

# Diagnostic, enjeux et objectifs du projet de plan d'aménagement directeur (PAD) Bordet

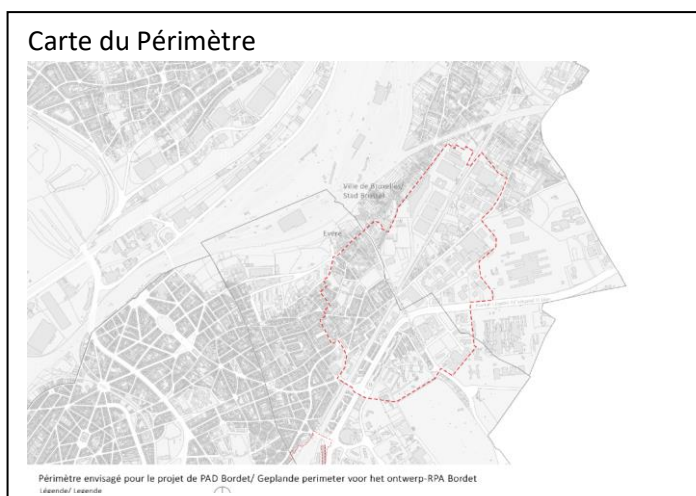
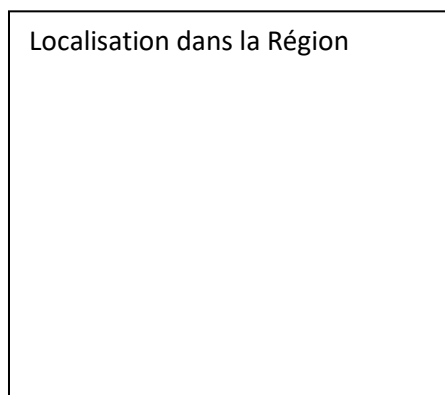
## Préambule méthodologique

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur.

La présente note est une synthèse des éléments de diagnostic actuellement disponibles et des enjeux qui en découlent. Vous trouverez des informations plus détaillées dans les études et analyses disponibles sur le site de Perspective aujourd'hui ou en cours d'élaboration du projet de PAD et de son Rapport sur les Incidences Environnementales.

Il s'agit d'un pré-diagnostic dans la mesure où lors de l'élaboration du projet de PAD et de son RIE, le diagnostic sera affiné et de nouvelles données, plus récentes, seront récoltées.

Date de la décision ministérielle	Développements principaux	Thématiques clés	Maîtrise d'ouvrage
16-10-2017	Metro Noord, park & ride, stadsproject 'Hub', fiets-GEN	Stadspoort, multimodaal, verdichting, publieke ruimte	Perspective



## 1. Périmètre

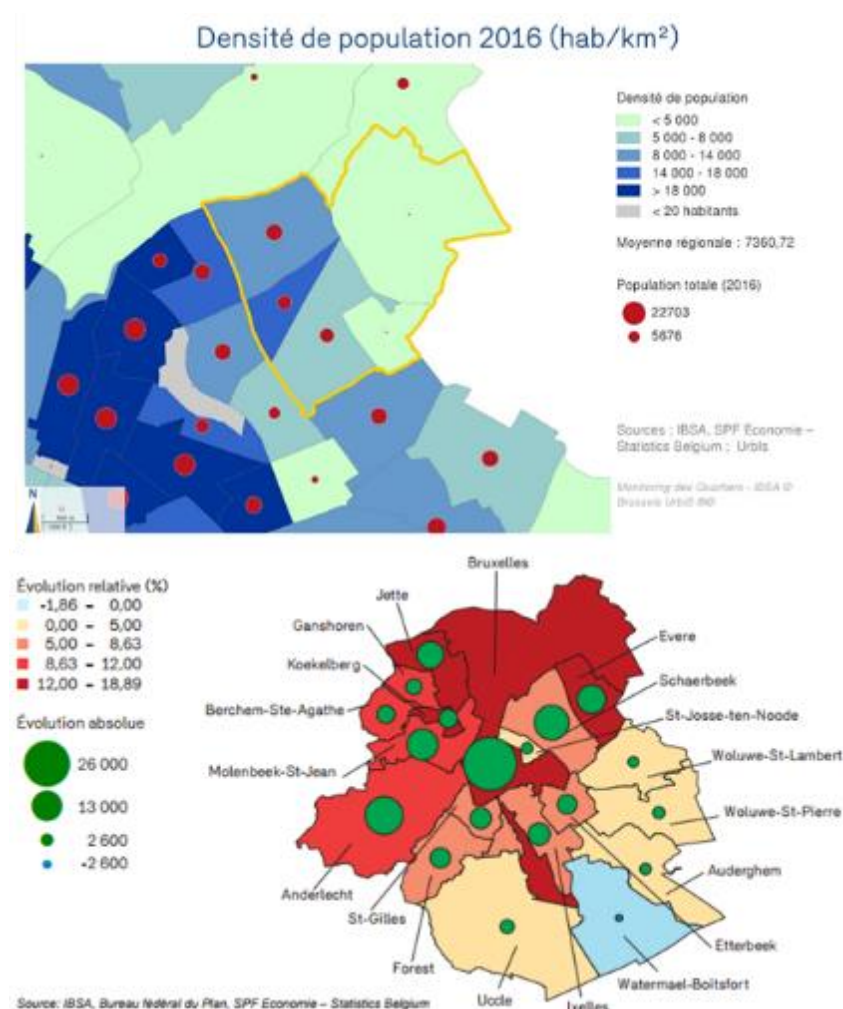
Le périmètre du projet de PAD Bordet est polarisé par la halte de chemin de fer Bordet. Il comprend l'ensemble des espaces, situés sur les territoires de la Ville de Bruxelles ou d'Evere, qui seront impactés par le développement d'un pôle multimodal à cet endroit.

D'un point de vue morphologique, le territoire concerné par le projet de PAD est organisé par deux axes majeurs : le boulevard Léopold III (sud-est – nord-ouest) et de l'avenue Jules Bordet (nord-sud). Le périmètre ne comprend ni l'ancien ni l'actuel site du siège de l'OTAN.

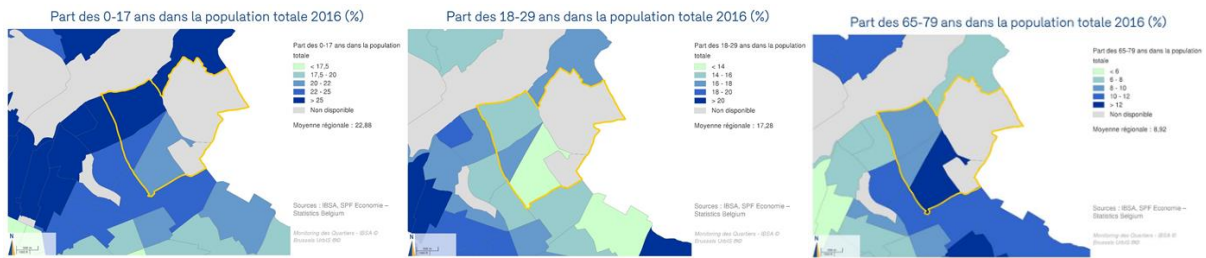
## 2. Diagnostic

## 2.1 Population

Le diagnostic socioéconomique a fait ressortir :

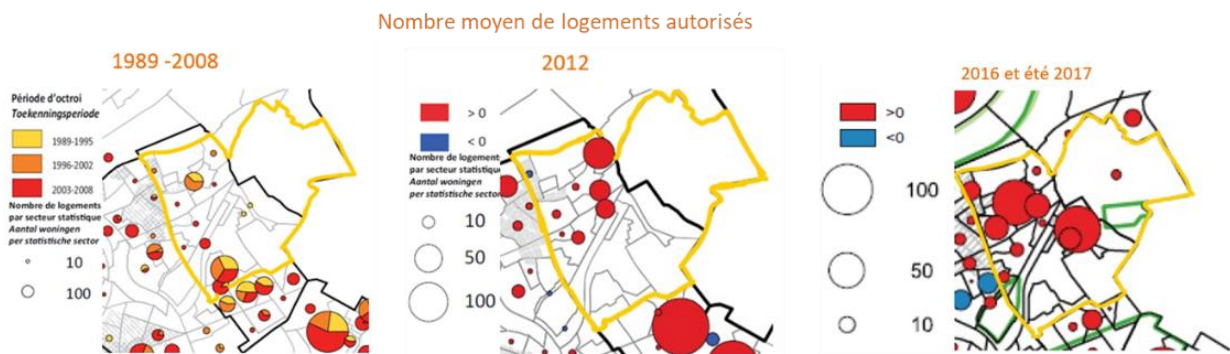


1. Une densité de population relativement faible pour le périmètre du projet de PAD Bordet pris dans sa globalité (5.099 hab/km<sup>2</sup>, RBC = 7.361 hab/km<sup>2</sup>). Cette moyenne cache cependant une forte disparité. En effet, à l'ouest de l'avenue Bordet, le tissu urbain constitué d'îlots d'habitation bruxellois classiques induit une densité de population égale ou supérieure à la moyenne régionale. A contrario, les quartiers situés à l'est comptent très peu d'habitants et ont plutôt une vocation économique.
2. Entre 2015 et 2025, la commune d'Evere devrait connaître un accroissement démographique important (+/- 13.000 hab supplémentaires), parmi les plus élevés de la Région.

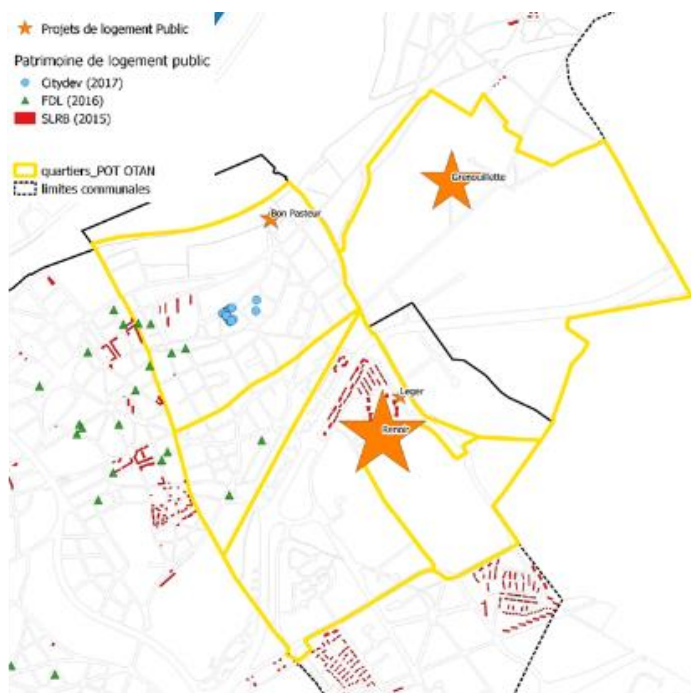


3. Une population qui comprend relativement moins de jeunes actifs et d'actifs d'âge moyen que dans le reste de la Région (15,3% de 18-29 ans contre 17,3% pour la Région // 22,2% de 30-44 ans contre 24,2% pour la Région) mais une tendance à un rajeunissement de la population
4. Une population plus âgée que la moyenne régionale (10,1% de 65-79 ans contre 8,9% pour la Région)
5. Un niveau de précarité moyen.

## 2.2 Dynamique immobilière du secteur résidentiel



La production de logement est dynamique depuis une dizaine d'année. Elle s'est encore accélérée entre 2016 et 2017 (moins de 100 logements autorisés en 2012 contre 300 entre 2016 et 2017). Il s'agit d'une production majoritairement privée.

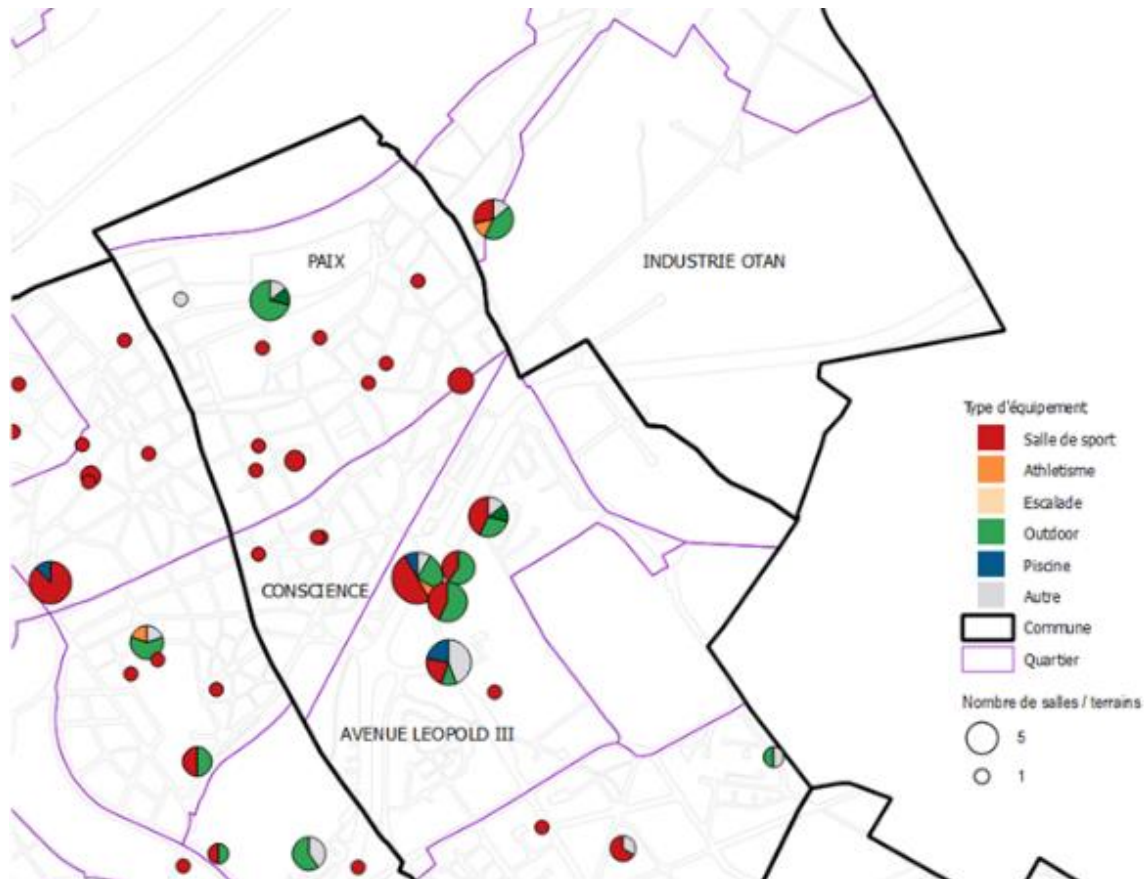


Le taux de logement social est supérieur à la moyenne régionale (13% contre 7,3% pour la Région).

Un patrimoine immobilier social est peu dispersé et principalement concentré dans l'ensemble « Germinal » de la SLRB (Léopold III) avec 791 logements et celui « leder zijn huis » de 357 logements (Paix).

Par contre il y a peu de logements moyen et modéré dans les quartiers autour de Bordet.

### 2.3 Les équipements sportifs



L'offre en **équipements sportifs** montre un certain déséquilibre territorial. Dans le sud, le quartier Léopold III compte 44 infrastructures dont des piscines, salles multisports, terrain d'athlétisme et plusieurs terrains de sports extérieurs. Par contre, l'offre est peu développée au nord et à l'est.

### 2.4 Enseignement

Actuellement l'offre de places scolaires dans **l'enseignement fondamental** à l'horizon 2020 devrait répondre à la demande attendue. Néanmoins, il faudra bien veiller à l'évolution de l'offre en regard la croissance démographique attendue entre 2017 et 2025 dans cette zone (plus de 30% de croissance pour les élèves scolarisés dans l'enseignement maternel et 30% dans le primaire) et l'évolution probable de la population liée à la création de nouveaux logements.

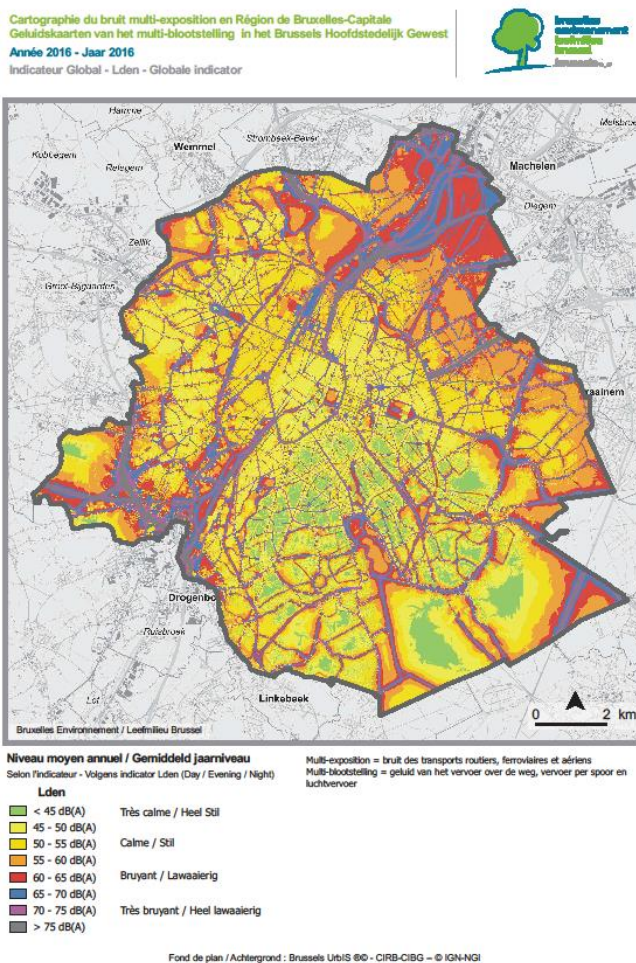
En ce qui concerne l'évolution de la capacité d'accueil relative dans le secondaire, Evere a été identifiée comme une commune potentiellement intéressante pour créer de nouvelles places dans l'enseignement technique et professionnel francophone ou éventuellement dans l'enseignement général néerlandophone.

## 2.5 Environnement

Les quartiers autour de Bordet se situent à proximité de Brussels Airport, et se trouvent plus précisément sous les routes aériennes de décollage, ce qui occasionne d'importantes nuisances, notamment sonores. Par ailleurs, cette zone se situe au cœur d'un réseau routier très dense. En matière de bruit, les valeurs les plus élevées ont été mesurées à proximité immédiate de l'Avenue Léopold III.

Si on regarde la superposition des différentes sources de bruit, cf. carte multi-exposition de bruit en journée, on voit que la population sur ce territoire est exposée à un bruit de plus de 60dB, voir 65dB.

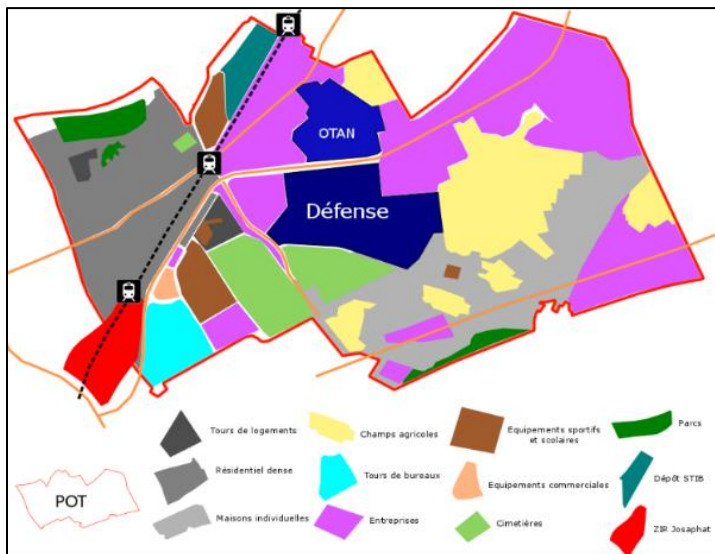
La nuisance sonore et la pollution de l'air auxquelles ce territoire est exposé (trafic routier et aérien) devront être pris en compte pour un futur développement. Une réflexion doit être menée sur les mesures à prendre pour atténuer le bruit et pour neutraliser la pollution de l'air.



## Urbanisme

De omgeving van Bordet bestaat momenteel voor een groot deel uit geïsoleerde, monofunctionele en auto-gerichte enclaves: residentiële wijken ten westen en economische zonerings ten oosten van de spoorlijn. Een groot deel van de ruimte wordt ingenomen door verspreide laagbouw, weginfrastructuur, parkings en ongedefinieerde restruimte. Er is in de zone momenteel bijna geen publieke of gedeelde ruimte. De inrichting, landschappelijke kwaliteit en belevingswaarde ervan is

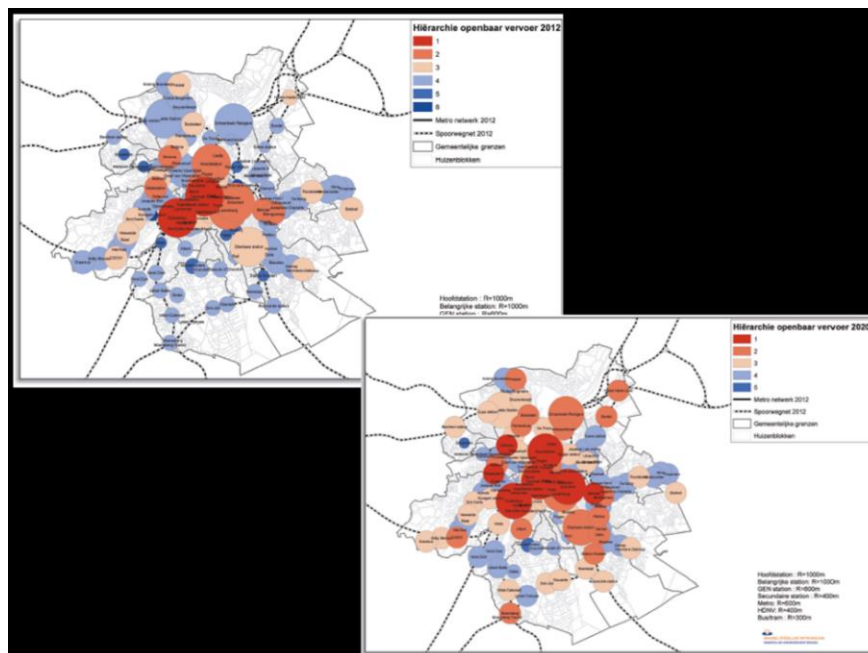
randstedelijk en ondermaats. Dit alles resulteert in een extreem grote footprint t.o.v. de gerealiseerde gebouwde en open-ruimte programma's.



Morfologisch valt de ruimte rond Bordet te lezen als een functioneel patchwork van opéénvolgende verstedelijkingslagen die onafhankelijk van elkaar functioneren. De hele zone kenmerkt zich door een gebrek aan samenhang, aan stedelijke fijnkorrelige gemengdheid en dichtheid, een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit en identiteit.

Als snijpunt van Leopold 3-laan, Haachtsesteenweg, Bordetlaan en de GEN-lijnen 4, 5, 7 en 9 (Merode, Luxemburg, Mechelen en Leuven) fungeert Bordet nochtans als strategische mobiliteitsknoop, centraal op de luchthavencorridor. Het verlengen van metro 'Noord' tot Bordet en tram 62 tot de luchthaven maakt dat Bordet zal evolueren tot één van de meest bereikbare plekken van het groot-Brussels polycentrisch netwerk.

Als snijpunt van Leopold 3-laan, Haachtsesteenweg, Bordetlaan en de GEN-lijnen 4, 5, 7 en 9 (Merode, Luxemburg, Mechelen en Leuven) fungeert Bordet nochtans als



GPDO 2013, de combinatie van nationale, regionale en lokale bereikbaarheid maken Bordet tot één van de meest bereikbare plekken van het Brussels gewest en plaats met onontgonnen programmatorisch potentieel.

### 3. Enjeux du territoire et objectifs

Als antwoord op het gebrek aan zowel stedelijkheid als landschappelijke kwaliteit wordt voorgesteld te werken met een dubbele strategie die enerzijds, via verdichting rond ov-knooppunten, stedelijke gemengde kernen doet ontstaan en anderzijds andere delen ont-dicht, zodat kwalitatieve open-ruimte structuren mogelijk worden.

Het GPDO (pijler 3) en het inter-gewestelijk proces TOP Noordrand (werven 2 en 3): <http://perspective.brussels/nl/nieuws/top-noordrand> beschrijven concepten, voor de zone tussen Brussel en de luchthaven, die aansluiten bij deze dubbele strategie.

## Enjeux:

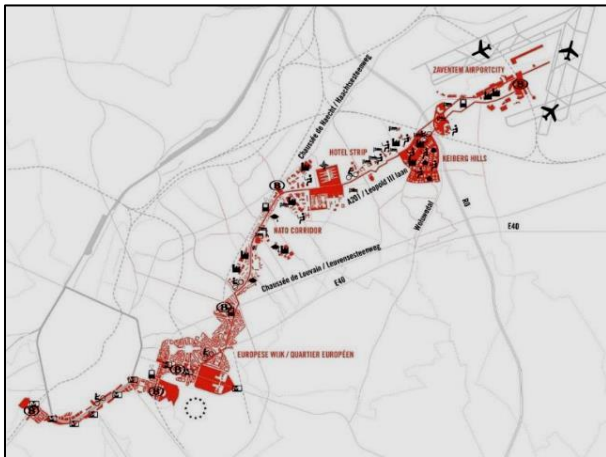
- de Leopold III-laan ontwikkelen als 'nieuwe internationale tertiaire as' en 'internationale boulevard'.

### 2.3. Tool 3: Een nieuwe internationale tertiaire as: Europese wijk-Leopold III-laan-Brussel Nationaal

De terreinen die momenteel bestemd zijn voor economische activiteiten aan de Leopold III-laan tussen de Middenring-Oost en het Vlaams Gewest worden weinig benut en zijn weinig gediversifieerd. Het gaat nochtans om een belangrijke strategische as die de Europese wijk verbindt met de luchthaven. Deze strategische ligging is erg in trek bij internationale ondernemingen.

In het gebied lopen meerdere projecten om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren (GEN, tunnel Schuman-Josaphat, metro Noord, tram 62). De vestiging van specifieke tertiaire functies en de gelijktijdige verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer kunnen het economische aanbod van het gebied diversifiëren, ondernemingen aantrekken die dicht bij de luchthaven willen liggen en het imago en het aanzien van deze as als toegang tot de stad verbeteren.

Het is wenselijk om hier in overleg met het Vlaams Gewest, in een omgeving met aangename en groene open ruimtes, de bouw van kleinere kantoren aan te moedigen. Dit type kantoorgebouwen is gewild bij middelgrote internationale ondernemingen, die aangetrokken worden door de nabijheid van de luchthaven en tegelijk het voordeel van een goede verbinding met de stad hebben, in tegenstelling tot de verderaf gelegen kantoren in de rand.



De Brusselse luchthavencorridor rond de Leopold 3-laan kan uitgroeien tot 'Internationale blvd' door in te zetten op de onderbenutte internationale, economische potentie van de laan als verbinding tussen (het internationale Zuidstation), de Europese wijk (over Meiser, Bordet en NAVO) en de luchthaven.

- grootstedelijke groene infrastructuur als structurerend kader voor de publieke ruimte rond Bordet



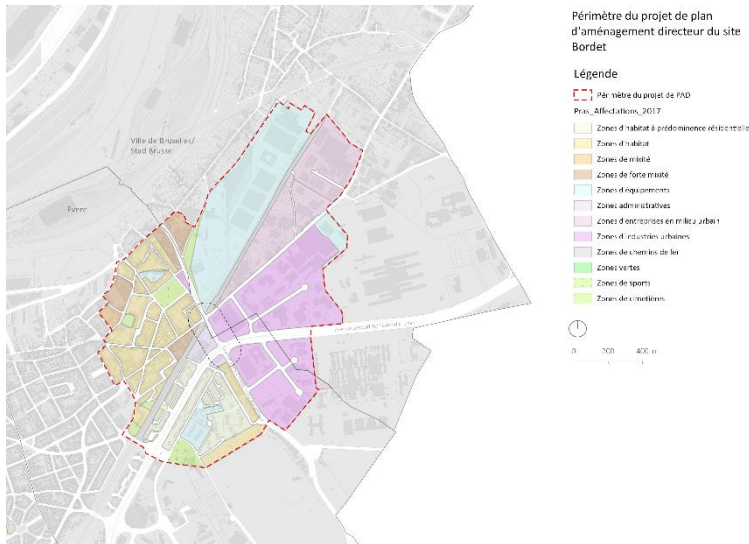
### Objectifs du PAD

Formuleren van een landschapsvisie voor de zone Bordet. Aspecten die daarbij aan bod komen: welke open ruimte en natuur? welke activiteiten? actieve mobiliteit, oversteekbaarheid en landschappelijkheid grote verkeersinfrastructuren?

De combinatie van lokale, regionale en nationale bereikbaarheid maken Bordet tot stadspoort met onontgonnen programmatorisch potentieel. De plek dient bijgevolg te evolueren van louter

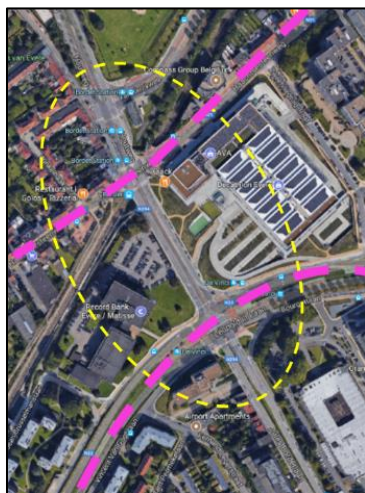
infrastructurele en Randstedelijke ruimte tot nieuwe centraliteit met metropolitane allure. Zij dient een transitie te ondergaan en een nieuwe stedelijke identiteit te ontwikkelen met een coherente publieke ruimte en verdichting met nieuwe combinaties van (ook publieke) programma's.

Het RPA dient volgende doelstellingen te realiseren: verdichte stad, gemengde stad, multimodale en gedeelde ruimte, landschappelijke kwaliteit, metropolitane voorzieningen.



Conform de TOD-theorie (Transit Oriented Development) wordt voor het RPA een ruime perimeter van ongeveer 800 m rond de metro- en treinstation bepaald (uitgebreid met delen van de zones voor stedelijke industrie 'Da Vinci', de OGSO-zone en de uitrustingszone 'Haren STIB'). Op basis van behoefte- en aanbodanalyses en projecten zullen binnen deze perimeter opportuniteiten en zones gepreciseerd worden waar de doelstellingen van het RPA gerealiseerd kunnen worden.

Een eerste zone betreft een kernzone in de onmiddellijke nabijheid van het metro- en treinstation. Deze dient ambitieus aangelegd te worden als comfortabele stadspoort, waar een veelheid aan activiteiten plaatshebben en waar verschillende publieken elkaar ontmoeten in een specifiek kader.



Bedoeling is dat deze kernzone, d.m.v. een coherent stadsproject (los van de huidige bestemmingen en rooilijnen), een metropolitane identiteit ontwikkeld (vergelijkbaar met plekken als Flagey, Rogier en Abattoirs) waar verdichting, coherente architectuur, publieke ruimte en een sterke programmatie samengaan. De zone omvat delen van de Bordetlaan, Haachtsesteenweg en Leopold-3-laan (kruispunten momenteel gecategoriseerd als zones met hoog risico op ongevallen), integreert op een heldere manier de actieve en publieke infrastructures (voorzieningen en mobiliteit: trein-, metro-, tram- en bushaltes, fiets-GEN-routes Josaphat-Leuven en Josaphat-airport, P+R) en legt landschappelijke verbanden.

Zij vormt het metropolitane ankerpunt voor alle omliggende sites (ING, Decathlon, Da Vinci, OGSO,...). Zo wordt bvb. nagegaan of de Decathlon-site geoptimaliseerd kan worden i.f.v. een betere integratie in een groter geheel en een hogere dichtheid of wordt de pertinentie van een overkapping van de spoorlijn ter hoogte van de Bordetlaan onderzocht.

### Stedelijkheid generen: verdicht en gemengd

Er dient nagegaan te worden welke plekken binnen de perimeter verdicht en verhoogd kunnen worden en welke programma's de meeste toegevoegde waarde hebben. Het toevoegen van een kritische massa



woningen helpt de perimeter evolueren tot volwaardige stadswijk. Principes als co-working en co-housing kunnen de bewoners- en werknemers-densiteiten drastisch verhogen.

Het RPA dient de nodige bestemmingswijzigingen door te voeren zodat meer gemengde plekken mogelijk worden bv. door meer woningen, handel of hotels toe te laten. De Da Vinci-zones dienen bv. van monofunctionele, algemene industrieparken met algemene publieke ruimtes te evolueren tot levendige, multifunctionele stedelijke gebieden die hun multimodale toegankelijkheid volledig gebruiken en contact leggen met hun omgeving. Gelijktijdige focus ligt daarbij op de korte (dringende verbetering van de buitenruimtes), middellange (nieuwe ontwikkelingen binnen de huidige planningscontext) en lange termijn (nieuwe stedelijke structuur vergemakkelijkt door een RPA). Ze evolueren tot 'werkgemeenschappen' door een actieve en kwaliteitsvolle groene omgeving aan te bieden die de bedrijfsdiensten (restaurants, crèches, fitness, yoga, kappers, ...) en tijdelijke openluchtevenementen (food, sport, ...) ruimtelijk ondersteunt, maar ook een context creëert voor nieuwe en diverse soorten bedrijven.

### Gedeelde ruimte: multimodaal, metropolitaan en landschappelijk

Momenteel betreft het een generieke zone, functionalistisch aangelegd. Het organiseren van de gedeelde ruimte is een essentiële voorwaarde voor de aantrekkingskracht van de bestaande en toekomstige economische en residentiële programma's. Met gedeelde ruimte wordt zowel de publieke ruimte of landschap bedoeld als voorzieningen, stations, horeca, handel en parkings. De bouwtypologie van al deze programma's dient te evolueren zodat een integrale aanpak mogelijk wordt.



De mobiliteitsinrichting, momenteel nog te veel gericht op automobiliteit, dient, ten voordele van voetgangers en fietsers, aangepast te worden, zodat een multimodale verblijfsruimte ontstaat. De zone kan opgewaardeerd worden door ruimtelijke kwaliteiten aan de bestaande mobiliteitsinfrastructuur toe te voegen, wat een hefboom voor toekomstige ontwikkelingen vormt. De plek dient zich, d.m.v. een aantal leesbare regionale ruimtelijke verbindingen, in een grootschaliger netwerk in te schakelen. De te plannen heraanleg van de Bordetlaan dient zich bv. niet te beperken tot een aantal mobiliteitsmaatregelen. De heraanleg van deze regionale as, tussen het Moeraske en de begraafplaatsen, moet aangegrepen worden om ook landschappelijke kwaliteit in de zone te genereren en ter

hoogte van Bordet de publieke ruimte van een landschappelijk kader te voorzien.

Vanwege de uitzonderlijke bereikbaarheid dient nagegaan te worden welke metropolitane voorzieningen (bv een cultureel-, congres-, opleidings-, recreatie- of voedselcentrum) de plek kan genereren. Een metropolitane uitrusting kan een groter publiek aantrekken, werkt als katalysator voor de handels- en andere economische activiteiten en versterkt (ook buiten de werkuren) de betekenis en rendabiliteit van de nieuwe eindhalte en stadspoort.