het openbaar vervoer en deze modi ook gebruiksvriendelijker maken.

Om het modale aandeel van de actieve modi en het openbaar vervoer te bevorderen stelt het ontwerp van RPA de volgende oplossingen voor:

- inrichting van een brede doorlopende ruimte langs het tracé van de grootstedelijke weg E411, om actieve weggebruikers een kwaliteitsvolle infrastructuur te bieden;
- verhoging van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid voor actieve weggebruikers van de vier metrostations die zich in het gebied van het ontwerp van RPA bevinden;
- verbetering van de oversteekplaatsen van de E411 en versterking van het lokale en het supralokale netwerk van voetgangers- en fietspaden. Ook in de omliggende wijken moeten voetgangers en fietsers worden begunstigd, beschermd en betere voorzieningen krijgen;
- creatie van multimodale pleinen waar kan worden overgestapt op een andere vervoerwijze: actieve vervoer, metro, tram en bus;
- versterking van de efficiëntie van het openbaar vervoer met vooral de uitbreiding van het tramaanbod in eigen bedding tot aan het ADEPS-sportcomplex;
- inrichting van een eigen bedding voor de openbaarvervoerslijnen die gebruik maken van de E411. Op plaatsen waar een doorlopende eigen bedding niet mogelijk is, wordt aangeraden busstroken te creëren voor kruispunten. Als de inrichting dat mogelijk maakt, kunnen deze stroken desgevallend ook worden gebruikt door carpoolauto's of pendeldiensten van bedrijven.

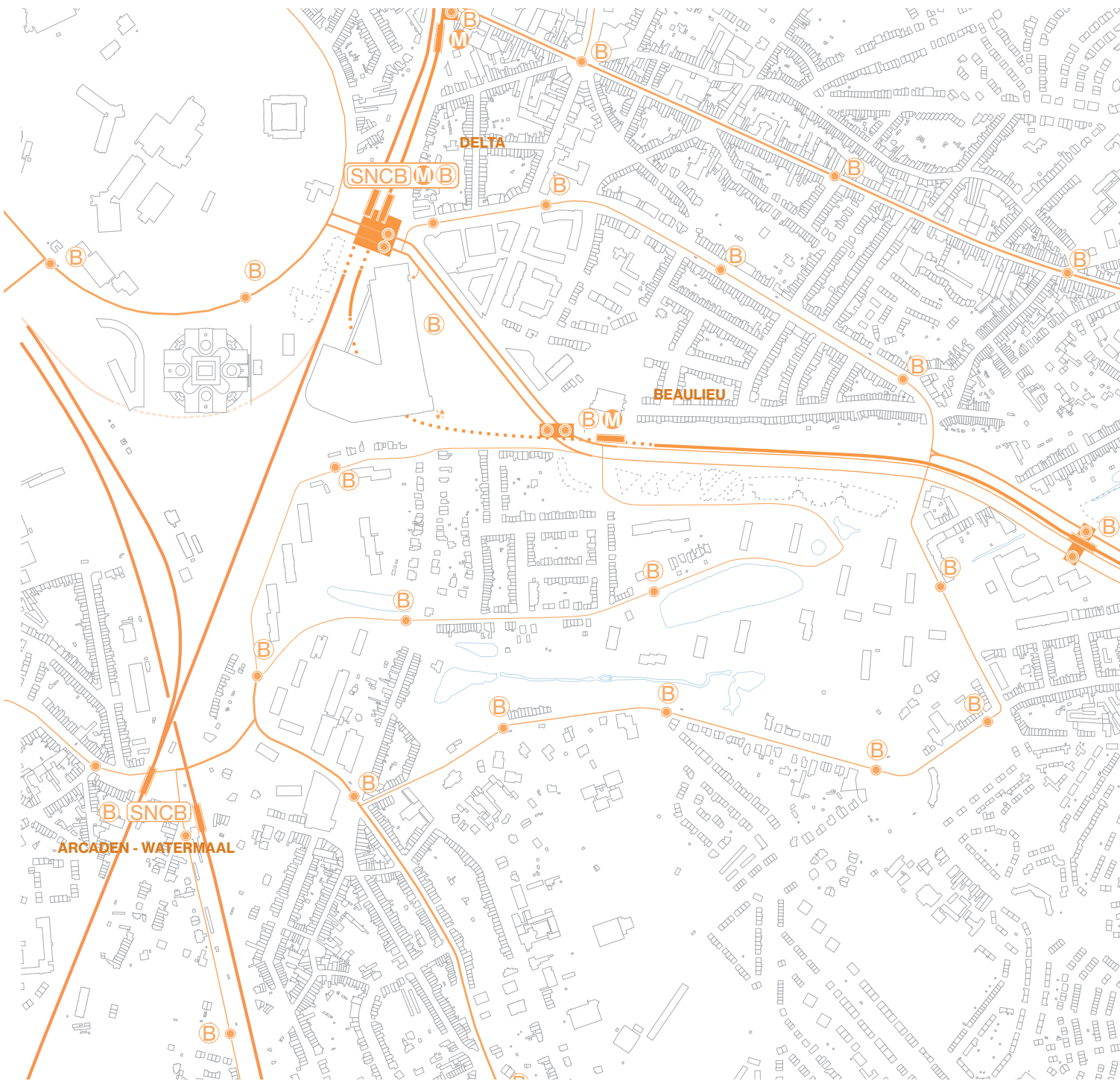


Strategische kaart «Actieve weggebruikers en openbaar vervoer»

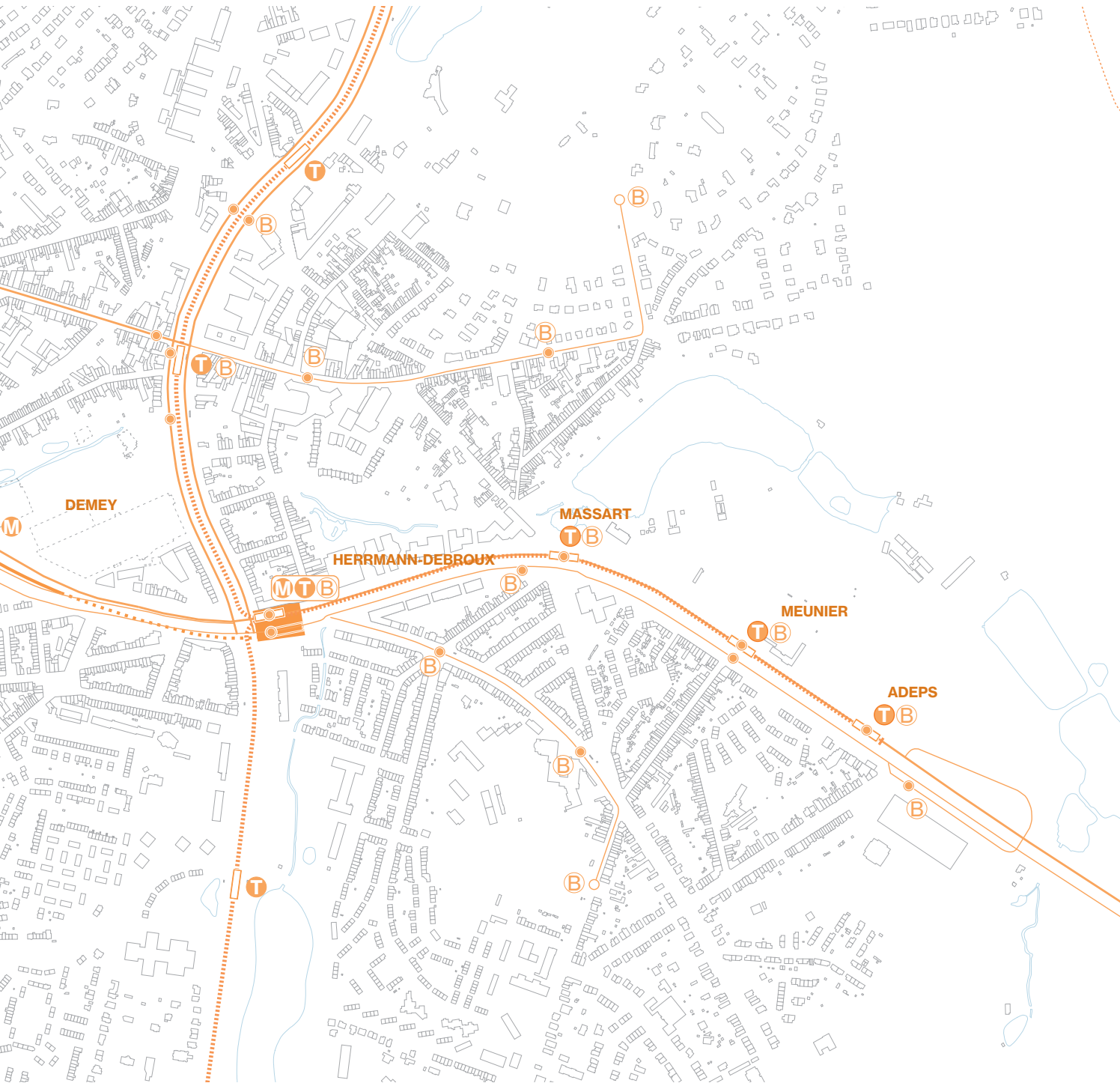


Legende

- | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|-----------------------------|--|-------------------|
| | Metrolijn | | Buslijn | | Villo-station |
| | Tramlijn | | Intermodaal punt | | Bushalte |
| | Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R) | | GFR | | SNCF Treinstation |
| | | | Bestaand fietspad | | Metrostation |
| | | | Nieuw tweerichtingsfietspad | | Tramhalte |
| | | | Nieuw eenrichtingsfietspad | | |

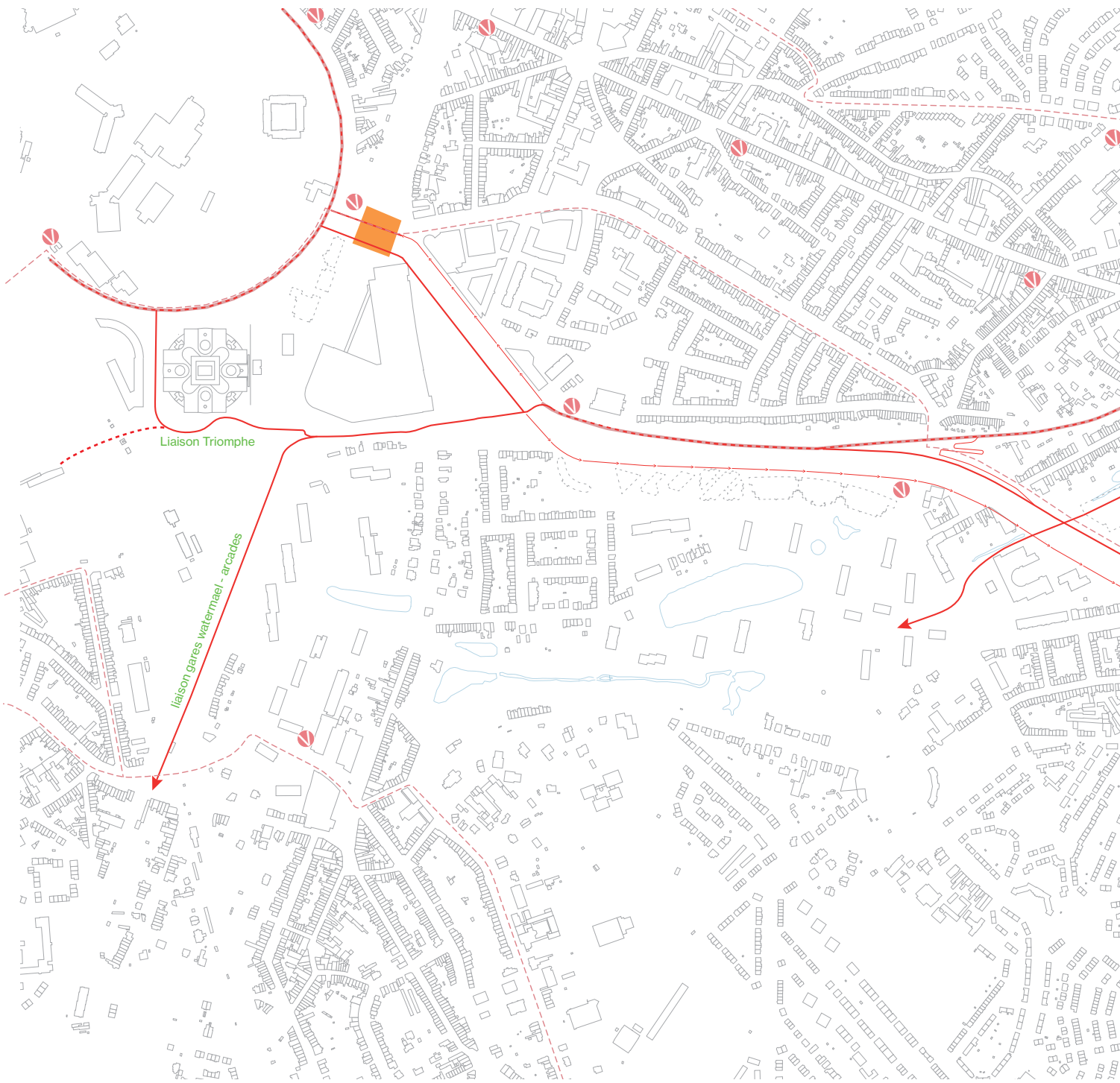


Strategische kaart «Openbaar vervoer»

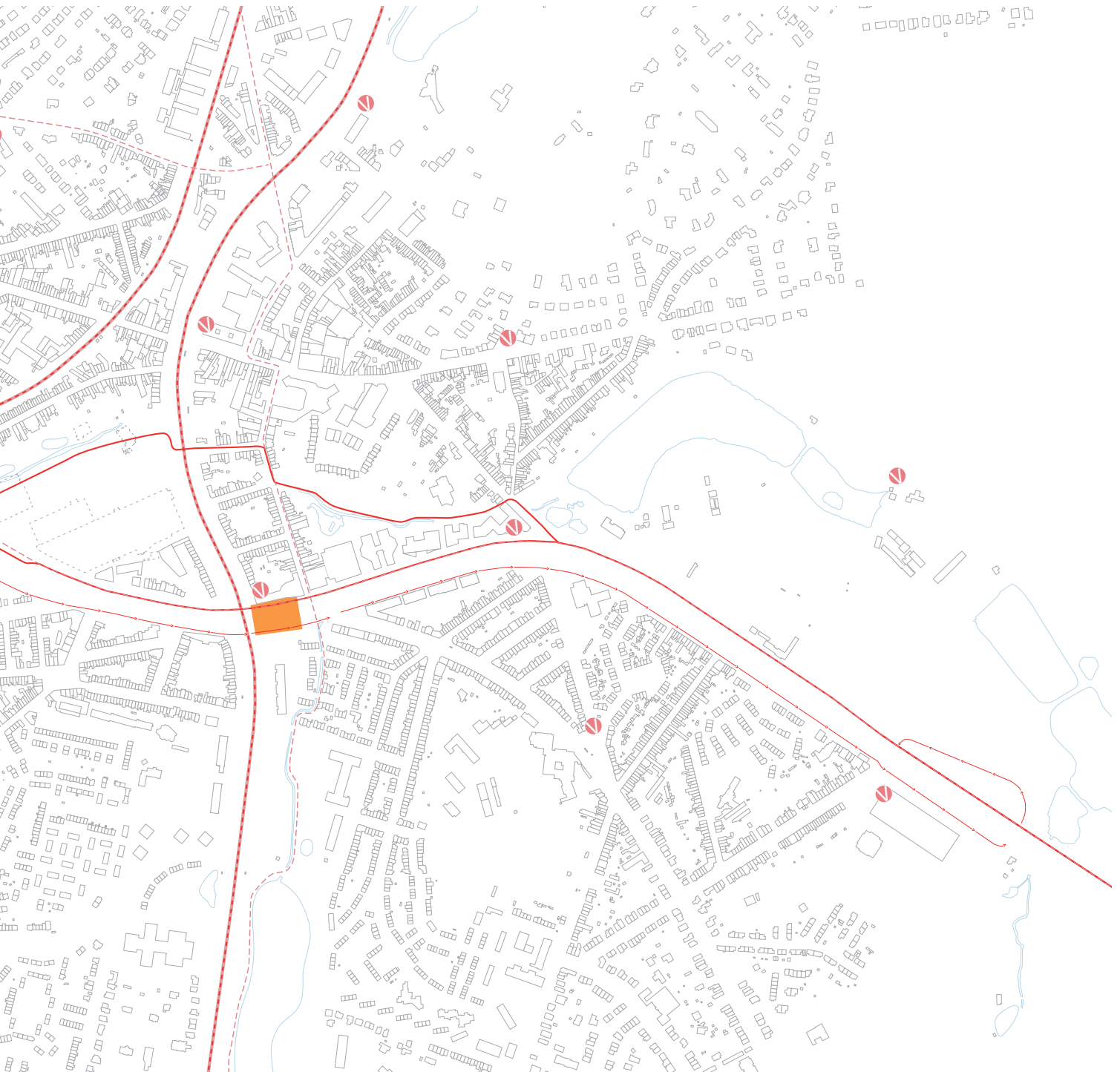


Legende






- Metrolijn
- Tramlijn
- Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)
- Buslijn
- Intermodaal punt
- Bushalte
- SNCRB Treinstation
- M Metrostation
- T Tramhalte



Strategische kaart «Actieve weggebruikers»



Legende

-  GFR
-  Villo station
-  Bestaand fietspad
-  Nieuw tweerichtingsfietspad
-  Nieuw eenrichtingsfietspad

1.c.3.3. Versmalling van de weginfrastructuur

In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen de voetafdruk van de infrastructuur van de grootstedelijke weg E411 te verkleinen door er over het hele traject een stadsboulevard met 2x2 rijstroken voor autoverkeer van te maken. Deze versmalling zal de E411 een meer stedelijk karakter geven en de aldus gewonnen ruimten kunnen worden omgevormd tot kwaliteitsvolle publieke ruimten. Die zullen niet alleen de levenskwaliteit verbeteren, maar ook plaats bieden aan doorlopende infrastructuren voor actieve weggebruikers en voor de eigen bedding voor bussen en trams. Het gebruik van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer, en dus van alternatieven voor de auto, zal daardoor worden bevorderd.

Het ontwerp van RPA stelt in dit kader voor de kruisingen tussen de grootstedelijke weg E411 en de dwarswegen her in te richten als gelijkvloerse kruispunten. De afbraak van infrastructuurelementen om kruisingen te vermijden, zoals het viaduct Herrmann-Debroux of de tunnels van Beaulieu, vermindert de algemene capaciteit van de as Leonard-Delta. In de toekomst zullen deze kruispunten de reële capaciteit van de as bepalen (die bijvoorbeeld afhankelijk is van het aantal voertuigen dat kan doorrijden per fase van de verkeerslichten). Studies en simulaties hebben aangetoond dat het kruispunt van de Vorstlaan met de as Leonard-Delta het bepalende punt is van het netwerk. De gewenste capaciteit

van de as Leonard-Delta aan de stadstoegang stemt dus overeen met de capaciteit van het kruispunt met de Vorstlaan. Als de capaciteit groter is dan die van het kruispunt, zal een trechtereffect ontstaan.



Uitzicht van het Zoniënwoud richting het Leonardkruispunt:
Bestaande toestand



Illustratie mogelijke toekomstige situatie



Uitzicht van het stadion richting Herrmann-Debroux
Bestaande toestand



Illustratie mogelijke toekomstige situatie

Illustraties: versmalling van de weginfrastructuur ten voordele van kwaliteitsvolle, uitnodigende publieke ruimten
 infrastructuur voor actieve weggebruikers en openbaar vervoer



Uitzicht van Demey richting Herrmann-Debroux:
 Bestaande toestand



Illustratie mogelijke toekomstige situatie



Uitzicht van Herrmann-Debroux richting het Leonardkruispunt:
 Bestaande toestand



Illustratie mogelijke toekomstige situatie



Uitzicht van Beaulieu richting Delta:
 Bestaande toestand

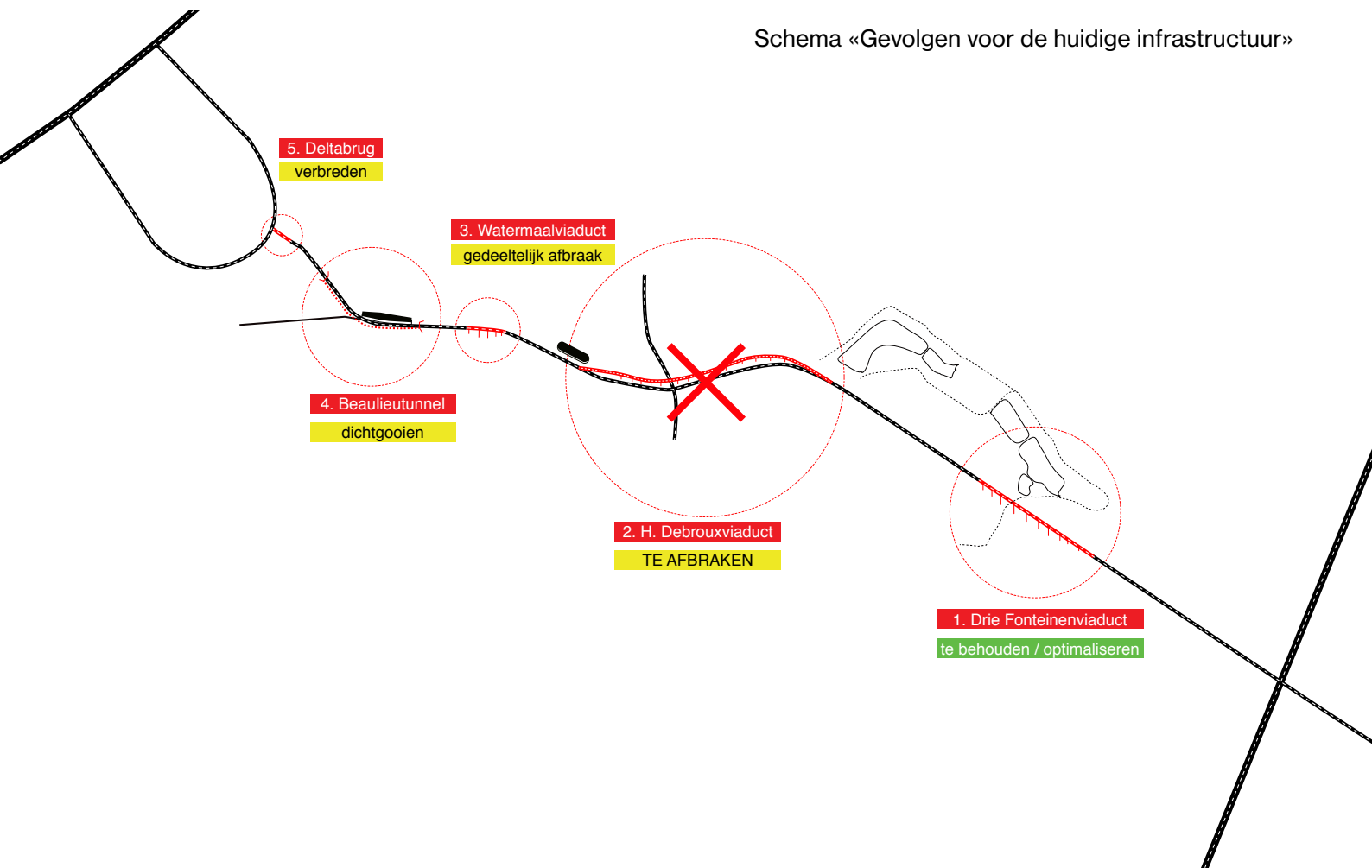


Illustratie mogelijke toekomstige situatie

**Concreet worden de volgende acties
aanbevolen in het ontwerp van RPA:**

- omvorming van de grootstedelijke weg E411 tot een stadsboulevard met 2x2 rijstroken;
- snelheidsbeperking tot 50 km/u vanaf het Leonardkruispunt;
- inrichting van gelijkvloerse kruispunten voor de kruisingen met de hoofdwegen langs het parcours van de grootstedelijke weg E411: Waversesteenweg, Vorstlaan, Invalidenlaan en Beaulieulaan;
- behoud van het Drie Fonteinenviaduct en optimalisatie van de landschappelijke continuïteiten onder dit viaduct;
- afbraak van het Herrmann-Debrouxviaduct;
- om te vermijden dat het kruispunt met de Vorstlaan een flessenhals wordt, beperking van de inrijdende verkeersstromen in de richting van het kruispunt tot één strook op het deeltracé Leonard-ADEPS. De andere rijstrook wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar het mobiliteitsknooppunt begeven;
- doortrekken van de busstrook naar de stadstoegang;
- afbraak van het viaduct voor het autoverkeer van Watermaal (maar behoud van het metroviaduct en het noordelijk deel voor actief vervoer);
- dichtgooien van de tunnelritten en tunnels ter hoogte van Beaulieu om een coherent stadsniveau te creëren;
- verbreden van de Deltabrug ten gunste van de actieve weggebruikers;
- wegeaanleg die de geluidshinder beperkt en erop gericht is de doelstellingen van het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in het BHG te halen.

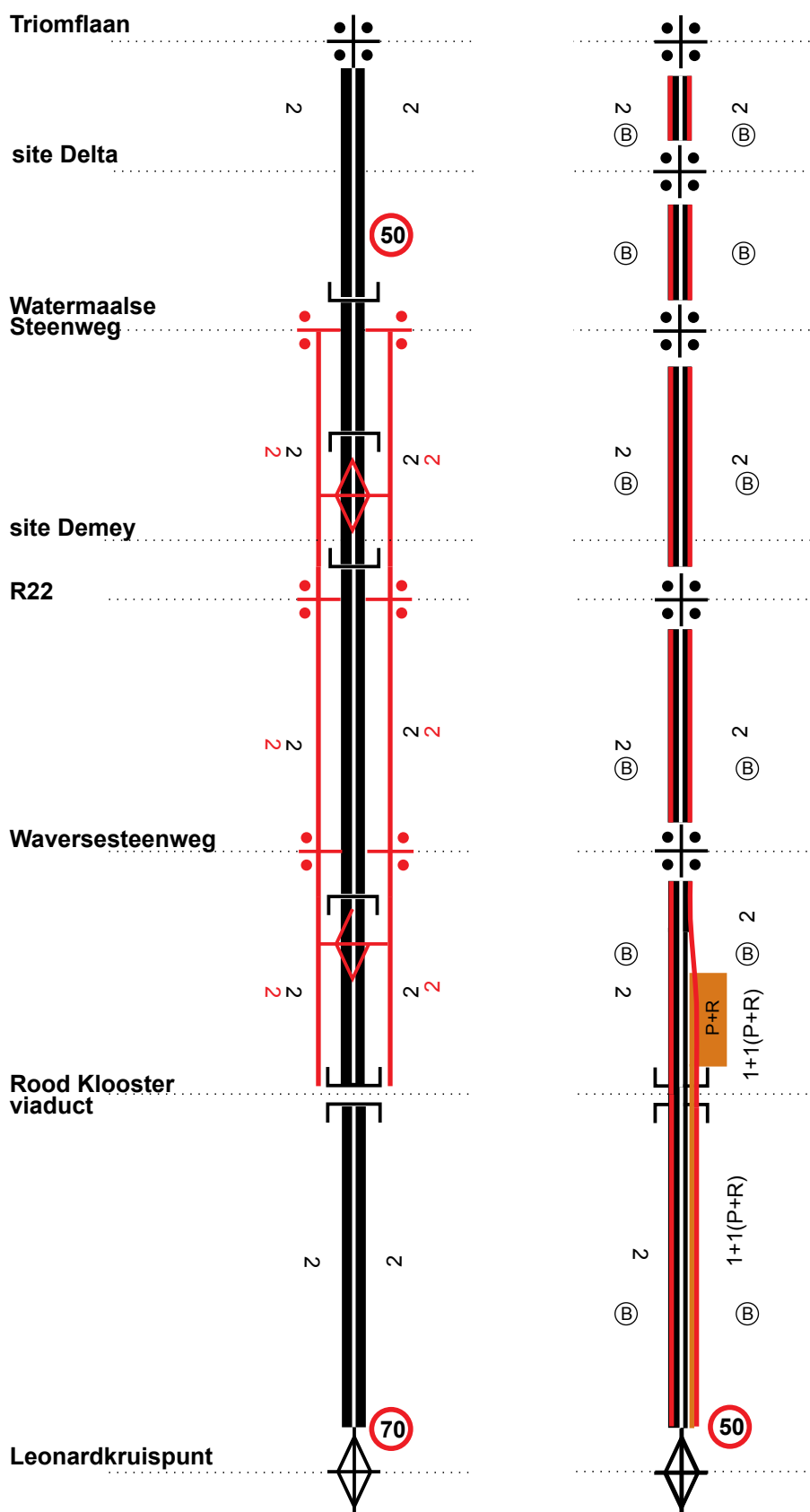
Schema «Gevolgen voor de huidige infrastructuur»



Schema «Omvorming van de infrastructuur tot stadsboulevard»

Actuele situatie

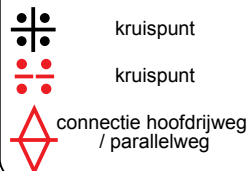
Voorstel ontwerp van RPA



70 max. 70 km/h
hoofdrijweg

50 max. 50 km/h
parallelweg

kruispunten



↑ rijbaan hoofdrijweg

↑ rijbaan parallelweg

(B) bus

== hoofdrijweg/ viaduct

== parallelweg op de grond

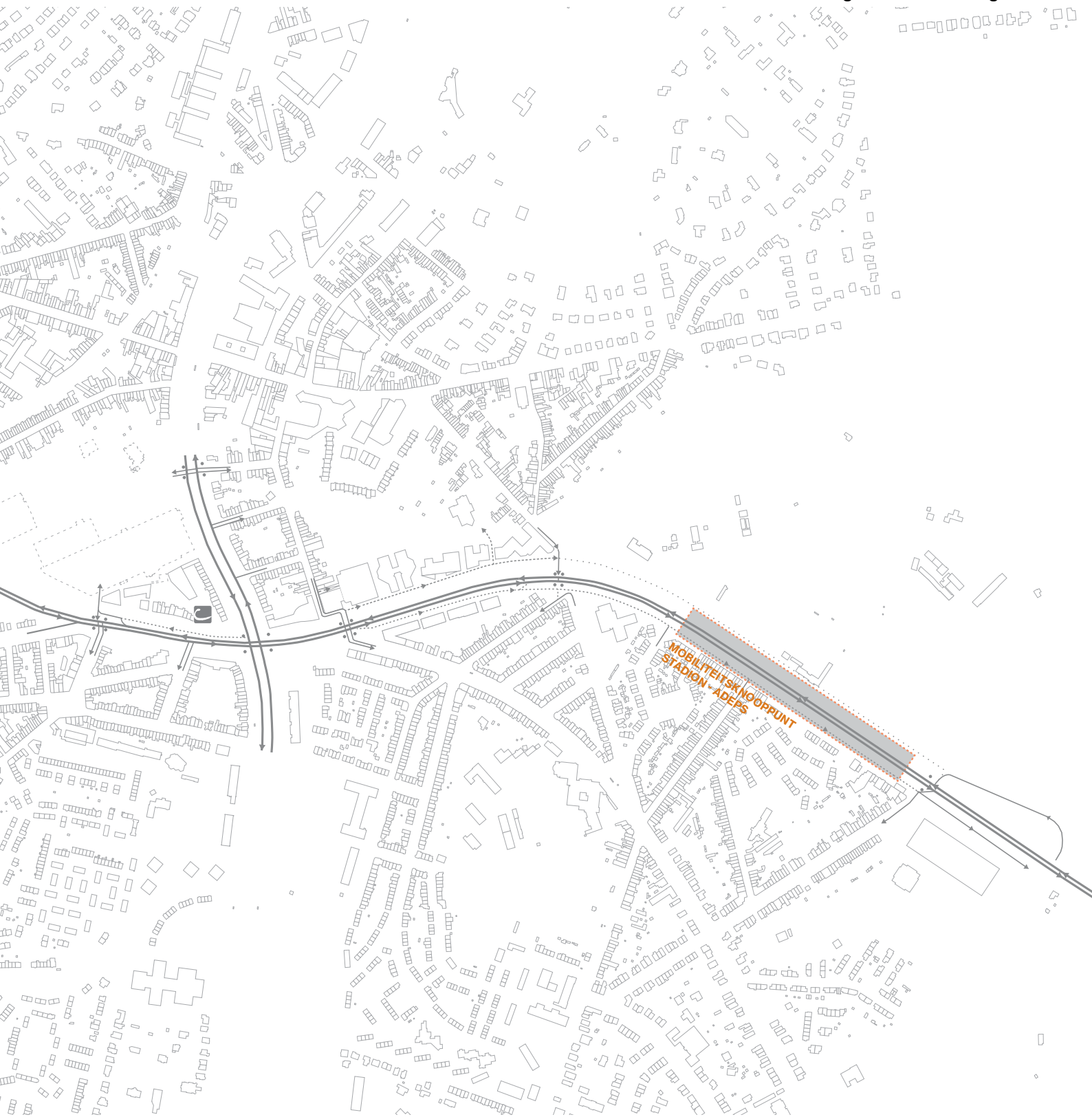
== 2x2 boulevard

— 1 rijbaan

— accessbaan P+R



Strategische kaart «Wegen»



Legende

← ← Hoofdweg
2 rijstroken

← Secundaire weg

← ····· Weg voor lokaal bestemmingsverkeer -
gedeelde ruimte

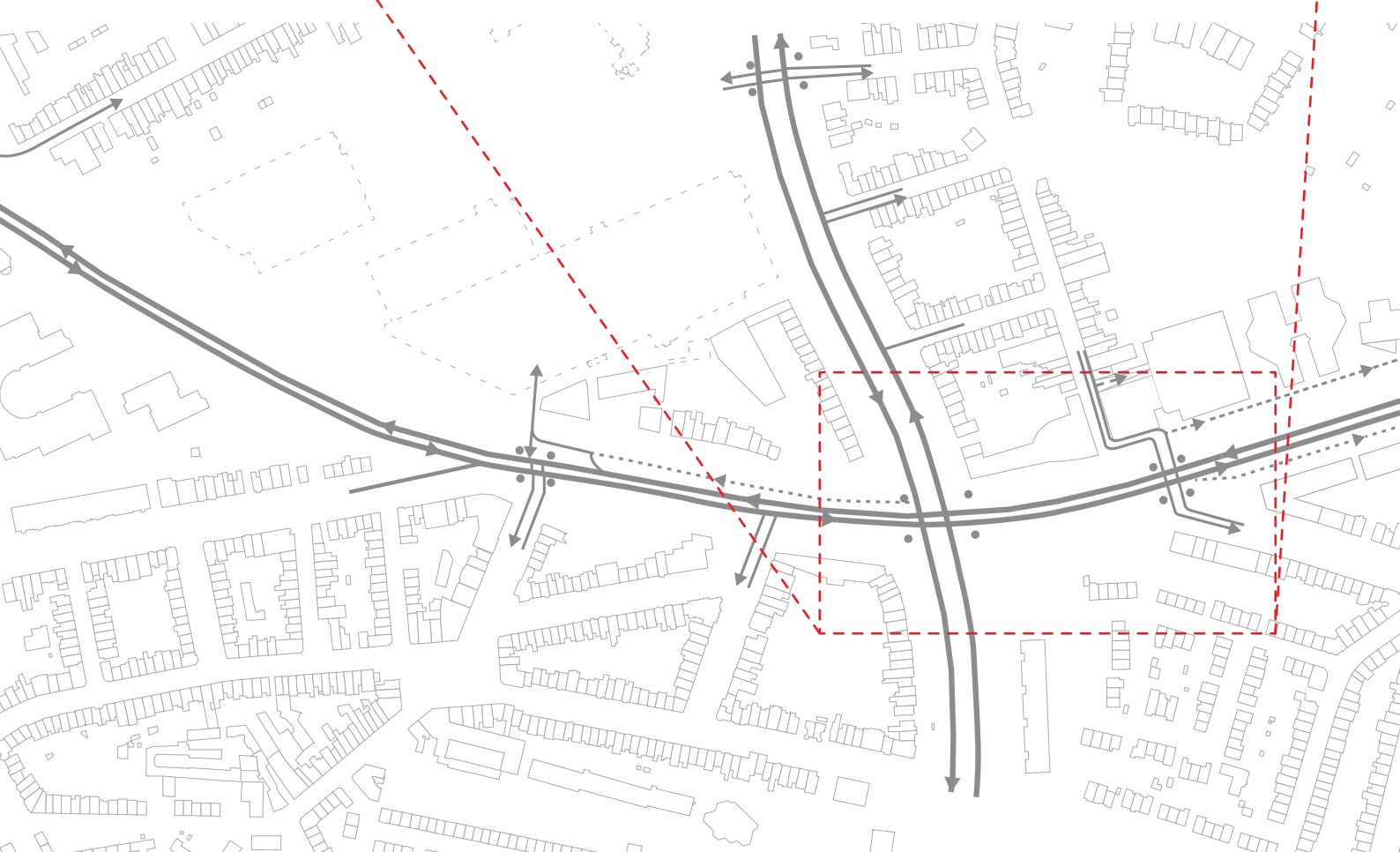
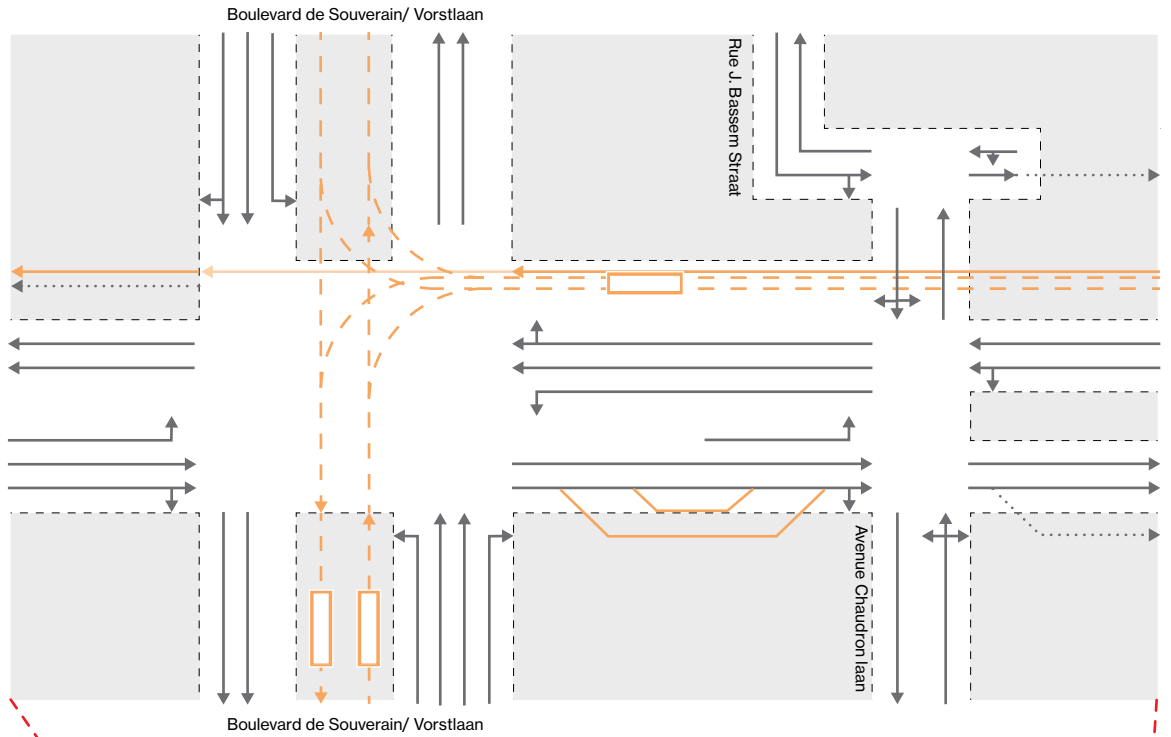
▭ Locatie mobiliteitsknooppunt (P+R)

 Cambio-station

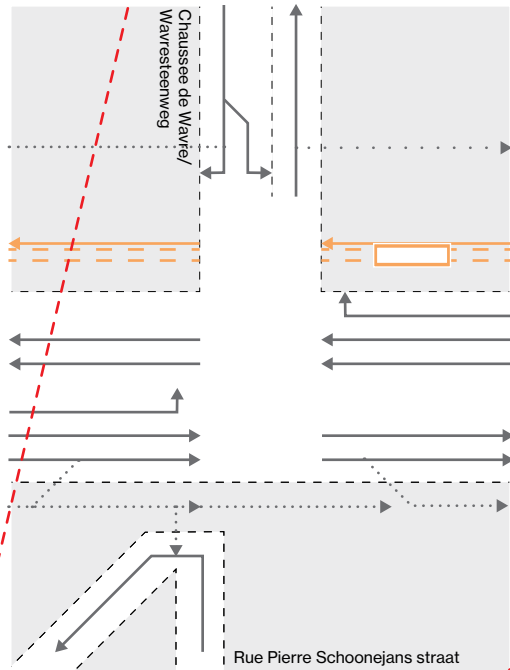
 Voorgesteld Cambio-station

KALIBRERING VAN DE KRUISPUNTEN

KRUISPUNT VORSTLAAN

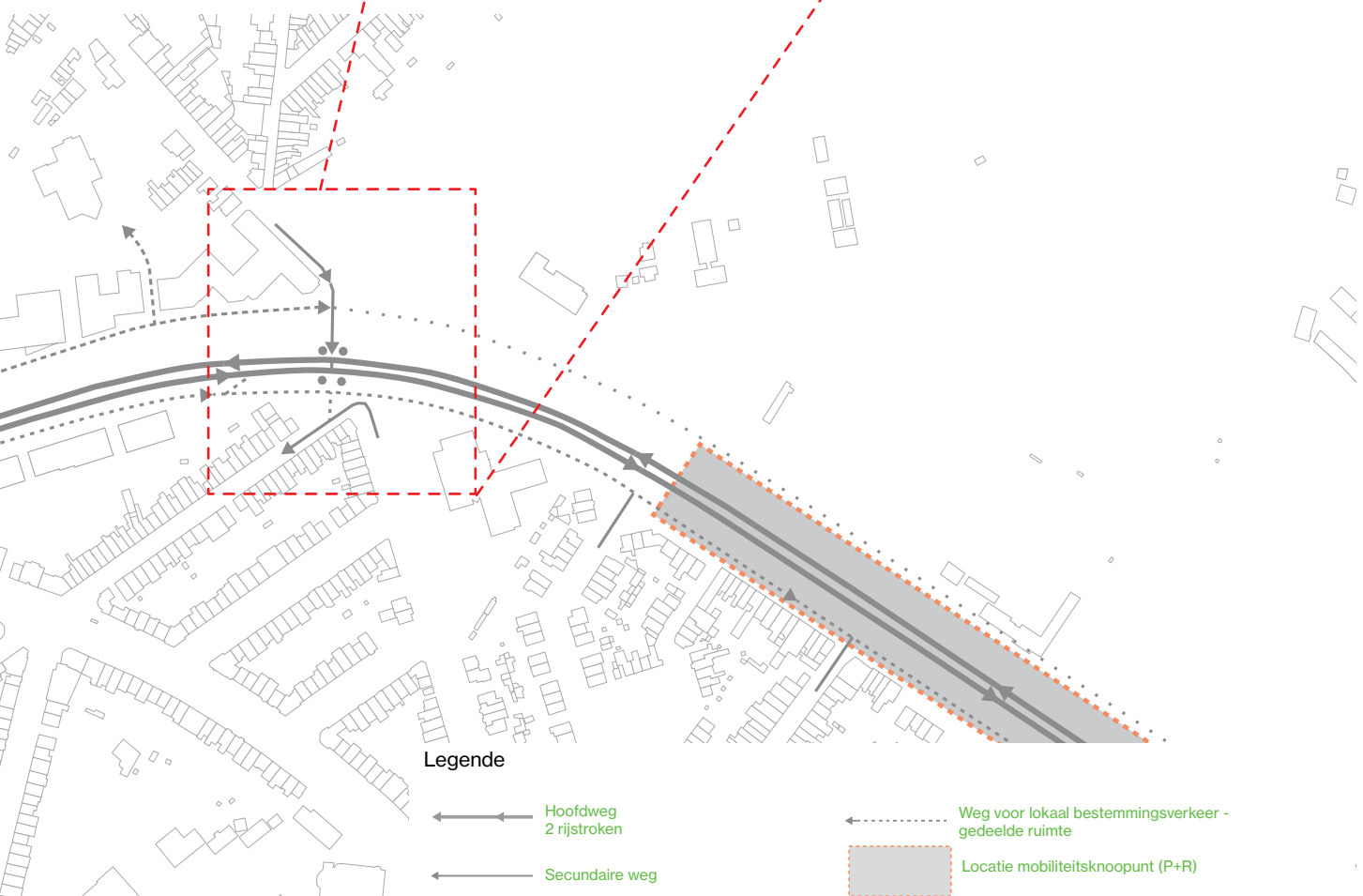


KRUISPUNT WAVERSESTEENWEG (TWEERICHTINGSVERKEER)








Legende

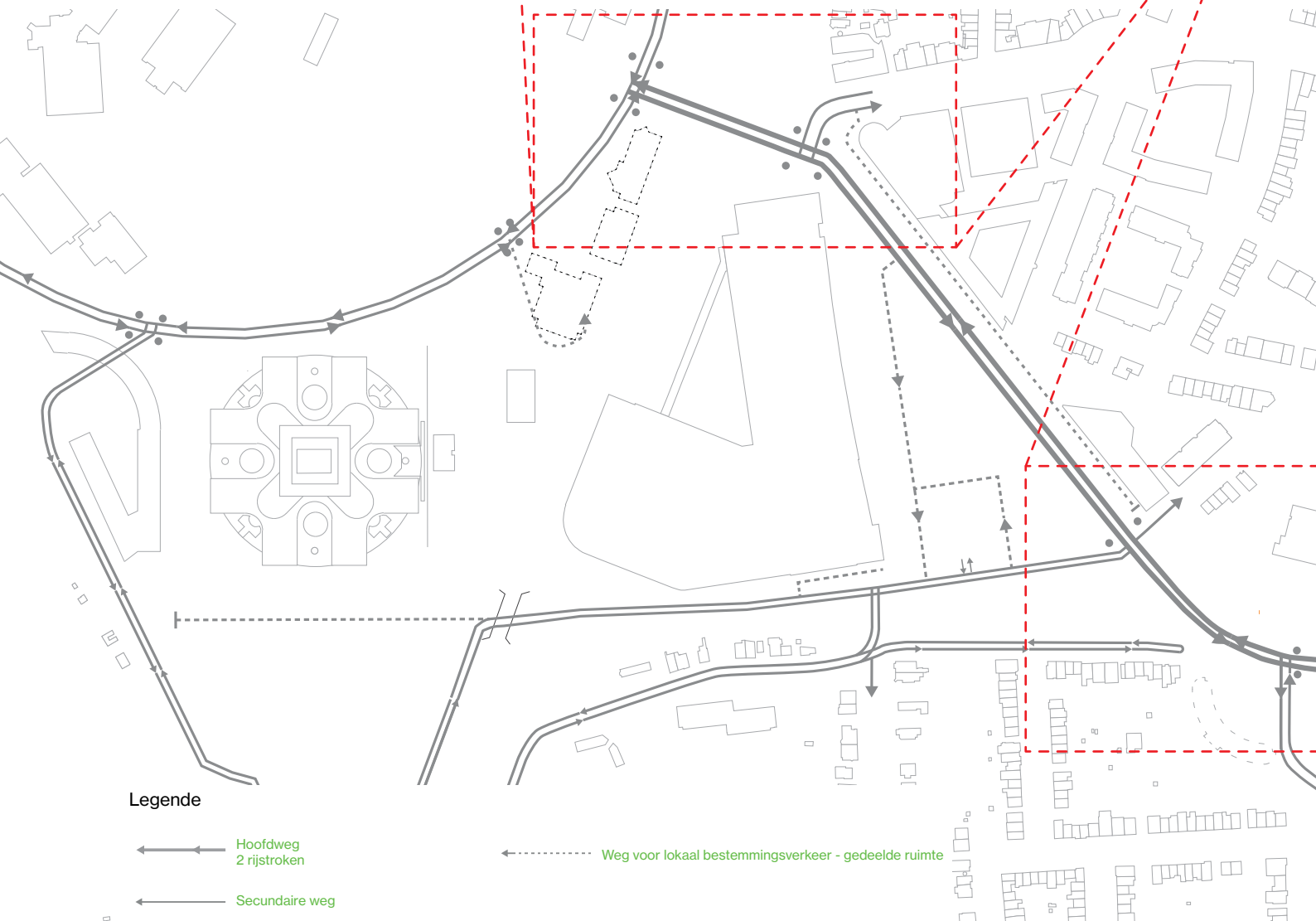
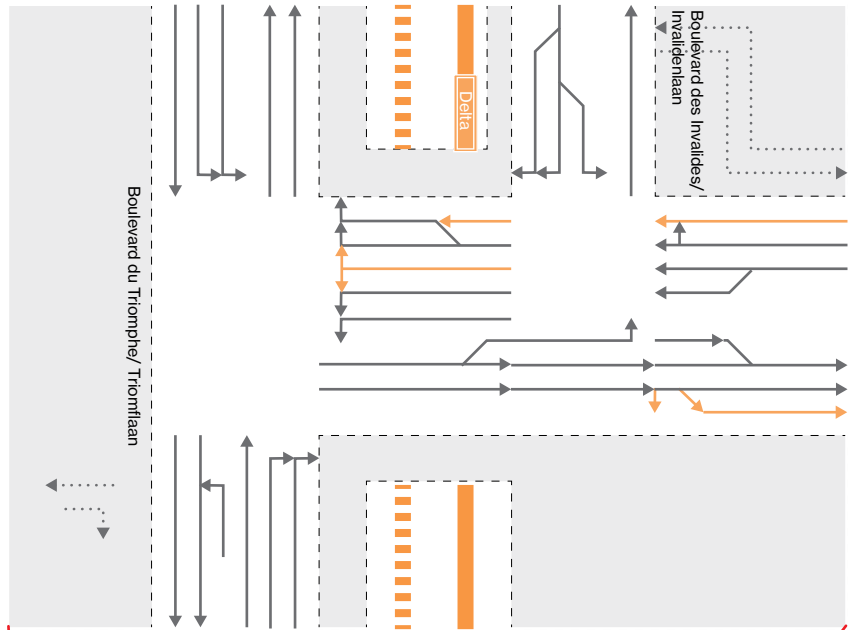
- Weg
- Weg voor lokaal bestemmingsverkeer / gedeelde ruimte
- Gedeelde ruimte uitsluitend toegankelijk voor de hulpdiensten
- Eigen bedding bus
- Tramlijn en halte
- Bovengrondse metro- of treinsporen



KRUISPUNT TRIOMFLAAN

Legende

-  Weg
-  Weg voor lokaal bestemmingsverkeer / gedeelde ruimte
-  Eigen bedding bus
-  Tramlijn en halte
-  Bovengrondse metro- of treinsporen

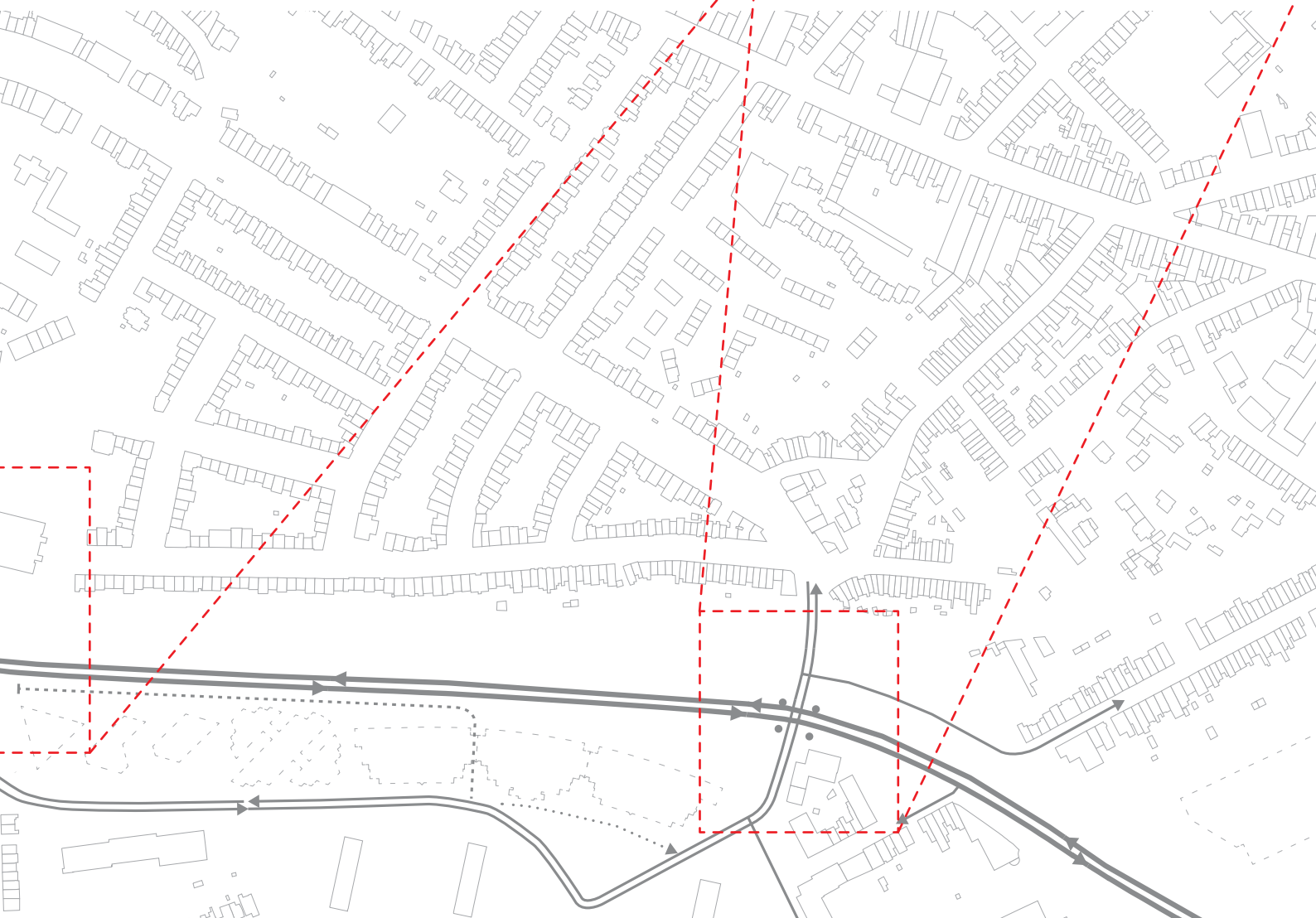
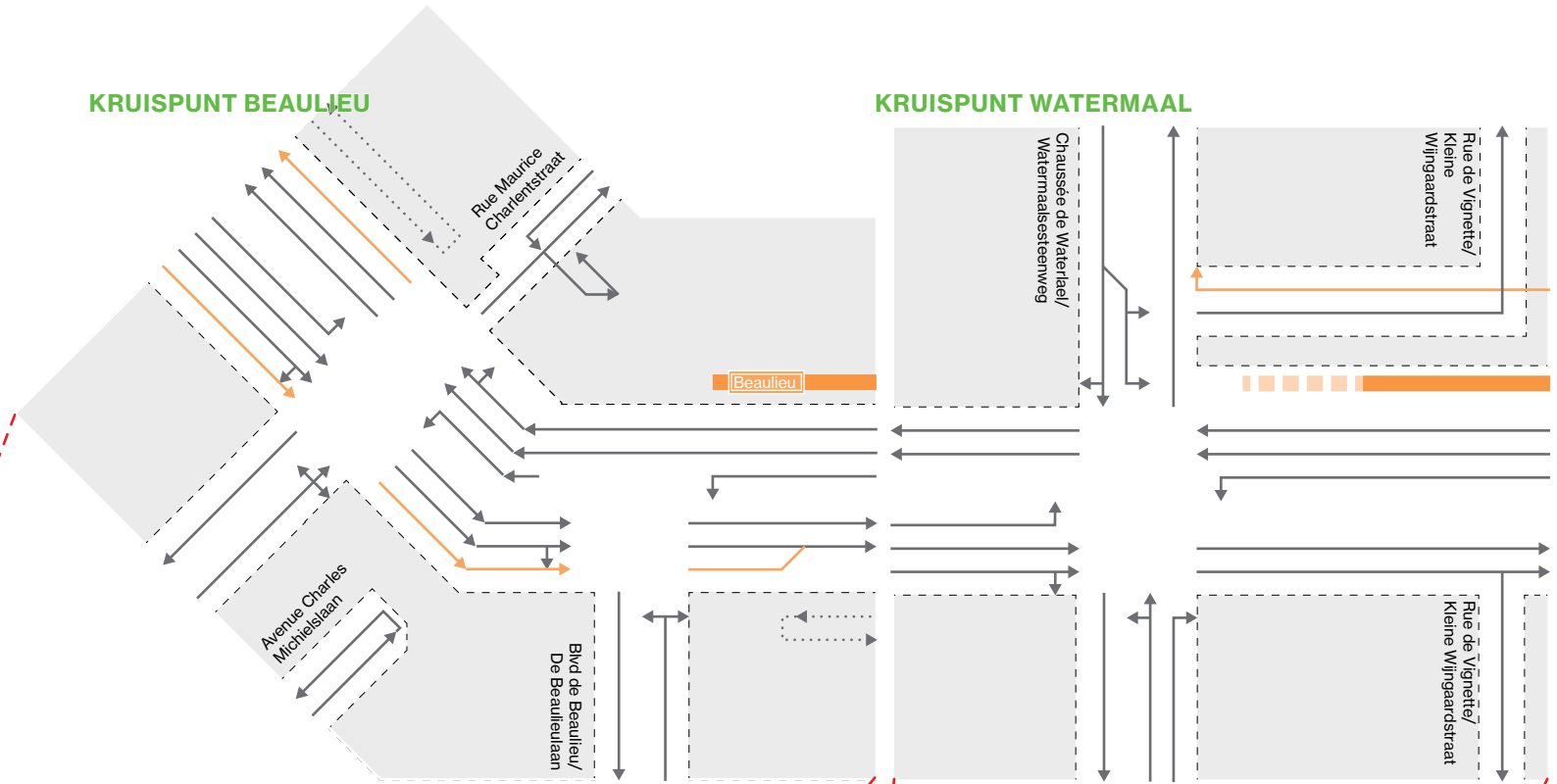


Legende

-  Hoofdweg
2 rijstroken
-  Secundaire weg
-  Weg voor lokaal bestemmingsverkeer - gedeelde ruimte

KRUISPUNT BEAULIEU

KRUISPUNT WATERMAAL



1.c.3.4. Parkeren

Om het autoverkeer in het gebied van het ontwerp van RPA te verminderen, moet er ook worden op gelet dat de geplande ontwikkelingen niet te veel verkeer genereren. De stadsontwikkeling moet op één lijn liggen met de ambities, doelstellingen en middelen die zijn opgenomen in het ontwerp van RPA. Het ontwerp van RPA voorziet daarom niet alleen in een beperking van de weginfrastructuur en haar capaciteit, maar ook in een hele reeks maatregelen om de duurzame vervoersalternatieven te bevorderen en een actief en gemengd stadsleven op gang te brengen dat gecentreerd is op kwaliteitsvolle publieke ruimten. In lijn daarmee is het een doelstelling van het ontwerp van RPA om programma's die een grote aantrekkingskracht uitoefenen, met voorrang een plaats te geven op gebieden die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer. Het zou jammer zijn als de stadsontwikkelingen die worden

voorgesteld in het ontwerp van RPA autoverkeer zouden genereren dat de capaciteitsbehoefte en het fileprobleem nog zoude verscherpen, terwijl het ontwerp van RPA net beoogt de plaats van de auto te beperken om de levenskwaliteit te verbeteren.

De beste manier om te voorkomen dat de stadsontwikkelingen ongewenste verplaatsingen met de auto genereren, is het autogebruik voor het publiek van deze programma's moeilijker en dus minder aantrekkelijk te maken via het parkeeraanbod voor of binnen deze programma's.

In het ontwerp van RPA wordt daarom aanbevolen het aantal toegelaten parkeerplaatsen te beperken afhankelijk van de reële behoeften, rekening houdend met de alternatieven die al beschikbaar zijn dan wel gepland zijn in het ontwerp van RPA.

Momenteel wordt het parkeeraanbod buiten de openbare weg geregeld door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, meer bepaald door Titel VIII "Parkeernomen buiten de openbare weg". Omdat de GSV een verordenend instrument is dat regelmatig wordt bijgewerkt volgens de gewestelijke beleidslijnen, in tegenstelling tot een RPA dat de grote principes van de ruimtelijke ordening vastlegt binnen een tijdsspanne T, is het logisch dat het parkeeraanbod in het gebied van het ontwerp van RPA verder zal worden geregeld door de GSV.

Toch moeten de ambities van het ontwerp van RPA Herrmann-Debroux op het vlak van mobiliteit en verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

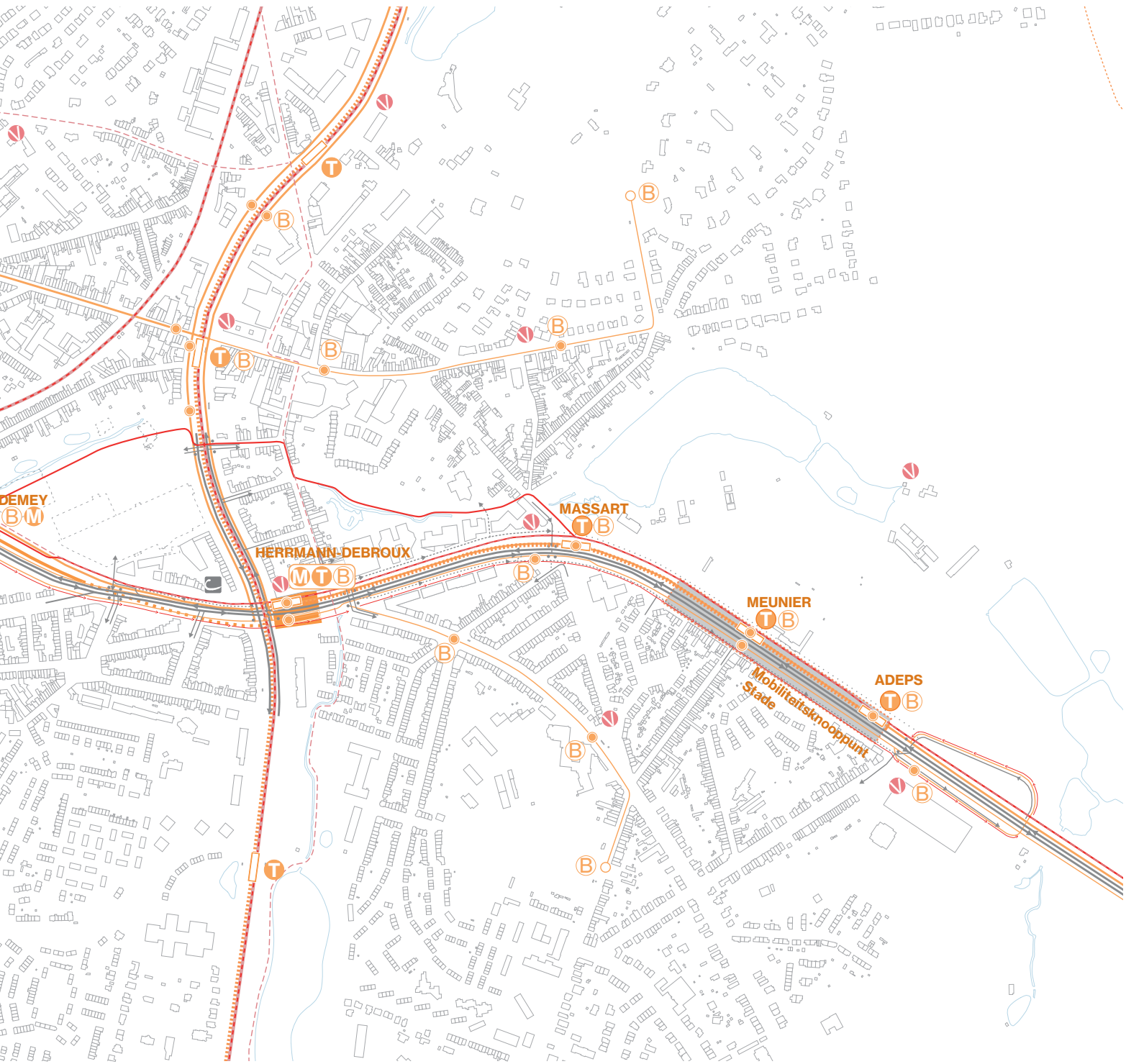
Concreet worden in het ontwerp van RPA de volgende maatregelen aanbevolen:

- actualisering van de kaart van de bereikbaarheidszones BWLKE bedoeld in titel VIII van de GSV, rekening houdend met de verbeteringen van de mobiliteit en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de actieve modi die gepland zijn in het gebied van het ontwerp van RPA en de infrastructuur voor actieve weggebruikers;
- bezinning over de aanbevolen ratio's per zone en type activiteit, volgens de dichtheidsambities van het ontwerp van RPA;
- bezinning over de integratie van het aanbod aan deelauto's;
- algemene begeleiding van de aanvragers opdat het mobiliteitsbeleid zou stroken met de doelstellingen van het ontwerp van RPA;
- begeleiding van de kantoorprogramma's opdat binnen de bedrijven een beleid zou worden ontwikkeld ten gunste van de alternatieven voor de auto (carpooling, pendeldienst, telewerk, ...);
- bevordering van een parkeeraanbod buiten de openbare weg, bij voorkeur in geconverteerde gebouwen in plaats van ondergronds, met inachtneming van de voorschriften met betrekking tot de linten van actieve gevels, om het gedeeld gebruik, de vermindering en de reconversie van deze infrastructuur te vergemakkelijken;
- bijzondere aandacht voor de gewenste verkeerscapaciteit van de stadsboulevard bij de aflevering van vergunningen voor parkeerplaatsen.

Ten slotte beveelt het ontwerp van RPA aan om bij nieuwe aanvragen voor grote ontwikkelingen een mobiliteits-/effectenstudie verplicht te stellen.



Synthesekaart «Mobiliteitsstrategie op het niveau van het ontwerp van RPA»

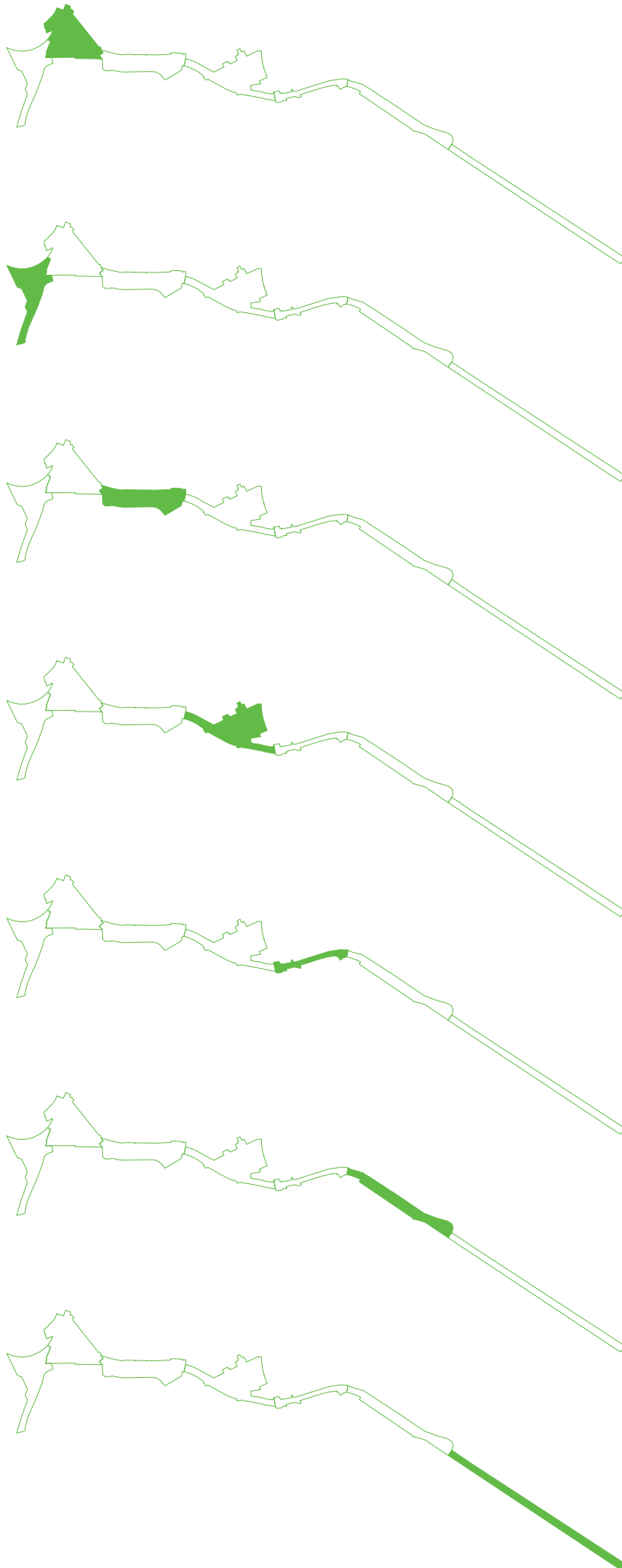


Legende

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|-------------------|
| | Hoofdweg
2 rijstroken | | Buslijn | | Villo-station |
| | Secundaire weg | | Intermodaal punt | | Bushalte |
| | Metrolijn | | GFR | | SNCB Treinstation |
| | Tramlijn | | Bestaand fietspad | | Metrostation |
| | Locatie
mobiliteitsknooppunt
(P+R) | | Nieuw fietspad
tweerichtingsverkeer | | Tramhalte |
| | | | Nieuw eenrichtingsfietspad | | Cambio-station |



2. STRATEGISCHE OPTIES PER SITE

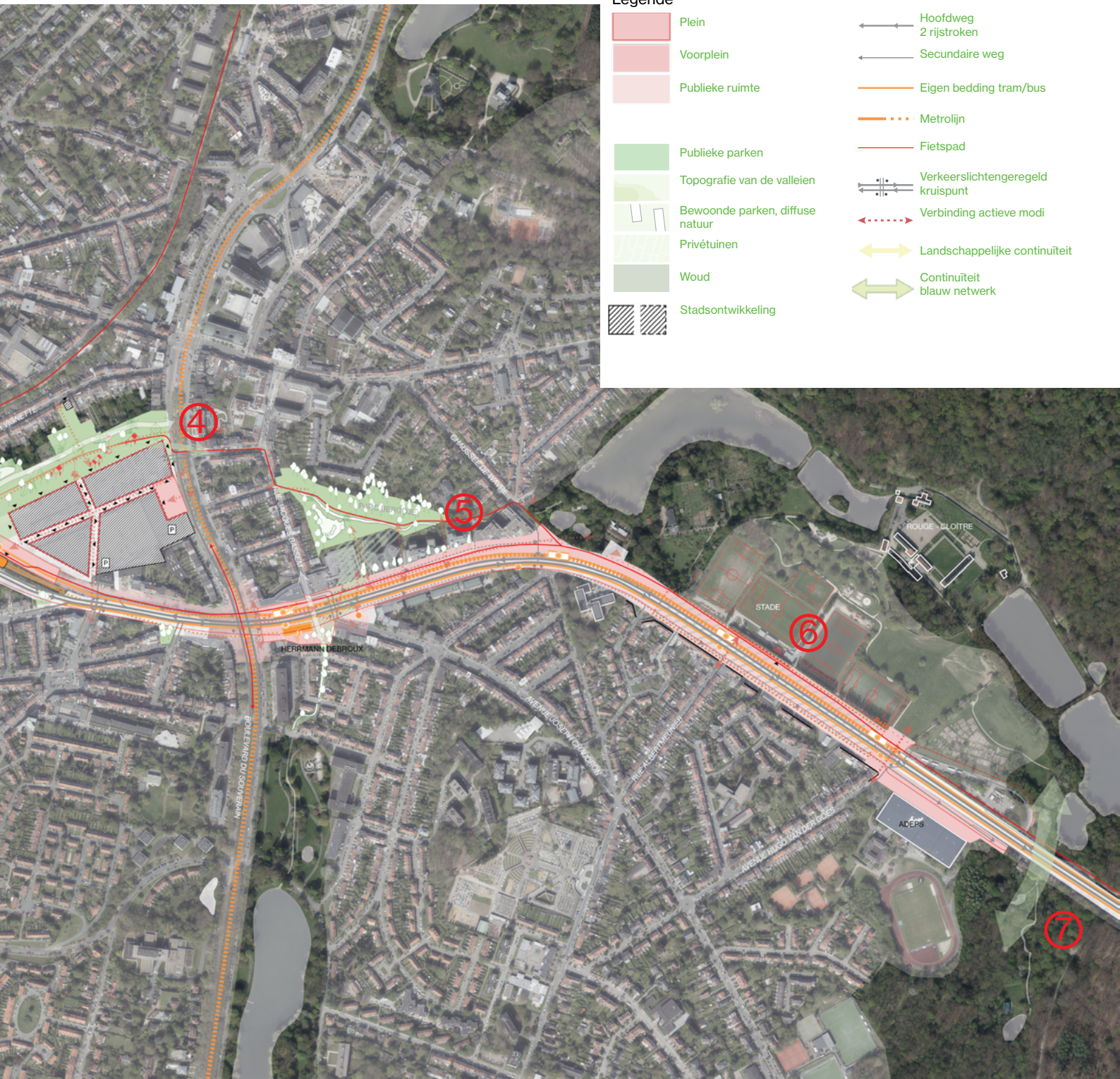


In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingsprincipes vastgelegd. Vanwege de schaal van het ontwerp van RPA werd er een onderverdeling gemaakt in sites, om de strategische aspecten die het geheel van sites structureren, nauwkeuriger te kunnen definiëren.



- De eerste site, **Delta**, omvat de aangrenzende sites “Triomf”, met de gebouwen op de hoek van de Triomflaan en de Beaulieulaan, en “Delta P+R & Stelplaats MIVB”, met de stelplaats van de MIVB en de overstapparking, en de belendende publieke ruimten.
- De tweede site, **Driehoek**, omvat de site “Deltadriehoek”, momenteel een verlaten spoorterrein, en de belendende publieke ruimten.
- De derde site, **Beaulieu**, omvat de site “Beaulieu”, met de kantoorgebouwen van de Europese Commissie, en de belendende publieke ruimten.
- De vierde site, **Demey**, omvat de site “Demey”, met het winkelcentrum, en de belendende publieke ruimten.
- De vijfde site, **Herrmann-Debroux**, omvat de publieke ruimten tussen de Vorstlaan en de Waverseseesteeweg (Waverseseesteeweg niet inbegrepen);
- De zesde site, **Stadion-ADEPS**, omvat de publieke ruimten tussen de Waverseseesteeweg en het Drie Fonteinenviaduct;
- De zevende en laatste site, **Zoniënwoud**, omvat de weginfrastructuur tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt.

Deze onderverdeling maakt het mogelijk doelgericht de bijzonderheden en doelstellingen te bespreken van elke site die deel uitmaakt van de totaalvisie. Deze zeven sites worden verder opgesplitst in verschillende sites om de strategische aspecten te verduidelijken. Vervolgens worden de aspecten van de open ruimtes en de bebouwde zones site per site besproken.

De legende van de illustraties bevindt zich op pagina 219.



Legende

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Plein |  | Hoofdweg
2 rijstroken |
|  | Voorplein |  | Secundaire weg |
|  | Publieke ruimte |  | Eigen bedding tram/bus |
|  | Publieke parken |  | Metrolijn |
|  | Topografie van de valleien |  | Fietspad |
|  | Bewoonde parken, diffuse natuur |  | Verkeerslichtengeregeld kruispunt |
|  | Privétuinen |  | Verbinding actieve modi |
|  | Woud |  | Landschappelijke continuïteit |
|  | Stadsontwikkeling |  | Continuïteit blauw netwerk |

④

Demey

⑤

Herrmann-
Debroux

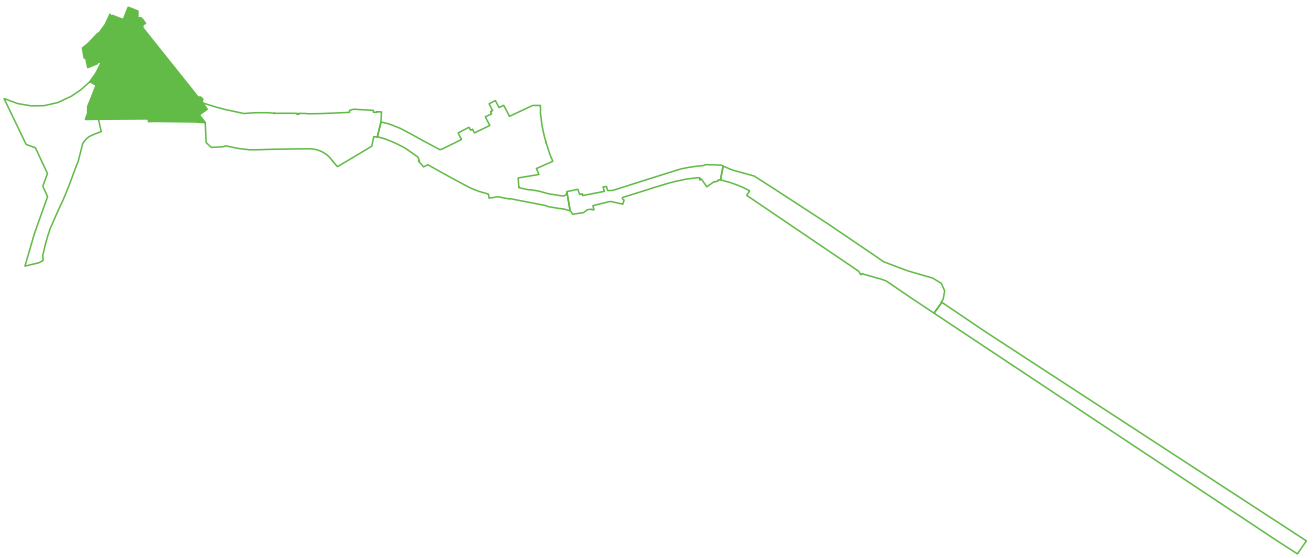
⑥

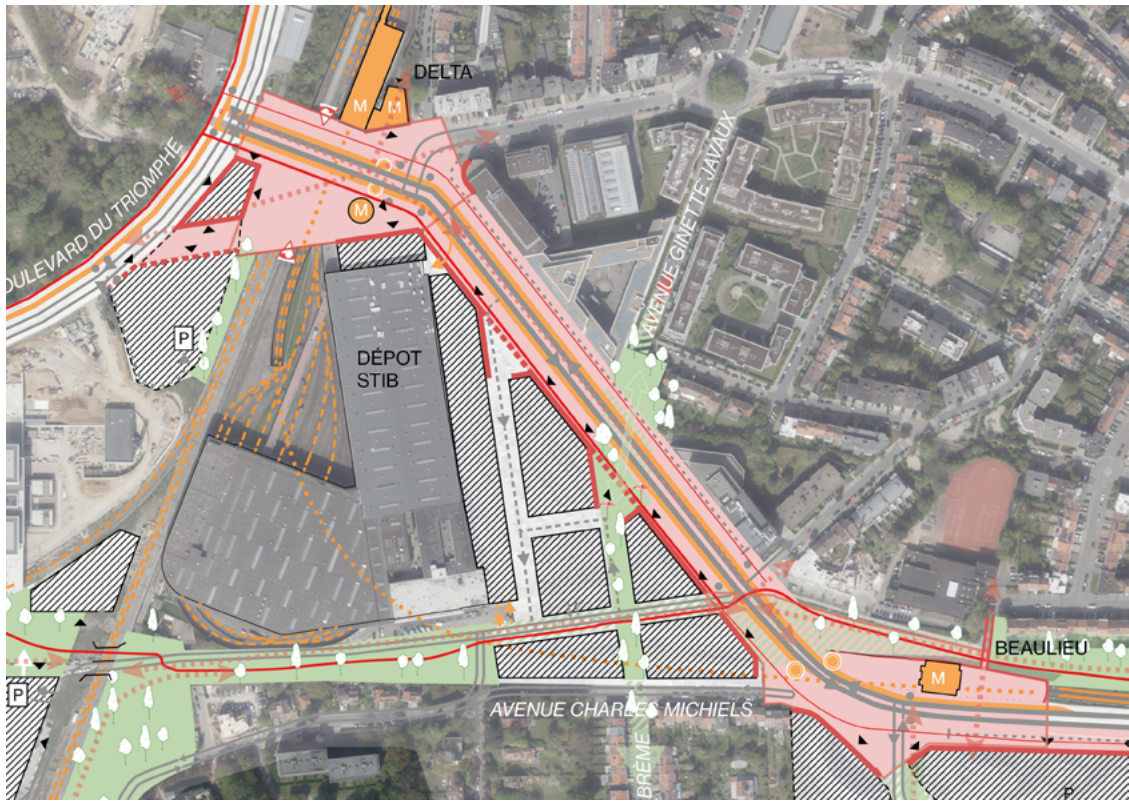
Stadion -
ADEPS

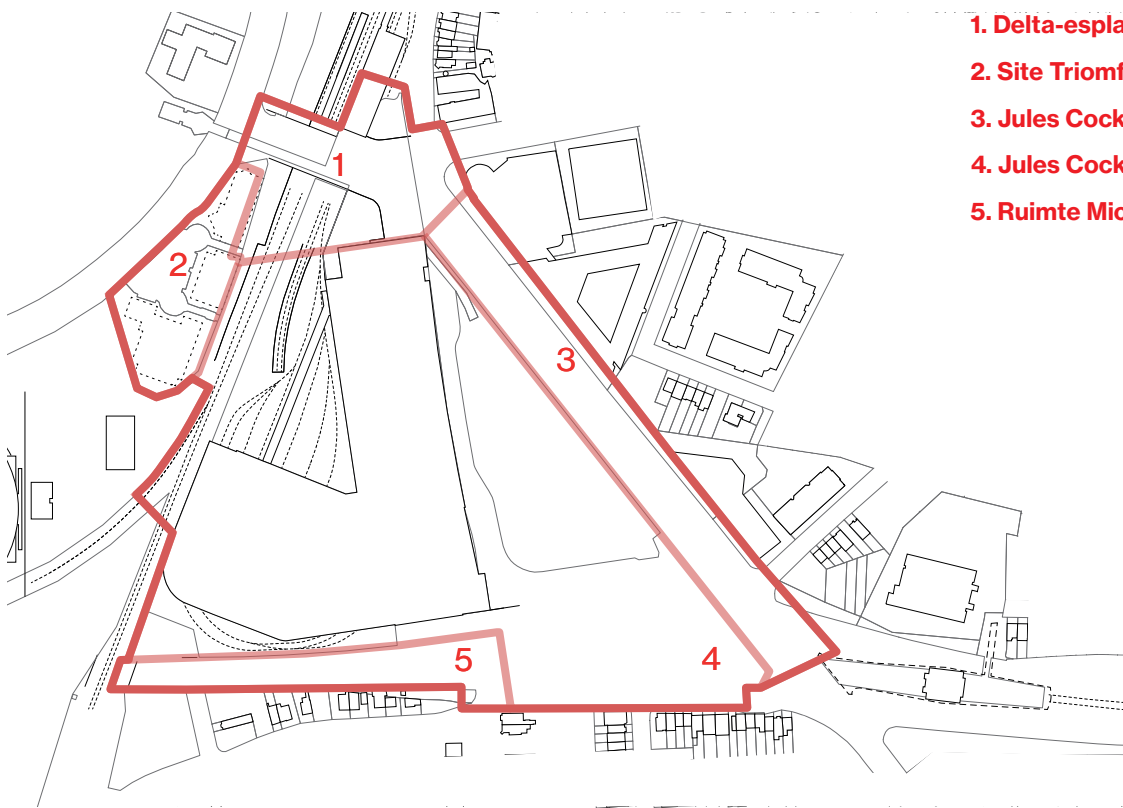
⑦

Zoniënwoud

2.1. SITE 1: DELTA







- 1. Delta-esplanade
- 2. Site Triomf
- 3. Jules Cockxstraat
- 4. Jules Cockxwijk
- 5. Ruimte Michiels

Tussen de Triomflaan, de Jules Cockxstraat (waarvan de typologie die van een boulevard benadert) en de Charles Michielslaan vormt de site Delta een scharnierpunt tussen de herkwalificatie van de grootstedelijke weg E411 die wordt aanbevolen door het ontwerp van RPA en de structurerende figuur van het voormalige oefenterrein. Vandaag is deze site een plaats waar abrupt een snelweg eindigt. Het ontwerp van RPA wil dit deel van het gewest radicaal veranderen en nieuw leven inblazen volgens de stedelijke ambities van het Gewest.

De site 1 Delta omvat de aan elkaar grenzende sites "Triomf" en "Delta P+R & Stelplaats MIVB" en de belendende publieke ruimten.

Doel:

De herontwikkeling van de site Delta heeft een dubbel doel:

- enerzijds "de stad aanvullen" door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen mogelijk maakt op een plaats die nu wordt ingenomen door een groot buitenparkeerterrein of monofunctionele gebouwen;

- anderzijds de " aanzet geven tot de stad" door de herkwalificatie van de verbinding tussen de Triomflaan en de stedelijke structuur van het Oefenplein en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat die erop uitkomt; Beide structuren komen samen in de intermodale pool van het station en de halte Delta.

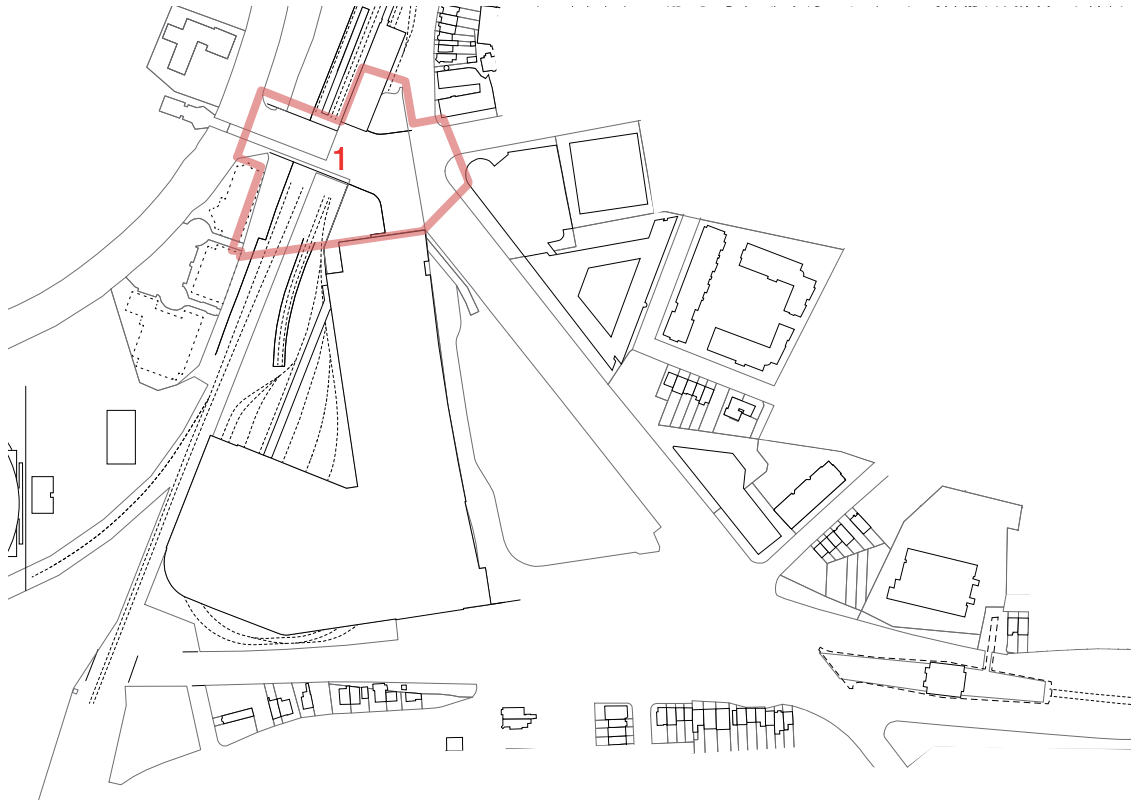
Inrichtingsprincipe:

De site Delta is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren:

- de Delta-esplanade, die een verbindings-element wordt tussen de boulevards en een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- de site Triomf, die een gemengd geheel wordt dat het punt waar de boulevards samenkomen, markeert met één bijzonder element dat dienstdoet als landschappelijk herkenningspunt en bijdraagt tot de verbetering van de doorgangen;

- de Jules Cockxstraat, die een structurerende publieke ruimte wordt van het type boulevard, die de stations Delta en Beaulieu verbindt en een kader creëert voor de herontwikkeling van de wijk;
- de Jules Cockxwijk, die tot doel heeft "de stad aan te vullen" als gemengde wijk die een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen;
- de ruimte Michiels, die een recreatieruimte wordt met bijzondere aandacht voor actieve en ecologische vervoersmodi, dient als verbinding tussen de opslagplaats, de nieuwe wijk en de bestaande wijken en een plaats biedt aan nieuwe voorzieningen.

2.1.a. Delta-esplanade: een publieke ruimte op schaal van de intermodale pool



Doel:

De Delta-esplanade ligt op de kruising van twee belangrijke stedelijke figuren: de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur van de stadstoegang, de Jules Cockxstraat, die erop uitkomt. Ze omvat de toegang tot het treinstation en het metrostation Delta evenals de bushaltes van structurerende lijnen.

De Delta-esplanade wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Deze publieke ruimte is een scharnierpunt tussen de hoefijzervormige wegsystemen van het Oefenplein en de lineaire figuur van de stadstoegang, maar ook een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer samenkomen, terwijl de actieve gevels van de omringende wijken de esplanade omgeven.

De esplanade is hoog boven de sporen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die haar rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

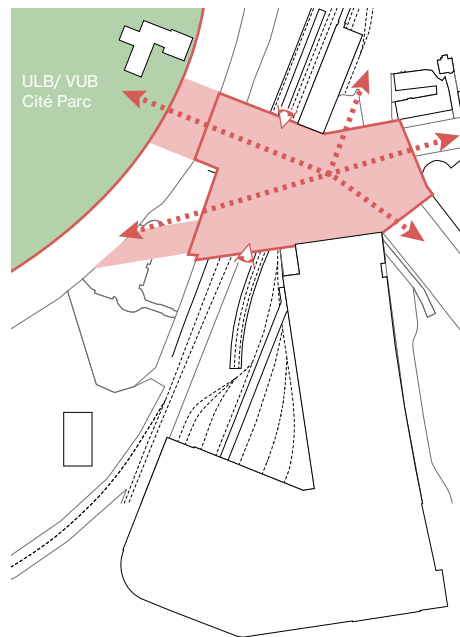
Het gaat om een structurerende ruimte.

Inrichtingsprincipe:

- De esplanade wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte die mooie perspectieven op de omgeving biedt, met name boven de sporen van L26.
- De wegen liggen centraal in de ruimte.
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen.
- De intermodale ruimte wordt hoofdzakelijk ingericht tegenover het treinstation en het metrostation aan de noordzijde, waarvoor de brug wordt verbreed.
- In een nieuw gemengd gebouw wordt een nieuwe ingang voor het metro-/treinstation gemaakt.
- Er komt nieuwe ingang voor het metro-/treinstation aan de zuidzijde, op de esplanade, tegenover een nieuw gebouw met de kantoren van de MIVB.
- Een nieuwe toegang tot de perrons van het station Delta wordt gecreëerd vanaf de esplanade aan de noordzijde. Hiervoor wordt de brug verbreed.
- Er kan een publieke verblijfsruimte met een "uitzichtpunt" worden gecreëerd op een verbreding van de Deltabrug aan de zuidzijde.
- Deze zou de doorgangen naar het Chirec via de site Triomf kunnen versterken.

VERBINDINGEN STRUCTUREREN

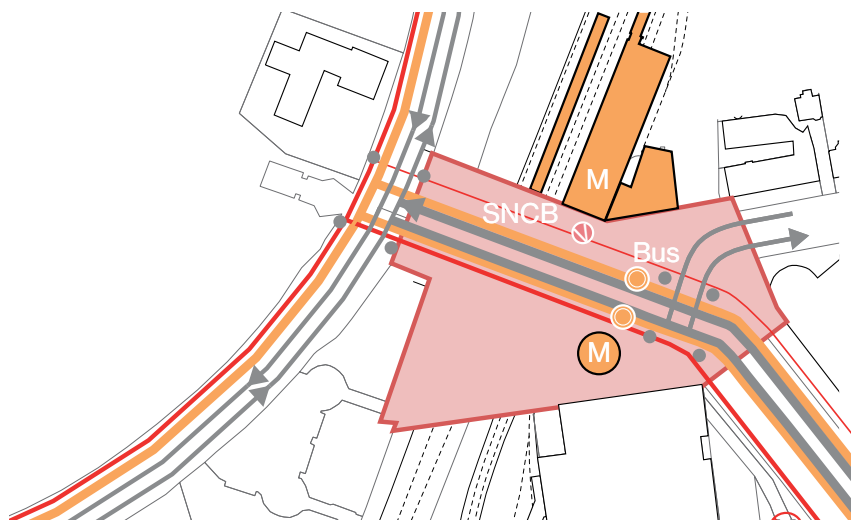
De esplanade wordt opgevat als een publieke ruimte waar vervoerswijzen samenkomen, die de doorgangen voor actieve weggebruikers en de bereikbaarheid van de openbaarvervoersstations verbetert voor de verschillende wijken. Het doel is verbindingen met de Triomfiaan en het Chirec te optimaliseren door een verbreding van de Deltabrug, die kan worden opgenomen in de esplanade, terwijl de verbindingen met de Invalidenlaan, de Jules Cockstraat en de Driebruggenstraat worden versterkt.



ACTIEVE WEGGEBRUIKERS EN VERKEERSRUIMTE

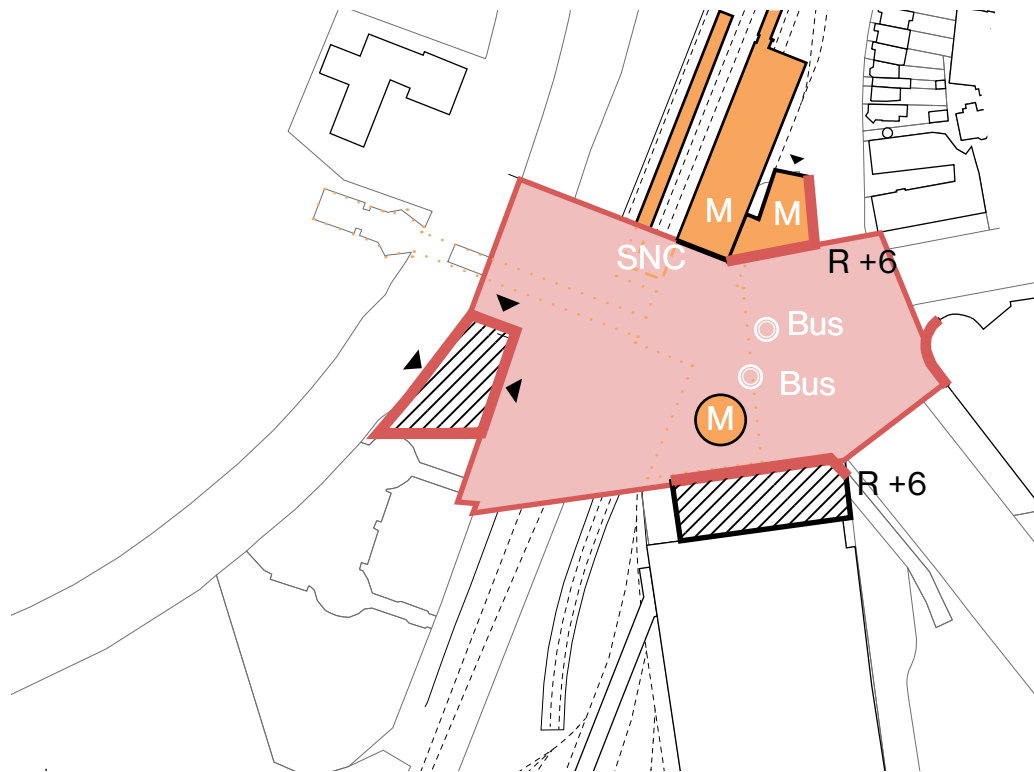
De netten voor actieve weggebruikers (voetgangers, fietsersenz.) komen aan weerszijden van de weginfrastructuur, enerzijds om de verblijfsfunctie van het uitkijkpunt over de sporen te versterken en anderzijds ten behoeve van de intermodaliteit ten opzichte van het metro- en het treinstation aan de andere kant van de boulevard. De wegverkeersruimten krijgen centrale plaats in de publieke ruimte, waarbij de busstroken gedifferentieerd worden van de twee rijstroken voor het autoverkeer.

Een carpoolzone kan worden ingericht nabij de Delta-esplanade, met name in de Driebruggenstraat.



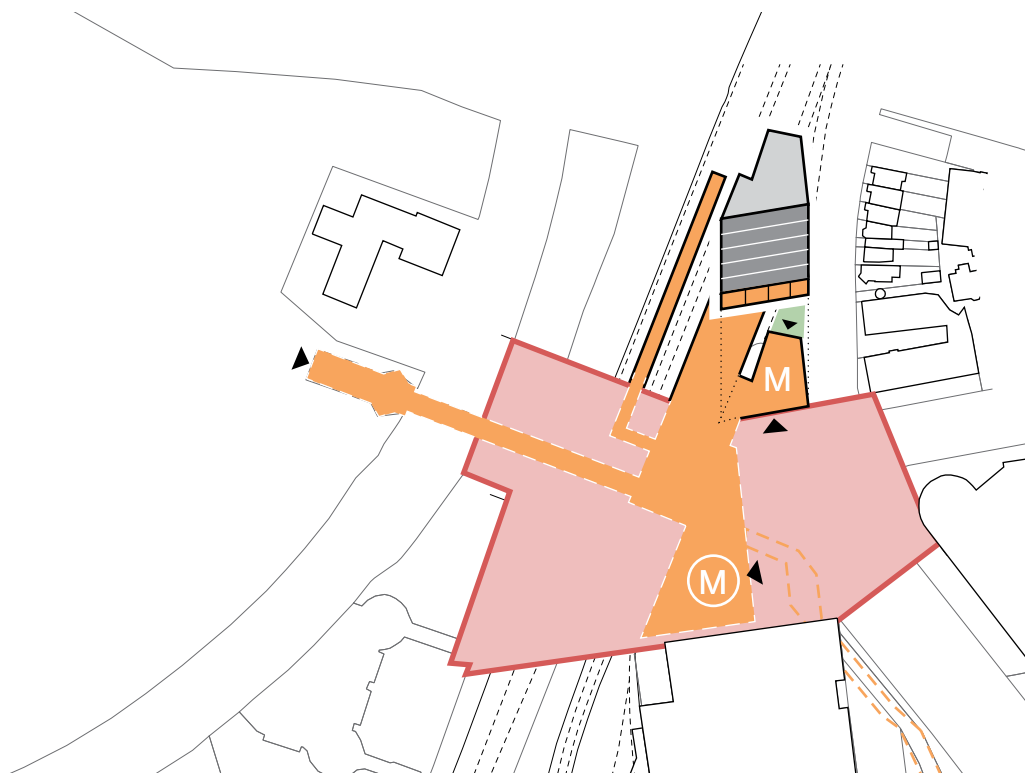
LINT VAN ACTIEVE GEVELS EN TOEGANGEN

De behandeling van de gevels en de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen rond deze publieke ruimte moet het mogelijk maken de gebouwen af te stemmen op de ruimte. De toegangen tot de verschillende programma's bevinden zich bij voorkeur in de gevels die uitkomen op de esplanade. Deze gevels maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.

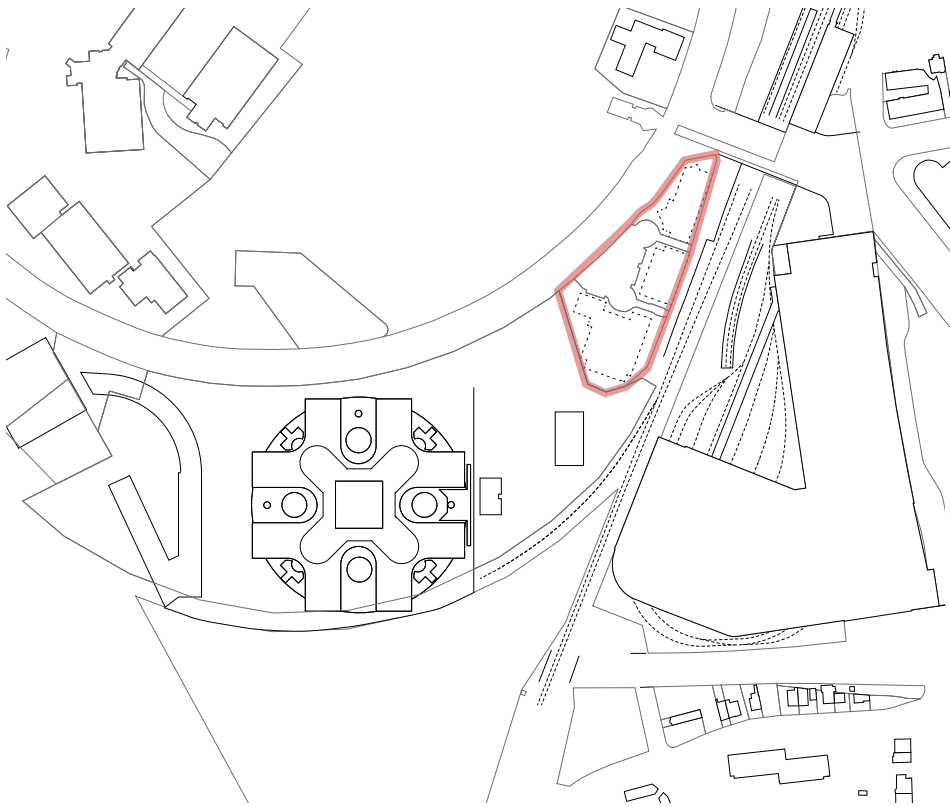


TOEGANG TOT HET TREIN- EN HET METROSTATION DELTA

Het trein- en het metrostation Delta worden beter toegankelijk gemaakt: ten eerste door de inplanting van een nieuw signaalgebouw met de in- en uitgangen van het MIVB-station, zowel in de Driebruggenstraat als in de Jules Cockxstraat (Delta-esplanade); ten tweede door het maken van een nieuwe in- en uitgang aan de andere zijde van de boulevard, tegenover het kantoorgebouw van de MIVB-stelplaats; ten slotte door de creatie van een rechtstreekse toegang tot de perrons van het station Delta vanaf de Deltabrug.



2.1.b. Triomf: bijzondere gemengde gebouwen



De ontwikkeling van de site Triomf beantwoordt aan de doelstellingen van het ontwerp van RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- Het creëren van duidelijke stedelijke identiteiten die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogtes die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt in het landschap.

De huidige toestand, bestaande uit drie autonome monofunctionele gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Doel:

Op de site Triomf wordt een bijzonder bebouwd geheel ontwikkeld waar de Triomflaan en de Jules Cockxstraat-boulevard samenkomen, met als resultaat dat de site past in het collectieve landschap en er een leesbare stedelijke structuur ontstaat.

Dit bebouwd geheel omvat een gelijkvloerse verdieping die wordt geactiveerd door handels- en vrijetijdsprogramma's, in samenhang met de goede bereikbaarheid, terwijl de bovenverdiepingen zijn een woon-, hotel-, activiteiten- of kantoorfunctie krijgen.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers en vergemakkelijkt met name de verplaatsingen van de Delta-esplanade naar het Chirec door porositeit voor fietsers en voetgangers te creëren.

Inrichtingsprincipe:

- De site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van de Delta-esplanade te versterken. De site biedt een porositeit voor fietsers en voetgangers die de doorgangen naar het Chirec verbetert.

- De gelijkvloerse verdiepingen en de gevels worden geactiveerd en onderscheiden zich door hun behandeling om de voor het publiek toegankelijke programma's die er gevestigd zijn, te versterken.
- De aanbevolen bouwhoogtes versterken de rol van bijzonder element en scharnierpunt van de site ten opzichte van de stedelijke structuur.

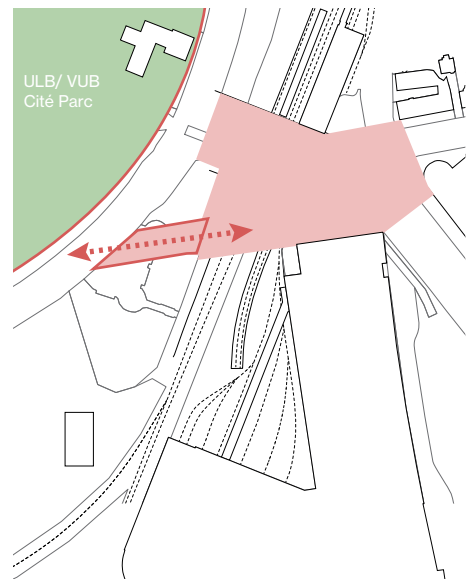
Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Triomf heeft de bestemming administratiegebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het scheppen van porositeit voor fietsers en voetgangers, in geval van de verbreding van de Deltabrug.

POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers van minimaal 12 meter breed, die ook open is buiten de openingsuren van de activiteiten die gevestigd zijn op de benedenverdieping, die continu is en, in het geval van de verbreding van de Deltabrug, aansluit op de Delta-esplanade, verbetert de trajecten die actieve weggebruikers moeten volgen om met name het Chirec te bereiken.



BOUWSTROOK

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De inplanting van gebouwen wijkt af van de perceelgrens aan de zijde van de Jules Cockxstraat zodat de publieke ruimte kan worden verbreed.



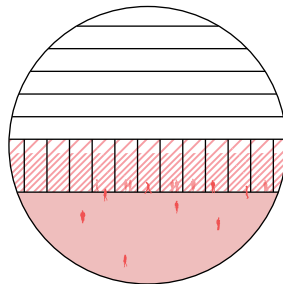
BOUWHOOGTES

Overeenkomstig zijn status van landschappelijk herkenningspunt dat dient als landmerk in de stad voor de verbinding tussen de grootstedelijke weg en de Triomflaan wordt voor het bebouwd geheel een maximale bouwhoogte aanbevolen van 80 m aan de zijde van de Jules Cockxstraat en 40 m aan de zijde van het Chirec, waarbij de bouwhoogte geleidelijk aan afneemt tussen de twee uiterste punten.

Het bebouwd geheel omvat een vrijetijds- en handelsprogramma en voorzieningen op de eerste bouwlagen en ondergronds, met een zowel lokale als grootstedelijke draagwijdte, in lijn met de publieke ruimte en het openbaar vervoersaanbod in de omgeving.

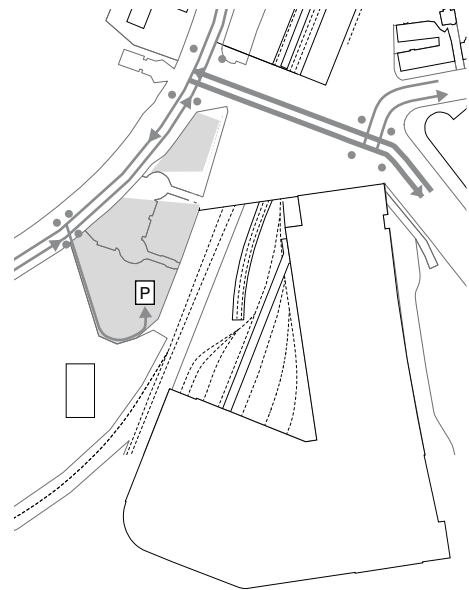
LINT VAN ACTIEVE GEVELS EN TOEGANGEN

Rekening houdend met de specificiteit van de site die gelegen is in de buurt van een grote publieke ruimte en zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, worden op de eerste bouwlagen actieve gevels voorzien die de link leggen met de publieke ruimte zoals hiernaast wordt aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de vrijetijds- en handelsactiviteiten of de voorzieningen en maken het mogelijk deze programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.

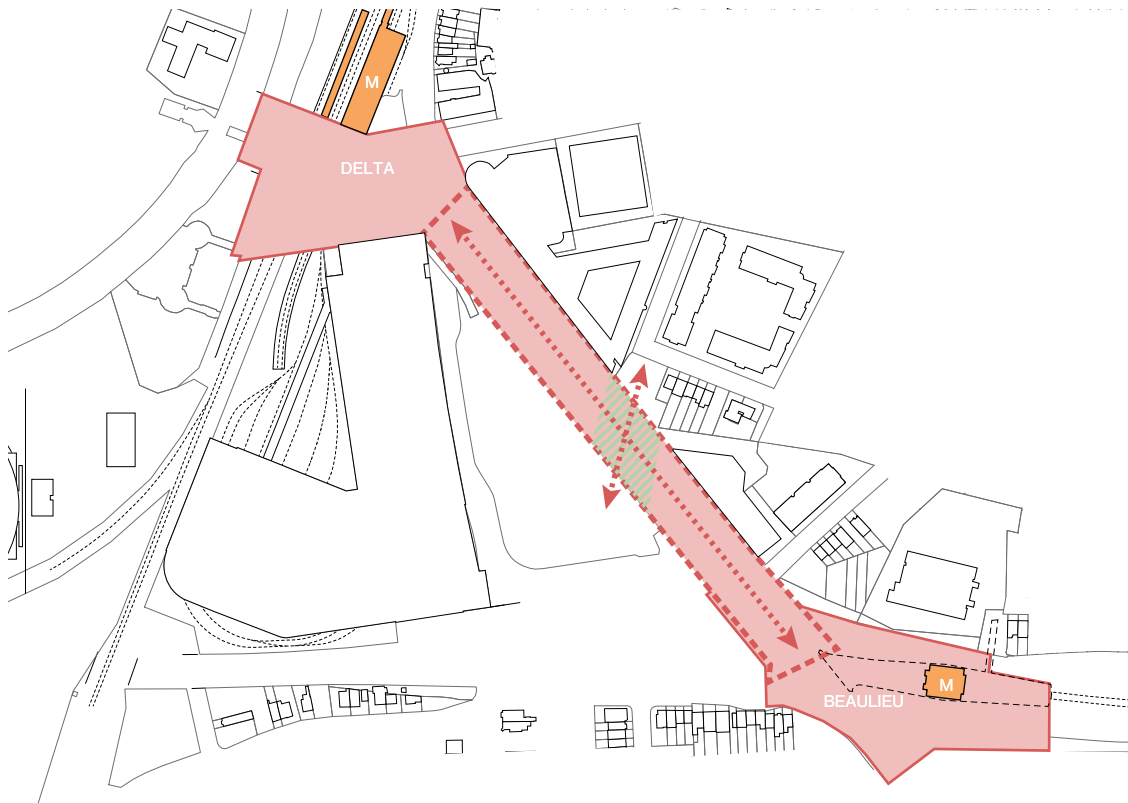


VERKEER

De toegang tot een ondergrondse parking situeert zich bij voorkeur in de Triomflaan om de plaatsinname of hinder voor de actieve weggebruikers te beperken. De parkeerplaatsen bevinden op de ondergrondse verdiepingen. De vigerende verordeningen zijn van toepassing, rekening houdend met bereikbaarheidszone A (nu B), gezien de goede bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer. In dat opzicht dient het aantal parkeerplaatsen per woning dat wordt opgegeven in de GSV, te worden opgevat als een maximum en niet als een minimum.



2.1.c. Jules Cockxstraat



Doel:

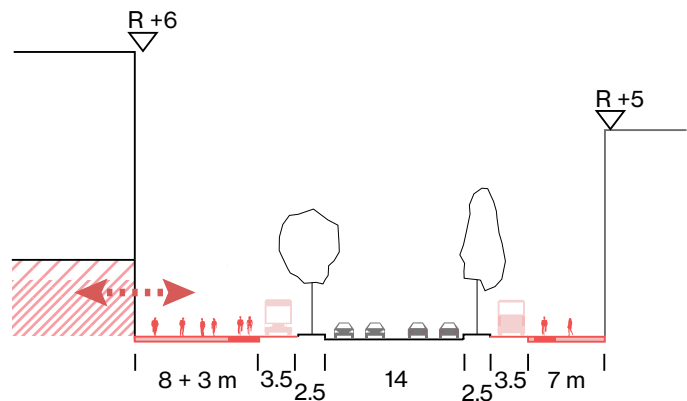
De Jules Cockxstraat is een structurerende publieke ruimte van het type boulevard. De wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta maken deel uit van een kwalitatieve inrichting met veel grote ruimten die bestemd zijn voor de actieve vervoersmodi.

De straat vervult een structurerende rol. Aan beide straatzijden bevindt zich een doorlopende bebouwing met een gelijkaardige bouwhoogte, passend bij de breedte van de boulevard. Ze verbindt de Delta-esplanade en haar station met het plein en metrostation Beaulieu.

De brede symmetrische voetgangersruimten bakenen een bouwfront af waarvan de gevels en gelijkvloerse verdiepingen tot leven komen door een voor het publiek toegankelijk aanbod.

Inrichtingsprincipe:

- met bomen afgezoomde boulevard, ingericht met brede voetgangersruimten en netten voor de actieve modi en het openbaar vervoer;
- oversteekplaats in het verlengde van de groene ruimte van de Ginette Javauxlaan;
- actieve gevels op de gelijkvloerse verdiepingen met buurtwinkels of voorzieningen (zie 2.1.d).



2.1.d. Jules Cockxwijk



Doel:

Het doel van de Jules Cockxwijk is «de stad aan te vullen» door de creatie van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen) die kwaliteitsvolle stadsverbindingen mogelijk maakt op een ruimte die momenteel worden ingenomen door een groot buitenparkeerterrein.

Ze beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in de gewestelijke beleidsverklaring (2014-2019), met name de bouw van betaalbare en aangepaste woningen om de sociale gemengdheid te bevorderen, nieuwe publieke ruimten en voorzieningen van algemeen belang om de vestiging van nieuwe bedrijven in Brussel aan te moedigen en een goede bediening met het openbaar vervoer te garanderen. De levenskwaliteit en de architecturale en landschappelijke kwaliteit van deze nieuwe wijken zijn eveneens doelstellingen die zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), met name de ontwikkeling van de «buurtstad» waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor

alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Inrichtingsprincipe:

De site Jules Cockx is onderverdeeld in 2 elementen die de strategische aspecten preciseren:

- De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan, die enerzijds tot doel heeft wijken die nu worden onderbroken door infrastructuur, met elkaar te verbinden voor actieve weggebruikers en anderzijds de nieuwe wijk luchtiger maakt door middel van een structurerende landschappelijke ruimte.
- De nieuwe gebouwen, die nieuwe gemengde ontwikkelingen betreffen;

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van de Jules Cockxwijk verandert van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten in sterk gemengd gebied.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

De stelplaats van de MIVB behoudt haar bestemming van gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Een aanvullend voorschrift maakt het mogelijk handelszaken en woningen te creëren op de bovenverdiepingen van de voorziening.

VERBINDING TUSSEN DE BRASEMLAAN EN DE GINETTE JAVAUXLAAN



Doel:

De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan is enerzijds bedoeld als een verbindingsweg voor actieve weggebruikers tussen de wijken die nu worden onderbroken door de infrastructuur en anderzijds de nieuwe wijk luchtiger maken door de aanleg van een structurerende landschappelijke ruimte.

Het betreft een open buurtruimte die voor alle bewoners en gebruikers van de toekomstige wijk bereikbaar is met de actieve vervoersmodi.

Inrichtingsprincipe:

- inrichting van 4 meter breed voor actieve weggebruikers die kan worden gebruikt door de DBDMH en occasioneel ook door bewoners en onderhoudsvoertuigen, opgenomen in een landschappelijk ontwerp met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- landschap met een zachte helling die de omgevende wijk bewoonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt en een verbinding creëert tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan. De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt minstens 16 meter breed.

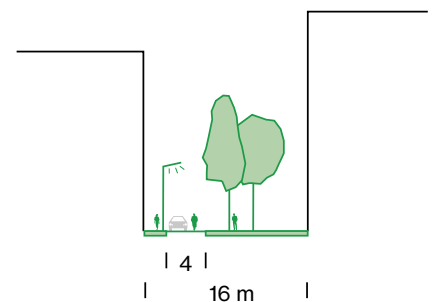
LANDSCHAPPELIJKE BEHANDELING

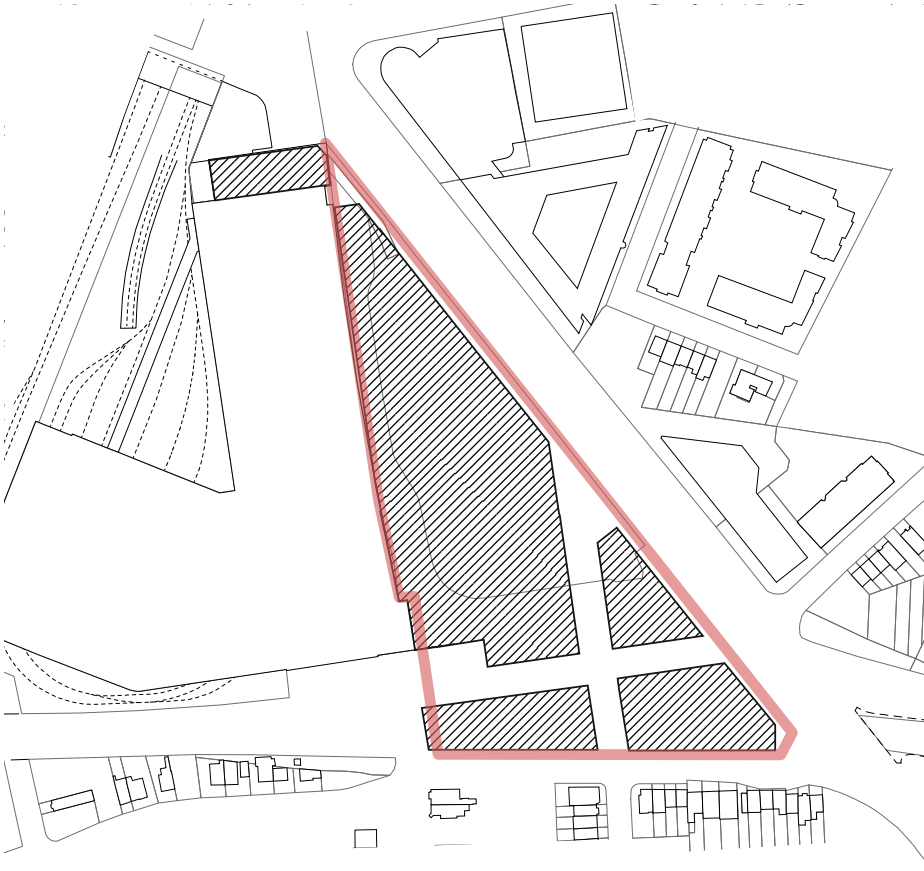
De verbinding tussen de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan wordt aangelegd als een gedeelde ruimte met veel beplanting die de nieuwe wijk woonbaar, luchtig en kwaliteitsvol maakt. Ze verbindt de twee wijken die grenzen aan de Jules Cockxwijk. De verbinding heeft een zacht hellend profiel en ligt in het verlengde van de Brasemlaan en de Ginette Javauxlaan. Aan de kruising van de Jules Cockstraat-boulevard wordt ze breder. Ze is hier uitsluitend voorbehouden voor actieve weggebruikers en ingericht als een groene ruimte die verwijst naar de tegenoverliggende groene ruimte. De inrichting van de boulevard materialiseert de landschappelijke verbinding en beveiligd de oversteekplaats voor actieve weggebruikers.



POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS EN VERKEERSRUIMTE

De verbinding wordt ingericht op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minimaal 4 meter breed binnen een open ruimte van minimaal 16 meter breed. Deze promenade mag ook worden gebruikt door onderhoudsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH en occasioneel ook voor leveringen aan bewoners.





In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen om de bestaande P+R Delta om te vormen tot een nieuwe wijk met woningen en activiteiten. Deze wijk heeft tot doel de stad aan te vullen en, gezien de uitstekende bereikbaarheid van de site die gelegen is tussen de stations Delta en Beaulieu, een nieuwe pilotowijk te worden wat de afhankelijkheid van de personenauto betreft. De parkeerplaatsen voor personenauto's worden extreem beperkt ten aanzien van de huidige normen, terwijl parkeerplaatsen voor gedeelde vervoerswijzen worden aangemoedigd.

Het ontwerp van RPA stelt voor deze site twee varianten voor. Variant B voorziet in de mogelijkheid om de MIVB-stelplaats uit te breiden voor de komst van nieuwe elektrische accordeonbussen.

In variant A behoudt de stelplaats van de MIVB haar huidige grondinname. De achterkant van de site (aan de zijde van de stelplaats) wordt georganiseerd rond

productieactiviteiten op de eerste bouwlagen, die de gevel van de stelplaats minder zichtbaar maken.

De twee varianten omvatten de ontwikkeling van een uitgebreid huisvestingsprogramma gekoppeld aan de ontwikkeling van een lint van handelskernen of voorzieningen in de Jules Cockstraat-boulevard om er een gemengde stedelijke activiteit op gang te brengen.

Inrichtingsprincipe:

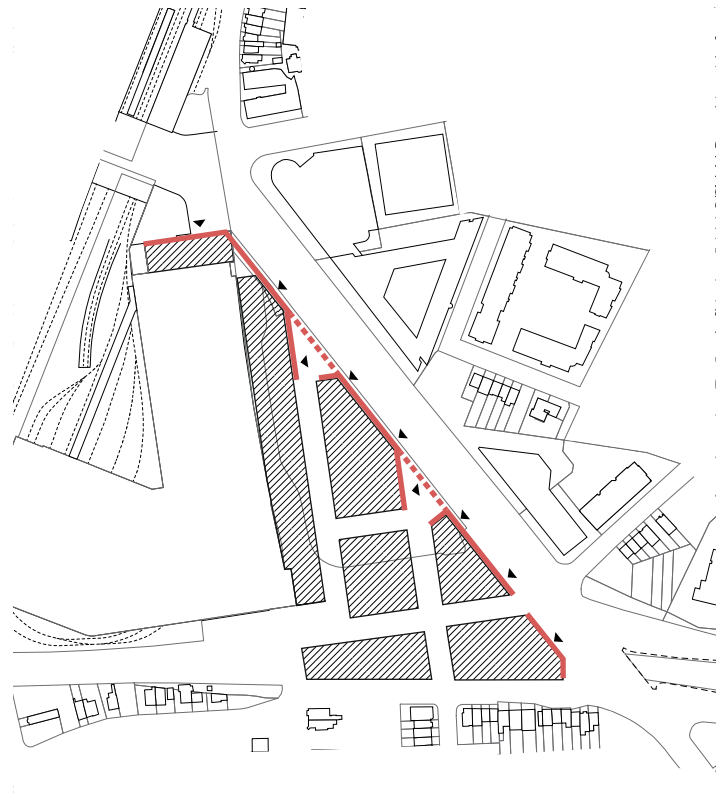
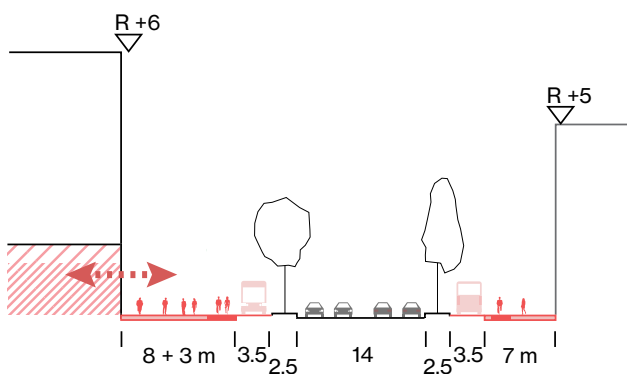
- de aanleg van een nieuwe bouwstrook die een bouwfront creëert in de Jules Cockstraat-boulevard, waarvan de aanbevolen bouwhoogtes zijn afgestemd op de open ruimte van de boulevard en de gelijkvloerse verdiepingen bestemd zijn voor productieactiviteiten of buurtwinkels op de boulevard en de bovenverdiepingen voor woningen of kantoorruimten;
- de aanleg van een netwerk van gedeelde ruimten die de site bedienen;
- de aanleg van een ondergrondse parking die bereikbaar is via de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden, bestemd voor de MIVB-medewerkers en de bewoners en gebruikers van de wijk;
- de belangrijkste in- en uitgangen van de stelplaats richten zich naar de nieuwe weg naar de site Driehoek in het zuiden.



Illustratie Jules Cockxstraat

LINT VAN ACTIEVE GEVELS EN TOEGANGEN

Rekening houdend met het doel van de boulevard en het belang ervan als verbinding tussen twee openbaarvervoersstations, worden de eerste bouwlagen voorzien van actieve gevels rond een publieke ruimte zoals hiernaast aangegeven. Deze gevels vormen de toegangen tot de handelsactiviteiten en voorzieningen op de gelijkvloerse verdiepingen en de woningen op de bovenverdiepingen en maken het mogelijk de programma's in de publieke ruimte leesbaar te maken en in de kijker te zetten.

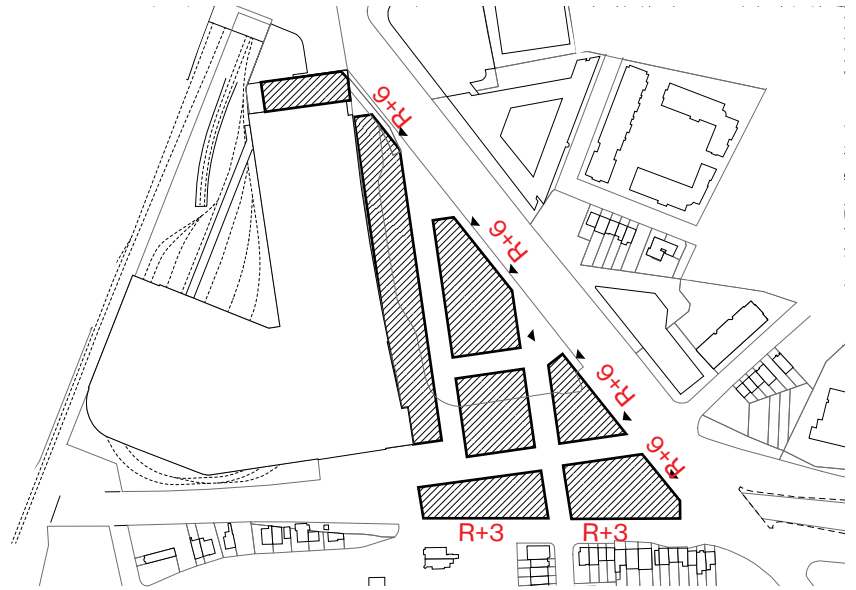


BOUWSTROOK, BOUWFRONT EN BOUWHOOGTES

Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen moeten verplicht worden gerealiseerd op de rooilijn / het bouwfront in de Jules Cockxstraat-boulevard en de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast.

Er worden bouwhoogtes aanbevolen op de grootstedelijke weg van gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 11 bouwlagen, zodat er hoogteverschillen mogelijk zijn en de perspectieven kunnen worden benadrukt afhankelijk van de open ruimtes. De andere bouwwerken hebben een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning met een minimum van 1 bouwlaag en een maximum van 5 bouwlagen, met uitzondering van de bouwwerken langs de Charles Michielslaan, die niet hoger mogen zijn dan 4 bouwlagen.

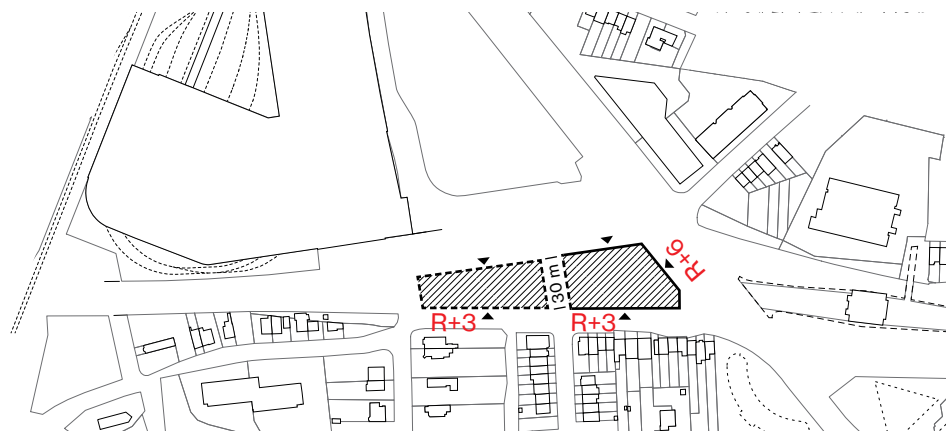
De eerste bouwlagen van deze gebouwen zijn bestemd voor productieactiviteiten of handelszaken in de Jules Cockxstraat-boulevard en eventueel voor voorzieningen. De bovenliggende verdiepingen zijn hoofdzakelijk bestemd voor woningen en eventueel voor kantoorruimten.



VOORZIENING

Een voorziening (bijvoorbeeld een school of een sportcentrum) zou een plaats kunnen krijgen in de bouwstroken in het zuiden van de site. Deze inplanting past bij de landschappelijke omgeving die de groene ruimte Michiels biedt. Er wordt een gemiddelde bouwhoogte aanbevolen van 4 bouwlagen aan de zijde van de Charles Michielslaan en 7 bouwlagen aan de zijde van het Beaulieuplein.

Deze voorziening zou eventueel kunnen gebruikmaken van de ruimten onder de Beaulieubrug die nu dienen als wegtunnel. Als de tunnel aan de noordzijde wordt gebruikt, kan de voorziening een ingang krijgen ter hoogte van de opening van het metrostation op het park van de oude spoorlijn (2.3.b).



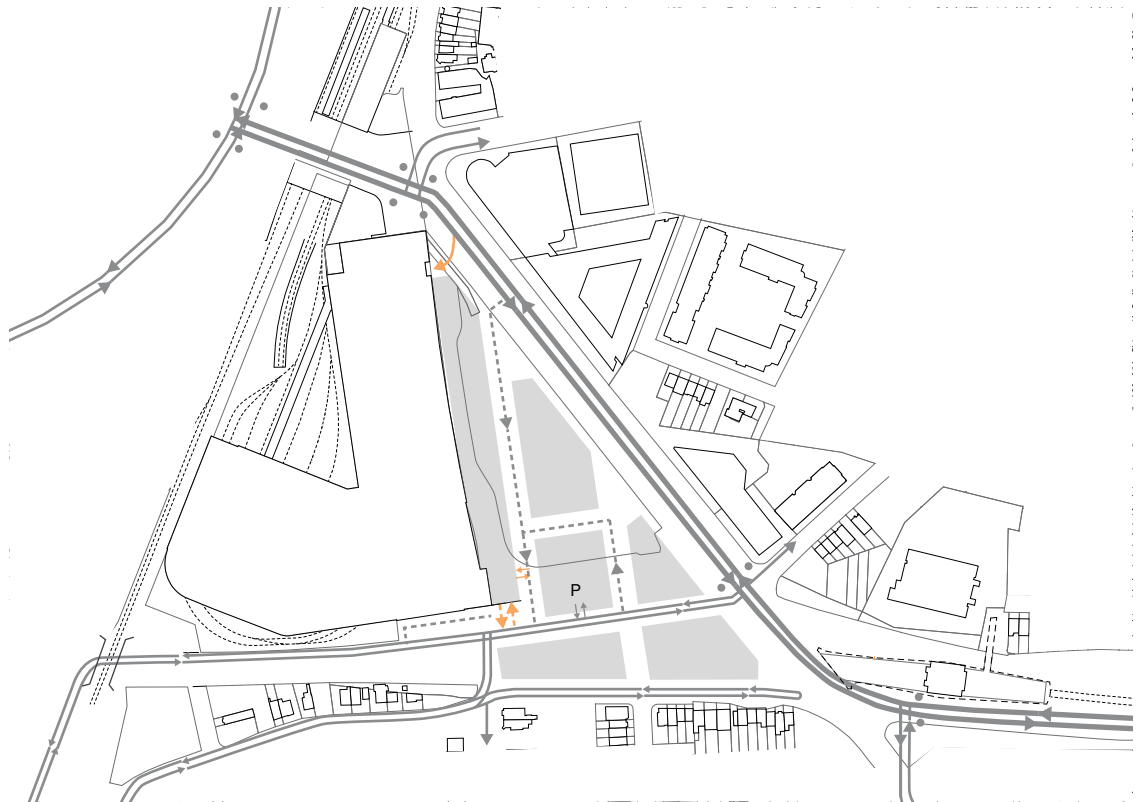
TOEGANGEN EN VERKEERSRUIMTE

De toegangen en verkeersruimte worden hiernaast aangegeven.

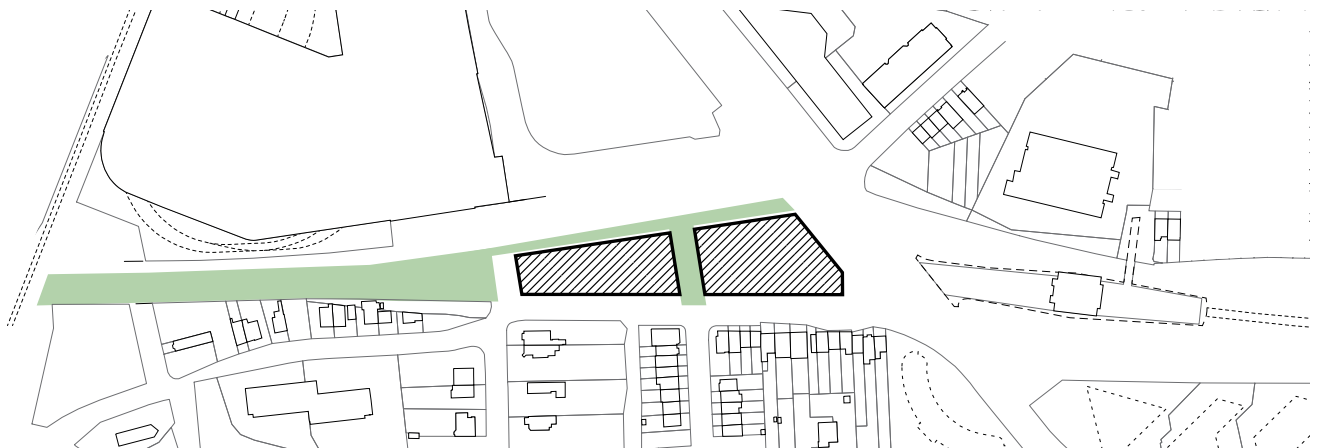
De site wordt verdeeld door een netwerk van gedeelde ruimten voor de lokale bediening en de leveringen, met uitzondering van de ingang van de MIVB-stelplaats in het noorden van de site en van de wegen die ook bestemd zijn voor gebruik door de voertuigen van de MIVB.

De toegang tot een ondergrondse parking en tot de MIVB-stelplaats is beschreven in punt 2.1.e.

Binnen deze parking worden voldoende parkeerplaatsen voor MIVB-medewerkers voorzien.



2.1.e. Ruimte Michiels



In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 die bestemd is om een halve draai te maken om te vormen tot een landschappelijke ruimte die zich uitstrekt tussen spoorlijn L26 en het Beaulieuplein. Deze landschappelijke ruimte is bestemd voor de kwaliteitsvolle behandeling van de achterkant van de bestaande MIVB-stelplaats. De nieuwe weg die de site Driehoek bedient, de woonwijken aan de andere zijde van de Charles Michielslaan en de nieuwe Jules Cockxwijk. De ruimte Michiels wordt opgevat als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk maar biedt ook een verbinding voor actieve weggebruikers. Ze verlengt immers de promenade van de oude spoorlijn tot aan de Triomflaan, via de site Driehoek en tot aan het station Watermaal via het park L26.

Doel:

Deze landschappelijke ruimte heeft een dubbel doel:

- enerzijds de kwaliteitsvolle behandeling van de relaties tussen Beaulieu en de site Driehoek, zowel voor actieve weggebruikers als voor het autoverkeer, die van elkaar worden gescheiden door een topografie;
- anderzijds de aanvulling van het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, de spoorwegtaluds van L26 die ze verlengt tot aan het Zoniënwoud.

Inrichtingsprincipe:

- een landschappelijke ruimte met een as voor actieve vervoersmodi en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- een diffuse landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- een nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek van minstens 7 meter breed. Deze toegangsweg leidt ook naar de ondergrondse parking en naar de MIVB-stelplaats die werden beschreven in het vorige punt;
- activiteiten in deze groene ruimte die zijn afgestemd op de omliggende voorzieningen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De ruimte Michiels heeft de bestemming weggebied. Het creëren van een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk garandeert de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers.

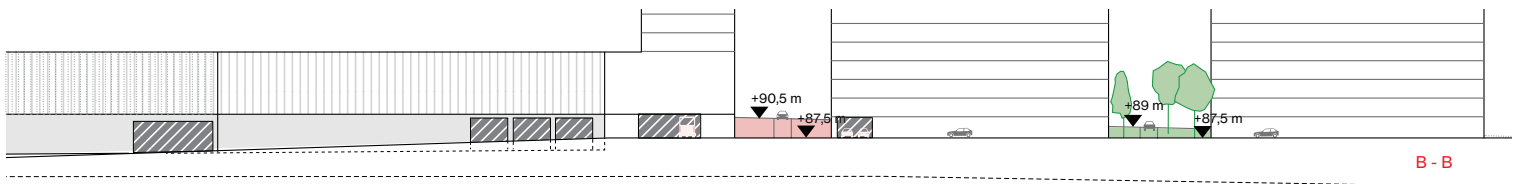
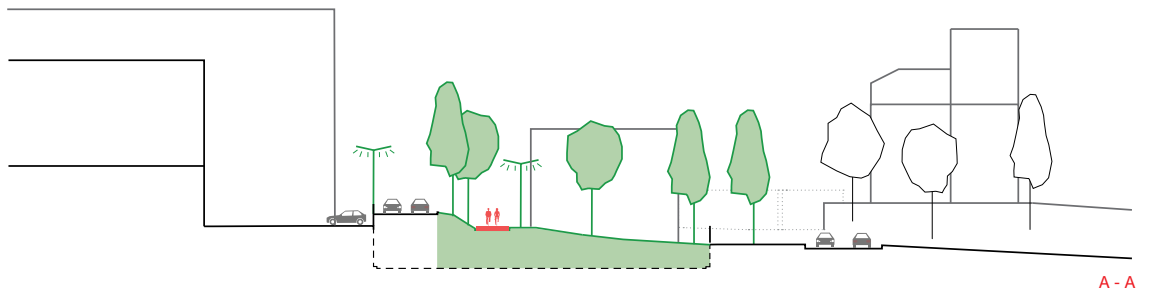
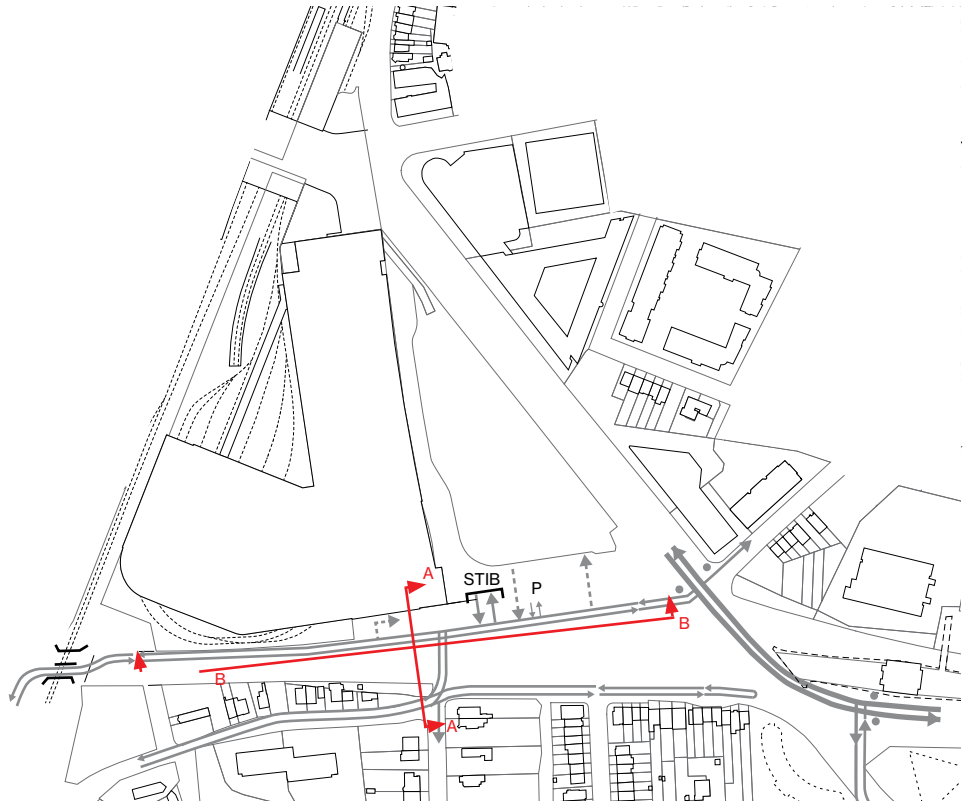
VERKEERSRUIMTEN + LOGISTIEK

Voor de bediening van de site Driehoek wordt een nieuwe weg aangelegd.

Die wordt minstens 7 meter breed en is bestand tegen vrachtverkeer. Deze weg, die aansluit op het kruispunt van het Beaulieuplein, bedient ook de ondergrondse parking van de site Delta, de parkeerzone voor stroommachines en eventueel de onderste verdieping van de MIVB-stelplaats die wordt uitgebreid voor bussen.

De wegzone ligt loodrecht op de landschappelijke ruimte.

De weg gebruikt de zuidelijke koker onder de L26.



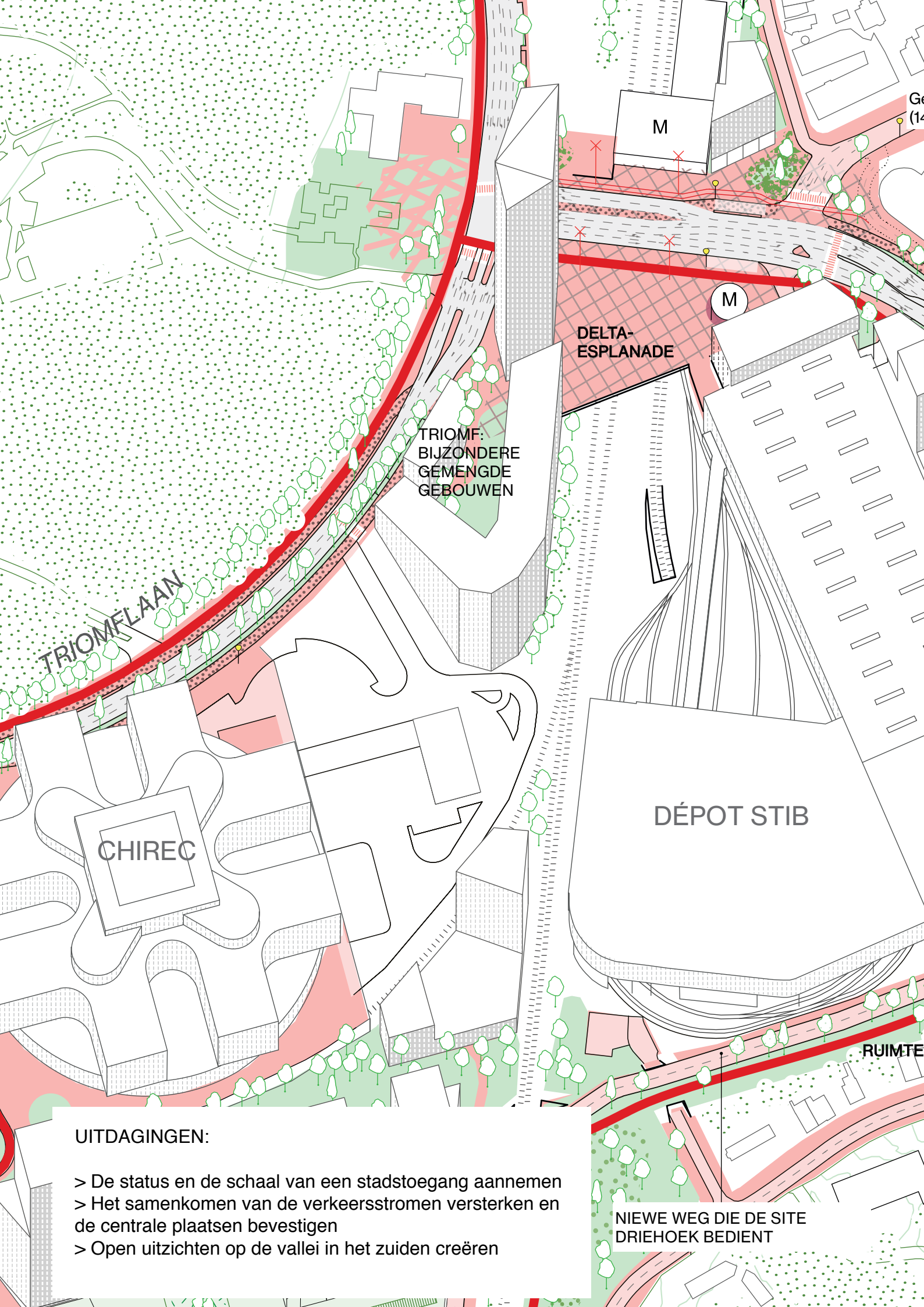
AS «ACTIEVE MODI»

De ruimte Michiels omvat een as voor actieve weggebruikers die de oude promenade van de spoorweg verbindt met de site Triomf en het station van Watermaal. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling. Ze maakt gebruik van de noordelijke koker onder de L26.



ACTIVITEIT IN DE GROENE RUIJTE MICHIELS IN LIJN MET DE VOORZIENING

In de buurt van de voorziening wordt de inrichting van de groene ruimte afgestemd op het programma. Speelplein, sportterrein, rustzones, drop-on drop-offzone voor de school, fietsparking, voorplein van de school.



UITDAGINGEN:

- > De status en de schaal van een stadstoegang aannemen
- > Het samenkomen van de verkeersstromen versterken en de centrale plaatsen bevestigen
- > Open uitzichten op de vallei in het zuiden creëren

NIEWE WEG DIE DE SITE
DRIEHOEK BEDIENT

gedeelde publieke ruimten
(4 m x 300 m)

STADSBOULEVARD MET TWEE
RANDEN (40 m x 450 m)

TE JAVAUXLAAN
GIN

JULES
COCKXWIJK

BEAULIEUPEIN

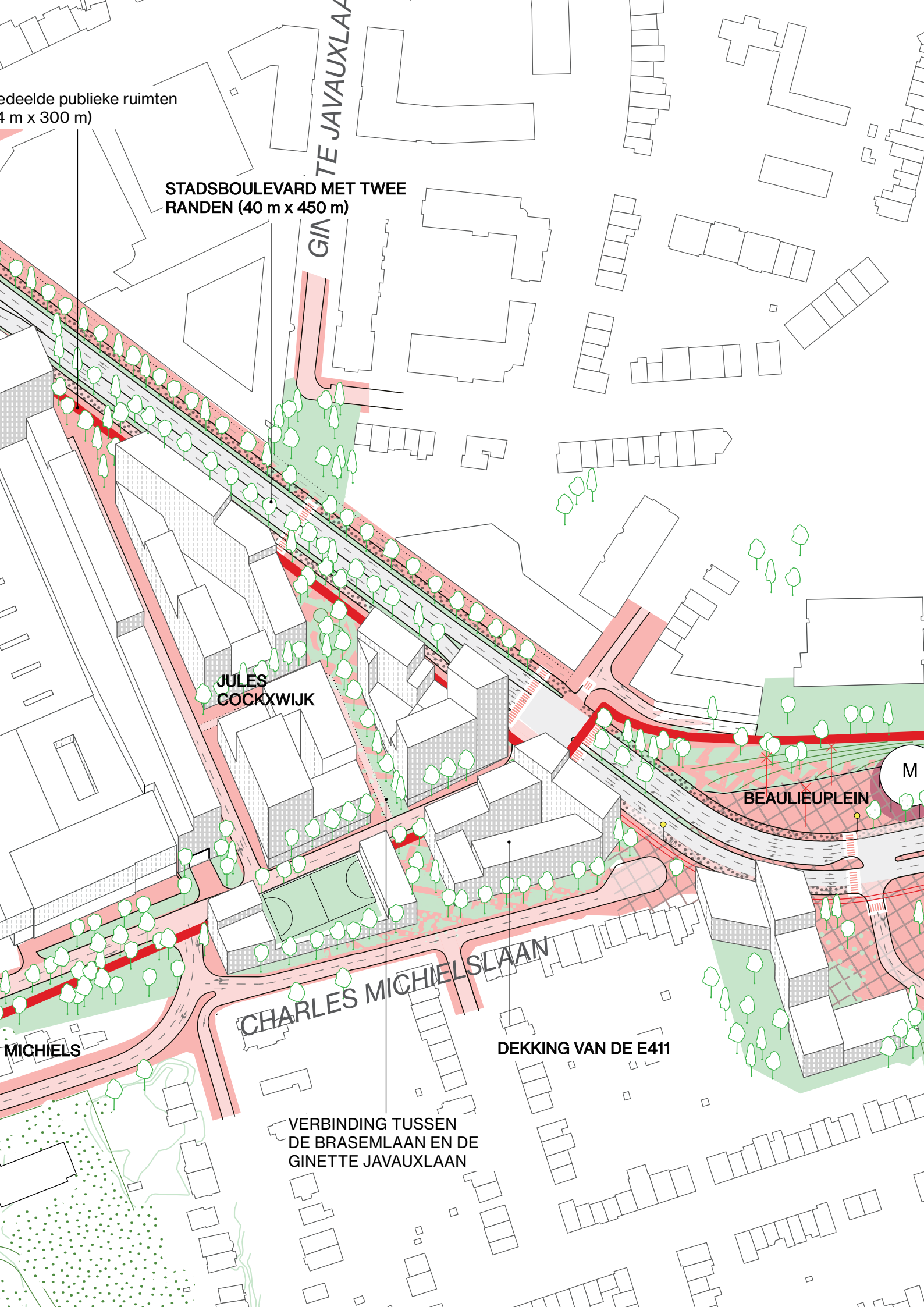
M

CHARLES MICHIELSLAAN

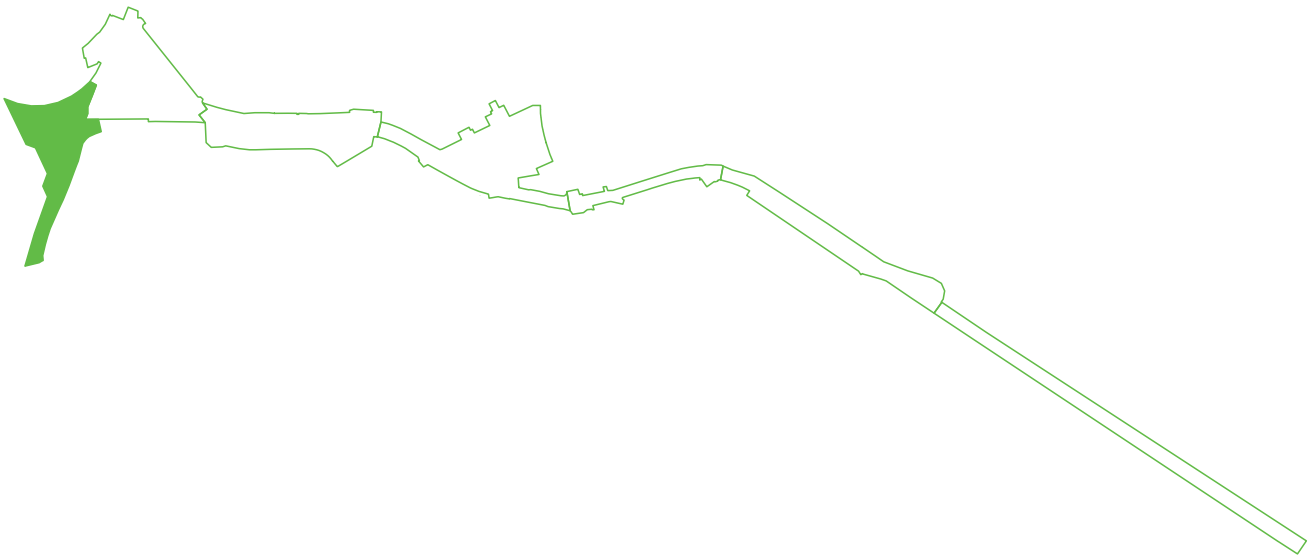
DEKKING VAN DE E411

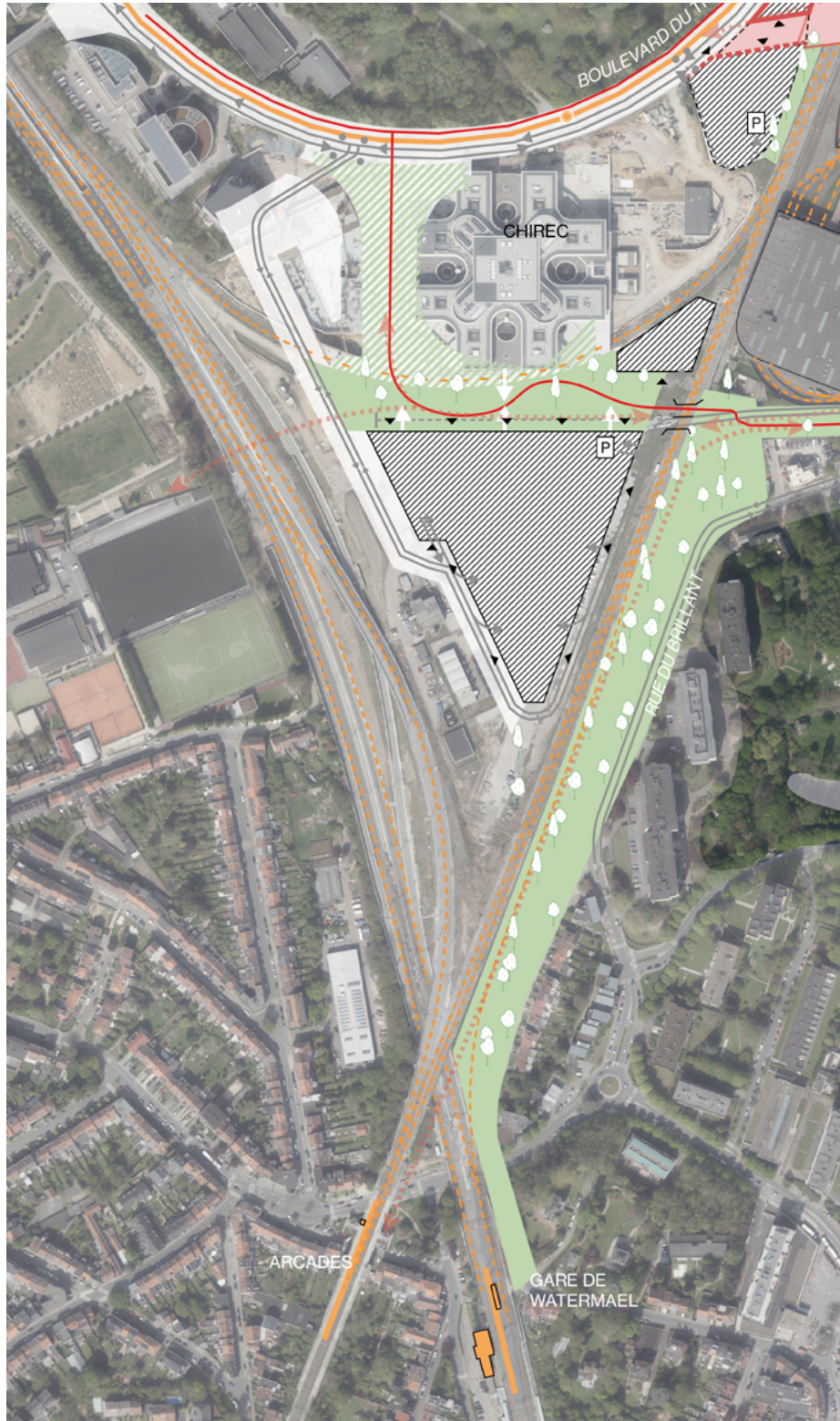
VERBINDING TUSSEN
DE BRASEMLAAN EN DE
GINETTE JAVAUXLAAN

MICHIELS



2.2. SITE 2: DRIEHOEK





Doel:

De ontwikkeling van de site Driehoek heeft tot doel de vele hier aanwezige infrastructuren te ontsluiten. Het ontwerp van RPA wil de site opnemen in de stedelijke dynamieken door continuïteiten van publieke ruimten in te richten zodat de site wordt ontsloten. Daarnaast wil het ook een gemengde wijk ontwikkelen.

Het beantwoordt daarmee aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltadriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering. Het betreft met name:

- de algemene organisatie van de site vanaf een randweg die de geometrie van de site volgt en de verschillende programma's die horizontaal aan elkaar grenzen (en zo een gemeenschappelijke sokkel vormen) bedient. Deze weg is ook toegankelijk voor actieve weggebruikers;
- de noodzaak een hellende weg aan te leggen die het einde van de E411 verbindt met het grondniveau van het Chirec;
- de lokalisatie in het noorden van de sokkel van productie- en/of logistieke activiteiten (Net Brussel, ...);
- de lokalisatie van het programma BPost in het zuiden van de sokkel;
- de inplanting van een huisvestingsprogramma;
- de noodzaak voor elke activiteit op de sokkel om een doorlopend dakniveau te realiseren zodat op dat gezamenlijke dak een groene ruimte kan worden ontwikkeld;
- vanaf het dakniveau kunnen er woningen, voorzieningen van collectief belang of kantoren worden ontwikkeld, hetzij boven de activiteiten op de sokkel, hetzij horizontaal ertegenaan;
- de noodzaak om de site maximaal te ontsluiten, zowel voor gemotoriseerde voertuigen als voor de voetgangers en fietsers.

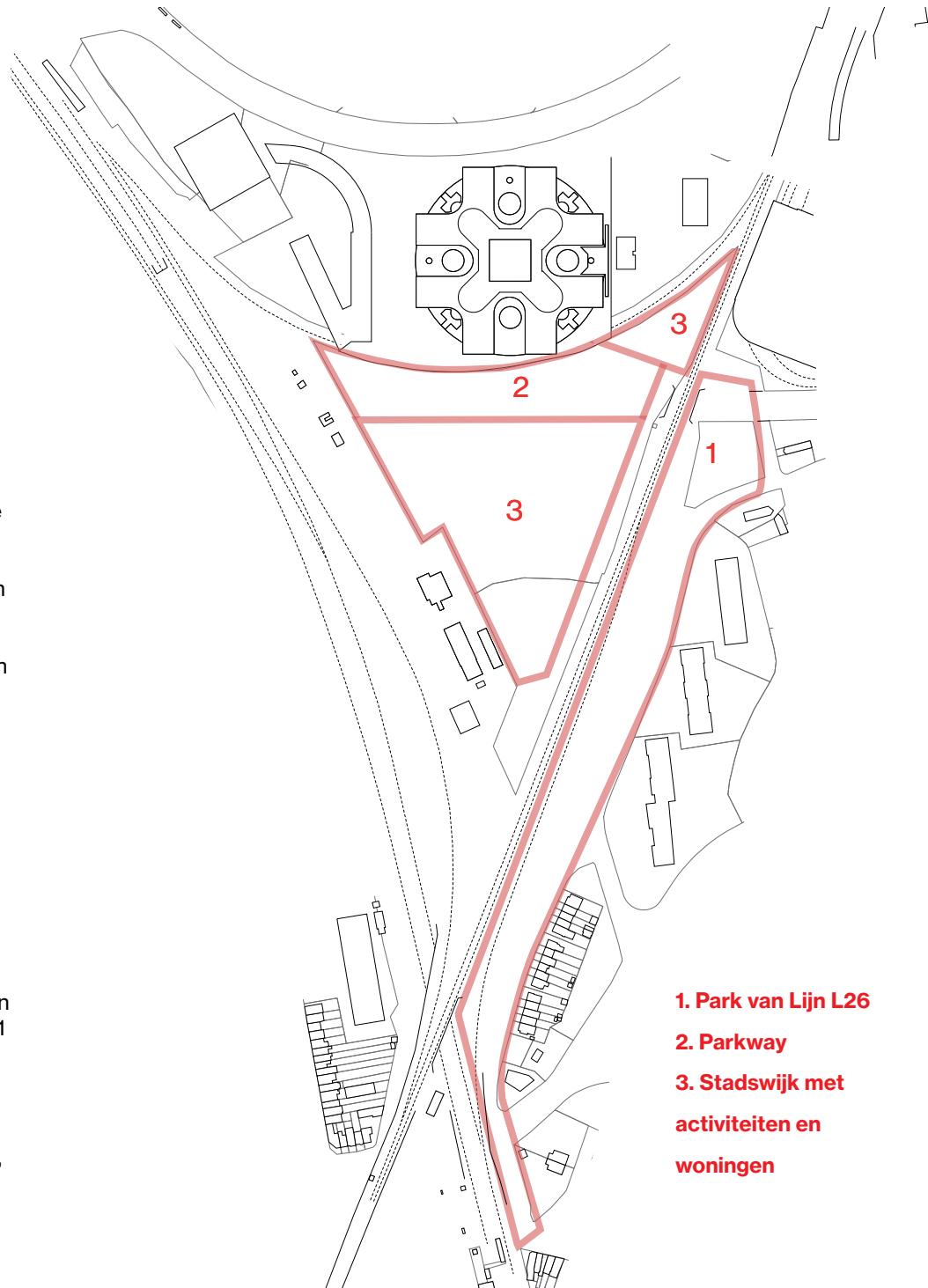
Inrichtingsprincipe:

Om aan die uitdagingen te beantwoorden beveelt het ontwerp van RPA de ontwikkeling aan van 3 sites waarvan de strategische aspecten worden uitgelegd op de volgende pagina's:

- de inrichting van het park L26 om bij te dragen tot de ontsluiting van de site voor actieve weggebruikers door een verbinding tussen het station Watermaal en de groene ruimte Michiels en het station Beaulieu te versterken;
- de inrichting van een Parkway tussen het Chirec en de stadswijk met activiteiten en woningen om

enerzijds de site te ontsluiten in het noorden en het oosten en anderzijds een kwaliteitsvolle doorlopende publieke ruimte te creëren met de stadsstructuren om aan te sluiten bij het huisvestingsprogramma;

- de inplanting van een driehoekige bouwstrook tegenover deze Parkway met aan noordelijke zijde hoge elementen met huisvestings- en kantoorprogramma's en aan zuidelijke zijde lage elementen voor voorzieningen en gemengde productie- en/of logistieke activiteiten met op het dak daarboven een beplante ruimte.



- 1. Park van Lijn L26**
- 2. Parkway**
- 3. Stadswijk met activiteiten en woningen**

2.2.a. Park van Lijn L26

Doel:

Het Park L26 is opgevat als een groene recreatieruimte die het mogelijk maakt om:

- enerzijds de verbindingen voor actieve weggebruikers te verbeteren tussen de stations van Watermaal, Arcades en Oudergem;
- anderzijds het bijzondere landschap van de spoorwegtaluds van L26 op een kwaliteitsvolle manier te ontwikkelen. Deze taluds lenen zich tot een innoverende programmering met een hellende publieke ruimten die wordt omgevormd tot bestemmingsruimte.

Inrichtingsprincipe:

- inrichting van de spoorwegtaluds van L26 als uitgerust landschappelijk park;
- integratie van een as voor actieve weggebruikers die gebruik maakt van de verlaten spoorweginfrastructuur;
- omvorming van de daaraan grenzende Briljantstraat tot rustige plaatselijke weg, aangepast aan de aanwezigheid van een park aan de bosrand.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

- De bestemming van de site van het Park L26 veranderd van een spoorweggebied in een parkgebied.
- Het scheppen van een porositeit voor fietsers en voetgangers verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers.

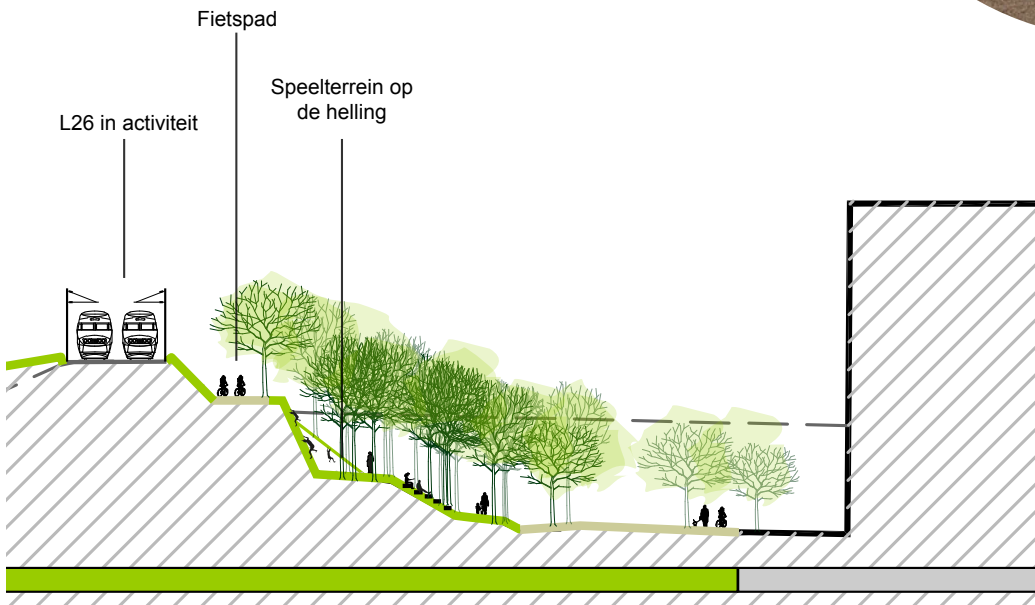


ACTIVITEITEN IN DE GROENE RUIMTE

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk en rekening houden met de bijzondere topografie. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen enz.



Referentie



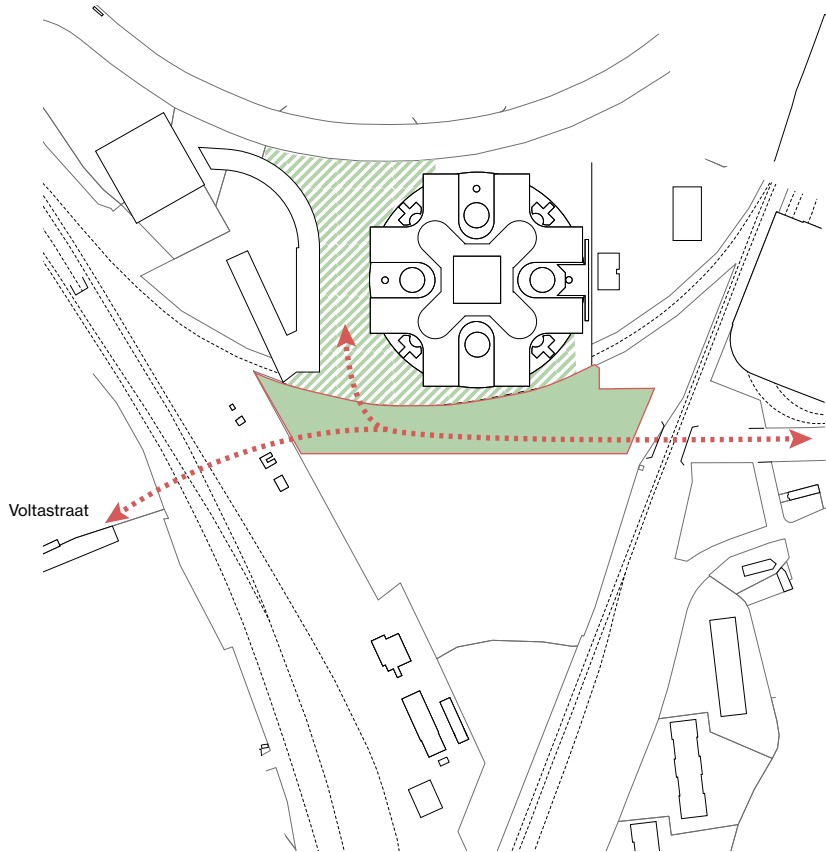
AS «ACTIEVE MODI» EN POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Het Park L26 omvat een as voor actieve weggebruikers die de stations Watermaal en Arcaden verbindt met de groene ruimte Michiels. Deze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed die gebruik kan maken van de oude spoorlijn. Een porositeit voor fietsers en voetgangers is gepland tot het station Arcaden. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt geïntegreerd in de landschappelijke behandeling.



Referentie

2.2.b. Parkway



Doel:

De Parkway wordt een ontspanningsruimte die de site Driehoek ontsluit op verschillende manieren:

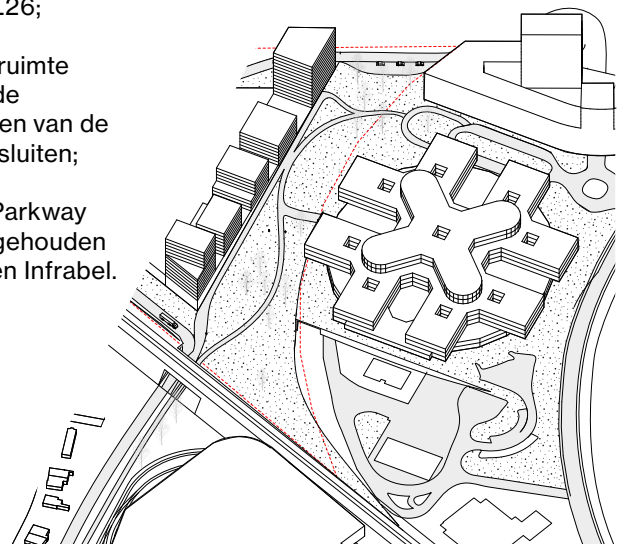
- enerzijds via verbindingen voor actieve weggebruikers tussen het hoge niveau van het Chirec, de groene ruimte Michiels en het station Watermaal in het lage deel van de site;
- anderzijds door het huisvestings- en kantoorprogramma te verbinden met de publieke ruimte van de Parkway, in het verlengde van de bestaande of geplande publieke ruimten;
- ten slotte via een goede bewoonbaarheid van de geplande woningen op de site, door hun relaties met de sterk aanwezige infrastructuren zoals het Chirec, dat er eveneens gebruik van kan maken, en de spoorlijn L26B.

Inrichtingsprincipe:

- een publieke ruimte met volle grond en een zachte helling, met een as voor actieve weggebruikers, landschappelijk ingericht en voorzien van gepast stadsmeeubilair;
- een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert;
- de publieke ruimte reikt tot aan de niveaus die de barrières van de site bepalen; Ze reikt tot aan het grondniveau van het Chirec in het noordwesten en het lage niveau van de koker onder de L26;
- deze hellende publieke ruimte bepaalt het niveau van de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen die erop aansluiten;
- bij de realisatie van de Parkway moet rekening worden gehouden met de eisen van ELIA en Infrabel.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

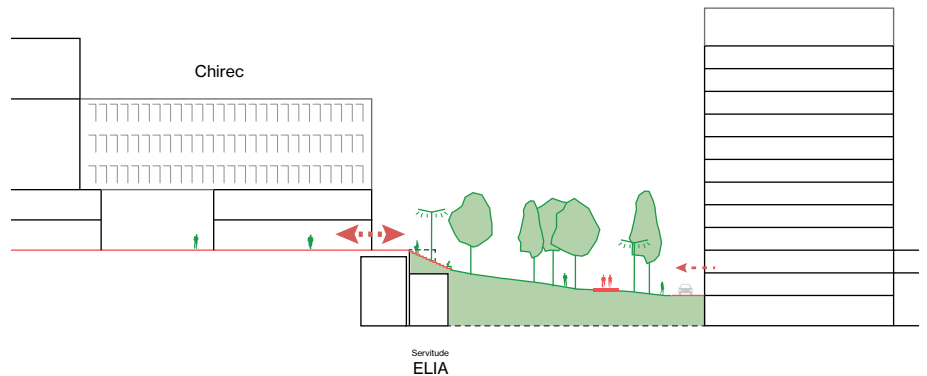
- De bestemming van de site van de Parkway verandert van spoorweggebied in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving met in overdruk een specifieke Parkwayzone.
- Deze garandeert dat het park hoofdzakelijk in volle grond tot stand komt.
- Een porositeit voor fietsers en voetgangers in overdruk garandeert de verbetering van het net voor fietsers en voetgangers.



Axonometrische projectie van de Parkway

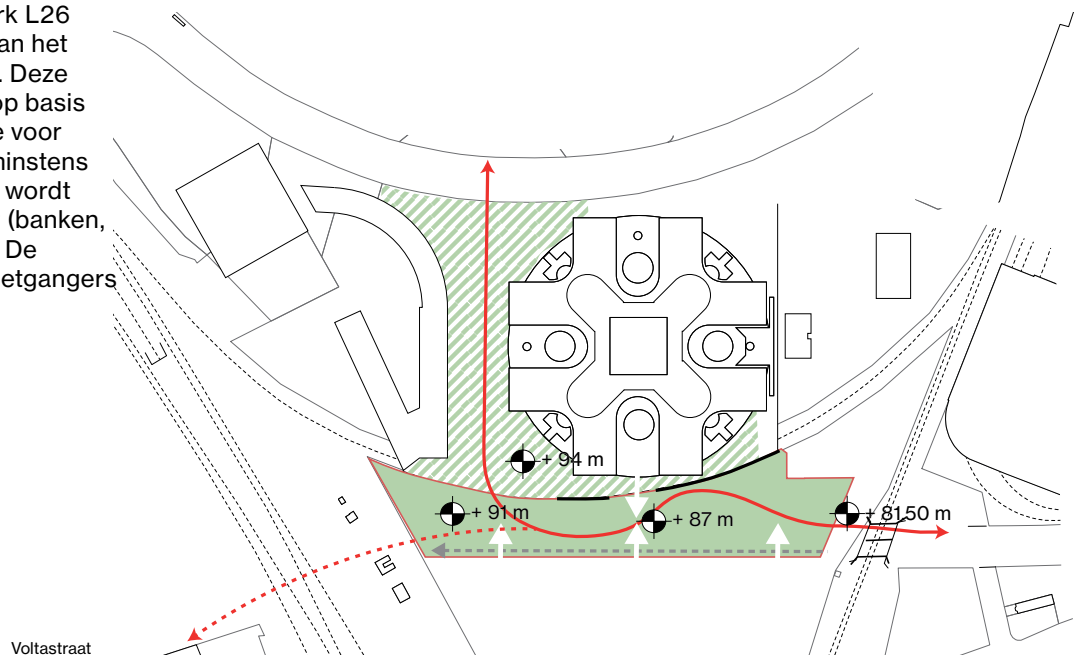
ACTIVITEITEN IN DE GROENE RUIMTE

De Parkway biedt programma's en activiteiten die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een plaats om te verblijven, zich te ontspannen en samen te komen met speelpleinen, sportterreinen, kiosken enz. De inrichting stemt overeen met het doel van ontspanningsruimte, zowel voor het Chirec als voor de programma's die worden aanbevolen op de site Driehoek.

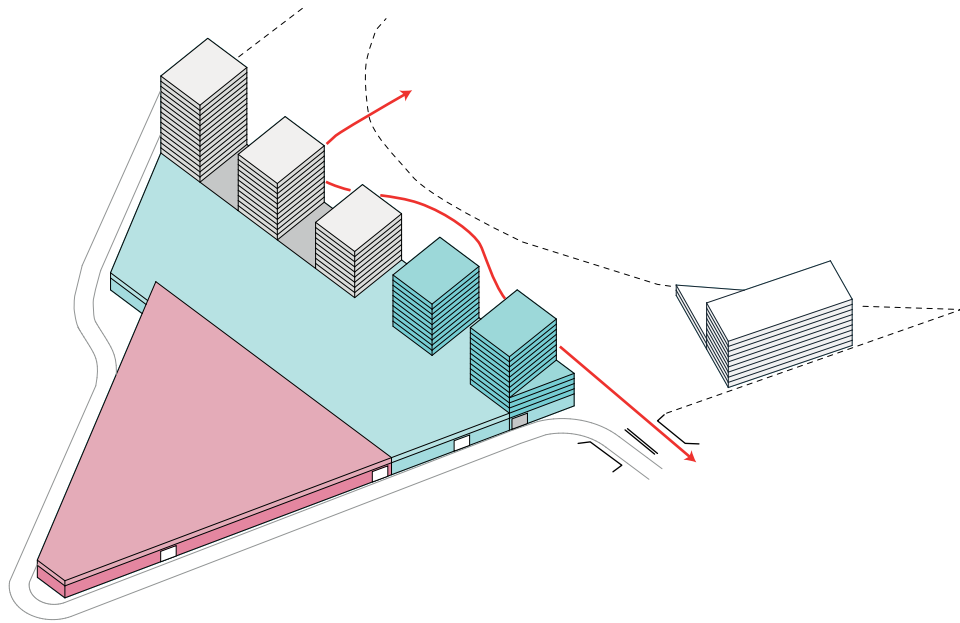


POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

De Parkway omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de ruimte Michiels en het park L26 verbindt met de esplanade van het Chirec en met de Triomflaan. Deze porositeit wordt aangelegd op basis van een hellende promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De porositeit voor fietsers en voetgangers past in de landschappelijke behandeling.



2.2.c. Stadswijk met activiteiten en woningen



Doel:

De ontwikkeling van een gemengde wijk op de site Driehoek zal de ontsluiting van dit gebied bevorderen door het op te nemen in de stedelijke dynamieken.

Deze ontwikkeling beantwoordt aan de gewestelijke doelstellingen, met name die van het GPDO, die een nieuwe gemengde wijk (voorzieningen/woningen/groene ruimten) wil bouwen in de Deltadriehoek, en aan de richtlijnen voor de inrichting van de Deltradriehoek waarvan de krachtlijnen op 14 juli 2016 werden goedgekeurd door de Regering. In het zuiden van de gemengde wijk zullen voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten worden gevestigd. In het noorden wordt een huisvestingsprogramma ontwikkeld dat aansluit bij de stad dankzij de Parkway en/of kantoren die zijn verbonden aan de activiteiten in het zuiden.

Het dak van de voorzieningen en productie- en/of logistieke activiteiten zal worden ingericht als een voor het publiek toegankelijke ruimte. Bij voorkeur komt er een stadslandbouwpool op het dak, zodat dit een bestemmingsruimte wordt.

Inrichtingsprincipe:

- een driehoekige bouwstrook, bediend door een randweg die naar het Chirec leidt en bijdraagt tot de ontsluiting naar de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- gebouwen bestemd voor voorzieningen, productie- en/of logistieke activiteiten in het zuidelijke deel van de bouwstrook. Deze worden zo gevestigd dat een er doorlopend dakniveau ontstaat ter hoogte van het grondniveau van het ziekenhuiscentrum, zodat een er beplante ruimte kan worden ontwikkeld (bijvoorbeeld stadslandbouw) op het gezamenlijke dak;
- een stedelijk front gewijd aan huisvesting en/of kantoren die verband houden met de activiteiten in het zuidelijke uiteinde, die aansluiten op de Parkway en oprijzen uit het huidige grondniveau van het ziekenhuiscentrum;
- creatie van een beplante ruimte, bij voorkeur gericht op een stadslandbouwpool op het dak, die toegankelijk voor het publiek, op het grondniveau van het ziekenhuiscentrum.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

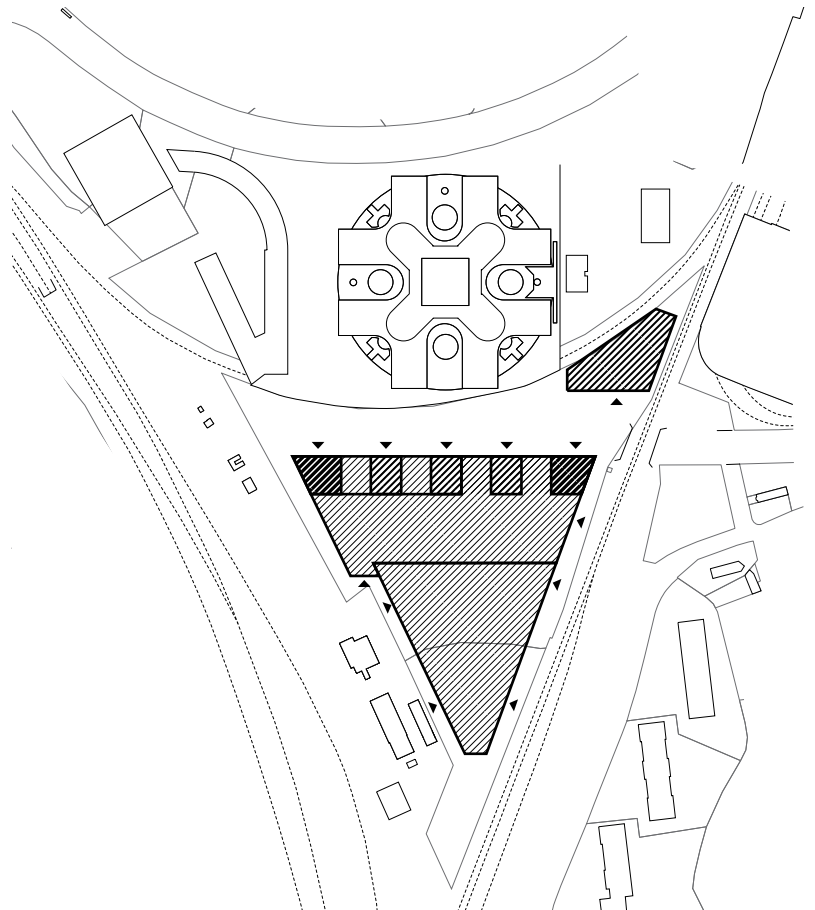
De bestemming van de site van de stads met activiteiten en woningen verandert van spoorweggebied in stedelijke-industriegebied wat betreft het zuidelijke deel en in ondernemingsgebied in de stedelijke omgeving voor het stedelijke front.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een doorlopend dakniveau dat een grondniveau vormt ter hoogte van grondniveau van het ziekenhuiscentrum en waarop het geplande programma kan worden ondergebracht;
- een gemengd programma;
- de bouwhoogtes, waaronder een landschappelijk herkenningspunt;
- laterale doorgangen tussen de gebouwen van het stedelijke front;
- toegangen tot de woningen in de gevel op de benedenverdieping die uitkomen op de Parkway.

BOUWSTROOK EN BOUWFRONT

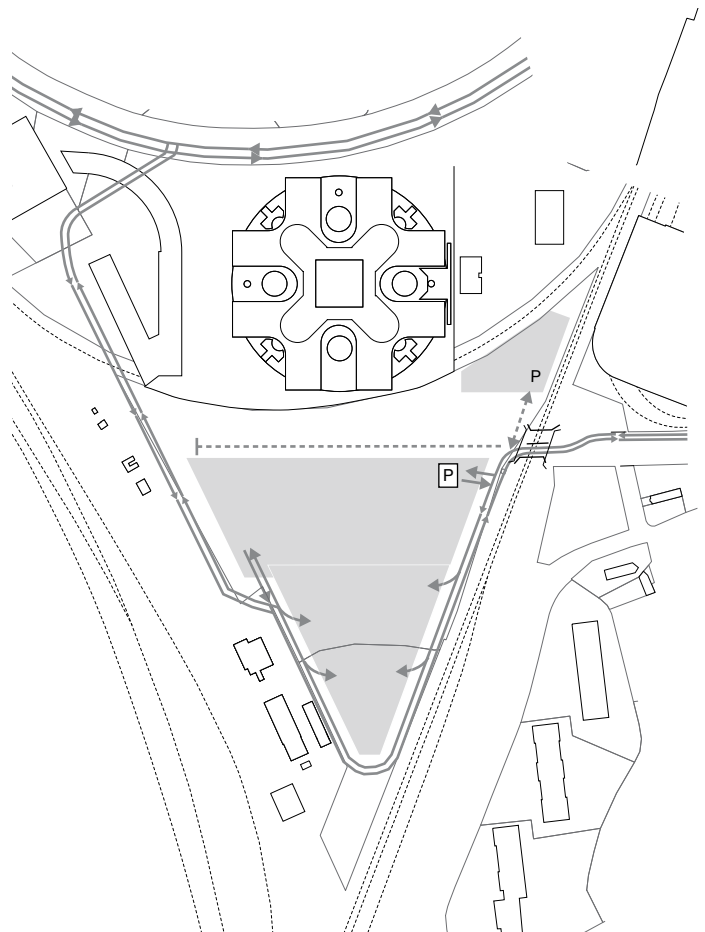
Op de site worden nieuwe bouwstroken gevestigd. De gebouwen worden geplaatst op de rooilijn / het bouwfront langs de linten die zijn aangegeven op het schema hiernaast. Op een driehoekige grondinname komt een laag deel dat logistieke ruimten of voorzieningen en parkings herbergt en waarvan de hoogte overeenstemt met het grondniveau van het Chirec, en aan de zijde van de Parkway vijf hoge elementen die niet mogen uitsteken boven het Chirec (40 m). Alleen het meest westelijke hoge element mag maximaal 20 meter uitsteken boven het ziekenhuiscentrum, zodat dit dienst doen als landmerk. De hoge elementen zijn bestemd voor woningen of kantoren. De toegangen bevinden zich in de noordgevel aan de zijde van de Parkway. Laterale doorgangen tussen deze hoge elementen garanderen een goede bezonning van de Parkway. In het noordoosten bevindt zich een bouwstrook waarvan de maximumhoogte gelijk is aan de hoogte van het Chirec (40 m), met een sokkel waarvan het programma en de gevel afgestemd zijn op de ruimte van de Parkway.



VERKEERSRUIMTEN EN TOEGANGEN

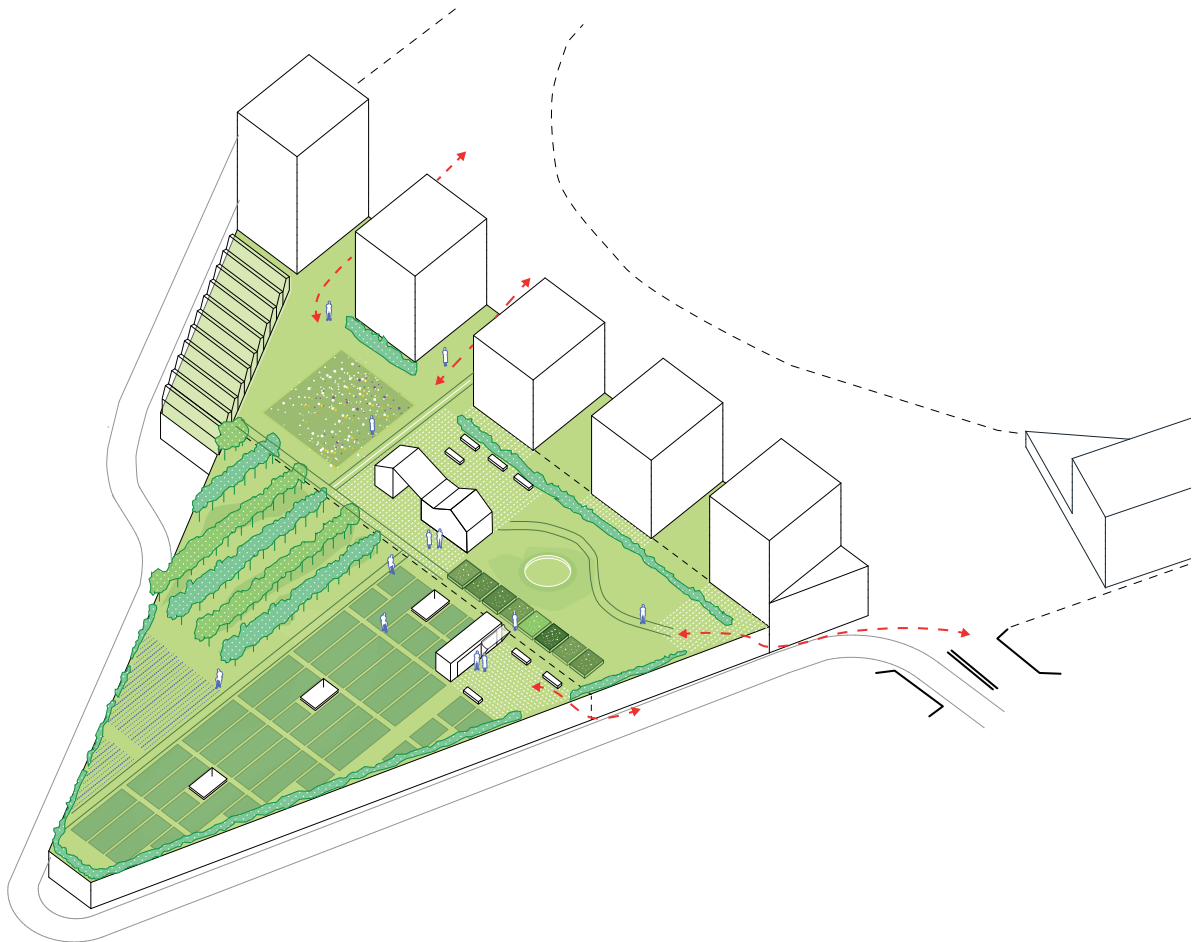
De site wordt bediend door een randweg langs de driehoekige bouwstrook. In het oosten is hij verbonden met het Beaulieukruispunt via een nieuwe weg (zie 2.1.e) die gebruikt de zuidelijke koker onder de L26, en in het noorden verbonden is met de Triomflaan via de helling van Infrabel en de toegang tot de parking van het Chirec. Deze weg is bestemd voor het verkeer dat naar de site Driehoek of het Chirec rijdt. Hij vormt geen verbinding voor het wegverkeer tussen het Beaulieukruispunt en de Triomflaan. Deze weg is minstens zeven meter breed en geschikt voor de doortocht van vrachtwagens met aanhangwagen. De toegangen voor voertuigen tot de gebouwen van de site Driehoek worden georganiseerd aan de zijde van de ringweg en zijn per gebouw beperkt. De vigerende regelgeving moet worden toegepast.

Aan de zijde van de Parkway (2.2.b) maakt een doodlopende bedieningsweg, opgevat als een gedeelde ruimte, de punctuele doortocht mogelijk van de voertuigen van bewoners die willen laden/lossen, van leveranciers, van onderhoudsvoertuigen en van de DBDMH.



STADSLANDBOUWPOOL OP HET DAK

Op het dak van de gebouwen op de site Driehoek wordt een beplante landschappelijke ruimte voorzien die is bestemd voor stadslandbouw. Deze ruimte kan worden opengesteld voor het publiek en elementen omvatten zoals productielandbouw (stadsboerderij), collectieve moestuinen, serres, bestendige en beplante groene ruimten en/of pedagogische ruimten en nest- en verblijfsplaatsen. Het dak wordt zo uitgevoerd dat het regenwater wordt opgevangen en beheerd om de afvloeiing te beperken. De eventuele technische ruimten op het dak, ten behoeve van de programma's in de gebouwen, worden tot een minimum beperkt. Ze worden gegroepeerd en gedeeld gebruikt op het dak.





CHIREC

PARKWAY

STADSWIJK MET ACTIVITEITEN EN WONINGEN

«GEACTIVEERDE» DAK

Randweg

BRILJANTSTRAAT

Hoge verbinding naar Arcaden

Lage verbinding naar Watermaal en Arcaden



RUIJTE MICHIELS

CHARLES MICHIELSLAAN

gesplitst koker

L26 in activiteit

**PARK VAN LIJN
L26
(45m X 450m)**

Geprogrammeerd
park op de helling

Zone met weinig verkeer

Fietspad

Bediening van de wijk



Parc du vallon, Lyon, l'ex paysage

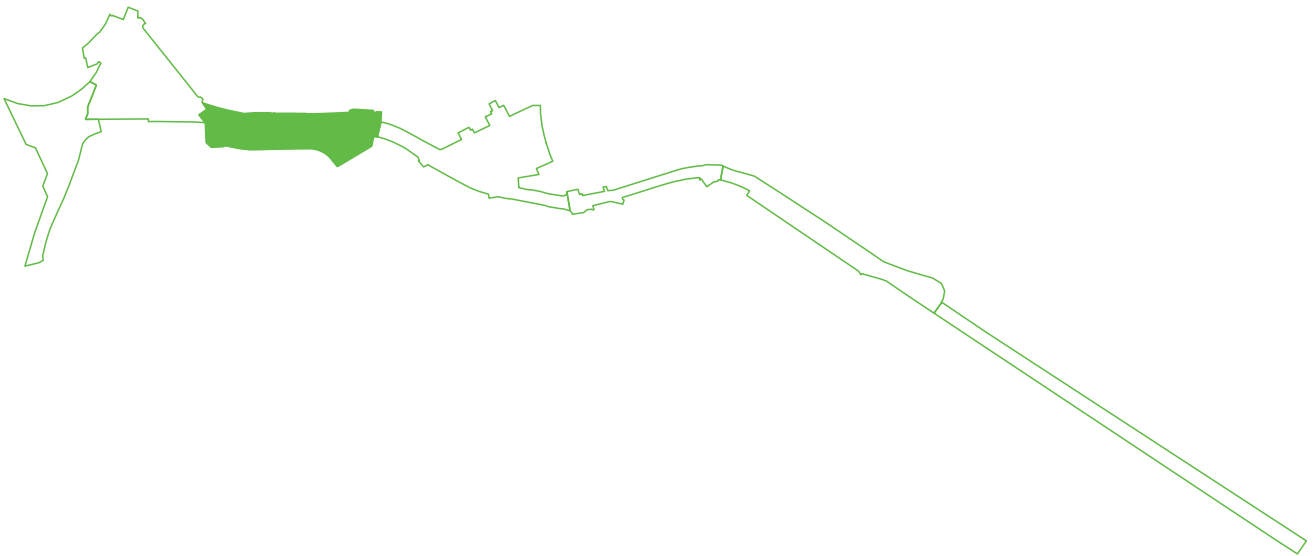


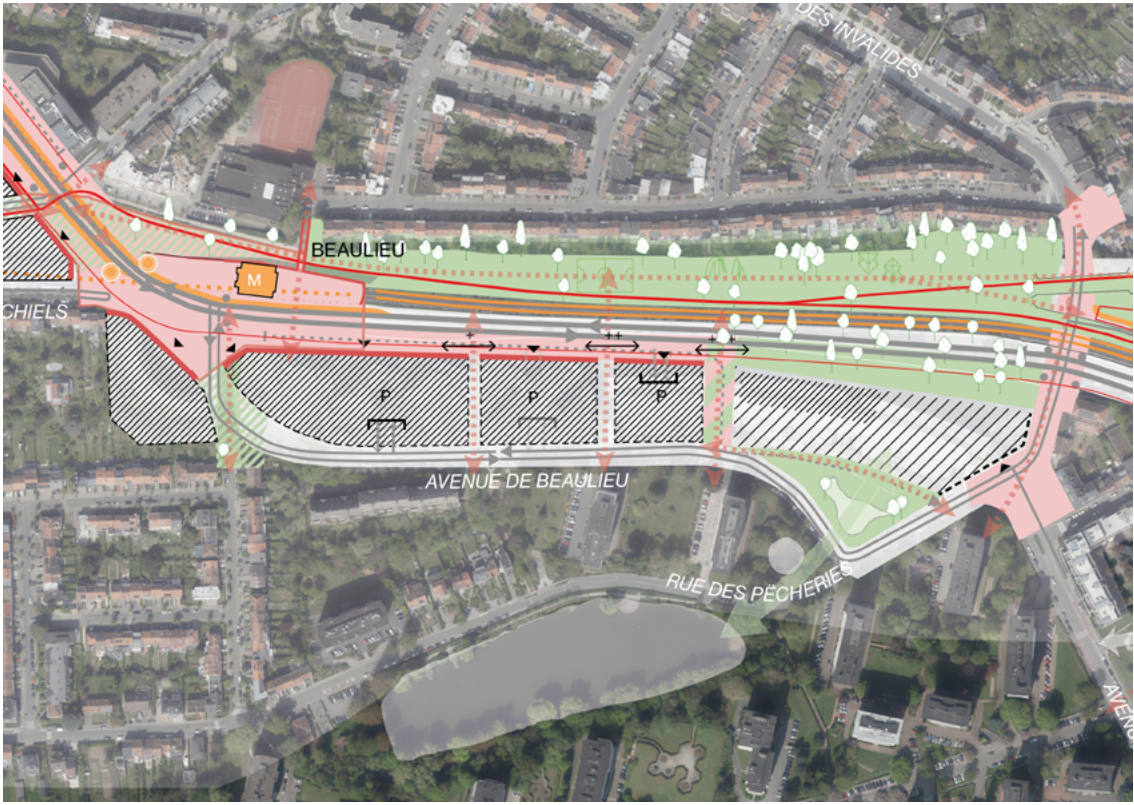
Parc de Belleville, Base paysage

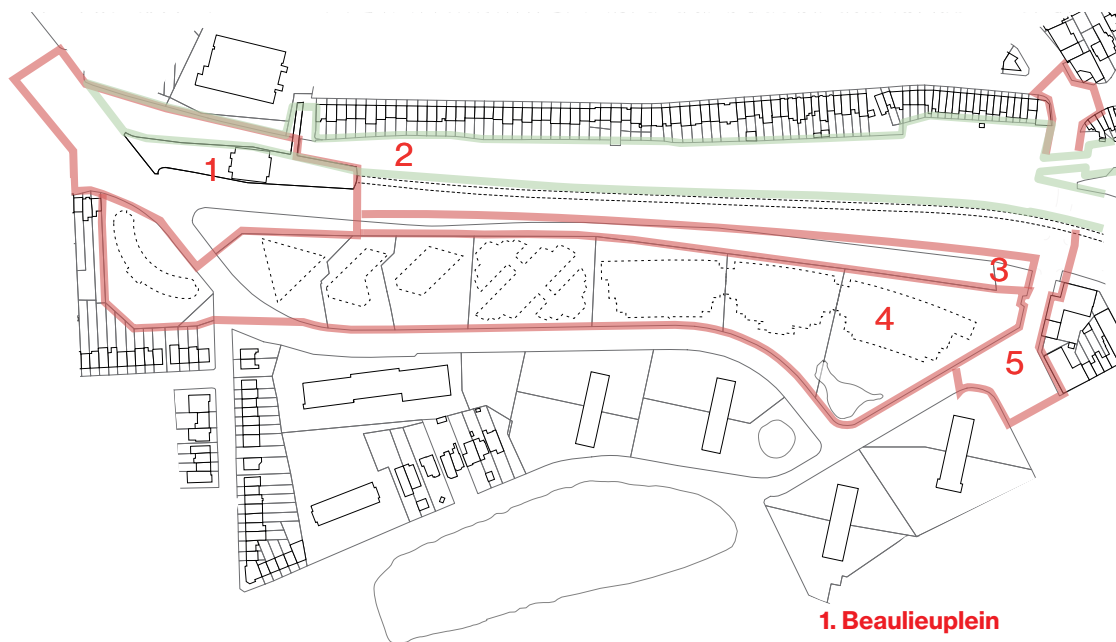
UITDAGINGEN:

- > Het spoorweglandschap valoriseren
- > De stations van Watermaal en Arcaden verbinden met fietsnetwerk via het park
- > De landschappelijke continuïteiten valoriseren

2.3. SITE 3: BEAULIEU







- 1. Beaulieuplein
- 2. Park van de oude spoorlijn
- 3. Voorplein van de kantoor- en woonwijk
- 4. Kantoor- en woonwijk
- 5. Watermaalviaduct

Doel:

De site Beaulieu vormt ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, vertegenwoordigd door de geplande site Delta en de Jules Cockxstraat-boulevard, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei.

Op deze site komt de metro-infrastructuur boven de grond, waardoor er twee randen ontstaan aan weerszijden van de fysieke barrière die deze infrastructuur vormt. Het ontwerp van RPA benut deze toestand om de beide randen anders te kwalificeren. Op het noordelijke deel worden kwaliteitsvolle publieke ruimten gecreëerd, een promenade voor actieve weggebruikers en verblijfsplaatsen voor de wijken. De ruimte speelt een verbindende en vormt een publiek raamwerk in dit gebied dat vandaag wordt gekenmerkt door de infrastructuren.

In het zuidelijke deel komt de nieuwe stadsboulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta met 2x2 rijstroken. In dit zuidelijke deel bevindt zich

ter hoogte van Beaulieu een strook monofunctionele kantoorgebouwen, die een bijkomende barrière vormt. Het ontwerp van RPA beoogt hier een betere integratie in de stad en een gemengd programma die een "aanzet geven tot de stad" en de relaties verbeteren tussen de woonwijken in het zuiden en het Beaulieuplein, die een publieke intermodale ontmoetingsruimte moet worden.

Inrichtingsprincipe:

De site Beaulieu is onderverdeeld in 5 sites die de strategische aspecten preciseren:

- het Beaulieuplein, dat een verbindingselement wordt tussen de wegen en de omliggende wijken, met een aantrekkelijke publieke ruimte voor ontmoetingen en intermodaliteit;
- het park van de oude spoorlijn, dat de relaties voor actieve weggebruikers van Demey naar Beaulieu kwalitatief wil inrichten en daardoor het netwerk van groene ruimten en ecologische verbindingen wil aanvullen vanaf het Zoniënwoud, waardoor het een bestemmingsplaats wordt, met

ontspannings- en rustruimten voor de omliggende wijken;

- het voorplein van de kantoor- en woonwijk, dat de relatie tussen de geplande gebouwen en de boulevard, die een bedieningsweg omvat, kwalitatief wil organiseren;
- de eigenlijke kantoor- en woonwijk, waarvan de inrichtingsprincipes een betere stedelijke integratie en de ontwikkeling van een gemengd programma beogen;
- het Watermaalviaduct, dat het oversteken van de infrastructuurbundel wil kwalificeren en de relaties tussen de wijken wil verbeteren.

2.3.a. Beaulieuplein



Doel:

Het Beaulieuplein ligt op de kruising de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de geplande Jules Cockxstraat-boulevard.

Het omvat de toegangen tot het metrostation Beaulieu en de bushaltes van structurerende lijnen.

Het Beaulieuplein wordt ingericht als een publieke ruimte die beantwoordt aan een dubbel doel: verbinding en intermodaliteit.

Het is een publieke ruimte die dienstdoet als scharnierpunt in de lineaire figuur van de stadstoegang en de verbindingen met de site Driehoek, de Charles Michielslaan en de Maurice Charlentstraat, maar ook een plaats van interfaces en verbindingen tussen de actieve mobiliteit en het openbaar vervoer en de omliggende wijken.

Het plein is hoog boven deze verschillende wegen gelegen en biedt bovendien mooie perspectieven en een leesbaarheid van de stedelijke structuur die zijn rol als verbindingspunt en ontmoetingsplaats materialiseert.

Het vormt ook een kruising tussen de grote landschappelijke continuïteiten in lengterichting waarin het ontwerp van RPA voorziet (van de site Driehoek tot het Zoniënwoud) en de meer

stedelijke structuur van de Jules Cockxstraat-boulevard.

De bijzondere topografie ten slotte, een overblijfsel van de ligging in het midden van de snelweg, maakt een zeer kwaliteitsvolle relatie mogelijk tussen het metrostation en het geplande park van de oude spoorlijn, dat toegang verleent tot de gelijkvloerse metroperrons.

Inrichtingsprincipe:

- Het plein wordt opgevat als een brede gemengde open ruimte dat mooie perspectieven op de omgeving biedt.
- De wegen liggen centraal in de ruimte.
- De netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen. De as voor actieve weggebruikers van het park van de oude spoorlijn loopt erdoor.
- De intermodale ruimte is hoofdzakelijk ondergebracht aan het metrostation aan de zuidzijde.
- Een landschappelijke publieke

ruimte met hoogteverschillen wordt gecreëerd in het noorden, in het verlengde van het park van de oude spoorlijn.

- Het Beaulieuplein herconfigureert de verbinding van de Beaulieulaan met de grootstedelijke infrastructuur Leonard-Delta en versterkt de structuur van de huizenblokken van de zuidelijke wijken. De publieke ruimte van het Beaulieuplein bevindt zich in het zuiden en sluit aan op deze wijken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Beaulieuplein is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten. De bestemming verandert voor het noordelijke deel van de site in parkgebied (zie 2.3.b) en er zijn aanvullende voorschriften gepland om het volgende te garanderen:

- de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

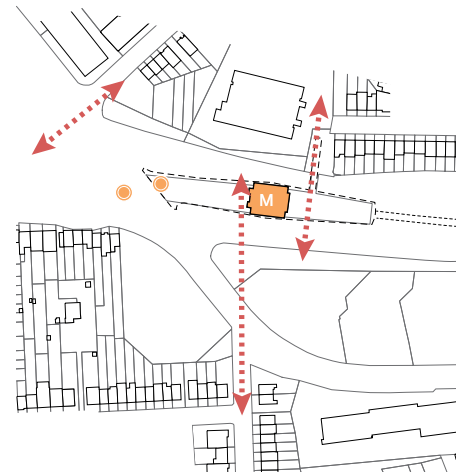
VERKEERSRUIMTE

Het plein centraliseert de wegruimten in de vorm van een kruispunt met twee opeenvolgende intersecties (1 -Beaulieu laan, 2- nieuwe toegangsweg tot de site Driehoek en Maurice Charlentstraat). Richting Delta wordt vóór het kruispunt een busstrook aangelegd zodat de bussen voorrang krijgen. Richting Leonard komen de bussen weer op de weg via verkeerslichtbeïnvloeding



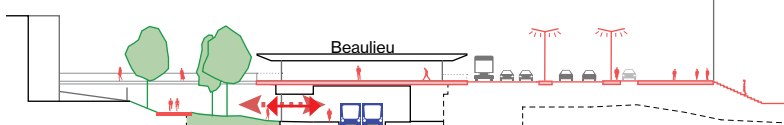
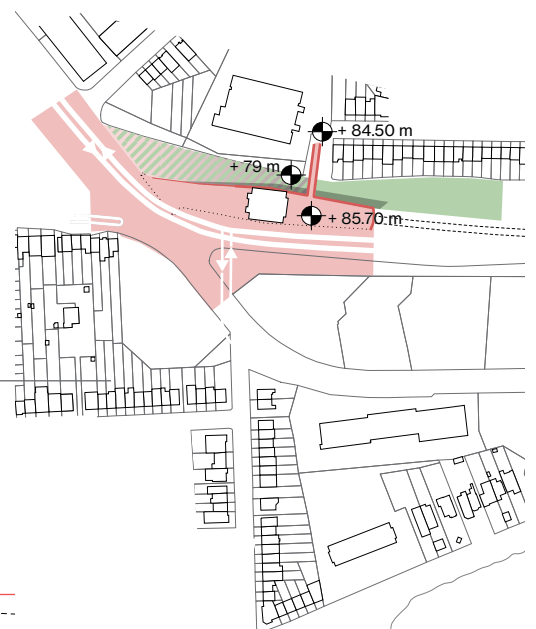
TOEGANG TOT HET METROSTATION, INTERMODALITEIT EN BEHEER VAN DE OVERSTEEKPLAATSEN

Het Beaulieuplein wordt opgevat als een publieke ruimte gecentreerd op het metrostation. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De oversteekplaatsen worden afgestemd op het kruispunt en de driekleurige verkeerslichten die de oversteekplaatsen beveiligen ter hoogte van de Beaulieu laan en de Maurice Charlentstraat. Vanaf de Mulderslaan is het Beaulieuplein bereikbaar via de reeds aanwezige voetgangersbrug. De bushaltes bevinden zich de Jules Cockxstraat-boulevard.

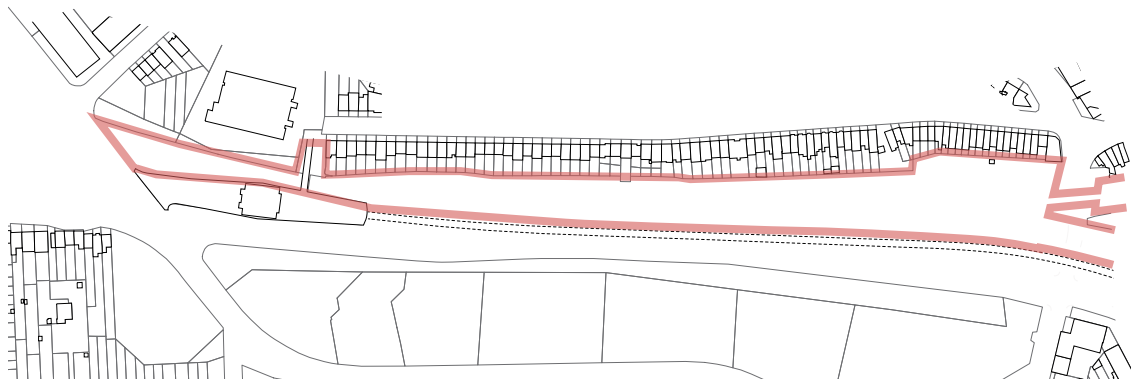


BEHEER VAN DE HOOGTEVERSCHILLEN

In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen het metrostation open te maken ter hoogte van de perrons, zodat het rechtstreeks toegankelijk is vanaf het park van de oude spoorlijn (2.3.b.).



2.3.b. Park van de oude spoorlijn



In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen om de wegbedding van de E411 ten noorden van de metro-infrastructuur om te vormen tot een groene ruimte die zich uitstrekt tussen het geplande voorplein Demey en het Beaulieuplein. Deze groene ruimte versterkt de aanwezige as voor actieve weggebruikers en zorgt ook voor een kwaliteitsvolle behandeling van de ruimte achter de bestaande tuinen en de aanwezigheid van de metro-infrastructuur.

Het park van de oude spoorlijn is ook ontworpen als een ontspannings- en ademruimte voor de wijk.

Doel:

Deze groene parkruimte heeft een dubbel doel:

- het gebruiksdoel van deze ruimte, die nu deels bestemd is voor actieve vervoersmodi, versterken en er ook een bestemmingsplaats voor de bestaande wijken van maken met ontspannings- en rustruimten (speelplein, sportterreinen, rustruimten, fit-ometer);

- het netwerk van groene ruimten en biologische verbindingen, spoorwegtaluds aanvullen tot aan het Zoniënwoud.

Inrichtingsprincipe:

- een groene ruimte met een as voor actieve weggebruikers en een landschappelijke inrichting met beplantingen, stadsmeubilair, verlichting enz.;
- activiteitenruimten die de rol van sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische ruimte voor de wijk versterken;
- een landschappelijke behandeling die afgestemd is op de tuinen van de woningen in de Mulderslaan door voldoende afstand te houden, een aangepaste topografie en/of dichte beplanting;
- Een landschappelijke behandeling die de infiltratie bevordert.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

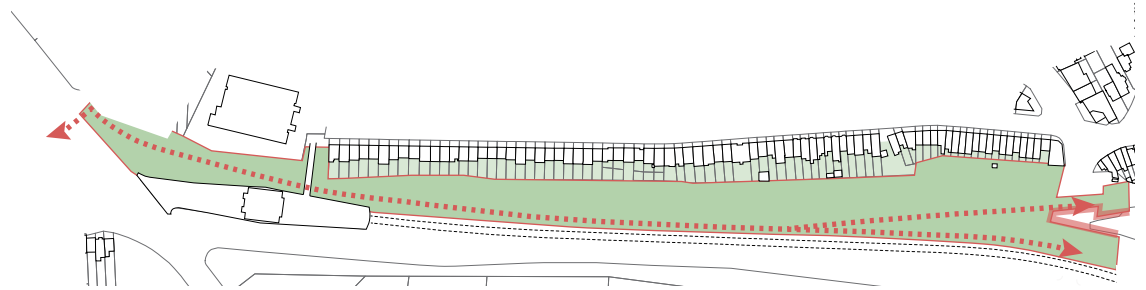
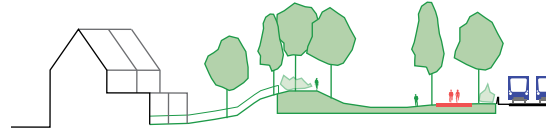
De bestemming van de site van het Park van de oude spoorlijn verandert van een structurerende ruimte in een parkgebied.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de mogelijkheid de wegen te creëren of te wijzigen die nodig zijn voor een goed beheer van het verkeer tijdens de periode voorafgaand aan de verwezenlijking van het plan, teneinde de mobiliteitsstrategie van het ontwerp van RPA in de praktijk te kunnen brengen;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van een porositeit voor fietsers en voetgangers.

POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

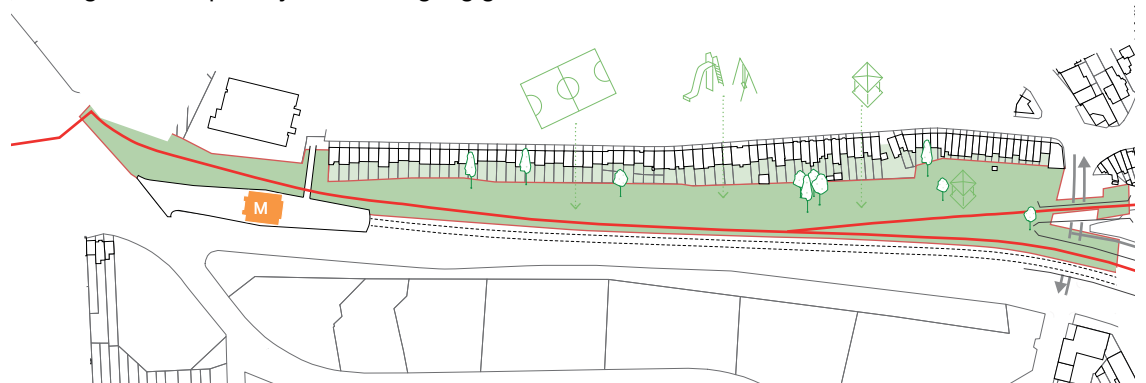
Het park omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers die de as voor actieve weggebruikers integreert en versterkt. De as verlengt de grootstedelijke as voor actieve weggebruikers die afkomstig is van Leonard, en de promenade van de oude spoorlijn naar Woluwe en verbindt deze met de assen voor actieve weggebruikers in de ruimte Michiels en in de Jules Cockxstraat-boulevard. De porositeit wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). Deze wordt opgenomen in de landschappelijke behandeling van het park.



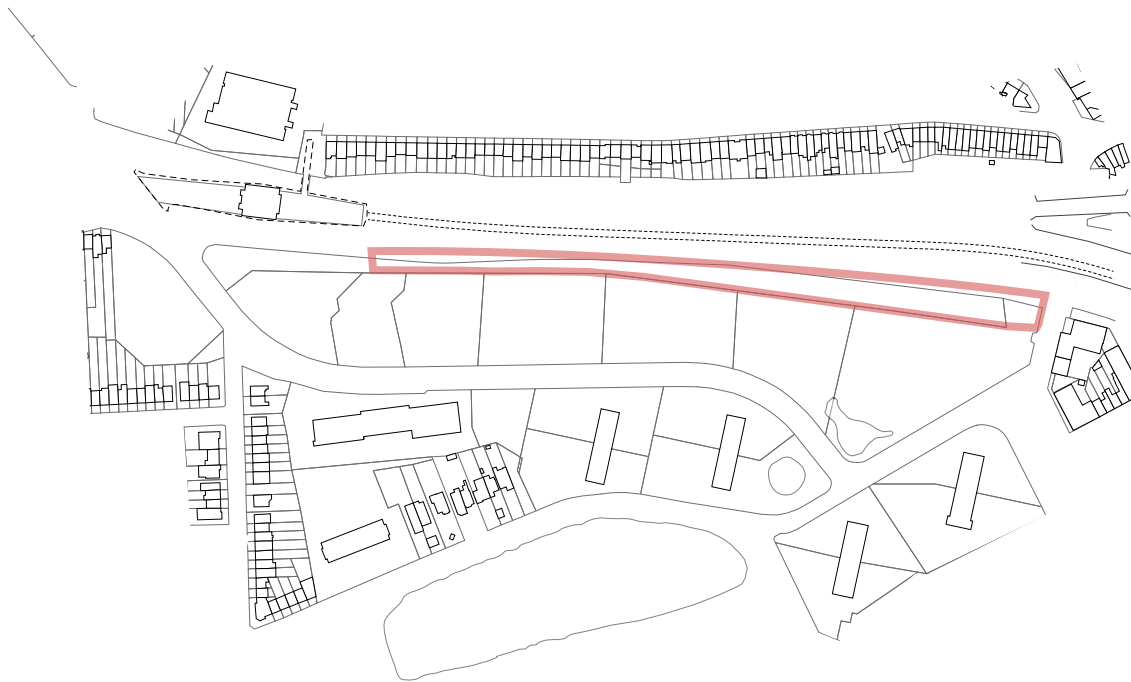
ACTIVITEITEN IN DE GROENE RUIMTE

De groene ruimte zal programma's en activiteiten aanbieden die zijn afgestemd op de context van de omliggende wijk. Het wordt een ruimte voor verblijf, ontspanning, ontmoetingen en vrije tijd. Speelplein, sportterreinen, kiosk enz. De groene ruimte wordt zodanig ingericht dat de tuinen van de woningen in de Mulderslaan nog

privacy genieten dankzij voldoende afstand tot de activiteiten en een dichtere beplanting. Eventueel en afhankelijk van de topografie kunnen sommige tuinen worden voorzien van een voetgangerstoegang tot het park. Die wordt dan zo ingericht dat de afstand voldoende groot is, met een landschappelijke behandeling die de privacy van de toegang garandeert.



2.3.c. Voorplein van de kantoor- en woonwijk



Doel:

Het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een publieke ruimte die de wijk structureert en de verhouding tussen de wijk en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta herdefinieert in een kwalitatieve inrichting met veel ruimte voor actieve weggebruikers.

De inrichting van dit voorplein materialiseert ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang tussen een zeer verstedelijkt deel, zijnde de geplande site Delta en Jules Cockxstraat-boulevard en het Beaulieuplein, en een meer landschappelijk verstedelijkt gebied, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg.

De brede verharde voetgangersruimten bakenen in het eerste deel een bouwfront af waarvan de gevels en gelijkvloerse verdiepingen worden geactiveerd en waar zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. In dit deel van het traject ligt ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

In het tweede deel, op het niveau van de Watermaalsesteenweg, versterkt de landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers worden hier ingericht in een beboomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds.

Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei.

Inrichtingsprincipe:

- voorplein dat de overgang materialiseert tussen een verharde stedelijke zone met een bedieningsweg en een landschappelijke zone die is ingericht als groene promenade.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein van de kantoor- en woonwijk is een structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

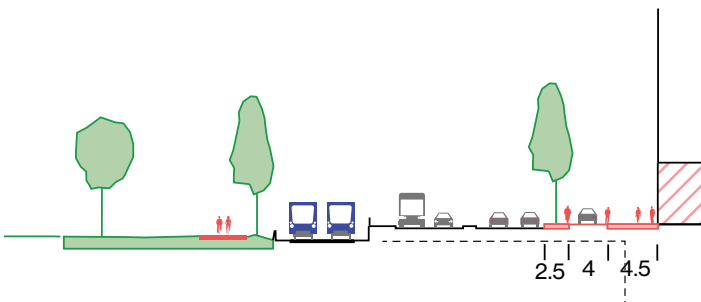
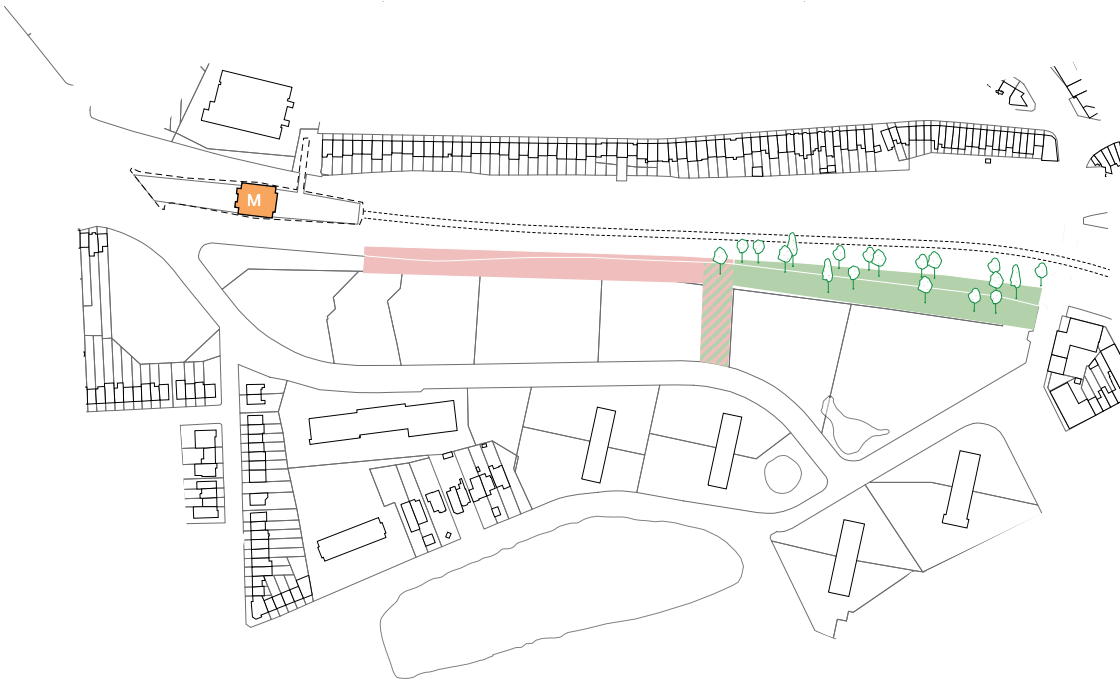
- de landschappelijke inrichting in het tweede deel en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

RUIMTE VAN HET VOORPLEIN

Het eerste deel van de site is ingericht als een verhard voorplein dat een bouwfront definieert met actieve gevels en gelijkvloerse verdiepingen, waarin zich de toegangen voor voetgangers tot de gebouwen bevinden. Het omvat ook een bedieningsweg voor de gebouwen die in de publieke ruimte is geïntegreerd als een gedeelde ruimte.

LANDSCAPPELIJKE RUIMTE

Het tweede deel van de site versterkt met zijn landschappelijke inrichting de figuur van de Watermaalbeekvallei. De doorgangen voor actieve weggebruikers zijn minstens 4 meter breed en worden hier ingericht in een beboomde promenade die de ecologische waarde ondersteunt van de bestaande taluds. Dit tweede deel van het voorplein genereert een kwalitatieve afstand voor de ontwikkeling van een open bebouwing binnen de territoriale continuïteit van de vallei. De gebouwen versterken de porositeiten en de openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei in het verlengde van het Reigersbospark.

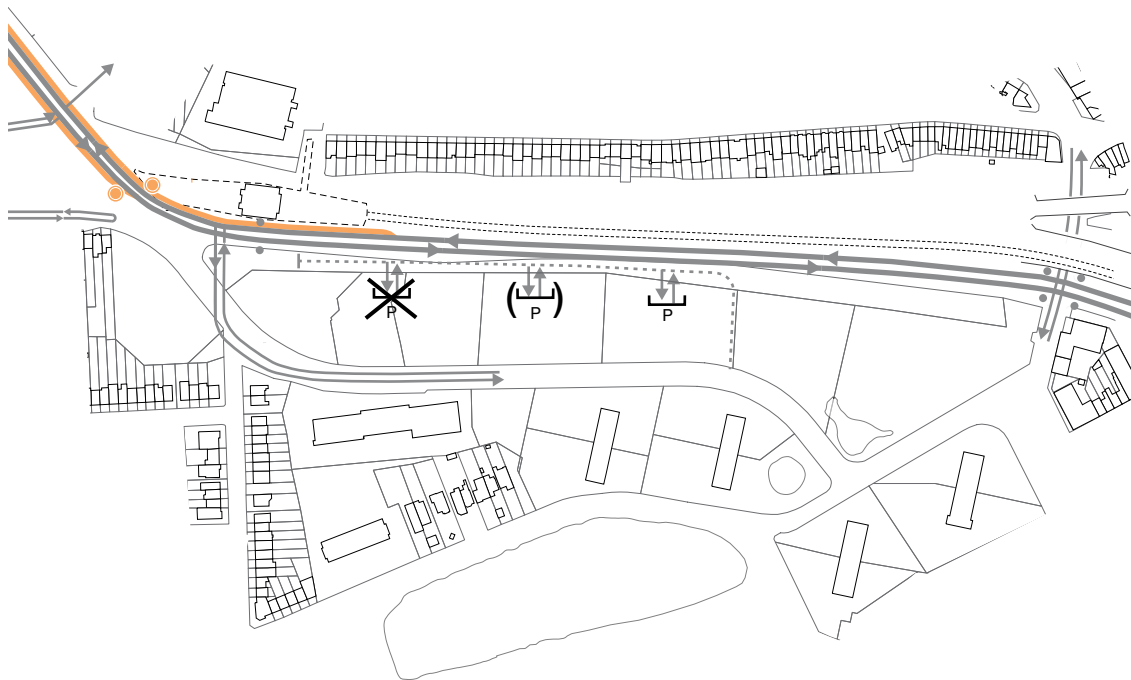


Typeprofiel «ruimte van het voorplein»

VERKEERSRUIMTEN EN TOEGANGEN

Het voorplein van de kantoor- en woonwijk omvat een toegangs- en bedieningsweg voor de parkeerplaatsen van alle gebouwen langs de boulevard. Deze weg wordt aangelegd als een gedeelde ruimte op basis van een promenade voor actieve weggebruikers en is minstens 4 meter breed. De promenade is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH.

Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de gelijkvloerse verdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven (zie punt 2.3.d). De plaats van de toegangen beperkt de lengte van de toegang tot de gedeelde ruimte vanaf de Beaulieuilaan.



2.3.d. Kantoor- en woonwijk



De ontwikkeling van de site Beaulieu beantwoordt aan de doelstellingen van het ontwerp van RPA betreffende de stedelijke ontwikkelingen:

- de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand, bestaande uit autonome monofunctionele en suburbane gebouwen, beantwoordt niet aan deze doelstellingen.

Doel:

De site Beaulieu omvat de ontwikkeling van een bebouwd geheel dat ter hoogte van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta de overgang materialiseert tussen een zeer verstedelijkt deel, gecentreerd rond het Beaulieuplein, en een zone met een meer landschappelijke verstedelijking, gecentreerd in de Watermaalbeekvallei, naar de Watermaalsesteenweg. Daardoor past de site in het collectieve landschap

en wordt de stedelijke en territoriale structuur leesbaar.

De site verbetert de doorgangen voor actieve weggebruikers door verplaatsingen tussen het voorplein en het Beaulieuplein en de Visserijwijk te vergemakkelijken doordat hij publieke porositeiten creëert voor actieve weggebruikers.

Dit bebouwd geheel integreert de morfologie in de aanwezige context met enerzijds een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. Anderzijds een bebouwd geheel dat zich integreert in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.

Inrichtingsprincipe:

- de site wordt ingericht om de rol en het belang van de intermodale publieke ruimte van het Beaulieuplein te versterken en integreert porositeiten voor voetgangers die de doorgangen naar het plein verbeteren;
- de gebouwen beantwoorden aan de morfologische en landschappelijke context: aan de zijde van het Beaulieuplein zeer stedelijk met bouwfronten op de rooilijn en aan de zijde van de Watermaalsesteenweg meer landschappelijk en in

open bebouwing. Ook voor de programma's gelden voorkeurslocaties: woningen in de Beaulieulaan en kantoorruimten aan de zijde van de stadsboulevard;

- de aanbevolen bouwhoogtes worden geïntegreerd in de aanwezige context, met een onderscheid tussen de bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur, waar zich een grote open ruimte bevindt, en de bouwhoogtes aan de zijde van de Beaulieulaan, die beter verenigbaar zijn met de woonwijken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van de kantoor- en woonwijk heeft de bestemming administratiegebied. Het deel ten westen van de Beaulieulaan wordt een gemengd gebied, met het oog op een betere integratie met het aangrenzende typisch woongebied. Het zuidoostelijke deel van de site wordt parkgebied, om de aanwezige vijver een blijvend karakter te geven en op te waarderen.

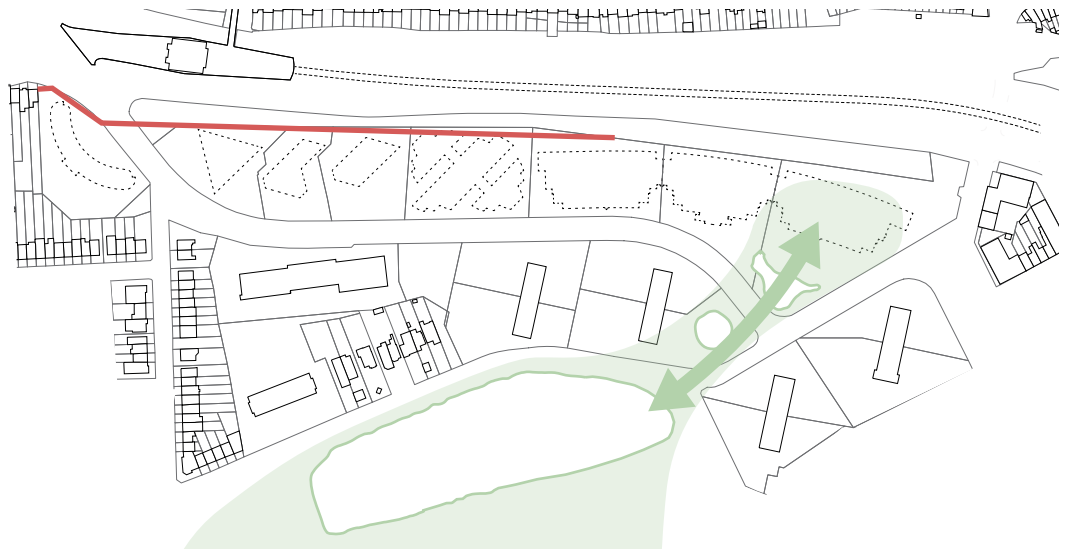
- Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:
- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers.

DE MORFOLOGIE INTEGREREN IN DE AANWEZIGE CONTEXT

In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen om het bouwblok dat wordt afgebakend door de E411, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg zo te ontwikkelen dat het wordt afgestemd op de morfologische en landschappelijke context.

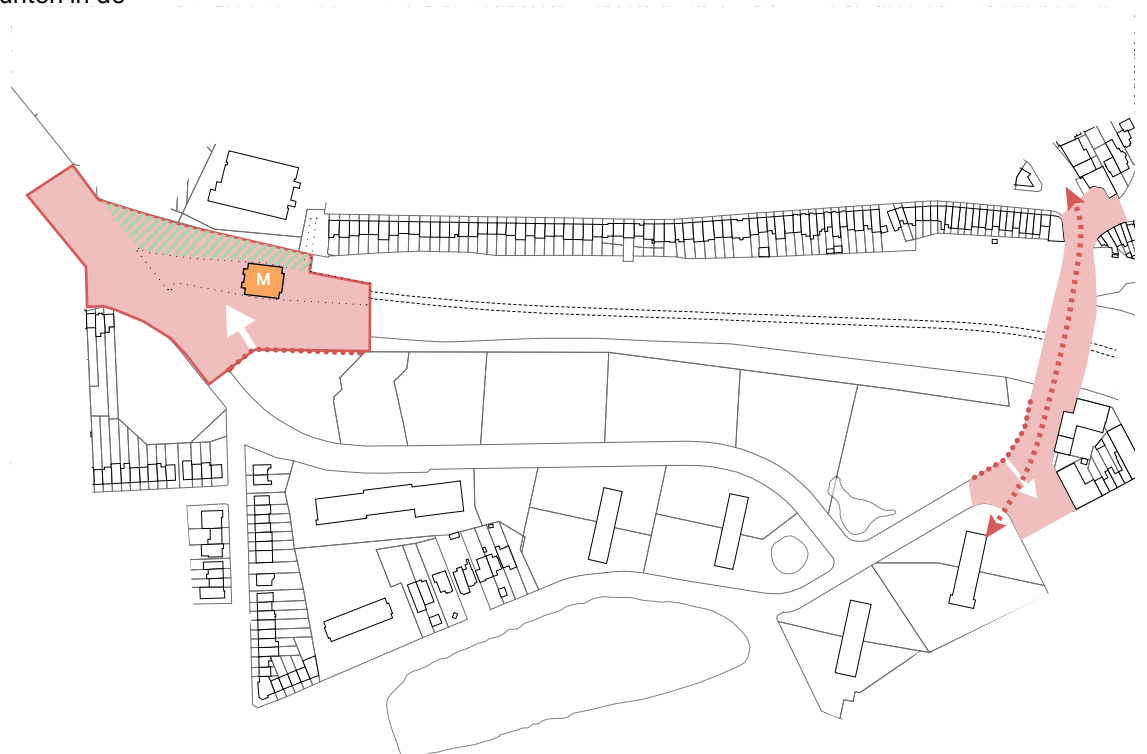
- enerzijds een bebouwd geheel dat een bouwfront vormt rond de stedelijke verbinding die wordt gevormd door het Beaulieuplein en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;

- anderzijds een bebouwd geheel dat zich integreert in de aanwezige morfologische structuur rond de vijvers van de Visserij, namelijk een open bebouwing binnen het landschappelijke geheel dat wordt gevormd door de Watermaalbeekvallei en haar vijvers.



BOUWFRONTEN OM DE VERBINDINGEN TE STRUCTUREREN

Het ontwerp van RPA wil de structurerende rol van de twee verbindingen, de Beaulieulaan en de Watermaalsesteenweg, versterken met bouwfronten die dienstdoen als stedelijke herkenningspunten in de doorgangen.

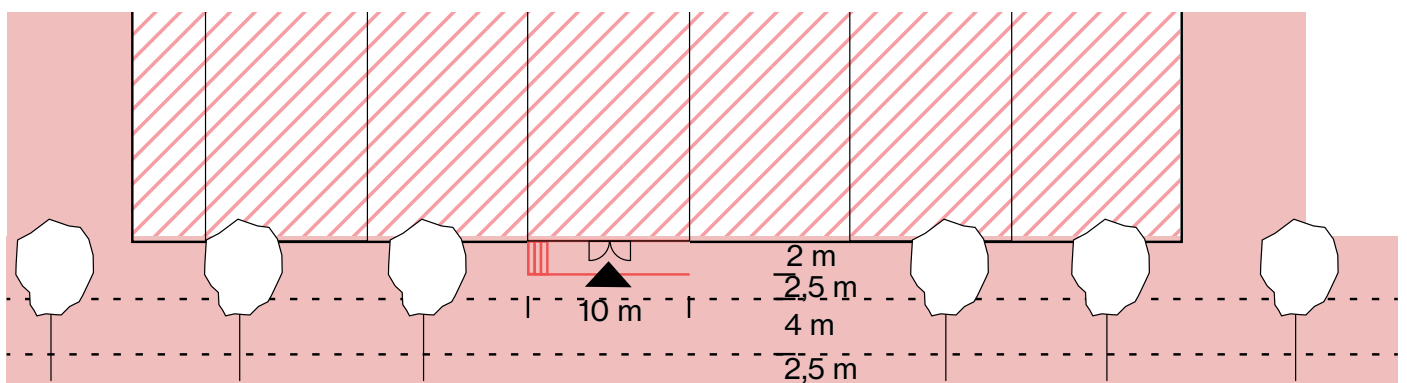
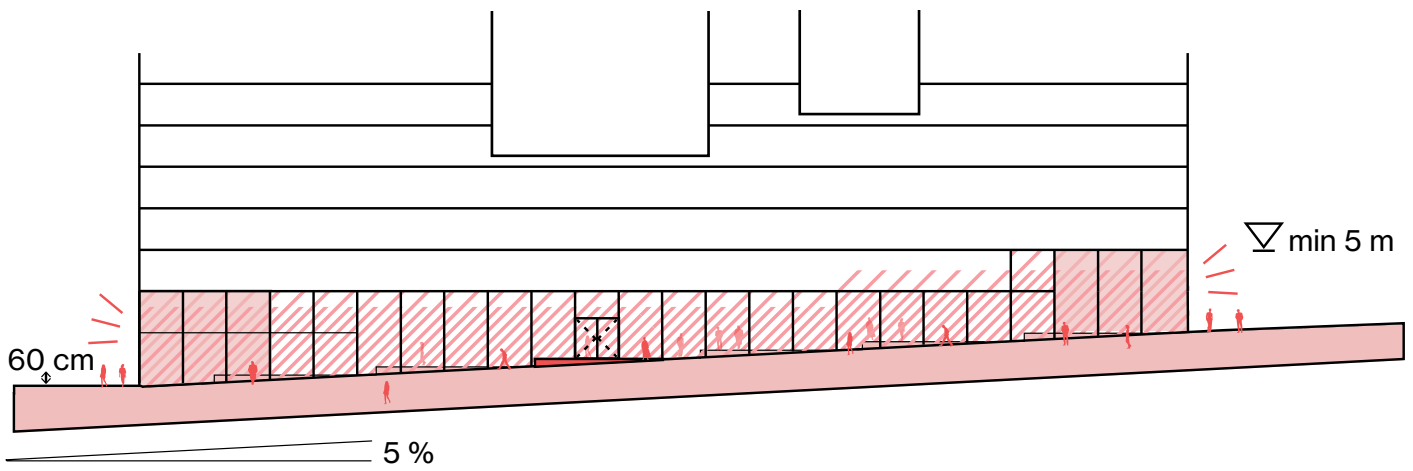


BEHANDELINGSPRINCIPE VAN DE GELIJKVLOERSE VERDIEPINGEN OP EEN HELLING

De aanwezigheid van een voorplein en van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vraagt om een bijzondere behandeling van de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen door de inrichting van een lint van actieve gevels die worden afgestemd op het park zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels omvatten de toegangen tot de activiteiten op de gelijkvloerse verdiepingen en de verdiepingen. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.

Vanwege de bijzondere topografie van de site, die een vrij steile helling vertoont en vanaf het Beaulieuplein afdaalt naar de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg, wordt het gelijkvloers zo ingericht dat het de helling van de publieke ruimte volgt, om een zichtbaarheid en activering van de publieke ruimte voor de voorbijgangers te garanderen. Het hoogteverschil tussen het grondniveau van de hellende publieke ruimte en het horizontale niveau van het gelijkvloers bedraagt maximaal 60 cm.

Ter hoogte van de ingangen aan het voorplein worden punctuele plateaus ingericht om de hoogteverschillen gemakkelijker te beheersen. Ze worden gerealiseerd zoals is aangegeven op het schema hiernaast.



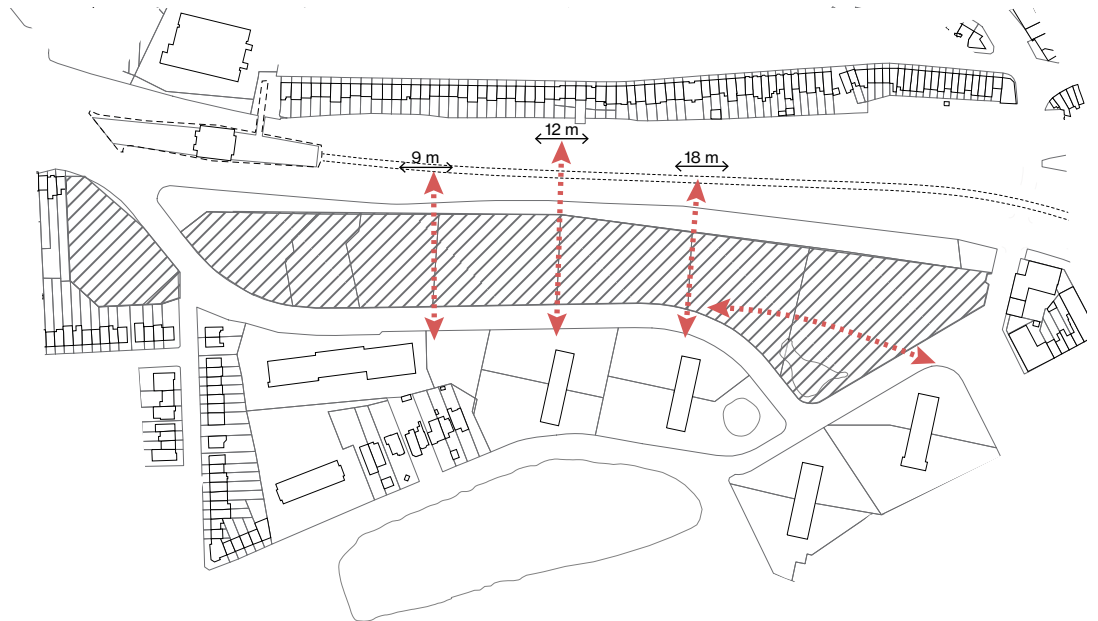
POROSITEITEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

De kantoor- en woonwijk Beaulieu verbetert de trajecten en doorgangen van de actieve weggebruikers in het gebied. Ze omvat porositeiten voor fietsers en voetgangers die de bouwstroken onderbreken. Drie porositeiten maken een verbinding mogelijk tussen de Beaulieulaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur

Leonard-Delta en het voorplein. De minimumbreedtes nemen toe vanaf het Beaulieuplein: 9 meter, 12 meter en 18 meter.

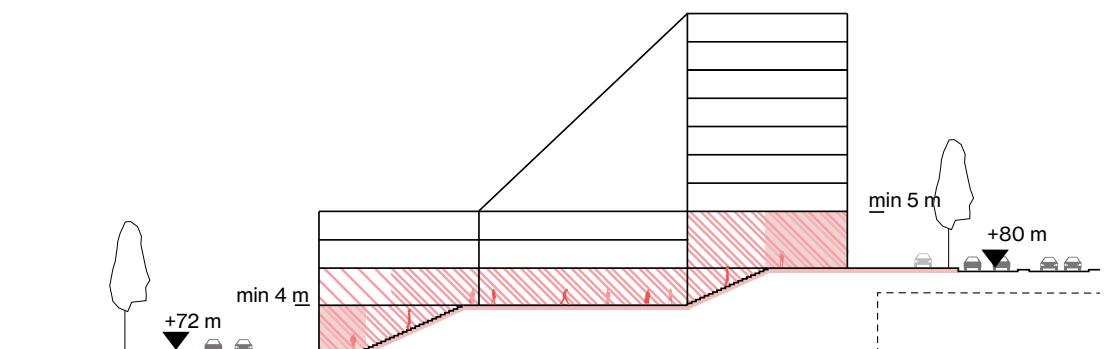
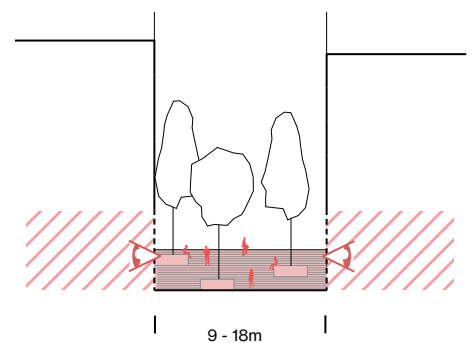
Een transversale porositeit met een breedte van minstens 12 meter loopt rond de vijver op de hoek van de Beaulieulaan en de Visserijstraat. Ze wordt ingericht binnen het parkgebied.

Deze porositeiten worden ingericht om actieve weggebruikers en zo nodig onderhoudsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH een doorgang te bieden. Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek



Het hoogteverschil wordt overbrugd met hellingen en trappen geschikt voor actieve weggebruikers. Net als aan de zijde van het voorplein vormen de eerste bouwlagen van de bebouwde gehelen langs de porositeiten voor actieve weggebruikers een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op het park zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels maken de activiteiten op de begane grond en de verdiepingen zichtbaar.

Gezien het hoogteverschil tussen de Beaulieulaan en het voorplein aan de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta volgt dit lint van actieve gevels de inrichting die er is toegepast (trappen of hellingen).



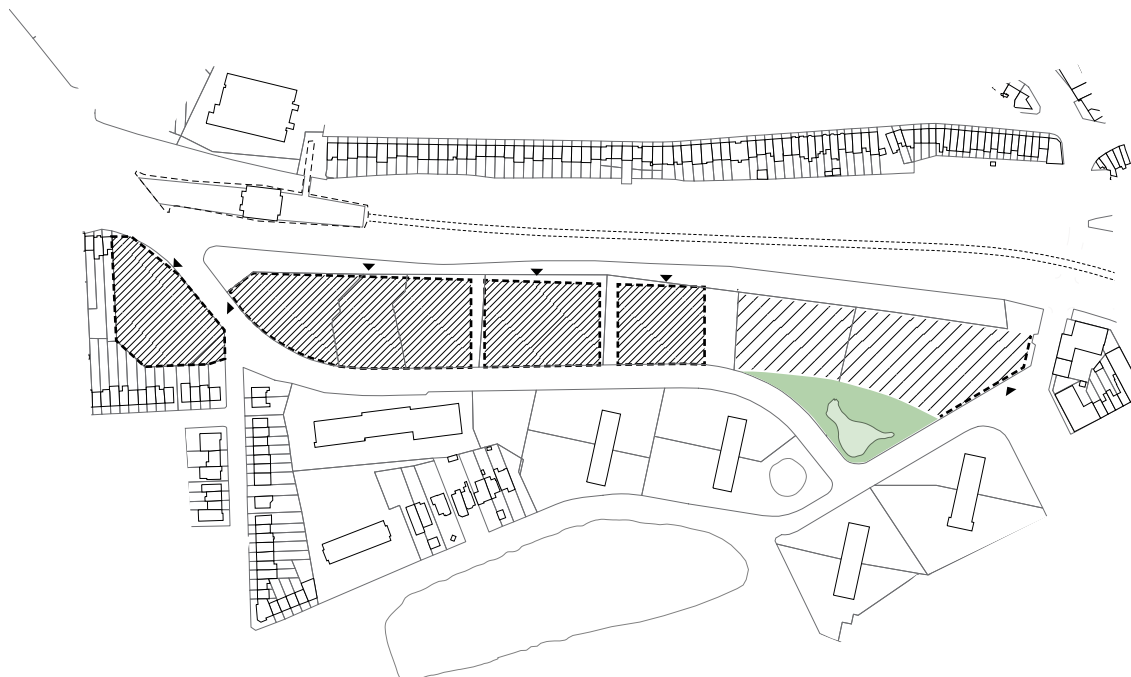
BOUWSTROOK EN BOUWFRONT

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De porositeiten voor actieve weggebruikers onderbreken deze grenzen als non-aedificandizone. Dat wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er worden dus vijf bouwstroken afgebakend in het huizenblok tussen de E411, de Beaulieu laan en de Watermaalsesteenweg.

In de eerste drie bouwstroken aan de zijde van de boulevard en het voorplein van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta moeten de gebouwen verplicht op de rooilijn / het bouwfront worden geplaatst.

Ook aan de zijde van de Watermaalsesteenweg geldt deze verplichting.



BOUWHOOGTES

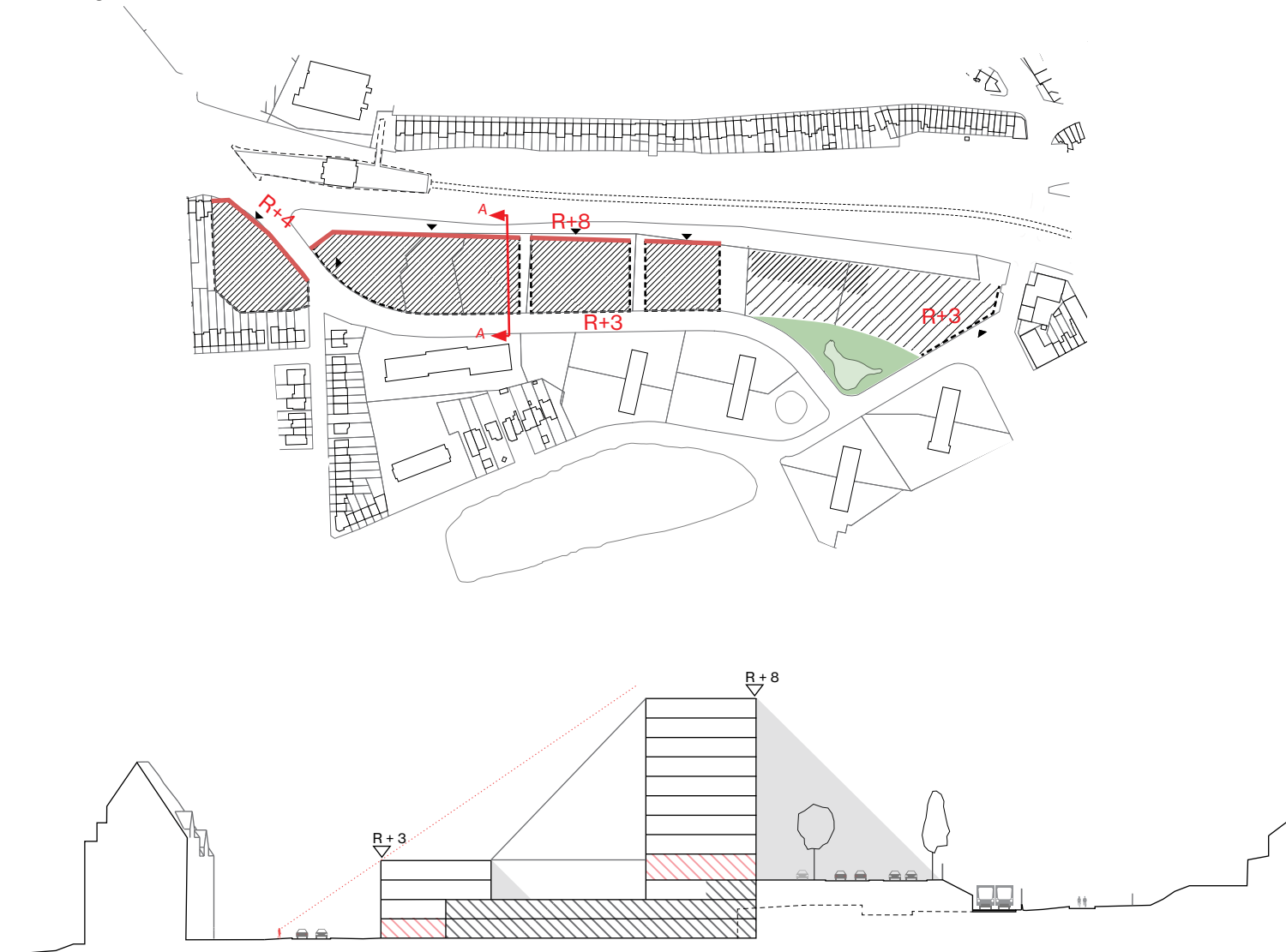
De aanbevolen bouwhoogtes hebben een gemiddelde hoogte van 34m per vergunning en zijn minimum 16m en maximaal 40m gemeten vanaf het gemiddelde niveau van de stoep op de Beaulieuilaan naar het dichtstbijzijnde gebouw. Dat komt overeen met 9 bouwlagen per vergunning en een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 11 bouwlagen aan de zijde van boulevard van de grootstedelijke weg Leonard-Delta, rekening houden met de afmetingen van de open ruimtes.

Een gemiddelde hoogte per vergunning van 4 bouwlagen met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 5 bouwlagen wordt aanbevolen aan de zijde van de Beaulieuilaan. Met deze bouwhoogtes kan de zichtbaarheid

van de aanbevolen bouwhoogtes aan de zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta vanaf de Beaulieuilaan worden verminderd.

Aan de zijde van de Watermaalsesteenweg worden bouwhoogtes aanbevolen van 4 bouwlagen (+ of - 1).

Aan de zijde van de Charles Michielslaan worden bouwhoogtes aanbevolen van gemiddeld 5 bouwlagen per vergunning met een minimum van 3 bouwlagen en een maximum van 7 bouwlagen. Er wordt een aansluiting gemaakt tussen de bestaande gebouwen van verschillende hoogte, met inbegrip van gebouwen die zich buiten de site bevinden.



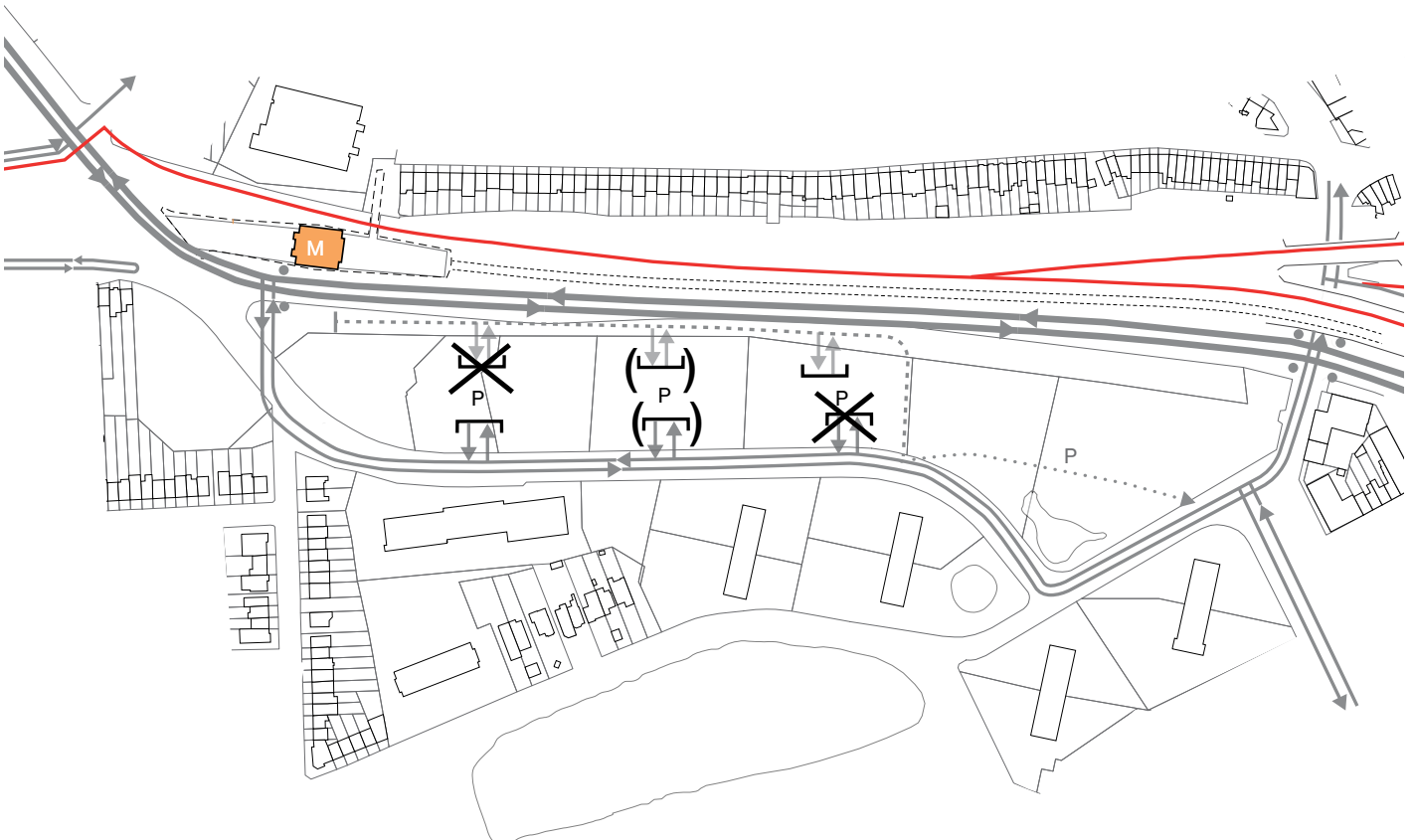
VERKEERSRUIMTEN EN TOEGANGEN

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is toegankelijk vanaf de Beaulieuulaan en het voorplein. De toegangen naar de parkeerplaatsen worden zo aangelegd dat de geparkeerde voertuigen de ruimte niet inpalmen en de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds ten opzichte van het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De gevels van de gelijkvloerse verdiepingen worden zowel aan de zijde van het voorplein als aan de zijde van de Beaulieuulaan zoveel mogelijk vrijgehouden. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het

stedelijke kader. De gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.

De toegangen tot de parkeerplaatsen onder het voorplein aan de zijde van de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta worden zo aangelegd dat het doorgaand verkeer en de drukte op de Beaulieuulaan en het voorplein worden beperkt. De afstand tussen de ingang van de parkings en de toegangen via de hoofdwegen wordt daarom zo klein mogelijk gehouden. De ingangen van deze parkings bevinden zich dus bij voorkeur:

- voor de Beaulieuulaan aan de zijde van het Beaulieuplein;
- voor het voorplein aan de zijde van de Watermaalsesteenweg.



WATERMAAL VIADUCT



Doel:

Het Watermaalviaduct is een publieke ruimte die de relaties tussen de wijken structureert en een mogelijkheid biedt om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

De inrichting vermindert de ruimte die is voorbehouden voor auto's en laat toe om de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta veilig en gemakkelijk over te steken ter hoogte van het kruispunt met de Invalidenlaan en de Watermaalsesteenweg. De heroverde publieke ruimte maakt een landschappelijke en stedelijke inrichting mogelijk van de ruimte onder het viaduct. Op die plaats worden openbare activiteiten voorzien die hun voordeel doen met de overkapping, wat de structurerende rol van deze ruimte voor de omliggende wijken versterkt en de ruimte activeert.

De plaats verbindt de oost-westelijke assen voor actieve weggebruikers, die het gebied van het ontwerp van RPA doorkruisen, met een noord-zuidas die de Visserijwijk verbindt met het Deltastation.

Van het viaduct zelf wordt de zuidelijke vleugel afgebroken zodat de wegen en het kruispunt op grondniveau kunnen worden ingericht. Het noordelijke deel wordt behandeld als een kwaliteitsvolle as voor actieve weggebruikers en krijgt een landschappelijke inrichting.

Inrichtingsprincipe:

- De inrichting garandeert brede publieke ruimten aan de rand van de wegen die worden begrensd.
- Onder het viaduct wordt een overdekte ruimte ingericht voor stedelijke activiteiten.
- De assen voor actieve weggebruikers worden versterkt en hun verbindingen worden verbeterd.
- De oversteekplaatsen worden beveiligd, vergemakkelijkt en georganiseerd rond het gelijkvloerse kruispunt.

- Het viaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het viaduct van Watermaal is een structurerende ruimte. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

VERKEERSRUIMTE

Het kruispunt dat de verbinding garandeert tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en de Invalidenlaan - Watermaalsesteenweg wordt ingericht aan de zuidzijde van het viaduct, op grondniveau.

Het kruispunt omvat beveiligde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers.

De wegen van de Invalidenlaan worden ingericht aan de westzijde (zijde van Beaulieu) om een brede, overdekte publieke ruimte te genereren aan de oostzijde (Demey).



ASSEN VOOR ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

De site van het Watermaalviaduct omvat de verbinding en kruising tussen de oost-westelijke grootstedelijke as voor actieve weggebruikers Leonard-Delta, de bestaande as voor actieve weggebruikers van de oude spoorweg en een as voor actieve weggebruikers die de Visserwijk verbindt met het Deltastation via de Invalidenlaan.



ACTIVITEITEN IN DE PUBLIEKE RUIMTE.

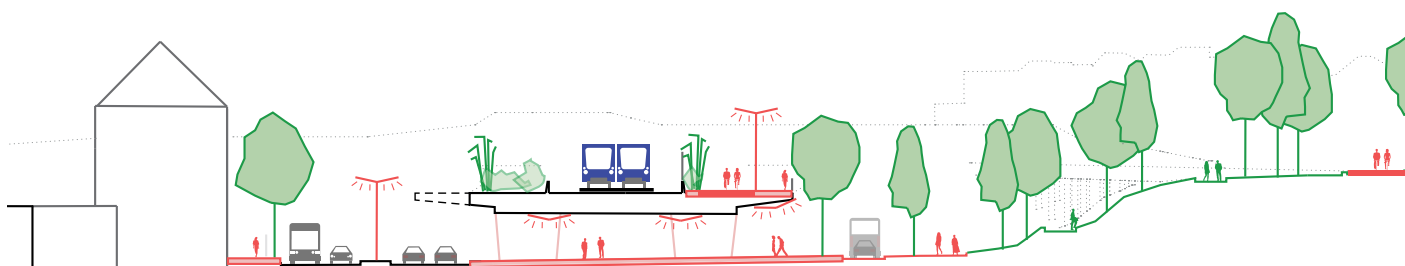
De publieke ruimte van het Watermaalviaduct wordt landschappelijk ingericht, afgestemd op het Park van de oude spoorlijn, en ook stedelijk, als ontspannings- en verblijfsplaats.

De ruimte onder het viaduct wordt ingericht voor stedelijke activiteiten als een skatepark of een andere ludieke activiteit die is aangepast aan de wijk. De ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).



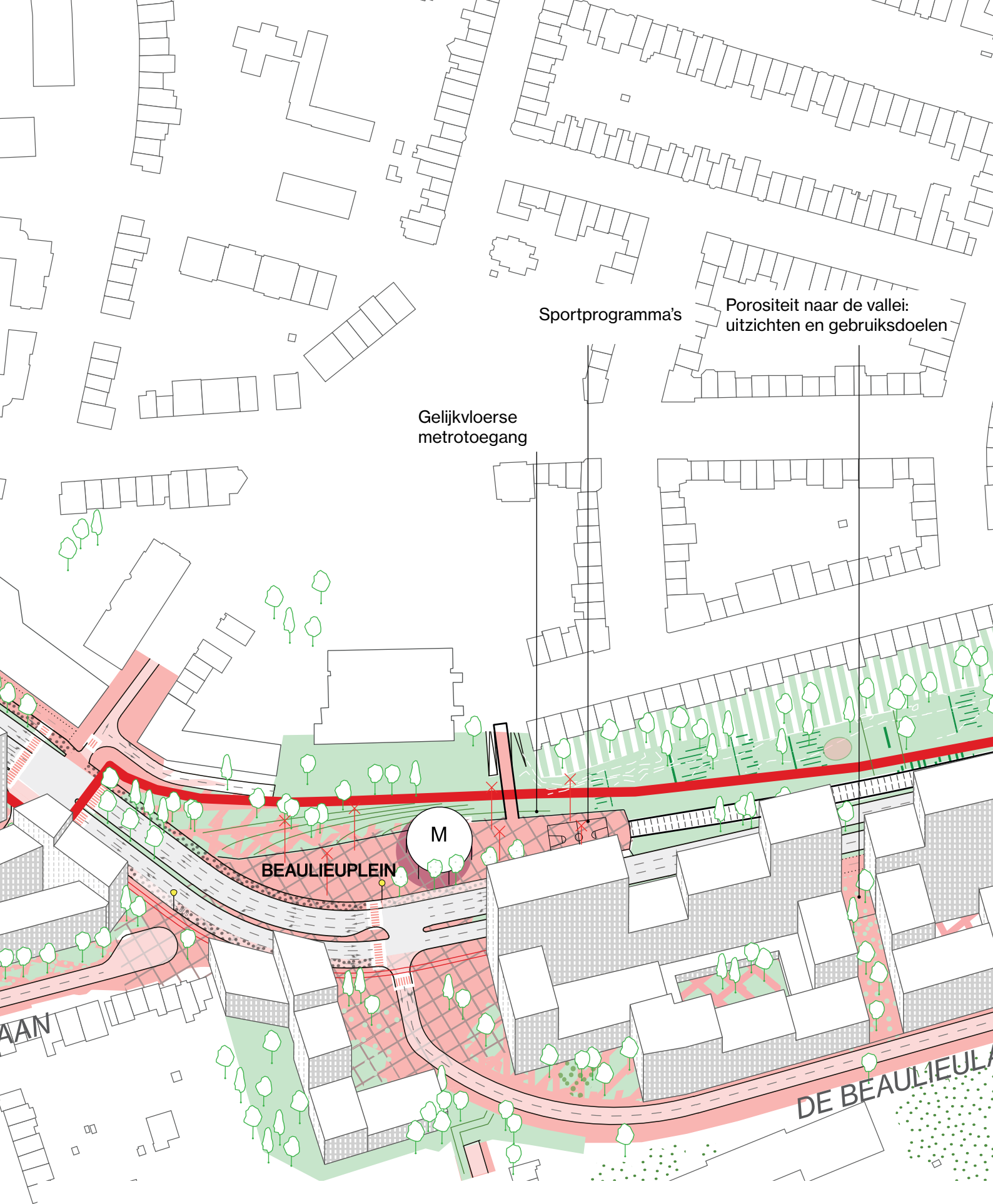
AANPASSING EN GEBRUIK VAN HET VIADUCT

Het Watermaalviaduct wordt aangepast om zijn doel te verwezenlijken, namelijk ondersteuning van de actieve mobiliteit en van het openbaar vervoer. De vleugel aan de zuidzijde wordt afgebroken om het uitzicht vrij te maken en de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta in te richten, terwijl aan het noordelijke deel een as voor actieve weggebruikers gecreëerd wordt. Het centrale deel wordt gebruikt om de metro-infrastructuur te versterken. Het viaduct krijgt een landschappelijke inrichting die het park van de oude spoorweg verbindt met het stadspark Demey.





illustratie van de site Beaulieu site vanaf het Beaulieuplein



Sportprogramma's

Porositeit naar de vallei:
uitzichten en gebruiksdoelen

Gelijkvloerse
metrotoegang

M

BEAULIEUPLEIN

AAN

DE BEAULIEU...

UITDAGINGEN:

- > De porositeiten en openingen op het landschap van de Watermaalbeekvallei versterken
- > De morfologie van de bebouwing integreren in de continuïteit van de Jules Cockxstraat en het Tercoignepark

INVALIDENLAAN

Open bebouwing in het verlengde van
het Tercoignepark

VERBINDEND PARK

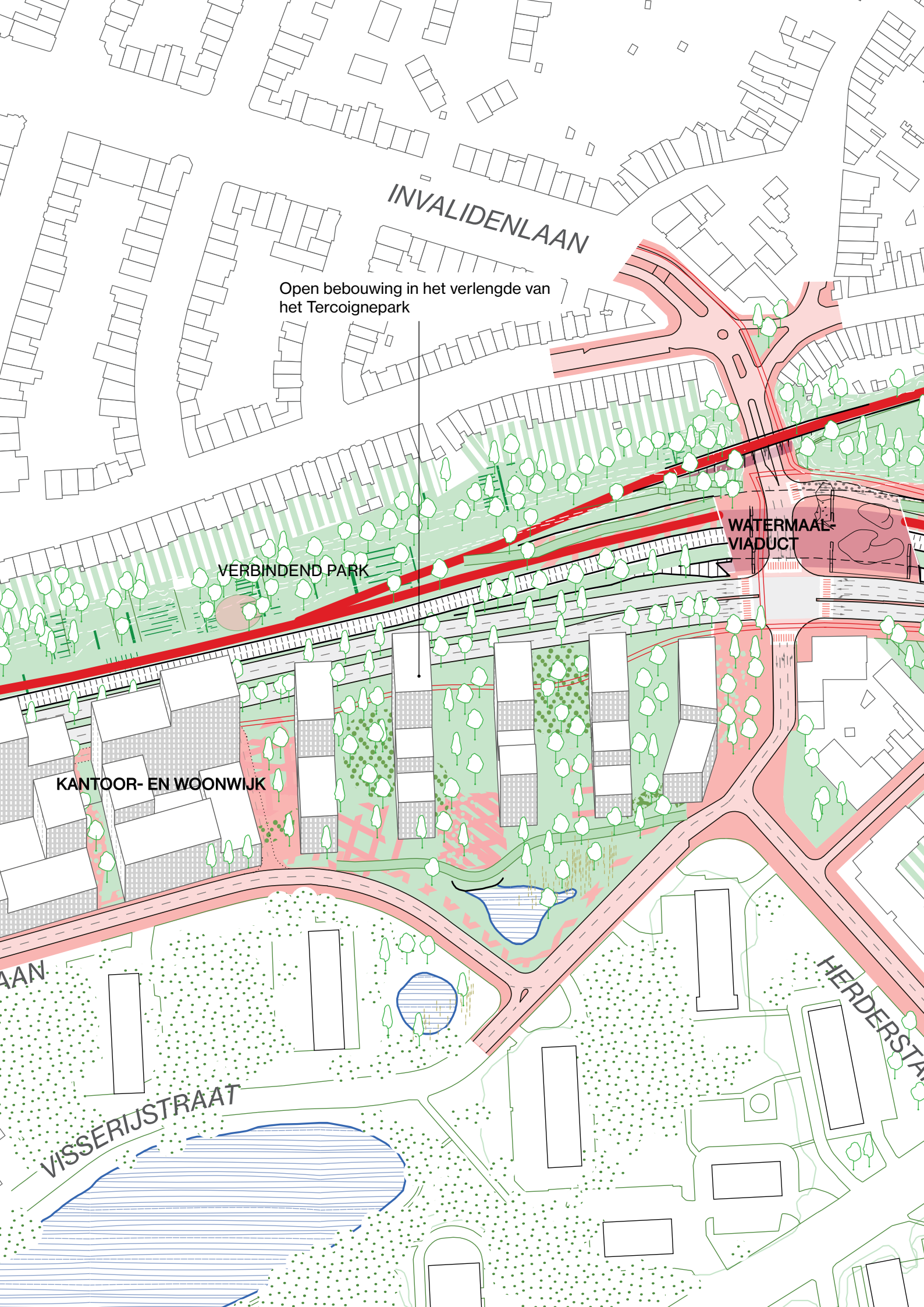
WATERMAAL-
VIADUCT

KANTOOR- EN WOONWIJK

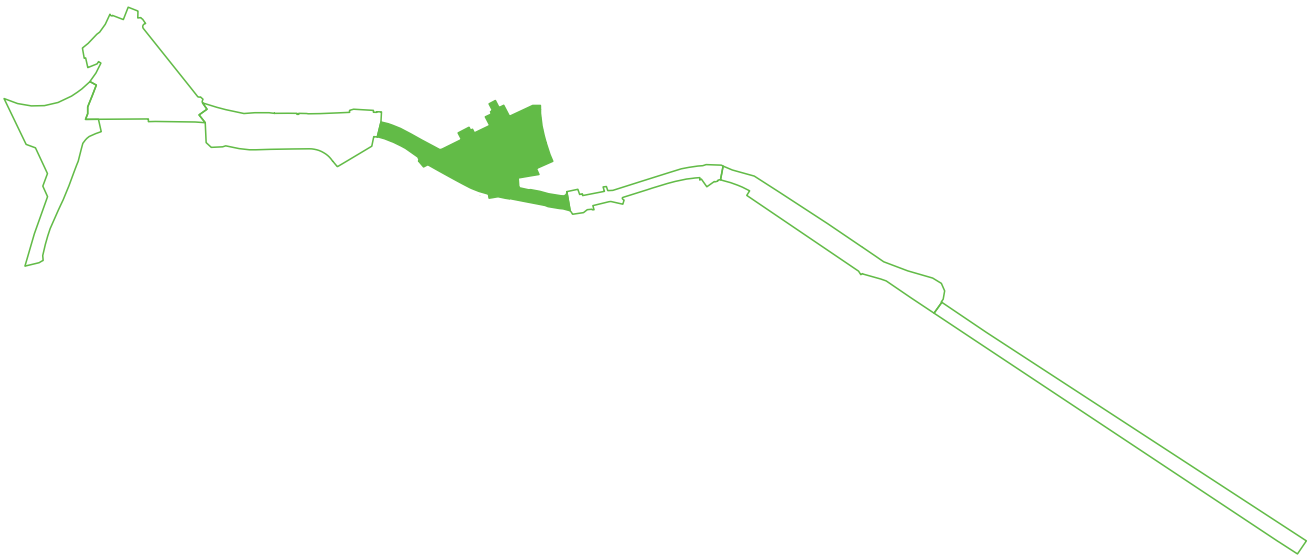
AAN

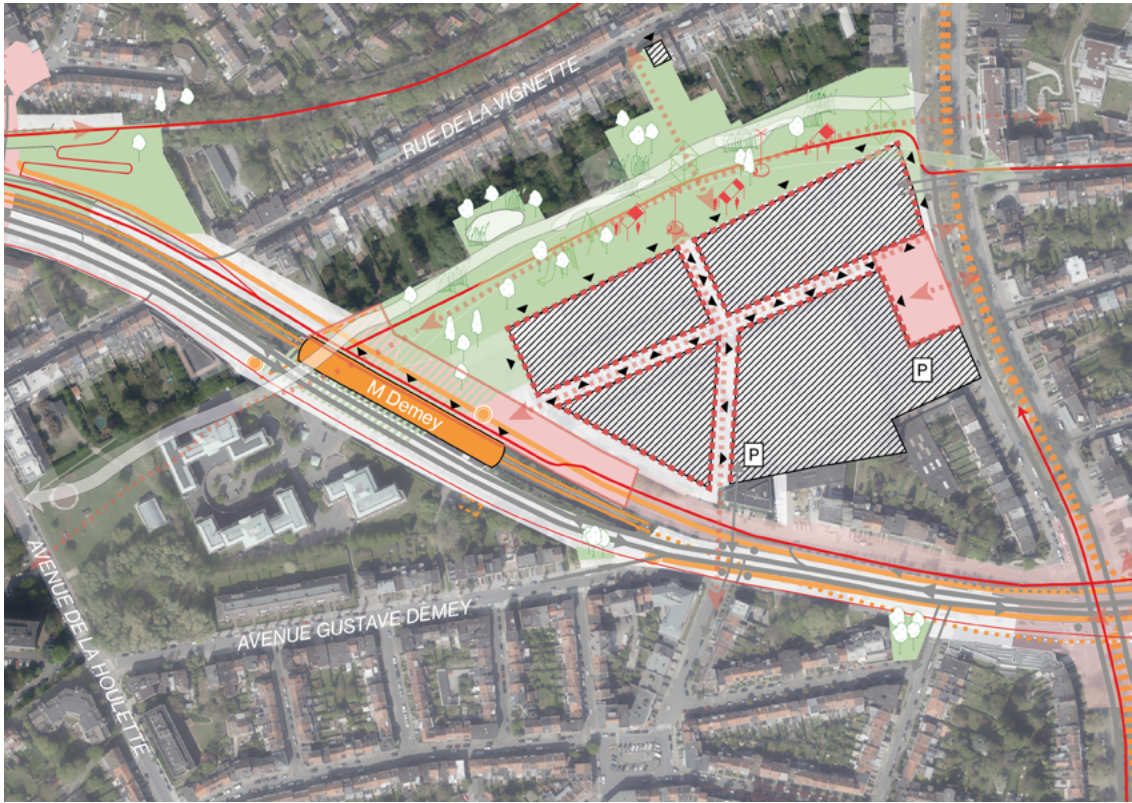
VISSERIJSTRAAT

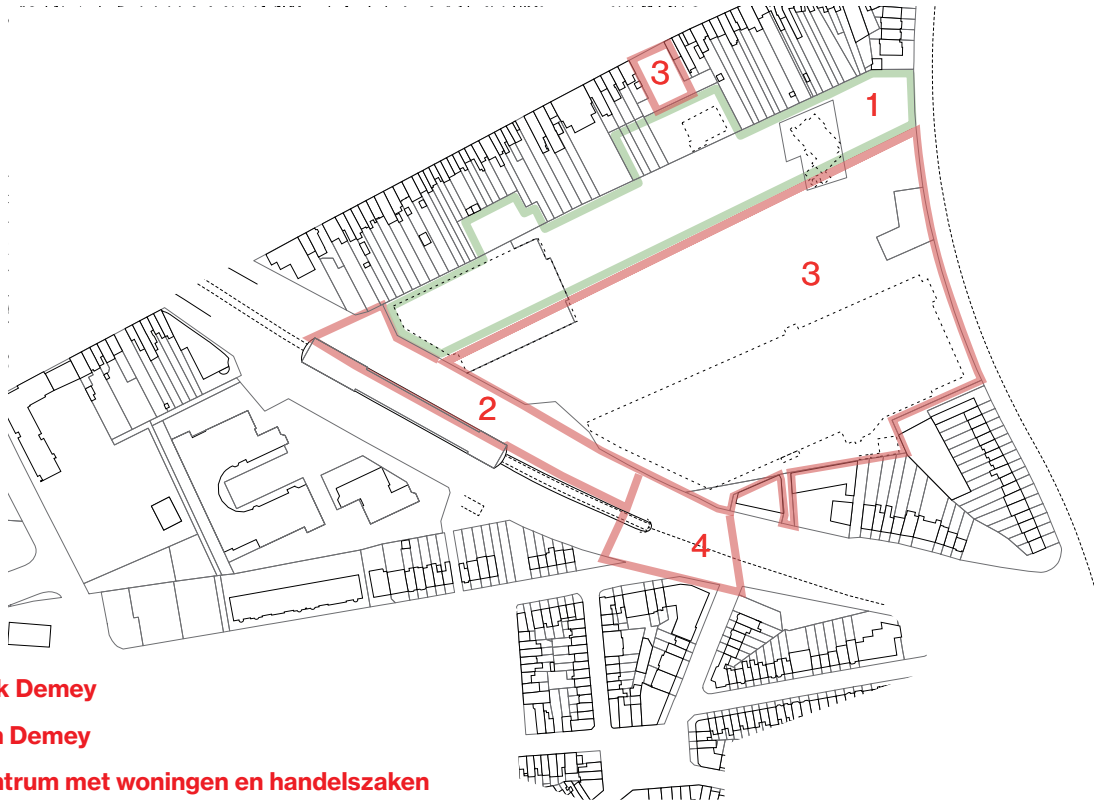
HERDERSTRAAT



2.4. SITE 4: DEMEY







1. Stadspark Demey

2. Voorplein Demey

3. Stadscentrum met woningen en handelszaken

4. Oversteekplaats Pinoyplein

De site Demey ligt tussen de Vorstlaan en de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en wordt nu gekenmerkt door de aanwezigheid van een suburbane en monofunctionele detailhandelszone gecentreerd op een breed geasfalteerd buitenparkeerterrein. De site is gelegen in een huizenblok waarvan de tuinen abrupt eindigen op een klein groengebied dat het voormalige tracé van de Watermaalbeek volgt en dienstdoet als zeer kleine bufferzone ten opzichte van de handelszone en haar parking. Het ontwerp van RPA wil deze site, die bijdraagt tot de auto-gerichtheid van het gebied, radicaal veranderen op een manier die strookt met de stedelijke ambities van het Gewest en de doelstellingen van het ontwerp van RPA, namelijk:

- de ontwikkeling van een gemengd programma dat een actief stadsleven bevordert;
- activering van de gevels en bouwfronten rond de structurerende publieke en landschappelijke ruimten;
- inplanting van programma's die een hoge aantrekkingskracht genereren in de zones die goed bereikbaar zijn voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer;
- duidelijke stedelijke identiteiten creëren die bijdragen tot het begrip van enerzijds de structuren en de schaal van het gebied en

anderzijds de punten van stedelijke intensiteit, door specifieke bouwhoogten die dienstdoen als landmerk, herkenningspunt aan de toegang tot de stad.

De huidige toestand strookt niet met deze doelstellingen.

Doel:

De herontwikkeling van de site Demey heeft een dubbel doel:

- enerzijds "de stad aanvullen" door de ontwikkeling van een nieuwe gemengde wijk (woningen/activiteiten/voorzieningen), gericht op een bereikbaarheid via het metrostation Demey, op een plaats waar vandaag een op auto's gerichte handelszone ligt die niet thuishoort in de stad;
- anderzijds "een aanzet geven tot de stad" door de site anders in te passen in haar context. Dit doel vertaalt zich enerzijds in het creëren van een publieke groene ruimte, een plaats van ontmoetingen, verblijf en activiteiten, die is gecentreerd in de Watermaalbeekvallei en helpt om de structuren en de schaal van het gebied te verduidelijken. Anderzijds worden er op heel de site stedelijke en kwaliteitsvolle verbindingen gemaakt waarvan de gevels en de gelijkvloerse verdiepingen worden geactiveerd en die passen in het

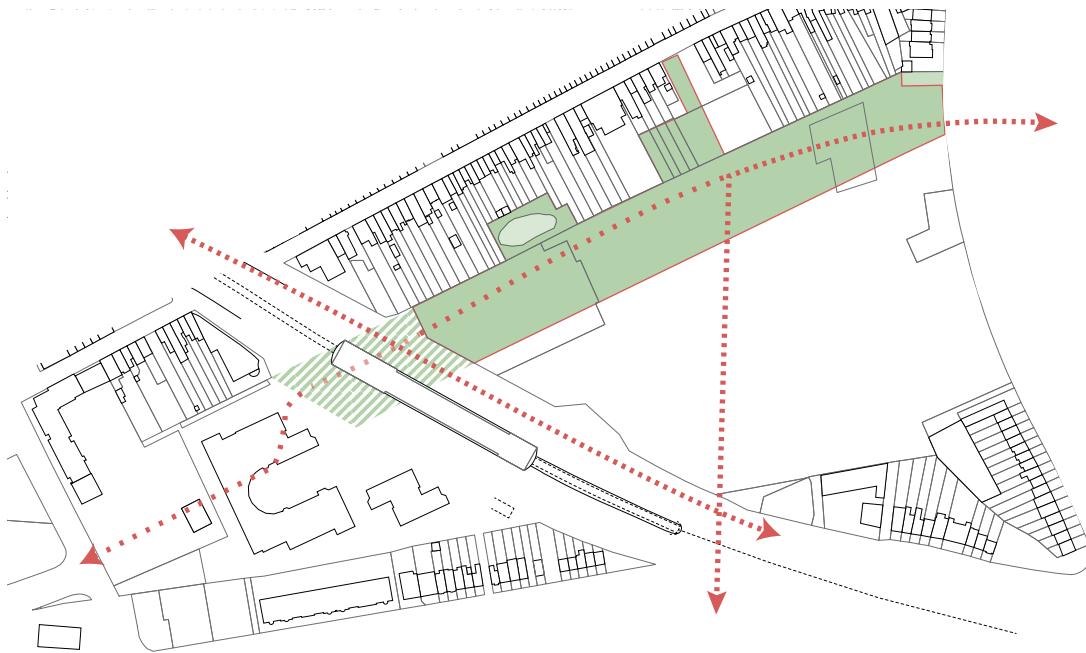
netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

De site Demey is onderverdeeld in 4 sites die de strategische aspecten preciseren:

- het stadspark Demey, dat wordt opgevat als een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurerende gebied van de valleien onthult en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken;
- het voorplein Demey, dat wordt opgevat als een structurerende ruimte die de relatie van de site met het metrostation Demey herkwalficeert en zorgt voor aansluiting op de continuïteit van de publieke ruimten van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta;
- de oversteekplaats aan het Pinoyplein, waardoor de site deel uitmaakt van het netwerk van straten en pleinen van de omliggende wijken;
- het eigenlijke stadscentrum met woningen en handelszaken, dat "de stad aanvult" door een gemengde wijk te creëren die past in de omgeving en een antwoord biedt op de gewestelijke uitdagingen.

2.4.a. Stadspark Demey



In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen een groene ruimte te creëren die de Watermaalbeekvallei herwaardeert en zichtbaar maakt, het groene en blauwe netwerk aanvult met landschappelijke continuïteiten op de brede schaal van het gebied en dit bijzondere landschap, dat wordt doorkruist door de grootstedelijke weginfrastructuur, bevestigt.

Deze groene ruimte wordt een stadspark dat enerzijds de verhouding opwaardeert tussen de valleibodem en de bewoonde flank van de Kleine Wijngaardstraat en anderzijds de ontwikkelingen herdefinieert van de handelssite Demey en het huizenblok van de Reigerboslaan.

Dit stadspark kwalificeert ook de integratie van het metrostation Demey en zijn relatie met de publieke ruimte door het te integreren in het stadspark.

- Het betreft een belangrijke landschappelijke publieke ruimte die het structurerende gebied van de valleien laat zien en een ontspanningsruimte biedt aan de omliggende wijken.

Inrichtingsprincipe:

- een groene ruimte met een oppervlakte van minimaal 2,4 ha, met een porositeit voor fietsers en voetgangers van 4m breedte, een bedieningsweg van 4m breedte en een landschappelijke inrichting met beplantingen, straatmeubilair, verlichting enz.
- Het park heeft een minimale breedte van 27 meter;
- een deel dat wordt aangelegd als vochtige groene ruimte dat de Watermaalbeek omvat en integreert in de landschappelijke behandeling van de valleibodem langs de noordwestelijke grens van het park. Dit deel van het park zou moeten bijdragen tot het geïntegreerde beheer van het regenwater van de site Demey, de beschermde vijver bestendigen en het blauwe netwerk opwaarderen.
- de inplanting of programmatie, binnen deze groene ruimte, van activiteiten die bestemd zijn voor de bestaande wijken en de geplande wijk met woningen en handelszaken en haar sociale, recreatieve, pedagogische, landschappelijke en ecologische rol versterken

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De bestemming van de site van het stadspark Demey verandert van sterk gemengd gebied in parkgebied en sterk gemengd gebied met parkgebied in overdruk.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers.
- een publieke groene ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha.

WATERMAALBEEK

De groene ruimte omvat een zone in de valleibodem die wordt ingericht als vochtige ontspanningsruimte om de aanwezigheid van de Watermaalbeek te benadrukken.

De aanwezigheid van het water en het blauwe netwerk wordt benadrukt langs het historische traject van de Watermaalbeek.



ACTIVITEIT IN DE GROENE RUIMTE

De groene ruimte wordt ingericht volgens de ontwikkelingen die zijn voorzien aan de rand. Ze zal worden afgestemd op het programma van de publieke handels- en bewoonde centraliteit van de site Redevco. Er zullen dus ook speel- en ontspanningsvoorzieningen worden geïnstalleerd.

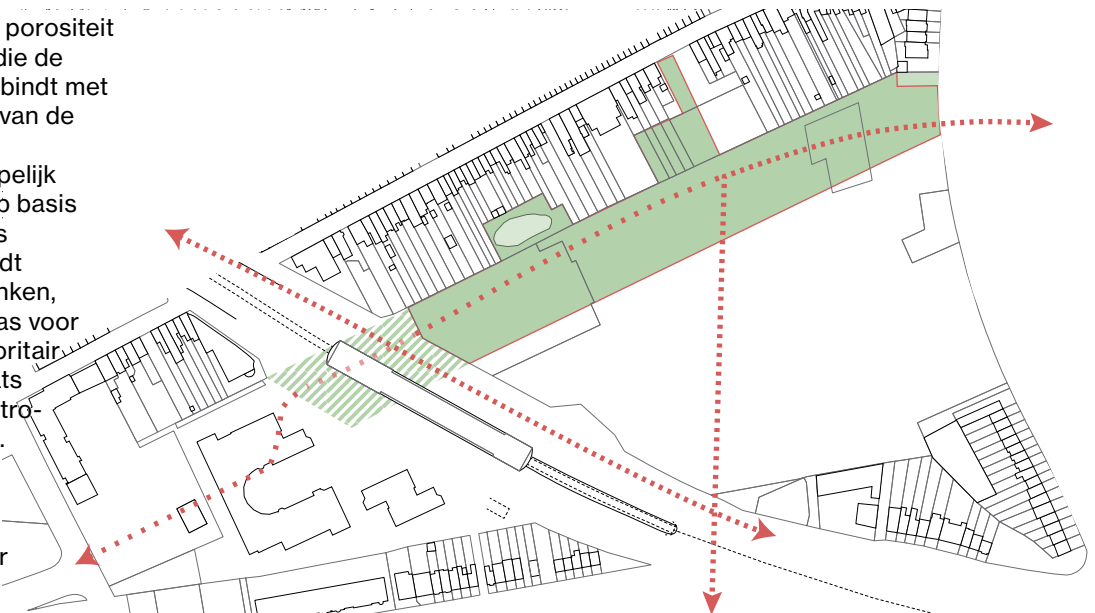
Waar mogelijk worden bestaande moestuinen zoveel mogelijk bijbehouden/verplaatst.



POROSITEIT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Het stadspark Demey omvat een porositeit voor fietsers en voetgangers as die de Vorstlaan en de Woluwevallei verbindt met de Visserijwijk en de continuïteit van de Watermaalbeekvallei.

Deze porositeit wordt landschappelijk aangelegd in de groene ruimte op basis van een promenade van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrekken enz.). De as voor actieve weggebruikers wordt prioritair verbonden met de oversteekplaats aan het Pinoyplein (2.4.d). De metro-infrastructuur vormt een barrière. Door de herkwalificatie van de toegangstunnel tot de metro in het westen wordt deze barrière gemakkelijker te overwinnen voor fietsers.



2.4.b. Voorplein Demey



Illustratie van het voorplein Demey vanaf de Kleine Wijngaardstraat

In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen om een voorplein aan te leggen dat de gelijkvloerse toegangen verbindt met het metrostation Demey. Dit voorplein kwalificeert ook de relatie van het metrostation met het stadspark Demey waarin het station geïntegreerd wordt.

Bovendien wordt deze publieke ruimte een schakel van de as voor actieve weggebruikers die het gebied van het ontwerp van RPA doorkruist van oost naar west en verbindingen voor actieve weggebruikers op grootstedelijke schaal mogelijk maakt tussen Leonard en Delta. De inrichting omvat ook een weg voor lokale bussen, met een bushalte die toegang verleent tot de site Demey en de aansluitingen tussen bus en metro.

Het wordt dus een landschappelijke publieke ruimte voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning die punctueel kan worden gebruikt voor supralokale activiteiten.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het voorplein Demey is momenteel een structurerende ruimte, waarin een metrostation is bestemd als gebied voor voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de mogelijkheid er handelszaken te vestigen, aangezien die meestal bij een metrostation horen;
- de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT

Het voorplein Demey omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 4 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

Het voorplein omvat ook een busstrook die de Vorstlaan verbindt met de Invalidenlaan. Deze busstrook is 3,5 meter breed en loopt parallel met de as voor actieve weggebruikers. Op het voorplein bevindt zich een bushalte die de aansluiting tussen bus en metro mogelijk maakt.

In het oosten komt een lokale weg als gedeelde ruimte. In deze zone is enkel gemotoriseerd verkeer toegelaten dat zich naar de aanpalende gebouwen begeeft. Hij vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers. Het berijdbare deel van de weg wordt tot het strikte minimum beperkt. Het verschaft toegang tot de aanpalende gebouwen rekening houdend met de vervoersbehoeften in het kader van buurtactiviteiten.



ACTIVITEITEN IN DE PUBLIEKE RUIMTE.

Het voorplein Demey wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte in lijn met het stadspark Demey om te dienen als plaats voor ontmoetingen, verblijf en ontspanning die verbonden is met het metrostation Demey.

Meer verharde zones worden aangelegd voor punctuele activiteiten zoals rommelmarkten of andere lokale en supralokale publieke evenementen. Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek, elementen voor punctueel gebruik enz.).



2.4.c. Stadscentrum met woningen en handelszaken



Het stadscentrum met woningen en handelszaken beoogt de ontwikkeling van het handelsgebied volgens de principes die overeenstemmen met de doelstellingen van het ontwerp van RPA en met de gewestelijke doelstellingen die met name zijn opgenomen in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Dat wil een 'buurtstad' ontwikkelen waar voorzieningen en diensten voor het dagelijkse leven, handelszaken en groene ruimten voor alle inwoners bereikbaar zijn met de actieve modi.

Het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft tot doel "de stad aan te vullen" en "een aanzet te geven tot de stad" door een gemengde wijk te creëren die geïntegreerd is in haar context en een antwoord biedt op de uitdagingen.

Inrichtingsprincipe:

- een wijk die zich met name richt op het stadspark Demey, de vallei van de Watermaalbeek en haar loop opwaardeert en door een landschappelijke inrichting van de valleibodem. Het bouwfront van het stadscentrum met woningen en handelszaken vertoont verschillen in de bouwlijn, om de verbreding van de parkgebied mogelijk te maken;
- publieke porositeiten voor fietsers en voetgangers, voorzien van linten van actieve gevels, die de site doorkruisen en de doorgangen over de site verbeteren;
- een publiek plein met buurthandels over de hele omtrek;
- bouwstroken die een autoluwe, stedelijke en gemengde wijk creëren met handelszaken op de begane grond; de bouwhoogtes kwalificeren de relaties tot de omliggende structurerende assen en publieke ruimten;
- naar binnen verplaatsen van leveringszones en parkings, om te garanderen dat de activiteiten de geluidsnormen in acht nemen.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het stadscentrum met woningen en handelszaken heeft de bestemming sterk gemengd gebied. Deze bestemming is verenigbaar met het doel van de site.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- een gemengd programma;
- actieve benedenverdiepingen, door het creëren van een lint van actieve gevels;
- de bouwhoogtes, met name door een landschappelijk herkenningspunt;
- de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door het creëren van porositeiten voor fietsers en voetgangers;
- een kwaliteitsvolle en geïntegreerde behandeling van de grens met het stadspark Demey, die een publieke groene ruimte met een minimale oppervlakte van 2,4 ha garandeerd.

De bestemming van het deel van de site aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat verandert van sterk gemengd gebied in typisch woongebied.

STADSPARK DEMEY

Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat in zijn noordwestelijke rand een deel van het stadspark Demey, waarvan de principes worden beschreven in punt 2.4.a. Deze park heeft een minimale oppervlakte van 2,4 ha., er zijn breedteverschillen, wat een verbreding naar het stadscentrum met woningen en handelszaken mogelijk maakt.



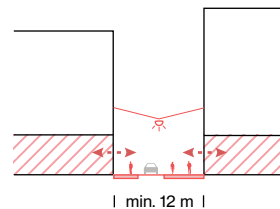
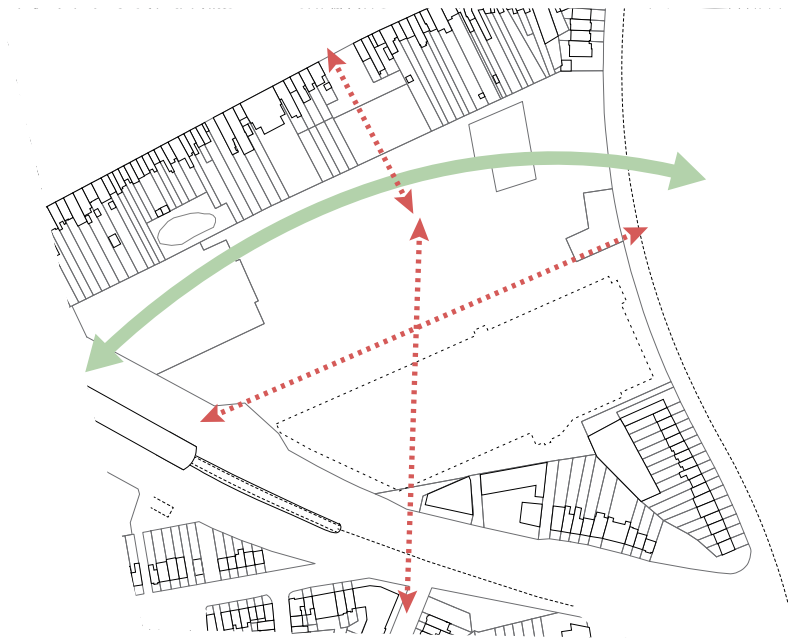
POROSITEITEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey verbetert de trajecten en doorgangen voor actieve weggebruikers in het gebied. Het omvat porositeiten voor actieve weggebruikers die de bouwstroken onderbreken. Naast de verbinding die in het park is gelegen, maken ze minstens een verbinding mogelijk tussen de Guillaume Poelslaan en het stadspark Demey, een verbinding tussen de Kleine Wijngaardstraat en het park en een overlangse verbinding tussen de Vorstlaan en het voorplein Demey.

Deze porositeiten zijn minstens 12 meter breed en worden zodanig aangelegd dat onderhouds- of leveringsvoertuigen en de voertuigen van de DBDMH punctueel kunnen passeren.

Het worden dus gedeelde en publieke ruimten die vooral bestemd zijn voor actieve weggebruikers.

Ze zijn ook buiten de actieve uren van de aangrenzende functies (andere dan huisvesting) toegankelijk voor het publiek.

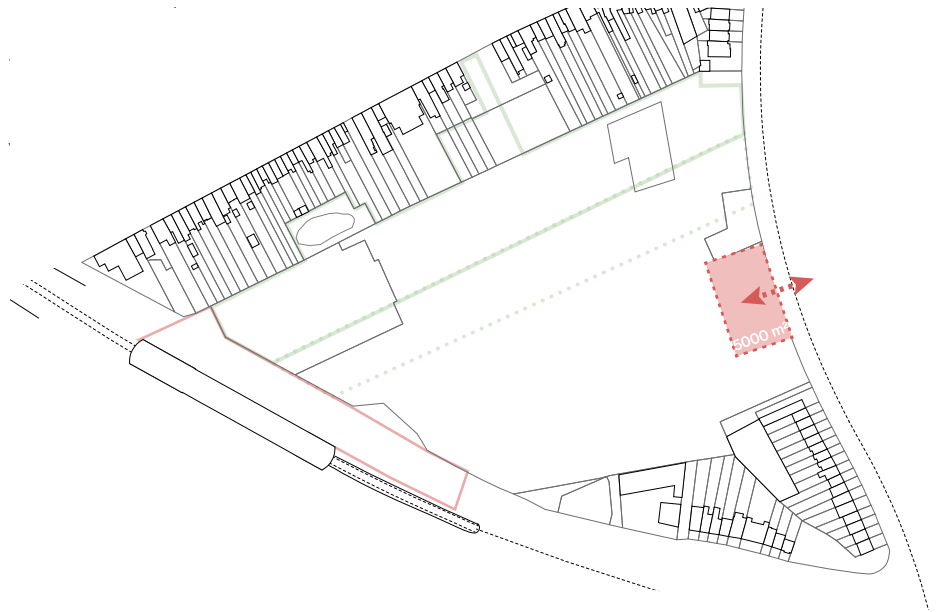


PUBLIEK PLEIN

Het stadscentrum met woningen en handelszaken Demey omvat een publiek plein met een minimale oppervlakte van 5.000 m².

Deze publieke ruimte is een publiek plein voor Oudergem waarrond voorzieningen en buurhandels kunnen worden gevestigd.

De ruimte bevindt zich aan de zijde van de Vorstlaan en markeert de ingang van het stadscentrum met woningen en handelszaken met een publieke ruimte waar verschillende porositeiten voor actieve weggebruikers beginnen. De ruimte is uitgerust met voorzieningen zoals allerlei stadsmeubilair: banken, kiosk, fietsrekken, fontein enz. De inrichting wordt zo uitgedacht dat de buurhandels eromheen zich kunnen uitbreiden in de publieke ruimte (terrassen, etalages, displays, ...). Bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. De inrichting wordt opgevat als een verlengde van het aangrenzende park. Ze vergemakkelijkt de verplaatsing voor voetgangers en fietsers.



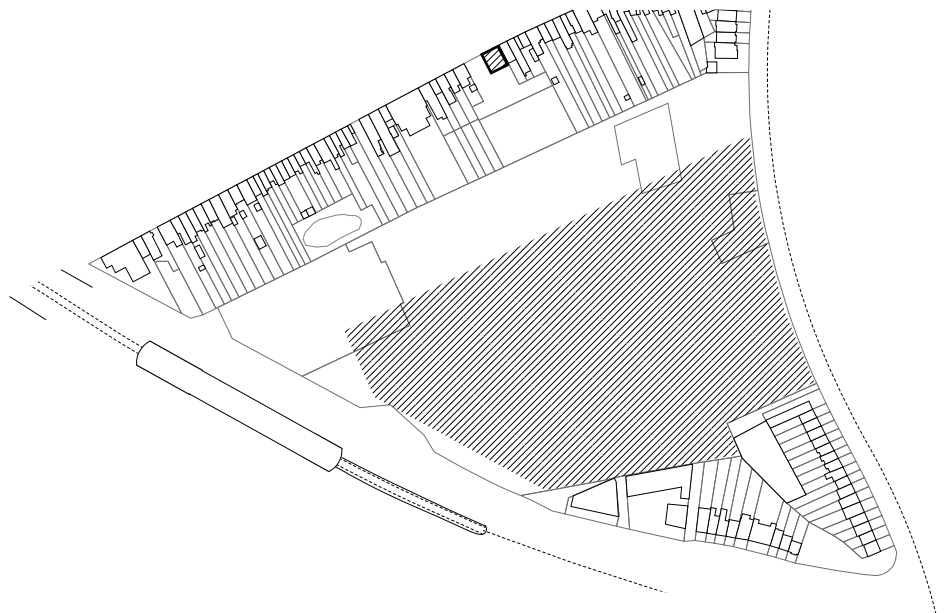
BOUWSTROOK

De illustratie hiernaast toont de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen.

De belangrijkste bouwstrook wordt in het zuidoosten afgebakend door de perceelgrenzen, in het noorden door het stadspark Demey en in het zuidwesten door de verbreding van de publieke ruimte tegenover het metrostation Demey. De bouwstrookgrens kan veranderen door de verbreding van het stadspark Demey.

De porositeiten voor fietsers en voetgangers, met een breedte van 12 meter, onderbreken de bouwstroken. Hetzelfde geldt voor het publiek plein, dat een non-aedificandizone is. Een voorbeeld wordt geïllustreerd in de volgende schema's.

Er is ook een bouwstrook afgebakend tussen de Kleine Wijngaardstraat en het stadspark Redevco, om de ingang van dit park en de continuïteit van het bouwfront in de Kleine Wijngaardstraat te realiseren en kwalificeren.





Illustratie van het publieke plein vanaf de Vorstlaan.

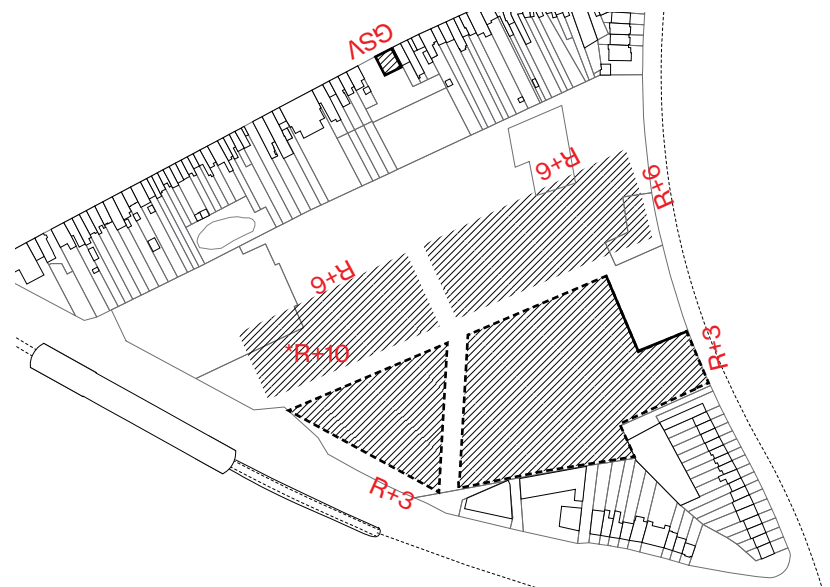
BOUWFRONT EN BOUWHOOGTES

De aanbevolen bouwhoogtes worden enerzijds afgestemd op de bestaande bouwfronten in de Vorstlaan en langs de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta en in de Kleine Wijngaardstraat.

- In het zuidoosten van de zone, in het verlengde van de voorhanden bebouwing, hebben de gebouwen een gemiddelde hoogte van 4 bouwlagen per vergunning, met een minimum van 3 en een maximum van 5 bouwlagen;
- Aan de zijde van de Kleine Wijngaardstraat gelden de aanbevolen bouwhoogtes van de GSV.

Anderzijds worden de aanbevolen bouwhoogtes ook afgestemd op de afmetingen van de open ruimten in het midden van de site:

- tegenover het stadspark Demey bedragen de bouwhoogtes



gemiddeld 7 bouwlagen per vergunning met een minimum van 2 en een maximum van 9 bouwlagen;

- tegenover het metrostation, wordt een landschappelijk herkenningspunt met een hoogte van maximaal 11 bouwlagen aanbevolen.

De gebouwen kunnen vrij ingeplant worden in de zone, op voorwaarde dat:

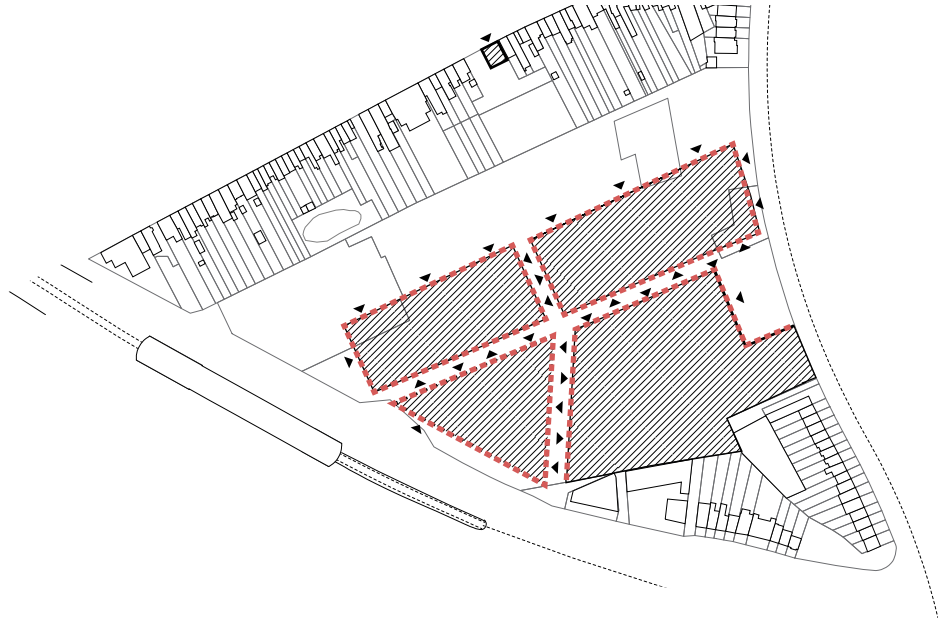
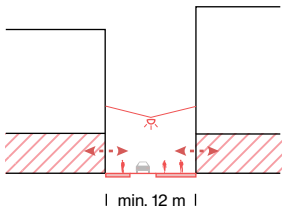
- De eerste twee bouwlagen van de gebouwen vormen een belangrijk gevelvlak voor de bouwlijn langs het stadspark Demey en het publiek plein. Hier mag van worden afgeweken.

LINT VAN ACTIEVE GEVELS EN TOEGANGEN

Rekening houdend met het handelskarakter van de site onderscheiden de eerste bouwlagen zich door een lint van actieve gevels die zijn afgestemd op de publieke ruimte (park, plein en porositeten

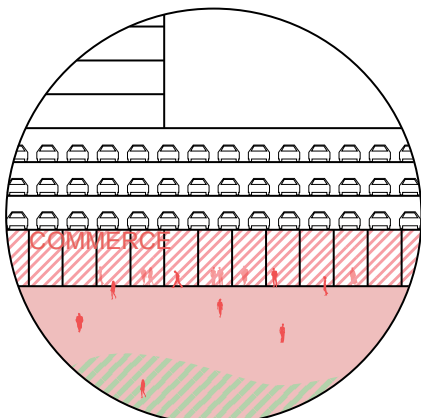
voor actieve weggebruikers), zoals hiernaast is aangegeven. Deze gevels bevatten de toegangen tot de handelsactiviteiten en de voorzieningen op de begane grond en tot de woningen en activiteiten

op de verdiepingen. Ze maken deze programma's zichtbaar en leesbaar vanaf de publieke ruimte.

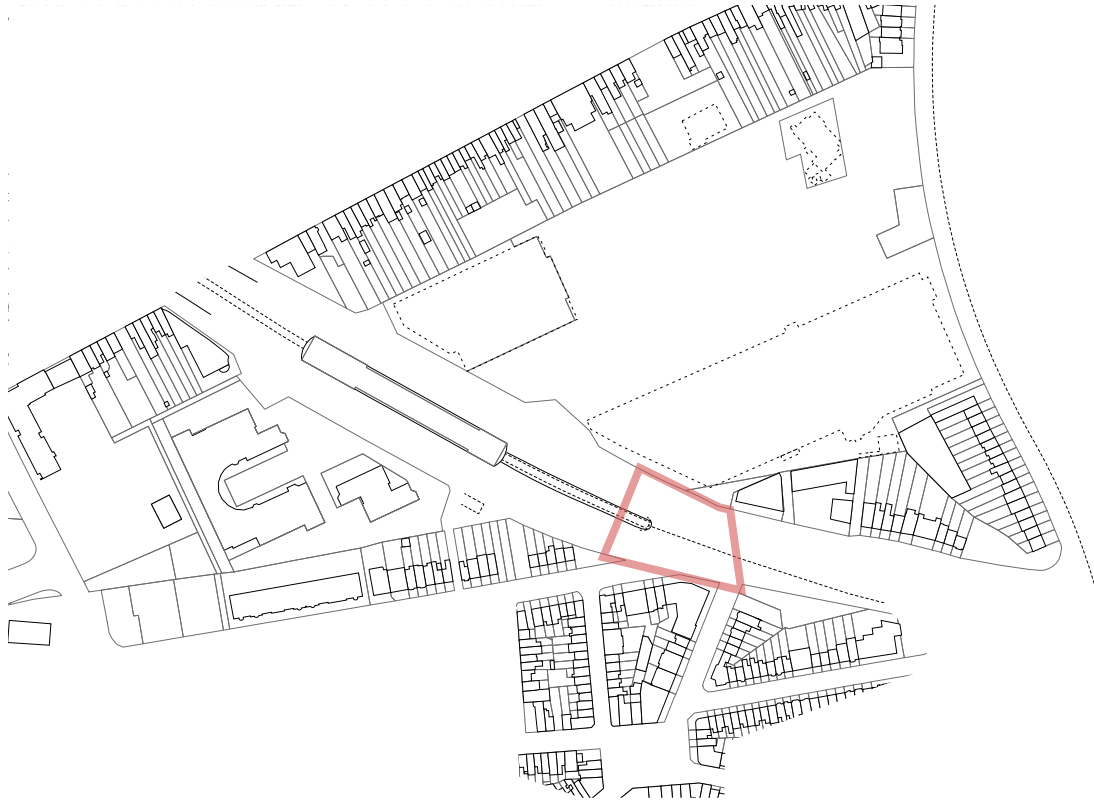


PARKEERPLAATSEN EN VERKEERSRUIMTEN

De toegangen en verkeersruimten worden hiernaast aangegeven. De site is bereikbaar vanaf de Vorstlaan en de boulevard van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. De toegangen naar de parkeerplaatsen en de leveringszones worden zo ingericht dat de geparkeerde voertuigen de actieve weggebruikers niet hinderen. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of op de verdiepingen. De gevels op de begane grond worden zoveel mogelijk vrijgehouden. Er is één enkele centrale toegang voor vrachtwagens. Laden en lossen gebeurt in afgesloten gebouwen waarvan de stedenbouwkundige en esthetische kenmerken worden aangepast aan het stedelijke kader. De gebouwen moeten passen in de buurt en met name bij de nabijgelegen woongebouwen.



2.4.d. Oversteekplaats Pinoyplein



Doel:

De oversteekplaats aan het Pinoyplein is een publieke ruimte die het mogelijk maakt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta over te steken.

Ze biedt een doorgang van de handelskern van het Edouard Pinoyplein via de Guillaume Poelslaan, naar het centrum met woningen en handelszaken van de site Demey en het gemeenteplein, dat voorbehouden is aan buurthandels, en naar de Kleine Wijngaardstraat door het stadspark Demey.

Inrichtingsprincipe:

- een oversteekmogelijkheid voor actieve weggebruikers die minstens beveiligd is door een voetgangersoversteekplaats en een verkeersplateau en centrale ruimte tussen de rijstroken.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van de oversteekplaats Pinoyplein heeft de bestemming structurerende ruimte.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

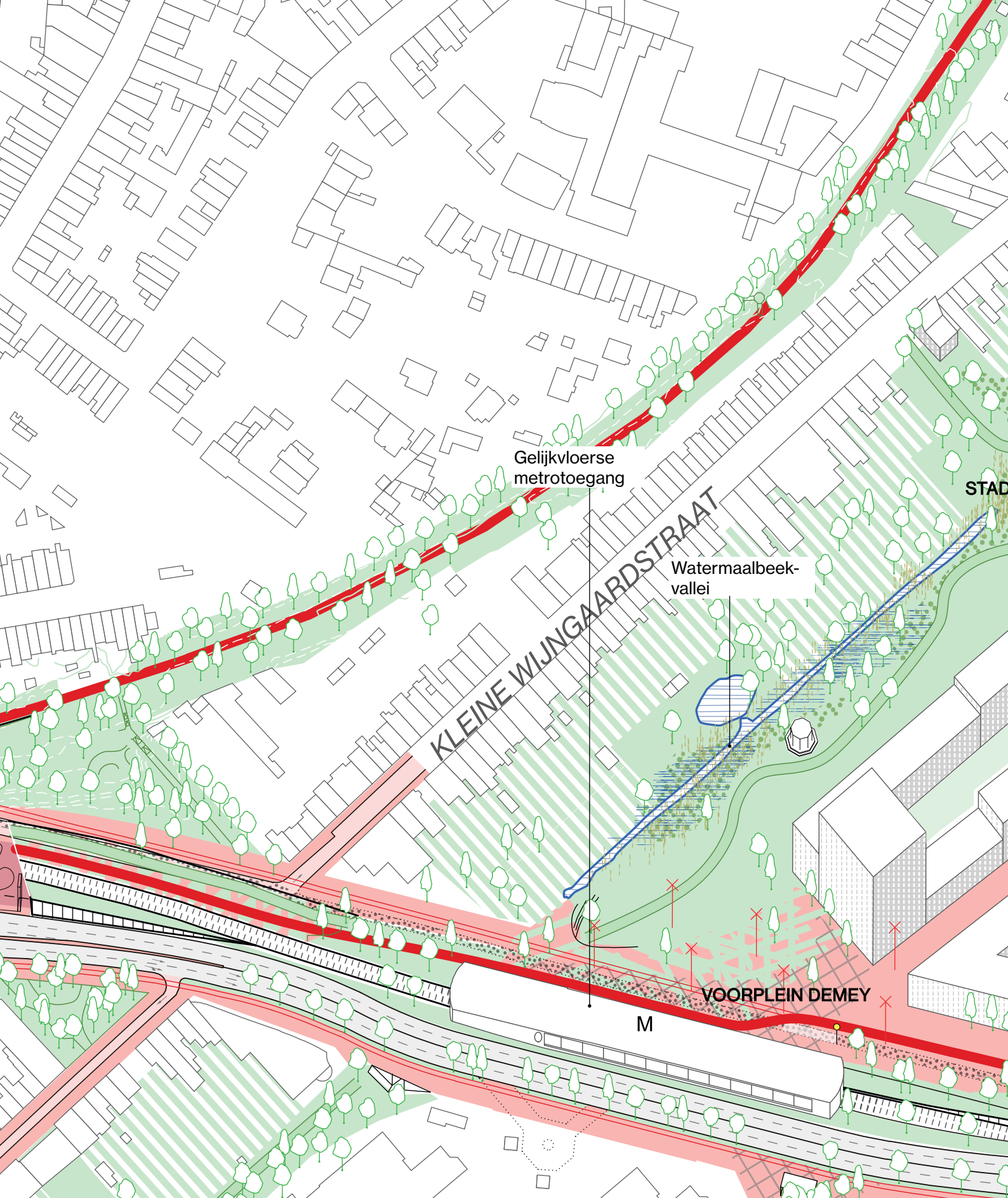
OVERSTEEKPLAATS TEGENOVER DE GUILLAUME POELSLAAN

In het ontwerp van RPA wordt de aanleg aanbevolen van een plaats waar voetgangers de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta kunnen oversteken tegenover de Guillaume Poelslaan. Deze oversteekplaats maakt verbindingen voor actieve weggebruikers mogelijk tussen de stadskern van het Edouard Pinoyplein en het woon-, handels- en landschappelijk centrum Demey. Deze oversteekplaats wordt op zijn minst beveiligd door een verkeersplateau en een voetgangersoversteekplaats.





Illustratie van de oversteekplaats aan het Pinoyplein in het verlengde van de Guillaume Poelslaan.



UITDAGINGEN:

- > De continuïteit van de bodem van Watermaalbeekvallei valoriseren
- > Het metrostation Demey integreren in het stadspark
- > De overgang naar het woonpark van de Reigerboslaan begeleiden

Porositeit voor fietsers
en voetgangers

SPARK DEMEY

PUBLIEKE PLEIN

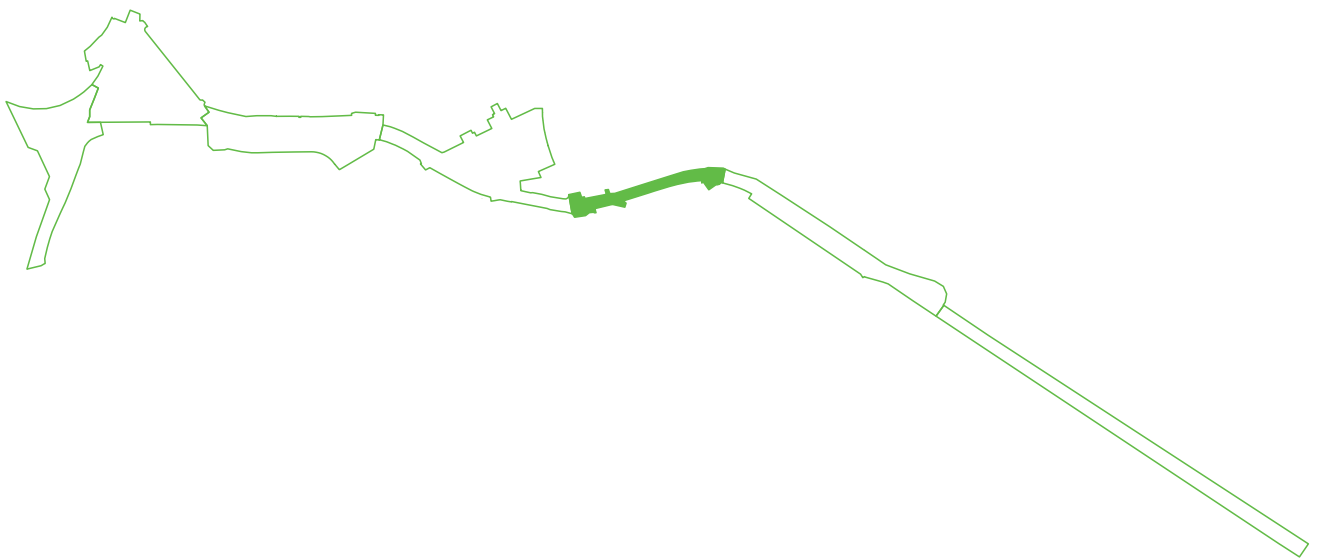
STADSCENTRUM MET
WONINGEN EN HANDELSZAKEN

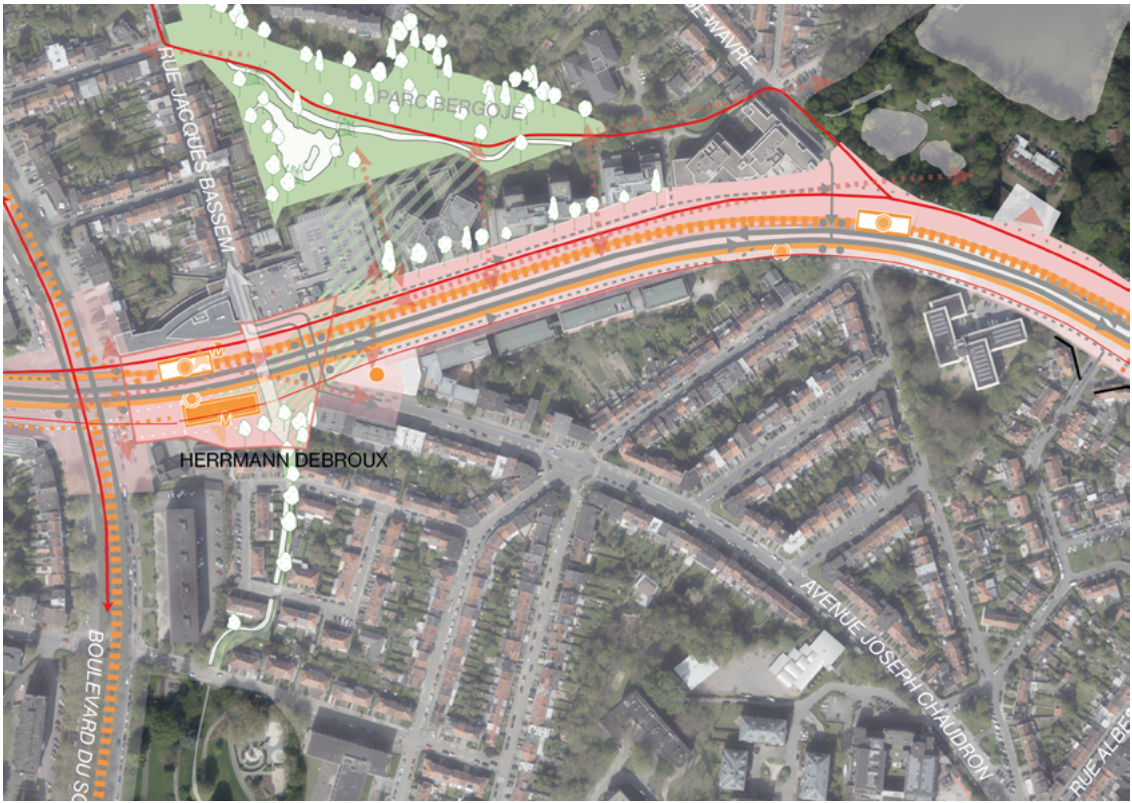
Oversteekplaats
Pinoy



JACQUES

2.5. SITE 5: HERRMANN-DEBROUX







1. Herrmann Debrouxplein

2. Voorplein van het Bergojepark

Doel:

Voor de Herrmann-Debrouxsite wordt een radicale herkwalificatie van de weginfrastructuur beoogd. Nu overheerst daar het Herrmann-Debrouxviaduct. De nieuwe infrastructuur moet worden geïntegreerd in een stedelijk en landschappelijk kader.

Op deze plaats komt tramlijn 8 samen met metrolijn 5, die haar eindhalte heeft aan Herrmann-Debroux. De Herrmann-Debrouxsite moet dus een intermodale ruimte worden, die efficiënte aansluitingen biedt.

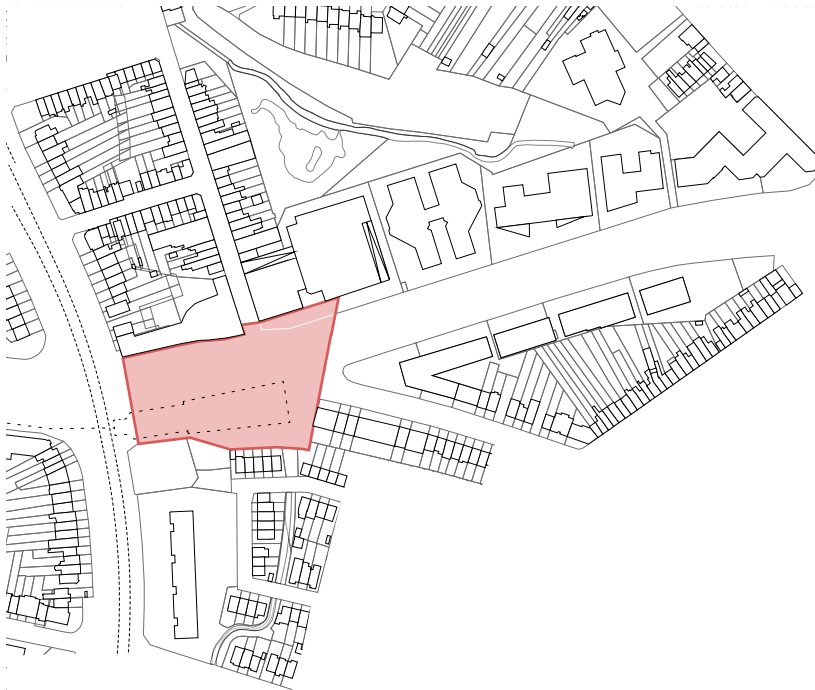
Meer naar het oosten moet de inrichting van de nieuwe boulevard omvorming ook de aanwezigheid van het Bergojepark, gelegen achter de kantoorgebouwen, beter leesbaar maken. Daartoe krijgt het park een voorplein, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het landschappelijke aspect. Het voorplein bevat ook een bedieningsweg voor deze gebouwen, die wordt ingericht als een gedeelde ruimte.

De herinrichting van de boulevard omvat ook de verlenging van tramlijn 8 tot aan het ADEPS-sportcomplex door de bouw van een eigen bedding die kan worden gebruikt door de bussen die de stad inrijden.

Inrichtingsprincipe:

- De Herrmann-Debrouxsite is onderverdeeld in 2 sites die de strategische aspecten preciseren:
- het Herrmann-Debrouxplein, dat een aantrekkelijke, intermodale publieke ruimte moet worden, waar de vervoerswijzen samenkomen en de continuïteit van het blauwe netwerk van de Woluwe zich materialiseert;
- het voorplein van het Bergojepark, dat de kwalitatieve en landschappelijke verbinding moet worden tussen de boulevard, het Bergojepark en de gebouwen die zich daartussen bevinden. Dit voorplein omvat een bedieningsweg voor deze gebouwen en een eigen bedding voor de verlenging van tramlijn 8.

2.5.a. Herrmann-Debrouxplein



Doel:

Het Herrmann-Debrouxplein wordt ingericht als een publieke ruimte die een dubbel doel nastreeft: intermodaliteit en continuïteit van het groene en blauwe netwerk. Het is een plaats waar de actieve modi en het openbaar vervoer en de omliggende wijken samenkomen en op elkaar aansluiten.

Inrichtingsprincipe:

- het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een grote, gemengde open ruimte;
- de netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- de intermodaliteit wordt hoofdzakelijk georganiseerd aan de noordzijde met tram- en bushaltes in de richting van de stadstoegang, en de toegang tot het metrostation. De zuidzijde

bevat de haltes voor de bussen die de stad uitrijden en eveneens een toegang tot het metrostation;

- Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.
- de inrichting van de ruimte versterkt het groene en blauwe netwerk, met name door de aanwezigheid van de Woluwevallei te benadrukken en te zorgen voor een landschappelijke inrichting die het traject van de Woluwe en de parkstructuur langs de Vorstlaan in de richting van de Jacques Bassemstraat verlengt. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten richting Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, aansluitend op het voorplein van het Bergojepark.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site van het Herrmann-Debrouxplein heeft de bestemming structurerende ruimte. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting van het voorplein en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

INTERMODALITEIT

Het Herrmann-Debrouxplein wordt opgevat als een publieke verbindingruimte gecentreerd op het metrostation, de haltes van tramlijn 8 en de bushaltes. Het versterkt de doorgangen en de bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer. De bushaltes worden versterkt op hun huidige locatie. De tramhaltes in de beide richtingen worden verplaatst naar de Vorstlaan en ingericht aan de noordzijde van de nieuwe boulevard om een optimale aansluiting te garanderen na de splitsing van lijn 8 en de verbinding met het metrostation dat vanaf deze ruimte toegankelijk is. Een nieuwe ingang voor het metrostation wordt gecreëerd op het perceel op de hoek van de Joseph Chaudronlaan en de Herrmann-Debrouxlaan.



OVERSTEEKPLAATSEN

De oversteekplaatsen worden afgestemd op de oversteekplaatsen die het kruispunt met de Vorstlaan beveiligen. Er is ook een beveiligde oversteekplaats tussen de Joseph Chaudronlaan en de Jacques Bassemlaan. Het metrostation Herrmann-Debroux vormt een bijkomende oversteekplaats.



LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEITEN

Het Herrmann-Debrouxplein wordt landschappelijk ingericht om het groene en blauwe netwerk te versterken dat wordt onderbroken door de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta. Het materialiseert de continuïteit van het blauwe netwerk van de Woluwevallei in de richting van de Jacques Bassemstraat. Daarnaast markeert het de verbinding tussen de Woluwevallei en de vallei van de Roodkloosterbeek ter hoogte van het Bergojepark.

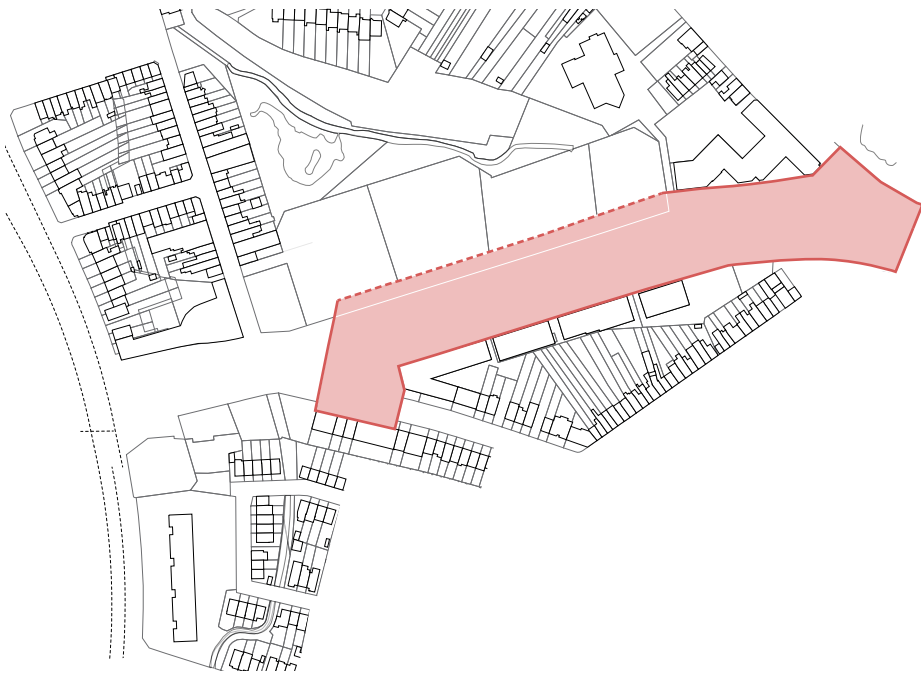


ZICHTBAARHEID VAN DE BERGOJEHEUVEL

Het Herrmann-Debrouxplein wordt zo ingericht dat het de panoramische uitzichten vanaf de heuvel van het Bergojepark biedt, om de bijzonderheden van het gebied, de topografie en de landschappelijke continuïteiten te versterken.



2.5.b. Voorplein van het Bergojepark



Doel:

Het voorplein van het Bergojepark is een structurerende publieke ruimte die de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta integreert in een kwaliteitsvolle inrichting. Brede ruimten worden voorbehouden voor actieve weggebruikers en het openbaar vervoer - tram en bus - krijgt een eigen bedding.

Het is de bedoeling om de relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Bergojepark en de gebouwen tussen beide op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;
- de netwerken voor actieve weggebruikers liggen aan weerszijden van de weginfrastructuur en omvatten de beveiligde oversteekplaatsen aan de kruispunten;

- de eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijden van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee tramsporen die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad inrijden. De zuidzijde integreert een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;
- bedieningswegen voor lokaal gemotoriseerd bestemmingsverkeer worden gecreëerd aan weerszijden van de boulevard. Aan de noordzijde stemt de inrichting overeen met een gedeelde ruimte. Aan de zuidzijde wordt de ruimte gedeeld met de eigen bedding van de bus. Op deze bedieningswegen geldt er een parkeerverbod;

- bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die vóór het Bergojepark, dat achter de gebouwen in de Herrmann-Debrouxlaan is gelegen, moeten worden gerealiseerd. Hoe kunnen deze continuïteiten zichtbaar worden gemaakt vanaf de boulevard?

Bestemming en regelgevende voorschriften:

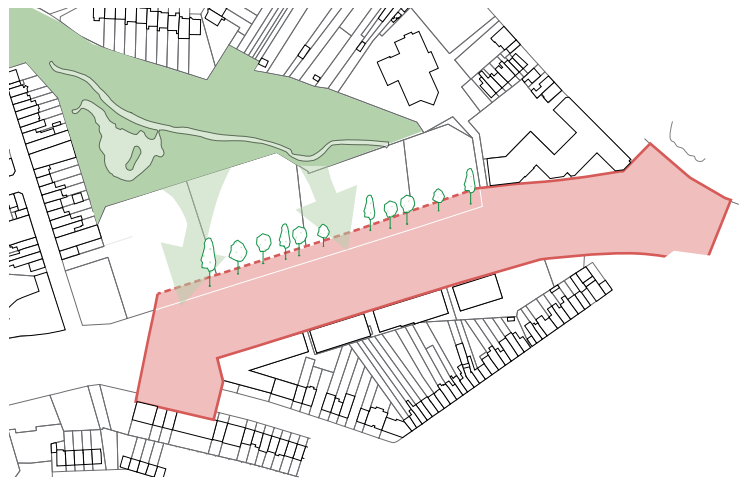
De site van het voorplein van het Bergojepark heeft de bestemming structurerende ruimte. Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk.

GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT UITBREIDING VAN HET BERGOJEPARK

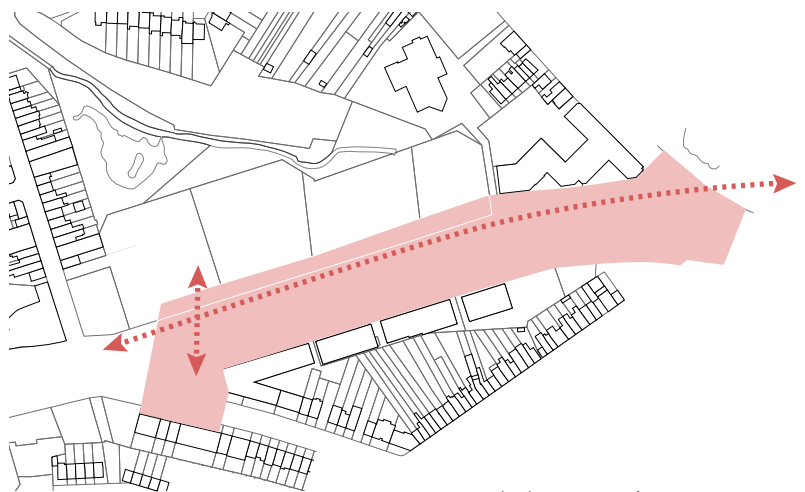
Het voorplein van het Bergojepark wordt ingericht als een landschappelijke publieke ruimte die het Bergojepark verlengt en een recreatie-, verblijfs- en ontmoetingsplaats is.

Deze publieke ruimte wordt verfraaid met aangepast stadsmeubilair (banken, verlichting, fietsrek enz.).



AS «ACTIEVE MODI»

Van oost naar west loopt door het voorplein van het Bergojepark een as voor actieve verplaatsingen in twee richtingen, die dient als grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta. Ze wordt aangelegd op basis van een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

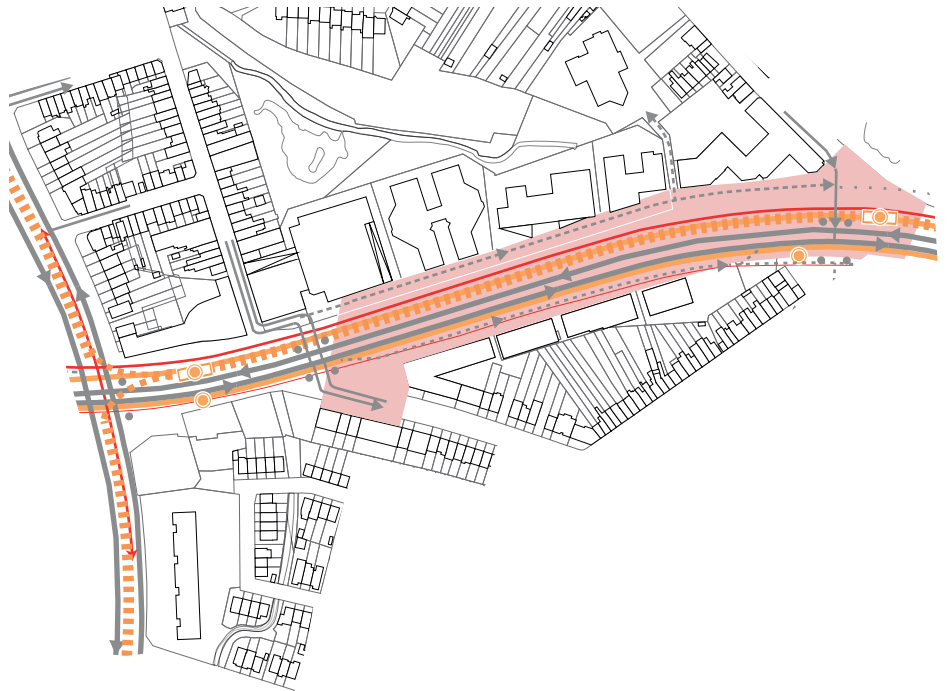


PARKEERPLAATSEN EN VERKEERSRUIMTEN

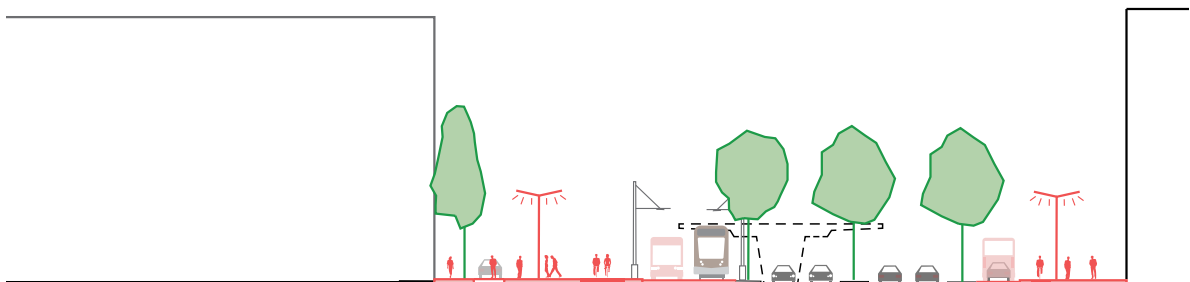
Het voorplein heeft berijdbare toegangen naar de gebouwen in het Bergojepark. Deze zijn gegroepeerd in één weg met eenrichtingsverkeer die de Jacques Bassemstraat verlengt en verbindt met de Waversesteenweg. Deze weg is zo ingericht dat de motorvoertuigen de ruimte delen met actieve weggebruikers. De weg is toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. Deze weg kan toegang bieden tot ondergrondse parkeerplaatsen, ten opzichte van het niveau van het voorplein. Het aantal toegangen moet zo beperkt mogelijk gehouden worden en de gevels van de gelijkvloerse verdiepingen moeten zoveel mogelijk vrij blijven.

Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Deze lokale weg wordt gedeeld met de eigen bedding van de bus. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen,

bestemmingsvoertuigen en voertuigen van de DBDMH. Hij vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers. Aan beide zijden van de boulevard is parkeren op de openbare weg verboden.

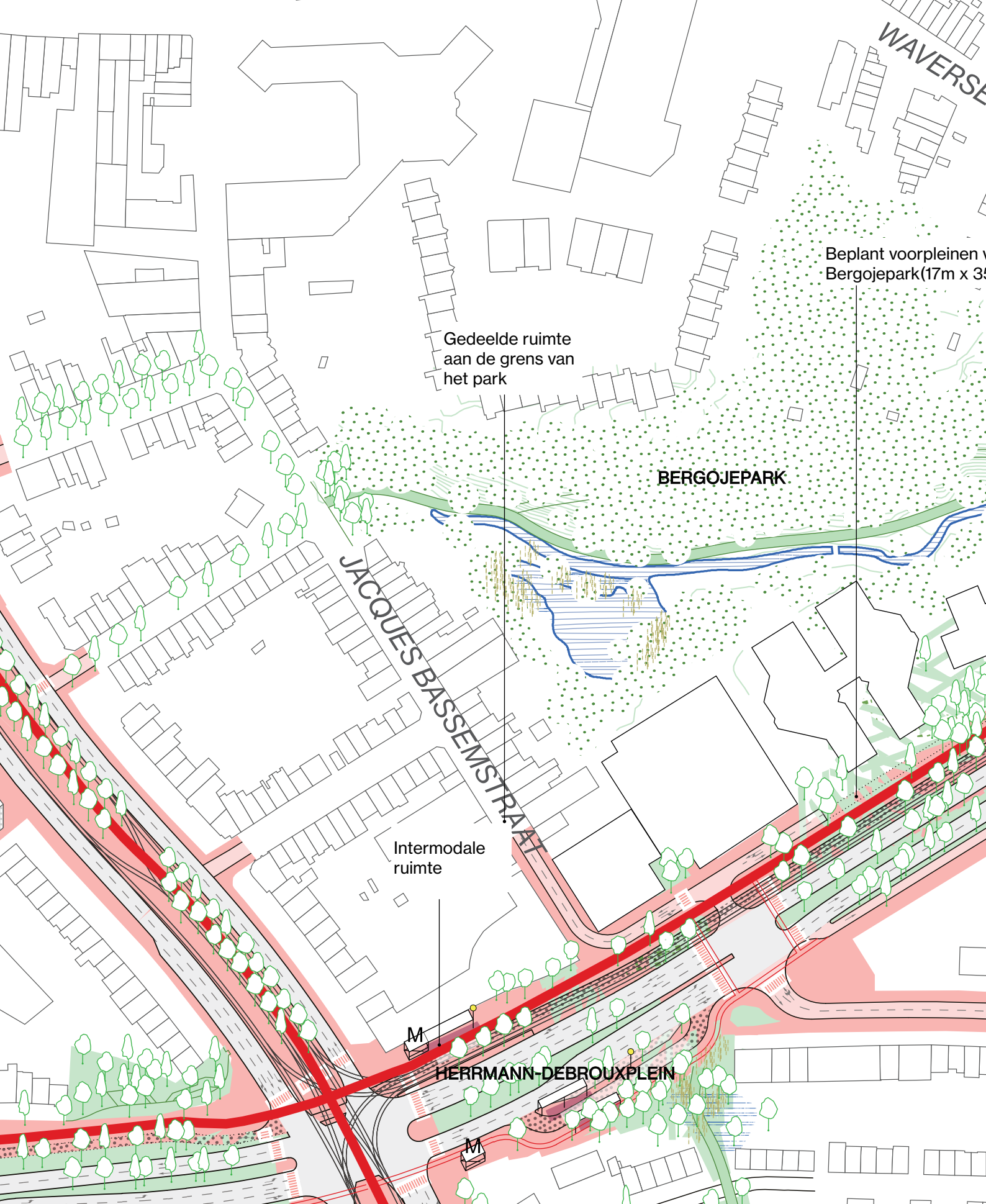


De noordzijde omvat ook de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.





Illustratie van het voorplein van het Bergojepark vanaf het Herrmann-Debrouxplein.



Beplant voorpleinen v
Bergojepark (17m x 3)

Gedeelde ruimte
aan de grens van
het park

BERGOJEPAK

JACQUES BASSEMSTRAAT

Intermodale
ruimte

HERRMANN-DEBROUXPLEIN

UITDAGINGEN:

- > De continuïteit van het park langs de Woluwevallei valoriseren
- > Zichtbaarheid en een toegang geven aan het Bergojepark vanaf Herrmann-Debroux
- > De uitbreiding van het Bergojepark versterken door een gedeelde beplante ruimte

WAVERSESTEENWEG

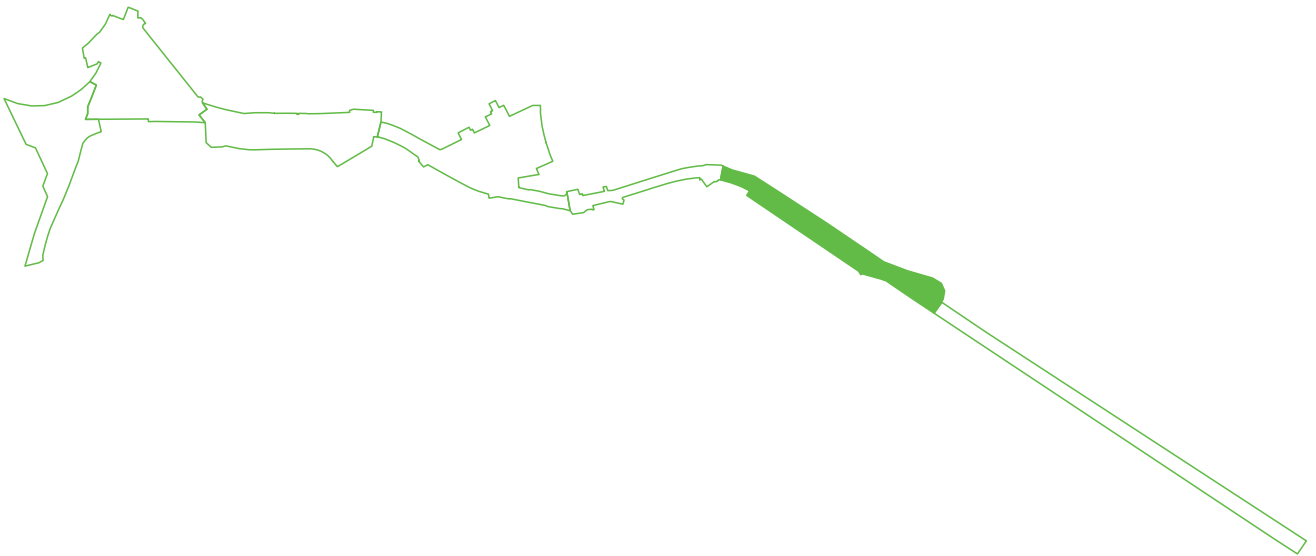
(van het
50m)

Voorplein van de
Waversesteenweg

JOSEPH CHAUDRONLAAN



2.6. SITE 6: STADION-ADEPS





Doel:

De site Stadion-ADEPS beoogt de radicale herkwalficatie van de weginfrastructuur die vandaag een brede en onoversteekbare barrière vormt. De infrastructuur wordt geïntegreerd in een landschappelijk kader, verbonden aan de aanwezigheid van de open ruimten van het Rood Klooster. De inrichting reserveert brede ruimten voor actieve weggebruikers en omvat eigen beddingen voor het openbaar vervoer: tram en bus.

De bedoeling is de relatie tussen de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het Rood Kloosterpark, de recreatie- en sportzone van het stadion van Oudergem en het ADEPS-sportcomplex, waarvan de site de toegangen bevat, op een kwaliteitsvolle en landschappelijke manier te benadrukken.

Inrichtingsprincipe:

- de wegen van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta liggen centraal in de ruimte;

- de netwerken voor de actieve modi bevinden zich aan weerszijden van de weginfrastructuur en zijn voorzien van beveiligde oversteekplaatsen;
- de eigen beddingen voor het openbaar vervoer zijn verdeeld tussen de beide zijdes van de boulevard. Aan de noordzijde komt de eigen bedding voor de twee tramsporen, die ook wordt gebruikt door de bussen die de stad inrijden. Aan de zuidzijde is er een eigen bedding voor de bussen die de stad uitrijden;
- bedieningswegen worden gecreëerd aan weerszijden van de boulevard. Aan de noordzijde wordt de site ingericht als een gedeelde ruimte die uitsluitend bestemd is voor de voertuigen van de hulpdiensten en leveranciers; aan de zuidzijde wordt ze gedeeld met de eigen bedding van de bus.

- Bijzondere aandacht wordt besteed aan de landschappelijke continuïteiten die er moeten komen voor het landschappelijke en recreatieve geheel aan de noordzijde.

Bestemming en regelgevende voorschriften:

De site Stadion-ADEPS heeft de bestemming structurende ruimte voor de publieke ruimte en typisch woongebied.

Er is een overstapparking aangeduid op de kaart van de bodembestemmingen teneinde de verwezenlijking van het ondergronds mobiliteitsknooppunt mogelijk te maken.

Er zijn aanvullende voorschriften gepland, teneinde de volgende zaken te garanderen:

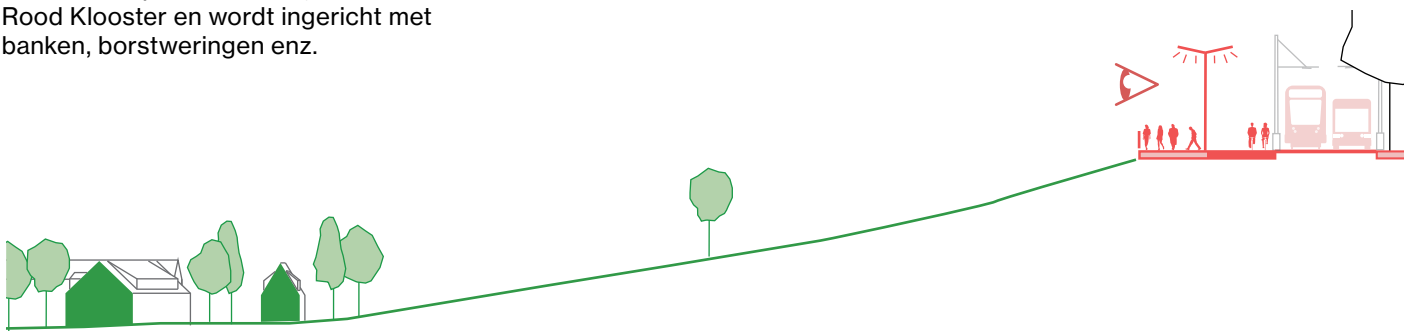
- de landschappelijke inrichting en de verbetering van de doorgangen voor actieve weggebruikers door een gebied van landschappelijke continuïteit in overdruk;
- een gematigde verhoging van de bouwhoogtes aan de stadstoegang.

GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEIT AS «ACTIEVE MODI»

Het voorplein omvat een as voor actieve weggebruikers die het doorkruist van oost naar west en de grootstedelijke verbinding tussen Leonard en Delta mogelijk maakt. Ze wordt aangelegd vanaf een promenade voor actieve weggebruikers van minstens 3 meter breed. De doorgang wordt verfraaid met stadsmeubilair.

UITZICHT OP HET ROOD KLOOSTER

Het voorplein wordt ingericht om de visuele relaties met het lager gelegen Rood Kloosterpark te accentueren. Een 'uitzichtpunt' loopt langs de grens van het voorplein aan de zijde van het Rood Klooster en wordt ingericht met banken, borstweringen enz.



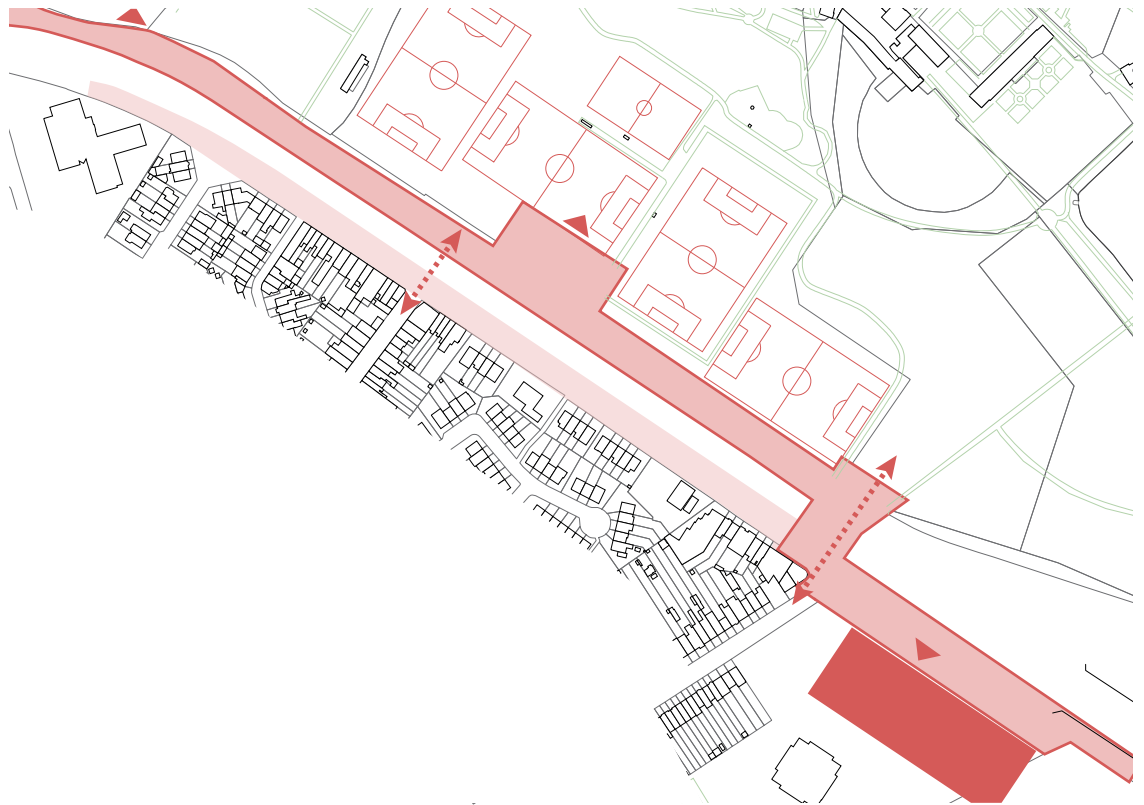
TOEGANG TOT HET PARK VAN HET ROOD KLOOSTER, LANDSCHAPPELIJKE CONTINUÏTEITEN

Het voorplein wordt landschappelijk ingericht en herwaardeert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwood door een sterk vegetatiepatroon. Het omvat ook de kwalitatieve inrichting van de toegangen tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de tuin Massart en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex.



TOEGANG EN OVERSTEEKPLAATSEN

Het voorplein verleent toegang tot het Rood Kloosterpark, het stadion van Oudergem, de tuin Massart en, aan de andere zijde van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta, het ADEPS-sportcomplex. Ter hoogte van de Albert Meunierstraat en de Hugo Van der Goeslaan wordt de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta uitgerust met beveiligde oversteekplaatsen. De tram- en bushaltes bevinden zich in de buurt hiervan



PARKEERPLAATSEN EN VERKEERSRUIMTEN

De noordzijde van het voorplein omvat de eigen bedding voor de trams en bussen die de stad inrijden. Deze is minstens 7 m breed en beperkt de mogelijkheden van conflicten met de andere gebruikers van de publieke ruimte tot een strikt minimum. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de uitvoering en het uitzicht van de eigen bedding, die in het verlengde moeten liggen van de algemene inrichting van de publieke ruimte. Aan het stadion van Oudergem en tegenover het ADEPS-sportcomplex komen er tram-

en bushaltes.

Aan de noordzijde is een berijdbare weg voorzien voor de voertuigen van de hulpdiensten en de leveranciers. Deze weg wordt gedeeld met de as voor actieve weggebruikers. Ook aan de zuidzijde is er een weg die de gebouwen bedient. Verkeer van gemotoriseerde privévoertuigen is enkel toegelaten om de belendende gebouwen te bereiken. De weg is ook toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen, bestemmingsvoertuigen en voertuigen

van de DBDMH. Hij vormt een publieke toegang met uitstekende verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers.

Aan deze zijde van de boulevard is parkeren op de openbare weg toegestaan.

Voor het ADEPS-sportcomplex kan een kiss-and-ridezone worden ingericht.

Zie typeprofiel van de boulevard hiernaast.



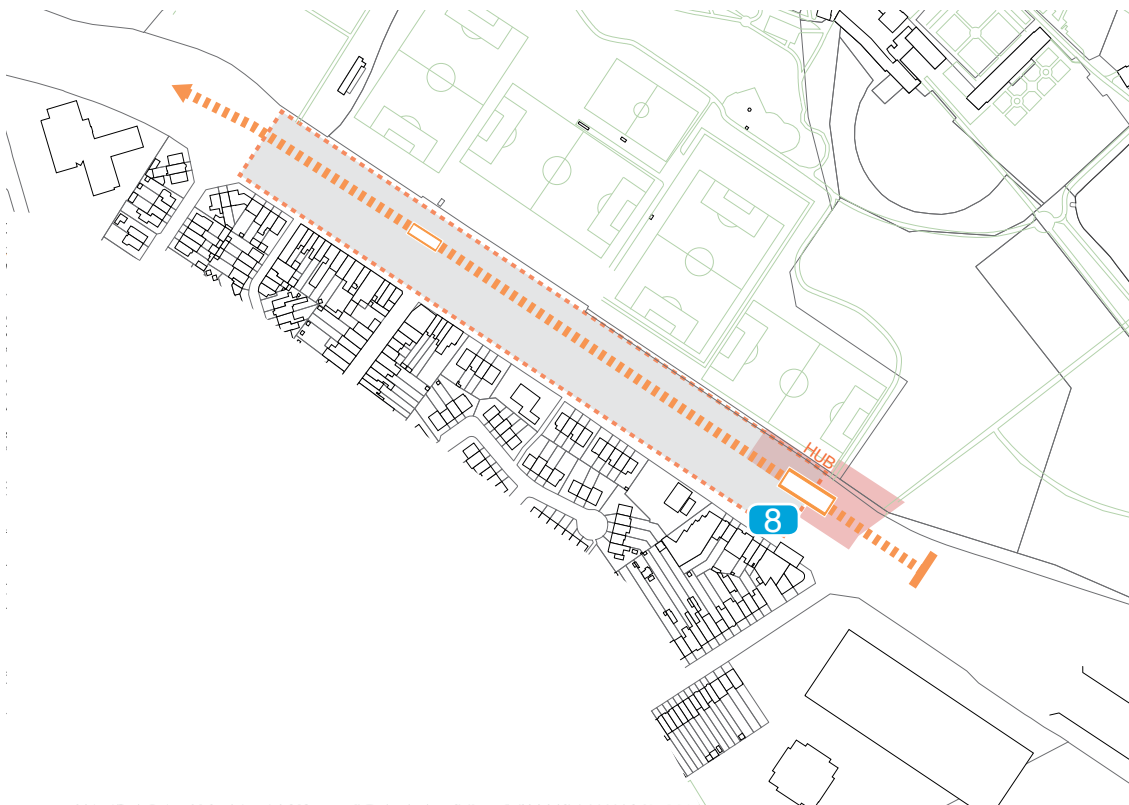
EINDHALTES VAN DE TWEE TRAMLIJNEN 8

De noordelijke zijde omvat ook de eindhaltes van de twee lijnen 8 tegenover het ADEPS-sportcomplex. Die worden geïntegreerd in de inrichting van de publieke ruimte, beperken de conflicten en garanderen de voormelde oversteekplaatsen voor actieve weggebruikers. Bij de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen moet rekening worden gehouden met de inrichting van de Recypark, die mogelijk moet blijven.

MOBILITEITSKNOOPPUNT

Een mobiliteitsknooppunt wordt ingericht onder de bedding van de wegen en het voorplein. Het beantwoordt aan de doelstellingen van de mobiliteitsstrategie (1.c.3.1) en maakt het ook mogelijk op een gedeelde manier te voorzien in de parkeerbehoeften van met name het ADEPS-sportcomplex en het stadion van Oudergem. De inritten worden ingericht direct vanaf de grootstedelijke weg Leonard-Delta zonder de voor actieve weggebruikers bedoelde publieke ruimtes te onderbreken. Ze volstaan om een goede werking te garanderen.

De in- en uitritten van het mobiliteitsknooppunt voor actieve weggebruikers bevinden zich nabij de tram- en bushaltes en de oversteekplaatsen van de grootstedelijke weg.



RECYPARK

Het gewestelijke Recypark blijft bestaan.

De naaste omgeving ervan wordt landschappelijk ingericht en valoriseert de grote landschappelijke entiteit van het Rood Kloosterpark en het Zoniënwood door een sterk vegetaal patroon. Bij de inrichting van het Recypark moet rekening worden gehouden met de inrichting van de eindhaltes van de tramlijnen, die mogelijk moet blijven.



BOUWSTROOK

De illustratie preciseert de grenzen van de bouwstrook ten aanzien van de perceelgrenzen. De bebouwde gebouwen hebben een programma van buurthandels op de begane grond en woningen op de verdiepingen. Ingevolge de herkwalificatie van de grootstedelijke weginfrastructuur Leonard-Delta tot stadsboulevard en de verlenging van tramlijn 8 tot aan het ADEPS-sportcomplex, wordt in het ontwerp van RPA aanbevolen de toegelaten bouwhoogtes van de andere gebouwen aan de bebouwde rand aan de zijde van de Transvaalstraat op te trekken tot vijf bouwlagen.

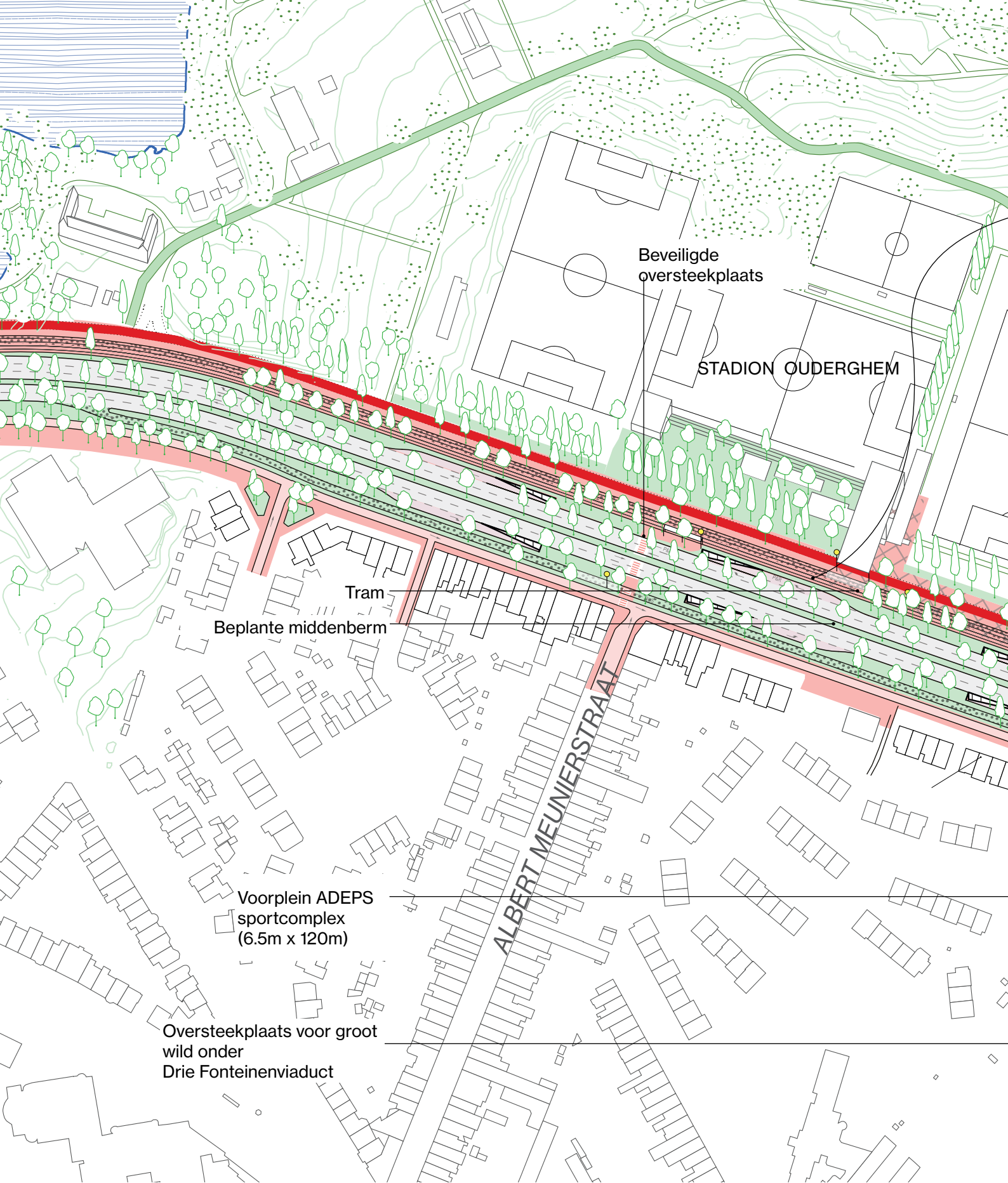
ACTIEVE GEVELS EN TOEGANGEN

Rekening houdend met de aanwezigheid van voor het publiek toegankelijke programma's op de begane grond, worden de gevels van de nieuwe gebouwen geactiveerd en afgestemd op de publieke ruimte. Deze actieve gevels omvatten de toegangen tot de buurthandels en de woningen aan de zijde van de Transvaalstraat en tot de voorziening voor het stadion van Oudergem aan de zijde van het Rood Klooster.





Illustratie van de boulevard tussen ADEPS en het stadion van Oudergem.



UITDAGINGEN:

- > De overstee van een natuurlijke site valoriseren
- > De toegang tot publieke voorzieningen versterken
- > De overstee van de infrastructuur begeleiden om de bestaande wijken te verbinden met de grote landschappelijke entiteiten
- > Ervoor zorgen dat groot wild kan oversteken onder het Drie Fonteinenviaduct

ROUGE-CLOÏTRE



Toegangshelling
naar de
mobiliteitsknooppunt

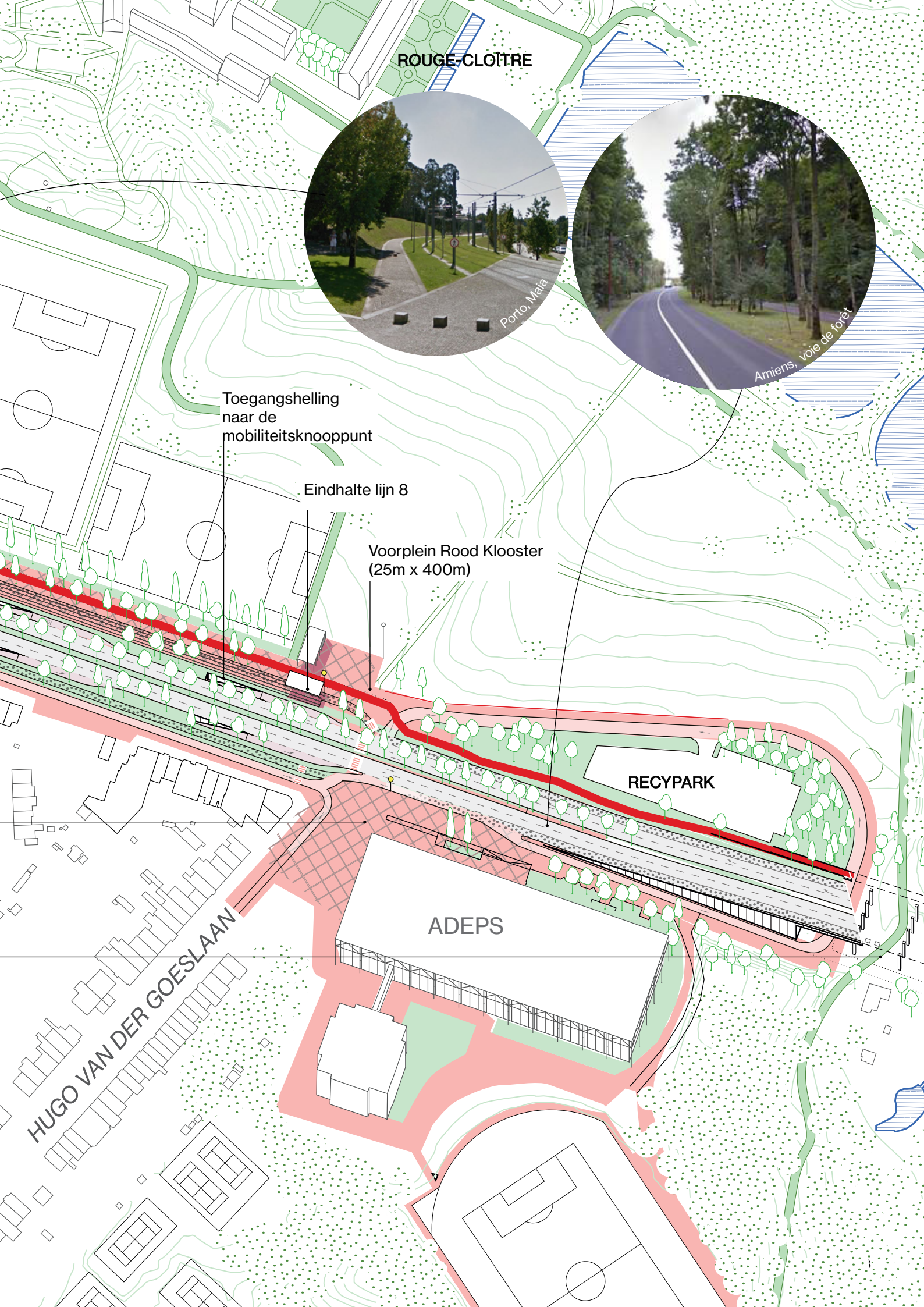
Eindhalte lijn 8

Voorplein Rood Klooster
(25m x 400m)

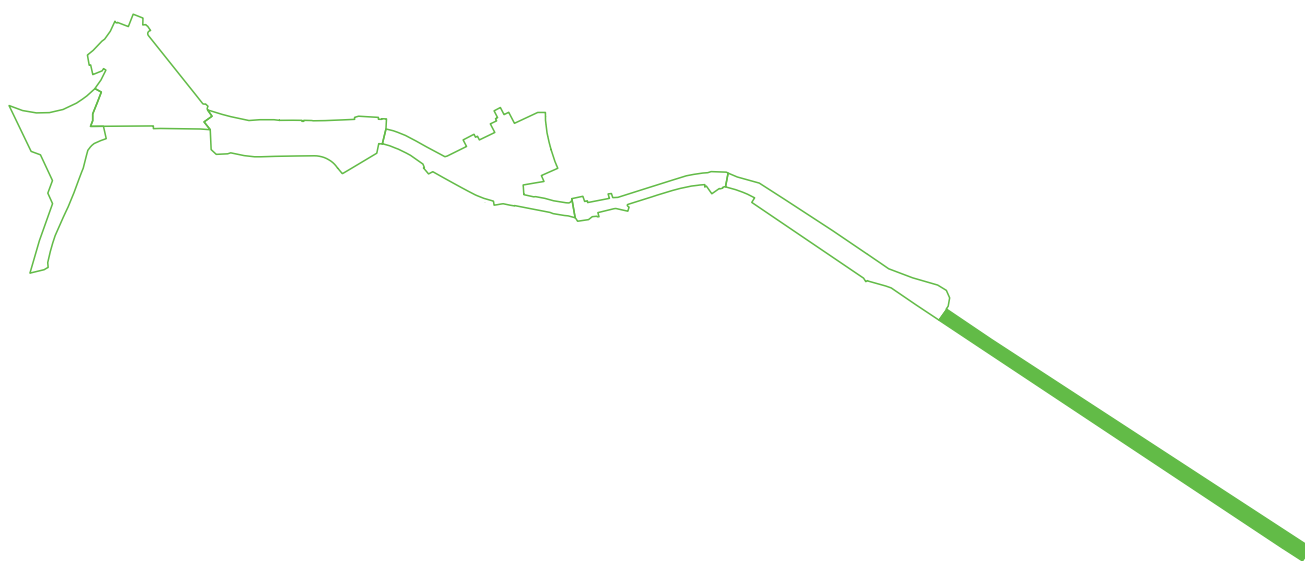
RECYPARK

ADEPS

HUGO VAN DER GOESLAAN



2.7. SITE 7: ZONIËNWOUDE



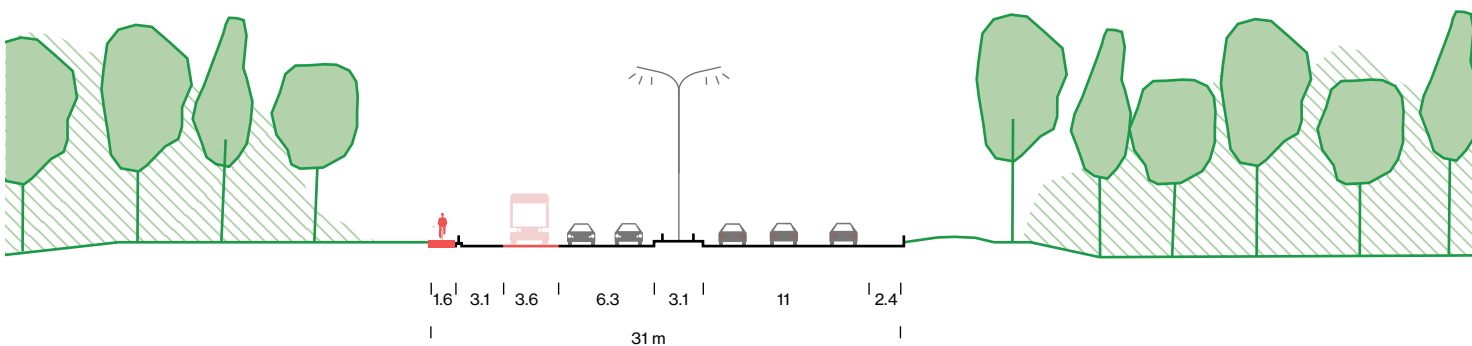
De herkwalficatie van de weginfrastructuur, die bestemd is als structurerende ruimte, tot aan het Leonardkruispunt wordt aanbevolen in het ontwerp van RPA. Deze herkwalficatie omvat twee aspecten:

(1) Groenaanleg: de oversteek van een natuurlijke site valoriseren

De stadsboulevard wordt onder handen genomen op het stuk dat het Zoniënwoud doorkruist, om de oversteek van een groene en landschappelijke omgeving te valoriseren. Het profiel wordt aangepast om doorlopende ruimten vrij te maken voor beplantingen tussen de twee rijrichtingen en de as voor actieve weggebruikers aan de noordelijke zijden. Deze inrichtingen respecteren de huidige grondinname van de infrastructuur en geven dit deel het karakter van een met bomen omzoomde boulevard. De bedoeling is om de beleving van de weggebruikers aanzienlijk te optimaliseren. Zij kunnen genieten van een landschappelijke, met bomen begroeide omgeving die de overgang markeert tussen de Ring en de E411 en de Oudergemse stadswijken.

(2) Inrichting voor de openbare en actieve mobiliteit en controle van de doorstroming op de stadsboulevard.

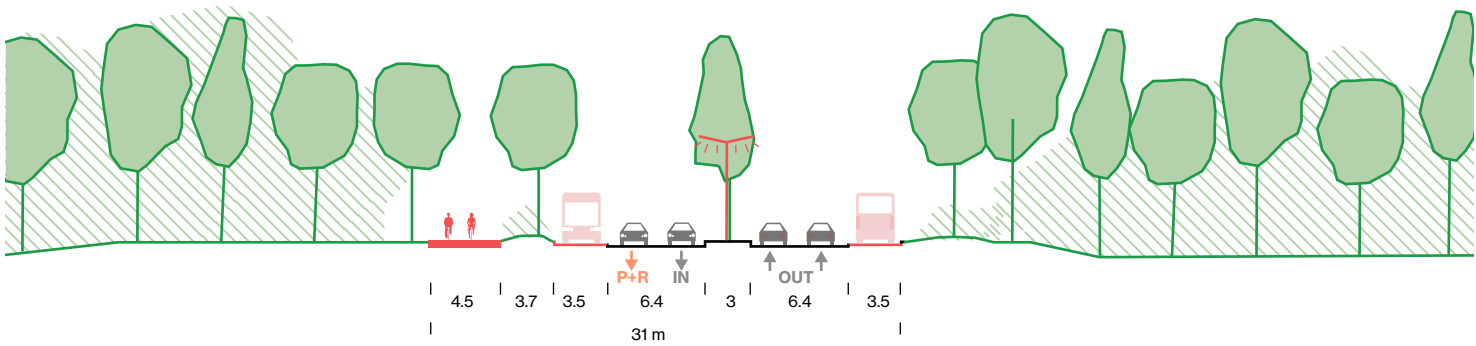
De herkwalficatie van de infrastructuur omvat eigen beddingen voor de bussen die het Gewest in- en uitrijden en de inrichting van een brede en beveiligde infrastructuur voor actieve weggebruikers en specifiek voor een intergewestelijke fietsroute (4,5 m breed). Op dit deel worden de breedte van de veiligheidszones en de snelheid van het verkeer beperkt waardoor de geluids- en andere hinder beperkt blijven. Aan de stadstoegang worden de twee rijstroken aangepast om enerzijds de vlotheid van het verkeer op de hele boulevard niet in het gedrang te brengen en anderzijds het gebruik van de P+R en de modal shift te bevorderen. Een van de twee rijstroken wordt voorbehouden voor de gebruikers die zich naar de P+R begeven, de andere is bestemd voor de gebruikers die de stad willen inrijden.



Huidig typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt



Illustratie van stadsboulevard ten hoogte van de Zonienwoud kijkend naar het Leonardkruispunt



Aanbevolen typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt

Ecologische verbindingzones

In het ontwerp van RPA wordt aanbevolen minstens twee ecologische verbindingzones te creëren:

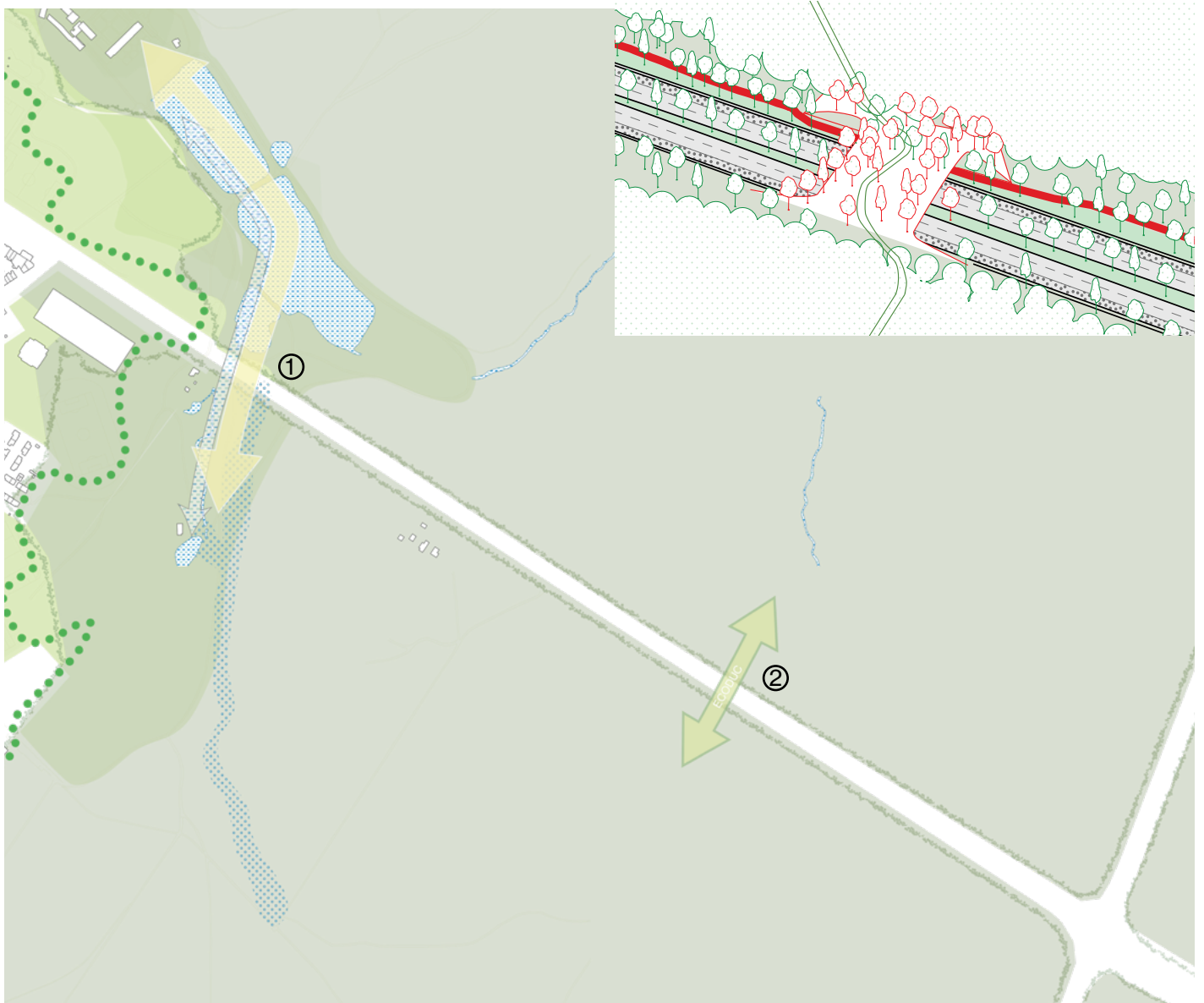
- Onder het Drie Fonteinenviaduct (1)

De creatie van een mobiliteitsknooppunt onder de weginfrastructuur maakt de ruimte vrij onder het Drie Fonteinenviaduct die nu dient als parkeerruimte. In het ontwerp van RPA gaat de voorkeur naar een landschappelijke behandeling die de creatie van een ecologische verbindingzone aan weerszijden van de weginfrastructuur mogelijk maakt. Deze zone kan ook de

realisatie omvatten van een bufferzone voor een duurzame en natuurlijke behandeling van het afvloeiend water van het viaduct.


-Tussen het Drie Fonteinenviaduct en het Leonardkruispunt (2)

Het ontwerp van RPA pleit voor de inrichting van een oversteekplaats voor groot wild aan weerszijden van de weginfrastructuur, om een ecologische verbindingzone te creëren in het hart van het Zoniënwoud. De inrichting van een ecoduct krijgt de voorkeur aangezien dit de oversteek van het Zoniënwoud ook visueel zichtbaar maakt.




















Schema locatie van de ecologische verbindingzones (indicatieve plaats van het ecoduct)












LEGENDE

 Betrokken perimeter









MOBILITEIT

-  Hoofdweg
2 rijstroken
-  Secundaire weg
-  Doodlopende gedeelde ruimte
-  Gedeelde ruimte
-  Intersectie met verkeerslichten
-  Metrolijn, Tramlijn
-  Tramlijn
-  Buslijn
-  Intermodaal punt
-  Toegang naar het MIVB stelplaats
-  Tweerichtingsfietspad
-  Eenrichtingsfietspad
-  Mobiliteitsknooppunt (P+R)
-  Bushalte
-  Treinstation
-  Metrohalte
-  Tramhalte

PUBLIEKE RUIMTE

-  Park
-  Bewoonde parken, diffuse natuur
-  Plein
-  Voorplein
-  Publieke Ruimte
-  Watergebonden biotoop
-  Verbinding actieve modi
-  Continuïteit groen netwerk
-  Continuïteit blauw netwerk
-  Oversteken door metrostation
-  Zichtpunt




LANDSCHAP

-  Topografie van de valleien
-  Woud
-  Privétuinen
-  Overstromingsrisiko
-  Perimeter Natura 2000
-  Landschappelijke continuïteit
-  Ecoduct
-  Continuïteit blauw netwerk

ONTWIKKELINGEN

-  Stadsontwikkeling
-  Stadsontwikkeling met bouwfront
-  Stadsontwikkeling met onbepaald bouwfront
-  Vrij ingeplant stadsontwikkeling
-  Verschil van bouwhoogten
-  Landschappelijk herkenningspunt
-  Lint van actieve gevels en toegangen met bouwfront
-  Lint van actieve gevels en toegangen met onbepaald bouwfront

SNEDES

-  Toegang
-  Actieve gevel
-  Visuele verbinding

